Planfeststellungsbeschluss

Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“

Karlsruhe, den 11.02.2022

Az.: 17-3826.1-AVG 2/78

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 12

I. Feststellung des Plans 12

II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen 20

III. Nebenbestimmungen 20

1. Eisenbahntechnik/-bauwerke 20

2. Lichte Höhe der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung 28

3. Betriebssicherheit, Unfallverhütung, Arbeitsschutz und Prävention 29

4. Blindenleitsystem 30

5. Immissionsschutz 31

6. Boden 38

7. Abfall 39

8. Brandschutz/Rettungsdienst/Sicherheit 40

9. Denkmalschutz/Denkmalpflege 40

10. Natur-/Umweltschutz 41

11. Wasserwirtschaft 43

12. Kampfmittelbeseitigung 43

13. Leitungsträger 44

14. Radverkehr 46

15. Kreuzungen 47

16. Vorbehalt 47

IV. Zusagen 47

1. Straßenverkehr 47

2. Radverkehrsmanagement 48

3. Leitungsträger 50

4. Bauzustände 50

V. Hinweise 51
1. Geologie 51
2. Eisenbahntechnik/-bauwerke 51
3. Raumordnung 52
4. Radverkehr 52
5. Oberirdische Gewässer 53
6. Hinweise der Kommunalen Behindertenbeauftragten der Gemeinde Pfinztal 53
VI. Wasserrechtliche Erlaubnis 53
1. Grundwasser Baugruben Trogbauwerk 53
2. Gründung der Oberleitungsmasten in das Grundwasser 55
3. Rückbau Brunnen auf dem Flurstück 377/23 Gemarkung Pfinztal-Söllingen 55
4. Weitere wasserrechtliche Nebenbestimmungen 56
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge 56
VIII. Gebührenentscheidung 56
B. Begründender Teil 57
I. Sachverhalt 57
1. Vorhaben und Vorhabenträgerinnen 57
1.1. Ausgangslage – Bestehende Situation 58
1.2. Geplanter Zustand 60
1.3. Vorhabenträgerinnen, Kreuzungsvereinbarungen, Vollmacht 63
2. Durchführung der Baumaßnahme 64
2.1. Bauablauf und Bauzeit 64
2.2. Baukosten 65
3. Verfahrensablauf 65
3.1. Vorbemerkung 65
3.2. (Zweite) Screening-Entscheidung 67
3.3. Einleitung und Durchführung des Verfahrens 68

4. Planänderung(en) 84

5. Einvernehmenserklärung wasserrechtliche Erlaubnisse 86

II. Umweltverträglichkeit 87

1. Schutzgut Mensch 89

1.1. Baubedingte Wirkungen 89

1.1.1. Baubedingte Schallimmissionen 89

1.1.1.1. Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen 90

1.1.1.2. Ergebnisse der Untersuchung 91

1.1.1.3. Maßnahmen zur Lärmminderung 99

1.1.2. Baubedingte Erschütterungen 100

1.1.2.1. Erschütterungstechnische Untersuchung Baubetrieb 100

1.1.2.2. Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung zum Spundwandverbau 101

1.1.2.3. Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung zur Verdichtung mittels Rüttelwalze/Walzenverdichter 101

1.1.2.4. Baubegleitende Maßnahmen 102

1.2. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen 102

1.2.1. Schall 102

1.2.1.1. Lärmbelastung der Nachbarschaft durch Schienenverkehr 102

1.2.1.1.1. Lärmbelastung beim Neubau der EÜ ohne Unterschottmatte 103

1.2.1.1.2. Lärmbelastung beim Neubau der EÜ mit Unterschottmatte 105

1.2.1.1.3. Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Nachbarschaft durch Schienenverkehr 106

1.2.1.2. Gesamtlärmbelastung 106

1.2.1.3. Fernwirkungen 107

1.2.2. Erschütterungen 108

1.2.2.1. Erschütterungstechnische Untersuchung Bahnbetrieb 109

1.2.2.2. Ergebnisse der Untersuchung 109
2. Weitere Schutzgüter 110
2.1. Schutzgüter Biotope, Pflanzen, Tiere 110
2.1.1. Schutzgut Pflanzen/Vegetation 111
2.1.2. Schutzgut Tiere 112
2.2. Schutzgut Geologie, Boden/Fläche 116
2.3. Schutzgut Wasser 117
2.4. Schutzgut Klima/Luft 119
2.5. Sonstige Schutzgüter 119
3. Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung 120
4. Zusammenfassung Umweltwirkungen 120
III. Rechtliche Würdigung 121
1. Formell 121
1.1. Zusammentreffen mehrerer selbstständiger Vorhaben, § 78 Abs. 1 VwVfG 121
1.1.1. Voraussetzungen § 78 Abs. 1 VwVfG 121
1.1.2. Verfahrenskonzentration beim BÜ Söllingen 122
1.1.2.1. Selbstständigkeit der Vorhaben/Maßnahmen 122
1.1.2.2. Sachzusammenhang zwischen den Vorhaben/Maßnahmen 125
1.2. Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde 126
1.3. Verfahrensdurchführung 127
1.3.1. Verzicht auf Erörterungstermin 127
1.3.2. Planänderungen 129
2. Materiell 130
2.1. Planrechtfertigung 130
2.1.1. Fachplanerische Zielkonformität 131
2.1.2. Erforderlichkeit 137

2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit 139
2.2. Raumbezogene Gesamtplanung 140
2.3. Zwingendes Recht 140
2.3.1. Immissionsschutzrecht 140
2.3.1.1. Lärm in der Bauphase 140
2.3.1.1.1. Rechtliche Voraussetzungen 140
2.3.1.1.2. Vorhabenbedingter Baulärm 142
2.3.1.1.3. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms 148
2.3.1.2. Lärmbelastung durch Schienenverkehr 151
2.3.1.2.1. Rechtliche Voraussetzungen 151
2.3.1.2.2. Ergebnis schalltechnische Untersuchung zur Lärmbelastung durch Schienenverkehr beim Neubau der EÜ unter Einbau einer Unterschottmatte 153
2.3.1.2.3. Lärmminderungsmaßnahmen 154
2.3.1.3. Gesamtlärmbetrachtung 155
2.3.1.4. Fernwirkungen 157
2.3.1.5. Erschütterungen und sekundärer Luftschall 157
2.3.1.5.1. Rechtliche Voraussetzungen 157
2.3.1.5.2. Baubedingte Wirkungen 159
2.3.1.5.3. Anlage-/betriebsbedingte Wirkungen 162
2.3.1.6. Elektromagentische Verträglichkeit 163
2.3.2. Naturschutzrecht 163
2.3.2.1. Rechtliche Voraussetzungen 164
2.3.2.2. Eingriffe und deren Erheblichkeit 164
2.3.2.2.1. Boden/Fläche 165
2.3.2.2.2. Pflanzen/Vegetation 166
2.3.2.2.3. Landschaftsbild/Stadtbild 166

2.3.2.3. Vermeidung, Ausgleich, Kompensation der Eingriffe auf den/die Boden/Fläche sowie Pflanzen/Vegetation 167
2.3.2.4. Artenschutz 168
2.3.2.5. Kompensationsverzeichnis 171
2.3.3. Geologie und Boden, Abfall- und Bodenschutzrecht 171
2.3.3.1. Rechtliche Voraussetzungen 171
2.3.3.2. Schädliche Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen 173
2.3.3.3. Abfälle 174
2.3.4. Wasser 175
2.3.5. Klima/Luftschadstoffe 175
2.3.6. Planänderung 177
2.3.7. Sonstiges zwingendes Recht 177
2.4. Abwägung 178
2.4.1. Planungsalternativen 178
2.4.1.1. Rechtliche Voraussetzungen 178
2.4.1.2. Nullvariante 179
2.4.1.3. Weitere Varianten 180
2.4.1.3.1. Varianten für die Eisenbahnmaßnahmen im engeren Sinn 181
2.4.1.3.2. Varianten für die Personenunterführung und die pkw-fähige EÜ 182
2.4.2. Immissionsschutz 183
2.4.3. (Sonstiges) Umweltrecht 184
2.4.4. Barrierefreiheit 184
2.4.5. Kampfmittel 188
2.4.6. Brandschutz 189
2.4.7. Arbeitsschutz 189
2.4.8. Eisenbahntechnik 192
2.4.9. Eigentum 194

2.4.10. Denkmalschutz 194
2.4.11. Lichte Höhe der Pkw-fähigen EÜ 195
2.4.11.1. Vortrag EBA und VHT zur lichten Höhe der EÜ 195
2.4.11.2. Abwägung zur lichten Höhe der EÜ 204
2.4.12. Naturschutz 207
2.4.12.1. Insektenschonende Leuchten 207
2.4.12.2. Zustand Ausgleichsfläche 208
2.4.13. Sonstiges 209
2.5. Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ... 209
2.5.1. Landratsamt Karlsruhe 209
2.5.1.1. Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV 209
2.5.1.2. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Naturschutz 210
2.5.1.3. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung 211
2.5.1.4. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Bodenschutzbehörde/untere Altlastenbehörde 214
2.5.1.5. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Abfallrechtsbehörde 215
2.5.1.6. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Immissionsschutzbehörde 216
2.5.1.7. Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde 217
2.5.1.8. Amt für Straßen 218
2.5.1.9. Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement 219
2.5.1.10. Rückmeldung des LRA zur Planänderung 222
2.5.2. Gemeinde Pfinztal 223
2.5.3. Kommunale Behindertenbeauftragte der Gemeinde Pfinztal 223
2.5.4. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Höhere Straßenverkehrsbehörde 224

2.5.5. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement 225

2.5.6. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht und Denkmalschutz 225

2.5.7. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 u. 53.2 – Landesbetrieb Gewässer 226

2.5.8. Regierungspräsidium Karlsruhe, Industriereferate 54.1 – 54.5 226

2.5.9. Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart 226

2.5.10. Kampfmittelbeseitigungsdienst 227

2.5.11. Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung 227

2.5.12. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau 228

2.5.13. Vermögen und Bau – Amt Karlsruhe 228

2.5.14. Polizeipräsidium Karlsruhe 229

2.5.15. Bundeswehr 229

2.5.16. Eisenbahn-Bundesamt 229

2.5.17. Landeseisenbahnaufsicht 231

2.5.18. Unfallversicherung Bund und Bahn 232

2.5.19. Nachbarschaftsverband Karlsruhe 233

2.5.20. Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. 233

2.5.21. LNV, BUND, NABU 236

2.6. Stellungnahmen von Leitungsträgern 240

2.6.1. Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung Südwest 240

2.6.2. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH 241

2.6.3. PLEdoc GmbH 242

2.6.4. TelemaxX Telekommunikation GmbH 243

2.6.5. terranets bw GmbH 243

2.6.6. Unitymedia, Vodafone BW GmbH 243

2.6.7. Netze-Gesellschaft Südwest mbH 245

2.6.8. Netze BW GmbH 248

2.6.9. GASCADE Gastransport GmbH 251

2.6.10. TransnetBW GmbH 251

2.6.11. Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH 252

2.7. Einwendungen privater Personen 253

3. Gesamtbetrachtung 257

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse 259

V. Rechtliche Bindung der AVG und der DB Netz AG durch diesen Planfeststellungsbeschluss 260

C. Gebühr 260

D. Rechtsbehelfsbelehrung 261

E. Anhang - Abkürzungsverzeichnis 262

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie der §§ 72 ff., § 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und der DB Netz AG für den Neubau und die Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ wird festgestellt.

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

2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Ordner	Blatt/ Seite(n)	Bezeichnung	Datum	Maßstab	Deck-blatt
1	1		**Erläuterungsbericht**			
1.1	1	1-12	Erläuterungsbericht	Juni 2020		
1.2	1	1-14	Bautechnische Beschreibung	Juni 2020		
2	1		**Übersichtskarten und -pläne**			
2.1	1	1	Übersichtskarte	07.10.2020	1:50.000	
2.1	1	1	Übersichtslageplan	07.10.2020	1:10.000	
3	1		**Lagepläne**		-	
~~3.1~~	~~1~~	~~1~~	~~Lage- und Maßnahmenplan~~	~~07.10.2020~~	~~1:250~~	
3.1d	1	1	Lage- und Maßnahmenplan mit Blaueinträgen	26.11.2021	1:250	(x)
~~3.2~~	~~1~~	~~1~~	~~Lageplan Bauwerksübersicht~~	~~07.10.2020~~	~~1:250~~ ~~1:500~~	
3.2c	1	1	Lageplan Bauwerksübersicht mit Blaueinträgen	26.11.2021	1:250 1:500	(x)
~~3.3~~	~~1~~	~~1~~	~~Lage- und Maßnahmenplan Bahnsteige~~	~~07.10.2020~~	~~1:250~~	
3.3d	1	1	Lage- und Maßnahmenplan Bahnsteige mit Blaueinträgen	26.11.2021	1:250	(x)

3.4	1	1	Bestandslageplan	07.10.2020	1:250	
3.5	1	1	lvl-Lageplan 4200 AI und 4200 AK	07.10.2020	1:1.000	
4	1	1-12	**Bauwerks-verzeichnis**	24.06.2020		
5	1	1	**Grunderwerbsplan**	07.10.2020	1:250	
6	1	1-3	**Grunderwerbs-verzeichnis**	25.06.2020		
7	1		**Bauwerkspläne**		-	
7.1	1		Bauwerksübersichts-plan Trogbauwerk	07.10.2020	1:200	
7.2	1		Bauwerksplan Trogbauwerk Seite Ost	07.10.2020	1:100	
7.3	1		Bauwerksplan Trogbauwerk Seite West	07.10.2020	1:100	
7.4	1		Bauwerksplan Querschnitte und Details Trogbauwerk	07.10.2020	1:100 1:50 1:25	
7.5	1		Bauwerksplan Eisenbahn-überführung	07.10.2020	1:100 1:25	
7.6	1		Bauwerksplan Personen-unterführung	07.10.2020	1:100 1:25	
7.7	1		Regelquerschnitt Bahnsteige	07.10.2020	1:50	
8	1		**Kabellageplan**	07.10.2020	1:250	
9	1	1-2	**Landschafts-pflegerischer Begleitplan**	23.01.2020		

9.1	1	1-16 zzgl. Anhänge	Erläuterungsbericht nebst Anhänge (Anhang 1: vergleichende Gegenüberstellung Konflikte – Maßnahmen; Anhang 2: Planexterne Maßnahmen)	Juli 2018		
9.2	1	1	Bestands- und Konfliktplan	07.10.2020	1:500	
9.3	1	1	Maßnahmenplan	07.10.2020	1:500	
10	1	1-21	**Artenschutz-rechtliche Prüfung** (nur nachrichtlich)	Juli 2018		
11	2		**Schalltechnische Untersuchung Baulärm**			
11.1	2	1-26 zzgl. Anhänge	Schalltechnische Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen nebst Anhänge (Anh.-Tab. 1: Schallgrundlagen Straßenverkehr Prognose-Nullfall (2030); Anh.-Tab. 2: Schallgrundlagen Straßenverkehr	01.12.2017		

			Prognose-Planfall 1 (2030); Anh.-Tab. 3: Schallgrundlagen Straßenverkehr Prognose-Planfall 3 (2030): Anh.-Tab. 4: Schallgrundlagen Schienenverkehr Prognose (2025))			
11.2	2	1-38 zzgl. Anhänge	Schalltechnische Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen nebst Anhänge (Pläne 1.1, 1,5, 2, 3A, 3B. 4A, 4B, 5, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10, 11, 12A, 12B, 13, 15, 15, 17 & 17; Tabellen 1-6)	31.07.2018		
11.3	2	1-15 zzgl. Anhänge	Erschütterungstechnische Untersuchung (Baubetrieb) nebst Anhänge (Anhang A: Einrammen Spundwände [Prognosetabelle Wesebachstraße 1a; Prognosetabelle Wesebachstraße 1;	24.07.2018		

			Prognosetabelle Reetzstraße 1-7]; Anhang B: Verdichten mit Rüttelwalze [Prognosetabelle Wesebachstraße 1a; Prognosetabelle Wesebachstraße 1; Prognosetabelle Reetzstraße 1-7])			
11.4	2	1-2	Erschütterungstech-nische Untersuchung (Bahnbetrieb)	18.07.2018		
12	2	1	**Baustellen-einrichtungsplan**	07.102020	1:250	
13	2	1-9	**Geotechnisches Gutachten** (nur nachrichtlich)	Januar 2020	-	
13.1	2	1-9 zzgl. An-hänge	Baugrund (PKW Eisenbahnüber-führung) nebst Anhänge (Anhang 1: Laborversuche; Anhang 2: Lageplan; Anhang 3: Bohrprofile; Rechenwerttabellen; Anhang 4: Fotos Bohrkerne)	27.11.1996		

13.2	2	1-8 zzgl. Anhänge	Baugrund (PKW Eisenbahnüberführung) nebst Anhänge (Anhang 1: Laborversuche; Anhang 2: Lageplan; Anhang 3: Bohrprofile; Rechenwerttabelle; Anhang 4: Fotos Bohrkerne)	27.11.1996		
13.3	2	1	Zusatz Grundwasser	25.04.2018		
13.4	2	1	Altlastenkataster	05.04.2018		
14	2		**Wasserrechtliche Sachverhalte**			
14.1	2	1-3	Behandlung und Entsorgung des anfallenden Grundwassers	04.07.2018		
14.2	2	1	Genehmigung der Gemeinde Pfinztal vom 05-04.2018 zur Einleitung des anfallenden Grundwassers in das öffentliche Mischwassersystem (nur nachrichtlich)	05.04.2018		
15	2		**Umwelterklärung** (nur nachrichtlich)			
15.1	2	1-10	Umwelterklärung	Juni 2020		

15.2	2	1-3	Screening-Entscheidung	09.07.2020		
16	2	1-7	**Liste der zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange (TöBs)** (nur nachrichtlich)	14.09.2020		
17	2	1 zzgl. Anhänge	**Kampfmittel-auswertung** nebst Anhänge (Anhang 1: Karte Freigabe Luftbild; Anhang 2: Luftbild-liste) (nur nachrichtlich)	20.01.2014		
18	2		**Bebauungsplan, Kreuzungsvereinbarungen** (nur nachrichtlich)			
18.1.1	2	1	Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“	10.02.2006	1:500	
18.1.2	2	1-3	Begründung	30.01.2006		
18.1.3	2	1	Satzungstext	23.03.2006		
18.2.1	2	1	Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“, 1. Änderung	Februar 2020	1:250	
18.2.2	2	1	Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“, 1. Änderung, Planexterne Kompensation	Februar 2020	1:2.000	

18.2.3	2	1-27	Begründung 1. Änderung	Februar 2020		
18.3	2	1-7	Kreuzungs-vereinbarung nach §§ 2, 11 EKrG	10.08.2010		
18.4	2		Kreuzungs-vereinbarung nach §§ 3, 13 EKrG	16.07.2007		
19	2		**Vollmachten** (nur nachrichtlich)			

II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG durch die Planfeststellung ersetzt (zur wasserrechtlichen Erlaubnis vgl. Ziff. VI).

III. Nebenbestimmungen

Es ergehen folgende Nebenbestimmungen, die die Vorhabenträgerinnen zu beachten haben:

1. Eisenbahntechnik/-bauwerke

1.1. Bei der weiteren (Ausführungs-)Planung und Realisierung des Vorhabens sind die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften für Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie die einschlägigen Verordnungen, Vorschriften und Richtlinien zu beachten und anzuwenden. Insbesondere zu beachten und anzuwenden sind:

- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
- die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO),
- die Oberbau-Richtlinie für Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang (Ob-Ri-NE),
- die DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum,

- die DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum,
- die Richtlinien über Kreuzungen von Wasserleitungen – NE Wasserkreuzungsrichtlinien,
- die Gas- und Wasserkreuzungsrichtlinien DB AG/BGW (Ril) 877),
- die DIN 1076 – Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen sowie
- die Richtlinien 804, 813 und 836 der DB AG (sinngemäß).

1.2. Im Geltungsbereich der AVG sind überdies die für die AVG geltenden Regelwerke zu beachten und anzuwenden.

1.3. Bei gemischten Anlagen ist das jeweils strengere Regelwerk (für Bahnanlagen der DB oder der AVG) anzuwenden, soweit in den nachfolgenden Nebenbestimmungen keine ausdrückliche Regelung getroffen wird.

1.4. Stets – unabhängig vom Zuständigkeitsbereich der DB AG und der AVG – sind zumindest die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und anzuwenden. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

1.5. Die Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (DGUV Information 214-009, DGUV Vorschrift 73 und DGUV Vorschrift 77) sind bei der weiteren (Ausführungs-)Planung und der Realisierung des Vorhabens zu beachten und anzuwenden.

1.6. Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) ist den neuen Gegebenheiten anzupassen. Das beteiligte Eisenbahnpersonal ist über die geänderten Betriebsverhältnisse nachweislich zu informieren.

1.7. Für die Anpassung der bestehenden Signal-Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen der DB AG sind die Regelungen der Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das

Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV) in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur (VV IBG Infrastruktur) und für die Überwachung der Erstellung von Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) zu beachten und anzuwenden. Die erforderlichen Anträge und Anzeigen sind durch die DB Netz AG rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 3 einzureichen.

1.8. Die Gleisabschlüsse sind gemäß DS 800 01 zu bemessen. Die Berechnungen sind der Landeseisenbahnaufsicht rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

1.9. Für die Signalbrücke ist die unter Ziffer 1.1. bereits genannte DIN 1076 oder Richtlinie 804 der DB AG sinngemäß zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und Abnahmen. Wo die DIN 1076 bzw. die Richtlinie 804 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik anzuwenden. Hierzu wird die sinngemäße Anwendung des Regelwerks „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB)" in der aktuell gültigen Ausgabe empfohlen. Die Erstellung der Signalbrücke darf nur nach solchen Ausführungsunterlagen erfolgen, die von einem EBA-anerkannten zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft worden sind. Die Verfügung 21.08-21 izsa/009-0001#008 vom 14.12.2020 des Eisenbahn-Bundesamtes bezüglich der Prüfsachverständigen ist anzuwenden. Das Lichtraumprofil gemäß EBO und die gängigen ULI-Vorschriften sind zu beachten.

1.10. Bahnsteige und deren Zuwegungen:

Für die Bahnsteige und deren Zuwegungen ist die Richtlinie 813 der DB AG zu beachten und (ggf. sinngemäß) anzuwenden. Die TSI PRM (Technische Spezifikation International – People Reduced Mobility) ist aufgrund der reinen Nutzung der Bahnsteige durch Nahverkehrszüge nicht anzuwenden.

1.10.1. Zuständigkeitsbereich AVG:

Für die Bahnsteige und deren Zuwegungen ist die Richtlinie 813 der DB AG zu beachten und sinngemäß anzuwenden mit Ausnahme der TSI PRM (= Technische Spezifikation International – People Reduced Mobility) auf dem Mittelbahnsteig. Die sinngemäße Anwendung der Richtlinie 813 der DB AG gilt insb. für die Mindestbahnsteig- und Mindestzuwegungsbreiten, die Mindestabstände fester Gegenstände auf den Bahnsteigen zur Gleisachse, die Bahnsteigoberflächen, die Abschlüsse zu den Bahnsteigenden, die Abstände Bahnsteigkanten-Gleisachsen, die Bahnsteigkantenhöhen und die Füllstabgeländer. Für die Bahnsteigkanten sind hierfür zugelassene Bauprodukte (z.B. typisierte Bahnsteigkanten) zu verwenden. Die Winkelstützwand am Außenbahnsteig ist hinreichend zu dimensionieren und zu gründen. Die Bahnsteigausstattungselemente inkl. Fahreraufenthaltscontainer müssen, sofern erforderlich, statisch nachgewiesen sein und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die sowohl auf gewachsenem Boden als auch auf der Personenunterführung zu errichteten Bahnsteige bzw. Zuwegungen sind so zu planen, zu errichten und instand zu halten, dass (größeres) unterschiedliches Setzungsverhalten und damit Stolperstellen vermieden bzw. reduziert werden.

1.10.2. Zuständigkeitsbereich DB Netz AG:

Die EiTB in der aktuell gültigen Fassung ist anzuwenden. Die Richtlinie 813 der DB AG ist zu beachten und anzuwenden. Dies gilt z.B. für die Mindestbahnsteig- und Mindestzuwegungsbreiten, die Mindestabstände fester Gegenstände auf den Bahnsteigen zur Gleisachse, die Bahnsteigoberflächen, die Abschlüsse zu den Bahnsteigenden, die Abstände Bahnsteigkanten-Gleisachsen, die Bahnsteigkantenhöhen und die Füllstabgeländer. Für die Bahnsteigkanten sind hierfür zugelassene Bauprodukte (z.B. typisierte Bahnsteigkanten) zu verwenden. Die Winkelstützwand

am Außenbahnsteig ist hinreichend zu dimensionieren und zu gründen. Die Bahnsteigausstattungselemente inkl. Fahreraufenthaltscontainer müssen, sofern erforderlich, statisch nachgewiesen sein und den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die sowohl auf gewachsenem Boden als auch auf der Personenunterführung zu errichteten Bahnsteige bzw. Zuwegungen sind so zu planen, zu errichten und instand zu halten, dass (größeres) unterschiedliches Setzungsverhalten und damit Stolperstellen vermieden bzw. reduziert werden.

1.11. Eisenbahnüberführung „Straße und Radwege“

1.11.1. Zuständigkeitsbereich AVG:

Für die Eisenbahnüberführung „Straße und Radwege" ist die DIN 1076 oder die Richtlinie 804 der DB AG sinngemäß zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und Abnahmen. Wo die DIN 1076 bzw. die Richtlinie 804 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik anzuwenden. Hierzu wird die sinngemäße Anwendung des Regelwerks „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB)" in der aktuell gültigen Ausgabe empfohlen.

Die Erstellung der neuen Eisenbahnüberführung darf nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von einem zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft sind und unter Beachtung vorgenannter Regelwerke. Empfohlen werden vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassene Prüfsachverständige. Die Prüfberichte sind der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen. Die in den Prüfberichten ggf. enthaltenen Auflagen und Hinweise sind zu beachten. Bei der Verwendung von Fertigteilen ist eine die jeweilige Zulassung, der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

1.11.2. Zuständigkeitsbereich DB Netz AG:

Die EiTB in der aktuell gültigen Ausgabe ist anzuwenden. Für die Eisenbahnüberführung ist die Richtlinie 804 der DB AG zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und Abnahmen. Wo die Richtlinie 804 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik gem. der EiTB anzuwenden.

Die Erstellung der neuen Eisenbahnüberführung darf nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von EBA-anerkannten zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft sind. Die Verfügung 21.08-21izsa/009-0001#008 vom 14.12.2020, die Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV) des Eisenbahn-Bundesamtes sind grds. anzuwenden.

1.12. Eisenbahnüberführung „Personenunterführung"

1.12.1. Zuständigkeitsbereich AVG:

Für die Eisenbahnüberführung „Personenunterführung" ist die DIN 1076 oder die Richtlinie 804 der DB AG sinngemäß zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und die Abnahmen. Wo die DIN 1076 bzw. die Richtlinie 804 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik anzuwenden. Hierzu wird die sinngemäße Anwendung des Regelwerks „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB)" in der aktuell gültigen Ausgabe empfohlen.

Die Erstellung der neuen Eisenbahnüberführung darf nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von einem zugelassenen

Prüfsachverständigen geprüft sind und unter Beachtung vorgenannter Regelwerke. Empfohlen werden vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassene Prüfsachverständige. Die Prüfberichte sind der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen. Die in den Prüfberichten ggf. enthaltenen Auflagen und Hinweise sind zu beachten. Bei der Verwendung von Fertigteilen ist eine die jeweilige Zulassung, der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

1.12.2. Zuständigkeitsbereich DB Netz AG:

Die EiTB („Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen") in der aktuell gültigen Ausgabe ist anzuwenden. Für die Eisenbahnüberführung ist die Richtlinie 804 der DB AG zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und Abnahmen. Wo die Richtlinie 804 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik gem. der EiTB anzuwenden.

Die Erstellung der neuen Eisenbahnüberführung darf nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von EBA-anerkannten zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft sind. Die Verfügung 21.08-21izsa/009-0001#008 vom 14.12.2020, die Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (VV IBG Infra) des Eisenbahn-Bundesamtes sind grds. anzuwenden.

1.13. Trogbauwerk/Stützwand (Zuständigkeitsbereich DB Netz AG):

1.13.1. Die EiTB in der aktuell gültigen Ausgabe ist anzuwenden. Für die/das Stützwand/Trogbauwerk ist die Richtlinie 836 der DB AG zu beachten und anzuwenden. Dies beinhaltet die Planung, Konstruktion, Bemessung, Erstellung und Abnahmen. Wo die Richtlinie 836 keine hinreichenden Detailangaben bzw. Verweise

trifft, sind entsprechende anerkannte Regeln der Technik gemäß der EiTB anzuwenden.

1.13.2. Die Erstellung der/des Stützwand/Trogbauwerks darf nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft sind. Die Verfügung 21.08-21 izsa/009-0001#008 vom 14.12.2020, die Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (VV IBG Infra) des Eisenbahn-Bundesamtes sind grds. anzuwenden.

1.13.3. Rückverankerungen der/des Stützwand/Trogbauwerks sind ebenfalls unter den vorgenannten Bedingungen zu planen/ erstellen.

1.13.4. Nach Erstellung der/des Stützwand/Trogbauwerks muss die tragende Konstruktion zu inspizieren sein. Sollte dies nicht möglich sein, sind entsprechende Ausnahmeanträge zu stellen.

1.14. Bauzustände:

1.14.1. Vor Baubeginn ist die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen. Die EiTB in der aktuell gültigen Ausgabe ist anzuwenden. Für die Bauzustände (Verbauten etc.) sind eisenbahnspezifische Belange (Ril 804, Ril 836 etc.) zu berücksichtigen. Für die Hilfsbrücken ist die Richtlinie 804 der DB AG (sinngemäß) zu beachten und anzuwenden. Die Bauzustände dürfen nur nach Ausführungsunterlagen erfolgen, die von einem vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten zugelassenen Prüfsachverständigen geprüft sind, sofern eine bau, schweiß- und/oder geotechnische Prüfung erforderlich ist. Die Verfügung 21.0821izsa/009-0001#008 vom 14.12.2020, die Verwaltungsvorschrift für die

Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (W IBG Infra) des Eisenbahn-Bundesamtes sind anzuwenden.

1.14.2. Die oberbautechnischen und konstruktiven Ausführungsunterlagen sind der Landeseisenbahnaufsicht rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. In die Ausführungspläne sind eisenbahntechnisch relevante Bemaßungen und Angaben aufzunehmen. Erforderlichenfalls sind Querschnitte anzufertigen. Auf die Vorlage von z.B. Detailplänen und/oder Bewehrungsplänen kann vorerst verzichtet werden.

1.14.3. Für die neuen Eisenbahnüberführungen und Stützwände bzw. Durchlässe sind Bauwerksakten sowie Bauwerksbücher/-hefte nach DIN 1076 oder den Richtlinien 804/836 der DB AG anzulegen. Vor Inbetriebnahme ist die erste (Haupt-)Prüfung durchzuführen und in den Bauwerksakten/-büchern/-heften zu dokumentieren. Die Ausführung der Bauwerke nach den geprüften Unterlagen ist durch den Prüfsachverständigen zu bestätigen.

2. Lichte Höhe der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung

2.1. Die lichte Höhe der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung darf folgende Maße nicht unterschreiten: 3,20 m Straße, 2,50 m (abgesetzter) Radweg.

2.2. Auf beiden Seiten der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung sind Höhenbegrenzungsbaken aufzustellen. Die Vorhabenträgerinnen haben mit den zuständigen Behörden zu klären (und ggf. darauf hinzuwirken), ob vor der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung das Vorschriftszeichen 265 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO über die tatsächliche Höhe aufgestellt wird.

3. Betriebssicherheit, Unfallverhütung, Arbeitsschutz und Prävention

3.1. Bei der weiteren (Ausführungs-)Planung und Realisierung des Vorhabens muss die Betriebssicherheit zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein. Wenn Bauarbeiten oder Bauzustände die Betriebssicherheit der Bahnanlagen beeinträchtigen, hat der Betriebsleiter die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung zu erlassen. Die Sicherheitsbestimmungen sind allen Beteiligten in geeigneter Weise bekannt zu geben. Die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen durch die Beteiligten ist vom jeweiligen Betriebsleiter (DB Netz AG und AVG) zu überwachen.

3.2. Im Rahmen der weiteren (Ausführungs-)Planung und Realisierung des/ der Vorhabens/Vorhaben ist das jeweils geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen), insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72, zu berücksichtigen.

3.3. Es ist zu gewährleisten, dass gemäß § 5 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 neben jedem Fahrbereich auf einer Seite ein Bereich vorhanden ist, in den Versicherte i.S.d. Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Dies gilt auch im Bereich der hier vorgesehenen Bauwerke wie den Über- und Unterführungen, den Bahnsteigen, den Trogbauwerken und den Stützwänden sowie im Bereich der nebeneinanderliegenden Gleise. Die Ausweichmöglichkeiten sind auch für die innenliegenden Gleise zu gewährleisten.

3.4. Die vorgenannte Nebenbestimmung gilt auch, sollte an der vorhandenen Eisenbahnstrecke 4200 die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht werden.

3.5. Die Höhe und Breite des unter 3.3. genannten Sicherheitsraums ist nach § 5 Abs. 2 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 zu bestimmen. Der Sicherheitsraum muss erkennbar und sicher erreichbar sein (§ 5 Abs. 6 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72). Er ist erkennbar, wenn er sich von seiner Umgebung deutlich abhebt, oder wenn er gekennzeichnet ist (z.B. durch Begrenzungsstangen, farbliche Markierung (vgl. dazu die Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutz-kennzeichnung am Arbeitsplatz“ [GUV-V A 8]). Sicher erreichbar ist der Sicherheitsraum, wenn

- vor ihm keine Anlagen vorhanden sind, die den Zugang erschweren oder gefährden, z.B. Stromschienen,
- Maßnahmen zum sicheren Übersteigen von Hindernissen getroffen sind,
- die Standflächen im Sicherheitsraum nicht um mehr als 0,5 m höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Fahrbereiches liegen oder Maßnahmen zur Überwindung eines größeren Höhenunterschiedes getroffen sind.

3.6. Es ist zu gewährleisten, dass das geplante Geländer an der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs in einem solchen Abstand von der Gleismitte zum Gleis aus Richtung Mühlacker errichtet wird, dass die geschwindigkeitsabhängigen Mindestabstände der Tabelle in Anhang 1 (zu § 5 Abs. 2) der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 eingehalten werden.

4. Blindenleitsystem

Die Bahnsteige sind mit einem Blindenleitsystem nach der Richtlinie 813 „Personenbahnhöhe planen“ auszustatten und an die Treppen und Aufzüge anzuschließen. Ferner ist die Zuwegung zu allen von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Bahnsteigen mit einem Blindenleitsystem entsprechend der vorgenannten Richtlinie bzw. der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum auszustatten und mit

den Leitsystemen auf den Bahnsteigen zu verbinden. Auf den Gehwegen am Beginn der Abzweige zu den Bahnsteigen sowie zur Unterführung sind Auffindestreifen zu errichten und an das Blindenleitsystem anzubinden.

5. Immissionsschutz

5.1. Allgemeines

5.1.1. Während der Bauzeit haben die Vorhabenträgerinnen dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5.1.2. Spätestens zwei Wochen vor Beginn der Bautätigkeiten ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen zu benennen.

5.1.3. Die Vorhabenträgerinnen haben 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.

5.1.4. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

5.1.5. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren (z.B. Zangenbagger anstelle Meißelbagger) sind konventionellen Verfahren

vorzuziehen; der Auftragnehmer hat bei der Auswahl schalltechnisch günstigerer Verfahren konstruktiv mitzuwirken.

5.1.6. 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.

5.2. Baulärm

5.2.1. Die Bauarbeiten haben grundsätzlich im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattzufinden. Arbeiten im Gefahrenbereich des Eisenbahnbetriebs (z.B. das Setzen der Bahnsteigkanten) dürfen auch im Nachtzeitraum (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) stattfinden. Dasselbe gilt, wenn der Bauablauf eine zügige und einheitliche Bauausführung aus technischen Gründen oder in tatsächlicher Hinsicht zwingend erfordert (z.B. beim Neu- und Rückbau der Oberleitungsmasten am Bahnsteig, beim Einbringen des Verbaus in Gleis 1 und 2 an der Eisenbahnüberführung sowie beim Einbau des gleisseitigen Verbaus an Gleis 2 und beim Rückbau der Straße, Leitungen und Sicherungsanlagen im BÜ-Bereich). Die Nachtarbeiten und 24-Stunden-Schichten sind den betroffenen Anwohnern rechtzeitig (spätestens 1 Woche vorher) anzukündigen.

Grundsätzlich dürfen die Bauarbeiten nur werktags (Montag bis Samstag) erfolgen. Bauarbeiten an Sonn- und Ruhetagen sind nur dann zulässig, wenn dies der Bauablauf zwingend erfordert (z.B. beim Einschub des Bauwerks Eisenbahnüberführung während einer Betriebssperrpause) oder sich dies aus bahnbetrieblichen Zwängen (z.B. Sperrpausen) ergibt; den betroffenen Anwohnern ist dies rechtzeitig (spätestens eine Woche vorher) anzukündigen.

5.2.2. Die Vorhabenträgerinnen haben sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm

(AVV Baulärm) – Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09. 1970 – beachtet wird. Im Übrigen sind die Empfehlungen und Maßgaben der „Schalltechnischen Untersuchung Baulärm“ der Modus Consult GmbH vom Juli 2018 (Planunterlage 11.2) zu beachten.

5.2.3. Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärmminderungstechnik zu wählen.

Die Vorhabenträgerinnen haben die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

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.

5.2.4. 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.

5.2.5. 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.

5.2.6. Gemäß Ziffer 5.2.5. 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.

5.2.7. Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose gemäß Ziff. 5.2.5. mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

Besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) ist auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum auch für den Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) anzubieten, sofern gemäß der vorgenannten Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) gerechnet wird.

5.2.8. 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.

5.2.9. Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, haben die Vorhabenträgerinnen den betroffenen Eigentümern (oder sonstig 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 sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Ziffer 5.2.7. 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 sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB).

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

5.3. Weiterer Schallschutz

5.3.1. Der Neubau der Eisenbahnunterführung hat unter Verwendung einer schalltechnisch wirksamen Unterschottmatte (USM) zu erfolgen.

5.3.2. Einen Anspruch auf Ersatz für Aufwendungen des passiven Lärmschutzes dem Grunde nach haben insbesondere die Eigentümer der nachfolgenden Gebäude:

- Reetzstraße 5 (EG bis 2. OG der Südostfassade und EG der Nordostfassade),
- Reetzstraße 7 (EG an der Nordost- und Nordwestfassade),
- Reetzstraße 9 (EG an der Nordost- und Südostfassade),
- Wesebachstraße 7 (2. OG der Südostfassade und EG bis 2. OG der Südwestfassade) und
- Wesebachstraße 9 (EG bis 2. OG der Südost- und Südwestfassade.

5.3.3. Die Empfehlungen und Maßgaben der „Schalltechnischen Untersuchung“ der Modus Consult GmbH vom Dezember 2017 (Planunterlage 11.1) sind zu beachten.

5.4. Erschütterungen

5.4.1. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen. Die Spundwände für die Baugruben sind nach Möglichkeit einzupressen und nicht einzurütteln. Rüttler und Vibrationsbären sollten unwuchtfrei anlaufen. Schwingungsintensive Maschinen sollten eine Schwingungsisolierung mit Feder- und Dämpfungselementen aufweisen. Schwingungstilger an den Baumaschinen sollten eingesetzt werden.

5.4.2. 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.

5.4.3. Während der Durchführung schwingungsanregender Bautätigkeiten haben die Vorhabenträgerinnen 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. In jedem Fall sind bei den vorgesehenen Verbau- bzw. Verdichtungsarbeiten baubegleitende Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Einwirkungen – insbesondere auf das Wohngebäude Wesebachstraße 1a – durchzuführen.

5.4.4. Soweit die Anhaltwerte der der DIN 4150-2 und -3 voraussichtlich oder nachweislich überschritten werden, haben die Vorhabenträgerinnen ein Beweissicherungsverfahren zum Nachweis des Entstehens/Nichtentstehens von Gebäudeschäden durchzuführen.

5.4.5. Die Vorhabenträgerinnen haben die betroffenen Anwohner umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen zu informieren. Sie haben sie über eine Unvermeidbarkeit von Erschütterungen und die damit verbundenen Belästigungen aufzuklären sowie Empfehlungen über Verhaltensweisen zur Minderung von Erschütterungswirkungen auf die Betroffenen zu geben.

5.5. Luft

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

6. Boden

6.1. Im Zuge der Bauarbeiten ist auf Bodenverunreinigungen (ungewöhnliche Färbungen und/oder Geruchsemissionen, z.B. durch Mineralöle, Teer) oder verunreinigtes Grundwasser zu achten. Sofern sich hierzu Hinweise ergeben, ist unverzüglich das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz zu informieren.

6.2. Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten.

6.3. Ober- und Unterboden sind grundsätzlich getrennt auszubauen und bis zur Wiederverwendung getrennt zwischenzulagern. Die Zwischenlagerung ist nach Maßgabe des Heftes 10 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg (Stand 1991) auszuführen.

6.4. Überschüssiges Bodenmaterial ist grundsätzlich ordnungsgemäß und seinen Eigenschaften angemessen zu verwerten.

6.5. Bei der Verwendung von externem Bodenmaterial ist, insbesondere bei Boden aus Industrie- und Gewerbegebieten, darauf zu achten, dass das Material keine Kontaminationen aufweist, die zu einer Verschlechterung des Bodenzustands führen.

Es darf nur standorttypisches Bodenmaterial verwendet werden.

6.6. Baustelleneinrichtungen sind flächensparend auszuführen und auf unbefestigten Böden möglichst zu vermeiden. Falls solche Plätze auf kulturfähigen Böden eingerichtet werden müssen, ist der kulturfähige Ober- und Unterboden vor Beginn der baubedingten Nutzung zu entfernen. Kulturfähige Böden außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen sind durch wirkungsvolle Maßnahmen vor Befahrung zu schützen.

6.7. Das Lagern, Ab- und Umfüllen von wassergefährdenden Stoffen (z.B. Maschinenbetriebsstoffe) ohne entsprechende Schutzvorkehrungen gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist untersagt.

Fahrzeuge und Geräte dürfen nur auf befestigtem Boden gereinigt werden. Auch dabei ist zu beachten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Boden oder in Gewässer gelangen.

Ausgelaufene Flüssigkeiten sind zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

7. Abfall

7.1. Die Erzeugung von Abfällen ist zu vermeiden. Fallen dennoch Abfälle an, sind diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Erst wenn die Verwertung nachweislich nicht möglich ist, sind diese fachgerecht ordnungsgemäß zu beseitigen/entsorgen.

7.2. Die Einstufung der Abfälle und deren Entsorgung ist durch die Vorhabenträgerinnen zu dokumentieren. Die Dokumentation der

Einstufung und der Entsorgung ist von den Vorhabenträgerinnen mindestens drei Jahre aufzubewahren und der zuständigen Abfallrechtsbehörde auf Anforderung vorzulegen. Weiterhin sind die Vorgaben der Gewerbeabfallverordnung (Getrennthaltung und Dokumentation) hinsichtlich der entstehenden Bau- und Abbruchabfälle einzuhalten.

7.3. Darüber hinaus haben die Vorhabenträgerinnen für den geplanten Rückbau der bestehenden Anlagen ein Rückbau- und Entsorgungskonzept für die im Rahmen des Rückbaus anfallenden Abfälle durch einen Sachverständigen erstellen zu lassen. Die Einholung des Sachverständigengutachtens hat rechtzeitig vor Beginn der Rückbaumaßnahme zu erfolgen. Die schadlose Entsorgung der im Rahmen des Rückbaus anfallenden Abfalls hat nach den Maßgaben des Sachverständigen zu erfolgen.

8. 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 sowie der Polizei mitzuteilen.

9. 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.

10. Natur-/Umweltschutz

10.1. Gehölzrodungen und Rückschnittarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit bzw. im Winterhalbjahr (01.10. des Jahres bis 28./29.02. des Folgejahres) durchgeführt werden.

10.2. Das im landschaftspflegerischen Begleitplan vom Juni 2018 (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept einschließlich der im Einzelnen vorgesehenen Vermeidungs-/Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist umzusetzen.

10.3. Im Rahmen der auf den Flurstücken 7218 und 7221 der Gemarkung Pfinztal-Berghausen vorgesehenen Kompensationsmaßnahme haben die Vorhabenträgerinnen mindestens neun Bäume sowie weitere Gehölze anzupflanzen. Im Rahmen der Fertigstellungspflege hat zweimal im Jahr ein Freischneiden von krautigen Pflanzen mit anschließendem Abräumen des Mähguts zu erfolgen. Die Fertigstellungspflege und deren Erfolg ist im Rahmen eines Monitorings zu überwachen. Darüber hinaus haben die Vorhabenträgerinnen eine Entwicklungspflege vorzunehmen. Die Dauer der Pflegemaßnahmen wird auf 25 Jahre bestimmt.

10.4. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind nur in den ausgewiesenen Bereichen einzurichten. Eventuell beseitigte oder geschädigte Bäume Gehölze sind zu ersetzen. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Baustellenflächen ordnungsgemäß zu räumen.

10.5. Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen ist während aller Bauarbeiten auf den Schutz des Bodens und des Grundwassers gegenüber dem Eintrag gefährlicher Stoffe zu achten.

10.6. In Bezug auf die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis haben die Vorhabenträgerinnen der Planfeststellungsbehörde unmittelbar nach

Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8, S. 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 „Vorhabenträgerinnen“ der LUBW: http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34 verwiesen. Die Vorhabenträgerinnen registrieren sich für die Webanwendung. Sie können dann über ihren Zugang die Daten ihrer Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten. Nach der Eingabe der Daten haben die Vorhabenträgerinnen die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihr in der Anwendung angezeigt wird, der Planfeststellungsbehörde zu übergeben. Die Vorhabenträgerinnen haben 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 den Vorhabenträgerinnen aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

10.7. Die im Vorhabenbereich vorgesehenen Leuchten sind – soweit kein DB-Regelwerk oder ein anderes geltendes technisches Regelwerk zur Beleuchtung dem entgegensteht – in insektenschonender Weise zu installieren, d.h. möglichst niedrig zu installieren. Sie haben – soweit kein zwingendes DB-Regelwerk oder ein anderes geltendes technisches

Regelwerk zur Beleuchtung dem entgegensteht – nur nach unten abzustrahlen und sind als LED-Mastleuchten auszuführen.

11. Wasserwirtschaft

11.1. Während der Bauarbeiten ist eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung des Grundwassers sowie sonstiger Gewässer auszuschließen. Wassergefährdende Substanzen, insbesondere Mineralöle, Treib-, Schmier- und ähnliche Stoffe, dürfen nicht in Gewässer oder in das Grundwasser gelangen.

Sollten bei den Bauarbeiten unvorhergesehene Situationen eintreten, die zu einer Verunreinigung oder sonstigen nachteiligen Veränderung von Gewässern oder des Grundwassers führen könnten, ist das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe unverzüglich zu benachrichtigen.

11.2. Durch Grundwasserabsenkungen anfallendes Grundwasser ist nach Möglichkeit dem Grundwasserträger wieder zuzuführen.

11.3. Alle aus dem Abwasser entnommenen Stoffe, wie Schwimmstoffe, Rechengut, Schlamm usw. sind nach dem geltenden Abfallrecht zu beseitigen.

11.4. Während der Bauarbeiten darf Dritten durch eine etwaige Behinderung eines geordneten Wasserabflusses kein Schaden entstehen.

12. Kampfmittelbeseitigung

Die Befunde der multitemporalen Luftbildauswertung vom 20.01.2014 des Regierungspräsidiums Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst (Az. 16-1115.8/KA-6066) und der GUBD Bauconsult GmbH vom 12.12.2018 (Projekt-Nr. 1092) sind bei der weiteren Planung und der Durchführung der Baumaßnahme zu beachten. Vor Baudurchführung haben die Vorhabenträgerinnen zu klären, ob und ggf. welche Maßnahmen im Hinblick auf

Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger usw.) durchzuführen sind.

13. Leitungsträger

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

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

13.2. Bei der Durchführung der Bauarbeiten ist die Kabelschutzanweisung der Vodafone BW GmbH zu beachten. Sofern Änderungen am Bestandsnetz der Vodafone BW GmbH/Unitymedia BW GmbH erforderlich werden, ist umgehend Kontakt mit dieser aufzunehmen. Vor dem Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.

13.3. Im Planbereich befindliche Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind bei der Bauausführung gesondert zu schützen bzw. zu sichern. Sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH erforderlich werden, ist drei Monate vor Baubeginn der Auftrag hierzu an TFR.Stuttgart.SW@vodafone.com zu erteilen. Entstehen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH durch den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen Kosten (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen), sind diese (nach § 150 Abs. 1 BauGB) von den Vorhabenträgerinnen zu ersetzen.

13.4. 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.

13.5. Vor dem Baubeginn sind Planunterlagen über die im Bereich der bestehenden Straßen und Wege sowie Bahnbereiche vorhandenen Erdgasleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH einzuholen, die während der Bauarbeiten zu beachten sind. Die Planunterlagen können unter Leitungsauskunft-Nord@netze-bw.de angefordert werden.

Bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Straßen- und Gehwegoberflächen (Abtrag > 10 cm, Auftrag > 30 cm) sowie bei anderen Maßnahmen, die die Gasleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH tangieren, ist die Netze-Gesellschaft Südwest mbH, Technischer Service TSN, E-Mail: TSN_Anschluss_Netz-themen@Netze-suedwest.de, Tel.: 07243/216-272) rechtzeitig in die Planung einzubeziehen, um der Kostenminimierung bei erforderlichen Umbaumaßnahmen gerecht zu werden. Dasselbe gilt für evtl. Teilnahmen an Ausschreibungen.

Sollten im Zuge der Maßnahmen ausnahmsweise Umverlegungen der Versorgungsleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH erforderlich werden und hat die Gemeinde Ersatzansprüche gegenüber Dritten oder wurden von Dritten Zuschüsse geleistet, sind diese zur Minimierung der Änderungskosten zu verwenden, soweit dies mit der Zweckbestimmung der geleisteten Zuschüsse in Einklang steht. Die Kostenerstattungsregelung für förmlich festgelegte Sanierungsgebiete gemäß § 150 BauGB bleibt unberührt. Bei dinglich gesicherten Verteilungsanlagen gilt die gesetzliche Folgekostenregel (§ 1023 BGB).

Hinsichtlich der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen gelten die Vorgaben des Technischen Regelwerks DVGW GW 125 (M).

Wird bei geplanten Baumpflanzungen der Mindestabstand von 2,50 m zu den Versorgungsleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH unterschritten, sind mechanische Schutzmaßnahmen erforderlich, die durch den Erschließungsträger abzustimmen, zu veranlassen und zu bezahlen sind.

13.6. Im Planungsraum befinden sich Stromversorgungsleitungen der Netze BW GmbH für den Bahnhof und die angrenzende Bebauung. insbesondere werden die Gleise mit zwei Niederspannungskabeln zwischen DB-km 7,6+50 und 7,6+60 unterquert. Die Leitungen müssen für die Bauarbeiten durch Provisorien ersetzt werden. Im weiteren Fortgang müssen die Provisorien durch neue straßenverlegte Leitungen zurückgebaut werden. Da für die Planung und Projektierung der Maßnahme mindestens acht Wochen Vorlaufzeit benötigt werden, ist die Netze BW GmbH von den Vorhabenträgerinnen rechtzeitig in die Ausführungsplanung einzubinden.

14. Radverkehr

14.1. Die Vorhabenträgerinnen haben im Zuge der Bauausführung entsprechend geeignete Umleitungsstrecken mit Beschilderung für den Radverkehr einzurichten und bis zum Abschluss der Baumaßnahmen aufrecht zu erhalten. Bei der Umleitung ist darauf zu achten, dass der Umweg hierdurch nicht mehr als 10 % beträgt und eine wassergebundene Alternative nur dann in Frage kommt, wenn dieser Weg vom motorisierten Verkehr nicht mitbenutzt wird.

14.2. Die Vorhabenträgerinnen haben die durch die Baumaßahmen entfallenden Schilderstandorte der bestehenden Radverkehrsbeschilderung in Absprache mit dem Land-BW beziehungsweise der NVBW wiederherzustellen.

14.3. Die Vorhabenträgerinnen haben zum Zweck der Erhöhung des Einzugsgebietes der Haltestellen eine B&R-Anlage am Haltepunkt „Alter

Bahnhof Söllingen“ zur Verfügung zu stellen. Diese muss zumindest aus Rahmenbügelhalter mit Überdachung bestehen.

15. Kreuzungen

Die Vorhabenträgerinnen haben die Kreuzungsvereinbarungen vom 16.07. 2007 und 10.08.2010 zu beachten.

16. Vorbehalt

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

IV. Zusagen

Die Zusagen, die die AVG (im eigenen Namen sowie als Vertreterin im Namen der DB Netz AG) im Laufe des Verfahrens gemacht hat, sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses; weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt. Die AVG hat im Einzelnen folgende Zusagen gemacht:

1. Straßenverkehr

1.1. Die AVG setzt die Gemeinde Pfinztal zum Zweck einer Abstimmung mit dem Landratsamt Karlsruhe rechtzeitig vor Baubeginn in Kenntnis darüber, dass ausweislich der Stellungnahme vom 23.02.2021 des Amts für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Karlsruhe die Anfahrsicht der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche nicht prüfbar ist und dass die untere Straßenverkehrsbehörde um Nachreichung eines Beschilderungs- und Markierungsplanes zur weiteren Prüfung bittet. Dieser soll die Prüfung ermöglichen, ob die geplante Personenunterführung eine verkehrssichere und behindertengerechte Querung der Schienenverkehrsstrecke für Fußgänger ermöglicht. Hierzu sollen Breitenmaße nachgereicht werden.

1.2. Darüber hinaus setzt die AVG die Gemeinde Pfinztal rechtzeitig vor Baubeginn in Kenntnis darüber, dass nach der Auffassung des Amts für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde

des Landratsamts Karlsruhe eine Benutzungspflicht des geplanten straßenbegleitenden Wegs für Radfahrer sowohl in die eine als auch in die andere Fahrtrichtung angesichts der geringen Geschwindigkeiten sowie der geringen Verkehrsbelastung und damit der untergeordneten Verkehrsbedeutung der Bahnhofstraße nicht begründbar sei.

1.3. Die AVG setzt die Gemeinde Pfinztal rechtzeitig vor Baubeginn ferner darüber in Kenntnis, dass nach den Ausführungen des Amts für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Karlsruhe für die notwendige Beschilderung aufgrund des voraussichtlich geringen Querschnitts nur eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Betracht („Gehweg Radfahrer frei“) komme, diese Option mit der derzeitigen Planung allerdings nicht umsetzbar sei, da am Anfang und Ende der Radwege Aus- und Einschleifungen fehlen.

1.4. Schließlich setzt die AVG die Gemeinde Pfinztal rechtzeitig vor Baubeginn darüber in Kenntnis, dass kein Planansatz bestehe, wie der Radverkehr sicher über die Reetzstraße geführt werden solle, und das Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Karlsruhe in diesem Zusammenhang auf die VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 3 und 4 StVO verwiesen hat, wonach Radwege ohne Benutzungspflicht für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241 sind und dabei zu beachten ist, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird.

2. Radverkehrsmanagement

2.1. Die AVG setzt die Gemeinde Pfinztal zum Zweck einer Abstimmung mit dem Landratsamt Karlsruhe rechtzeitig vor Baubeginn in Kenntnis darüber, dass ausweislich der Stellungnahme vom 23.02. 2021 des Büros des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe es sich bei der von der Planung betroffenen

Radverkehrsverbindung um eine Alltagsradverkehrsverbindung am RadNETZ-BW auf der Entwicklungsachse Karlsruhe-Pforzheim handelt und diese Verbindung nach der Umsetzung einer geplanten Baumaßnahme der Gemeinde Pfinztal in Verlängerung zum Wässemle zukünftig auf die Südseite der Bahnlinie verlegt werden soll.

Die AVG setzt die Gemeinde Pfinztal ferner darüber in Kenntnis, dass nach den Ausführungen des Büros des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe es für den Bahnkreuzungsbereich kein Maßnahmenblatt im Rahmen der Planungen des RadNETZ-BW gibt und somit dem Zielnetzstandard entspricht. Nach den Kriterien und Standards des Landes BW ist ein Radwegebau, beziehungsweise Radverkehrsmaßnahmen und damit die Trennung vom Kfz-Verkehr erst ab gewissen DTV-Werten in Verbindung mit Geschwindigkeiten erforderlich (z.B. DTV> 10.000 bei Tempo 30), was auf Grundlage der bisherigen Planunterlagen nicht durch das Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe beurteilt werden könne. Weiter sei bisher nicht erkennbar, wie die Übergänge von und zu den straßenbegleitenden Radwegen vom Mischverkehr der Wesebachstraße, Reetzstraße und Bahnhofstraße erfolgen solle. Insoweit weist das Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe darauf hin, dass für den Fall, dass Querungshilfen aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht umgesetzt werden können und damit die Planung nicht den Musterlösungen des Landes BW am RadNETZ-BW entspricht, man alternativ statt der Radwege, Schutzstreifen einsetzen sollte.

2.2. Ferner setzt die AVG die Gemeinde Pfinztal zum Zweck einer Abstimmung mit dem Landratsamt Karlsruhe rechtzeitig vor Baubeginn in Kenntnis darüber, dass ausweislich der Stellungnahme vom 23.02. 2021 des Büros des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe bei der Bepflanzung der angrenzenden Flächen zum Radweg darauf zu achten sei, dass hier keine Pflanzen mit negativer

Wirkung auf den Radverkehr wie z.B. Dornengewächse, Kastanien, Nussbäume etc. gepflanzt werden.

3. Leitungsträger

3.1. Sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich werden auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen werden berücksichtigt. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

3.2. Vorhandene Erdgasleitungen, welche den Maßnahmenbereich tangieren, werden in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt. Die Netze-Gesellschaft Südwest mbH wird rechtzeitig in die Planung mit einbezogen.

3.3. 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.

4. Bauzustände

Es wird geprüft, ob für die Rückbaumaßnahmen von Bauzuständen, bei denen Bauwerke bzw. Bauwerksteile im Boden unter den Gleisanlagen verbleiben, ein Abbruch bis auf 1,50 m bzw. 1,70 m unter Schwellenoberkante und die Beseitigung des Abbruchs möglich ist. Ist dies der Fall, wird der Abbruch nach diesen Maßgaben und die anschließende Beseitigung zugesichert. Ferner wird zugesichert, dass im Boden verbleibende Baugrubenverbaue (z.B. Pfähle, Träger, Bohlen und Sonstige) ebenfalls auf die vorgenannten Maße zurückgebaut werden sollen. Näheres regelt die Richtlinie 836 der DB AG.

V. Hinweise

Es werden folgende Hinweise erteilt:

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 kann der Homepage des LRGB (http://www.lgrb-bw.de) entnommen werden. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen. 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. Eisenbahntechnik/-bauwerke

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

2.2. 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.

2.3. Eisenbahnüberführung: Bei sinngemäßer Beachtung der Ril 804, Modul 9040 können bei lichten Weiten zwischen zehn und zwanzig Metern von standardisierten Rahmenbauwerken ggf. zusätzliche Konstruktions-merkmale (z.B. Vouten und andere Maßnahmen) zur Erhöhung der Rahmendeckensteifigkeit erforderlich sein.

3. Raumordnung

Der Regionalplan Mittlerer Oberrhein legt den vom Vorhaben betroffenen Bereich als bestehende Siedlungsfläche fest. Die Bahnstrecke ist nachrichtlich in den Regionalplan übernommen worden.

4. Radverkehr

4.1. In Bezug auf die während der Bauzeit einzurichtende Umleitung für den Radverkehr hat sich gezeigt, dass ausführende Unternehmen diese oftmals nicht umsetzen. Die AVG wird daher auf die Möglichkeit der Einrichtung einer Baustellenüberwachung in Bezug auf den Fuß und Radverkehr hingewiesen und um Prüfung der Einrichtung einer entsprechenden Bauüberwachung gebeten.

4.2. In Bezug auf mögliche Umleitungsstrecken wird darauf hingewiesen, dass südlich der Bahnlinie der Radverkehr über die bestehende und beschilderte Freizeitradverbindung Stromberg-Murrtal-Radweg geführt werden kann. Nördlich der Bahn dürfte eine Umleitung über die Austraße und Wingertstraße einzurichten sein. Die Planung kann anhand der Übersicht zum aktuellen Radverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe erfolgen, die unter folgendem Link zur Verfügung steht: https://geoportal.landkreiskarlsruhe.de/kreiskarte/synserver?project=Radverkehr&client=flexjs. Die Daten können vom Landkreis Karlsruhe auch in digitaler Form (Shape-File) zur Verfügung gestellt werden.

4.3. Ist am Haltepunkt „Alter Bahnhof Söllingen“ eine soziale Kontrolle der B&R-Anlage nicht möglich oder ist mit einem vermehrten Abstellen von Pedelecs zu rechnen, sind erhöhte Sicherheitsanforderungen für die B&R-Anlage (z.B. Fahrradbox) erforderlich. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme vom 23.02.2021 des Büros des Landrats – Radverkehrsmanagement des Landratsamts Karlsruhe verwiesen, wonach aufgrund der Größe und dem Bestehen weiterer S-Bahnhaltestellen in Pfinztal-Söllingen nur mit wenigen Fahrradfahrern aus Pfinztal-Söllingen zu rechnen sei, weitere Radfahrer jedoch aus Pfinztal-

Wöschbach mit Zielen Richtung Pforzheim hinzu kämen und aufgrund der topografischen Verhältnisse mit einer Anfahrt via Pedelec gerechnet werden müsse.

5. Oberirdische Gewässer

Innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen keine Überschwemmungsgebiete und keine Hochwasserrisikogebiete. Solche grenzen jedoch an die Planfeststellungsgrenzen unmittelbar an. Es ist daher mit Hochwasser zu rechnen.

6. Hinweise der Kommunalen Behindertenbeauftragten der Gemeinde Pfinztal

Die Kommunale Behindertenbeauftragte hat darauf hingewiesen, dass

- bei Reparaturen im Pumpenschacht der Weg zum Fahrstuhl etwas versperrt erscheint,
- darauf zu achten sei, dass vor dem Fahrstuhl ein geräumiger Wendeplatz für Rollstuhlfahrer zur Verfügung stehe und dass der Weg bis zum Erreichen des Fahrstuhls höchstens 6 % Steigung betrage (was seitens der Vorhabenträgerinnen so vorgesehen ist; Anmerkung der Planfeststellungsbehörde),
- bei einer Regenwassermenge von 630 Liter pro Hektar und pro Sekunde die Gefahr bestehen könnte, dass sich diese in der Unterführung ansammelt und,
- dass als Sicherheitsvorkehrung für den Hochwasserfall in der Unterführung eine Alarmanlage im Fahrstuhl installiert werden sollte.

VI. Wasserrechtliche Erlaubnis

Es ergehen folgende wasserrechtlichen Erlaubnisse:

1. Grundwasser Baugruben Trogbauwerk

1.1. Den Vorhabenträgerinnen wird nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, die

Baugruben für das Trogbauwerk Straße sowie die Personenunterführung mittels Spundwandverbau wasserdicht herzustellen, diese vom Grundwasser leer zu pumpen und das abgepumpte Grundwasser (Baugrube Trogbauwerk Straße ca. 4.317 m^3; Baugrube Personenunterführung ca. 468 m^3) in den öffentlichen Mischwasserkanal abzuleiten.

1.2. Die Herstellung der Baugruben ist plan- und bedingungsgemäß, nach den maßgeblichen DIN-Vorschriften sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Dabei dürfen keine wassergefährdenden Substanzen, insbesondere Mineralöle, Treib-, Schmier- und ähnliche Stoffe, in das Grundwasser gelangen; Veränderungen des Grundwassers sind auszuschließen. Etwaige im abzupumpenden Wasser befindlichen Stoffe wie Schwimmstoffe, Rechengut, Schlamm usw. sind nach dem geltenden Abfallrecht zu beseitigen. Sollten bei der Herstellung der Baugruben, dem Leerpumpen der Baugruben und/oder der anschließenden Zuführung des abgepumpten Grundwassers in den Mischwasserkanal unvorhergesehene Situationen eintreten, die zu einer Verunreinigung oder sonstigen nachteiligen Veränderung des Grundwassers bzw. abgeleiteten Wassers führen könnten oder führen, ist das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe unverzüglich zu benachrichtigen.

1.3. Der Beginn der Herstellung der Baugruben nebst anschließendem Leerpumpen der Baugruben und die Zuführung des Grundwassers in den öffentlichen Mischwasserkanal ist dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe mindestens eine Woche vor Beginn der Maßnahmen schriftlich anzuzeigen. Die entnommene Wassermenge ist durch geeignete Messeinrichtungen zu erfassen. Die Messwerte sind in ein Betriebstagebuch einzutragen. Nach der Beendigung der o.a. Maßnahmen ist eine Kopie der aufgelisteten Messwerte dem Amt für

Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe zuzuleiten.

1.4. Die Vorhabenträgerinnen haben dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe vor Beginn der Herstellung der Baugruben Angaben zur Gesamtspundwandfläche sowie zur gesamten Leckagewassermenge nachzureichen. Der Erlass etwaiger Nebenbestimmungen, die aufgrund der Nachmeldung erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

2. Gründung der Oberleitungsmasten in das Grundwasser

2.1. Den Vorhabenträgerinnen wird nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, die vorgesehenen Oberleitungsmasten in das Grundwasser zu gründen.

2.2. Im Rahmen der Gründung dürfen nur Baustoffe (Körnung, Zement, Zusatzstoffe) verwendet werden, die den maßgeblichen Normen (DIN EN 197, DIN EN 12620) entsprechen. Die Herstellung des Betons hat unter Beachtung der DIN 206-1/DIN 1045-2 zu erfolgen. Auf Anforderung sind dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe und/oder der Planfeststellungsbehörde entsprechende Nachweise der Umweltverträglichkeit vorzulegen.

2.3. Das Lagern von wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Gründungsarbeiten ist verboten. Bei der Durchführung ist mit größter Sorgfalt vorzugehen, so dass der Grundwasserschutz jederzeit gewährleistet ist.

3. Rückbau Brunnen auf dem Flurstück 377/23 Gemarkung Pfinztal-Söllingen

3.1. Den Vorhabenträgerinnen wird gestattet, den auf dem Flurstück 377/23 der Gemarkung Pfinztal-Söllingen befindlichen Brunnen zu überbauen.

3.2. Zuvor ist der Brunnen ordnungsgemäß zurückzubauen. Dabei sind insbesondere die Technischen Regeln aus dem Arbeitsblatt W 135 Sanierung und Rückbau von Brunnen, Grundwassermessstellen und Bohrungen des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) zu beachten.

3.3. Nach Abschluss des Rückbaus ist dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe und der Planfeststellungsbehörde eine Kurzdokumentation über die durchgeführten Maßnahmen vorzulegen und der ordnungsgemäße Rückbau des Brunnens zu bestätigen.

4. Weitere wasserrechtliche Nebenbestimmungen

4.1. Zur Einhaltung der für die Bauausführung maßgebenden Auflagen sind die beauftragte Firmen sowie die Bauleitung von diesen in Kenntnis zu setzen.

4.2. Dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe ist jederzeit Zutritt zur Baustelle zu gestatten und Einblick in das Betriebstagebuch zu gewähren.

VII. 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.

VIII. 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 von der AVG und der DB Netz AG als Trägerinnen des/der Vorhaben(s) zu gesamtschuldnerisch tragen ist (§ 5 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B. Begründender Teil

Mit diesem Planfeststellungbeschluss wird gemäß § 78 VwVfG über mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung jeweils Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, entschieden (für die Einzelheiten siehe unten B.III.1.).

I. Sachverhalt

1. Vorhaben und Vorhabenträgerinnen

Gegenstand des Vorhabens bzw. der Vorhaben ist der Neubau und die Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung eines derzeit vorhandenen schienengleichen Bahnübergangs (nachfolgend: BÜ) im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ (vgl. Unterlagen 18.1 und 18.2 in Ordner 2 der Planunterlagen) in der Gemeinde Pfinztal, Ortsteil Söllingen im Landkreis Karlsruhe. Nach der Begründung der Gemeinde Pfinztal zum Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ ist das Ziel des Bebauungsplans, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für

- den Neubau einer Eisenbahnüberführung (nachfolgend: EÜ) in Form einer PKW-fähigen Verbindung zwischen der Reetzstraße und Hebelstraße/ Wesebachstraße in Pfinztal-Söllingen,
- den Neubau einer Geh- und Radwegunterführung im Bereich des bestehenden BÜ,
- den Neubau eines Kiosks in der Reetzstraße und eines Wohnhauses mit Carport/Garage in der Königsbacher Straße 4 in Pfinztal-Söllingen als teilweiser Ersatz wegfallender Bauwerke und

- die bodenrechtlichen Voraussetzungen für die neuen Stadtbahnanlagen zu schaffen. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig/rechtswirksam.

Folgende Einzelheiten sind auszuführen:

1.1. Ausgangslage – Bestehende Situation

Durch die Ortsmitte der Gemeinde Pfinztal-Söllingen verläuft die DB-Strecke 4200 Karlsruhe Hbf. - Mühlacker, die im Eigentum der DB Netz AG steht. Innerhalb der Gemeinde Pfinztal-Söllingen kreuzt die DB-Strecke 4200 auf deren Kilometer 7,6+40 am BÜ an der Bahnhofsstraße höhengleich die Wesebachstraße, wo sich der Haltepunkt Bahnhof Söllingen befindet. Der höhengleiche BÜ stellt mit der bereits vom Eisenbahn-Bundesamt unter dem 18.11.2011 (zum Az. 59122-591ppw/ 030-2301‘096 (59122 Pap 162-229)) plangenehmigten und zwischenzeitlich fertiggestellten EÜ Reetzstraße (Nordumgehung auf Bahn-km 7,058 der Strecke 4200), der ausweislich der erteilten Plangenehmigung (S. 4 letzter Abs.) als eine Vorabersatzmaßnahme vor der geplanten Auflassung des Bahnübergangs in Bahn-km 7,6+40 erstellt worden ist, die einzige von Pkw und Lkw nutzbare Verbindung zwischen den westlich und östlich der DB-Strecke gelegenen Teilen der Gemeinde Pfinztal-Söllingen dar (nunmehr ist der BÜ allerdings vorrübergehend geschlossen worden). Im westlich gelegenen Teil der Gemeinde Pfinztal-Söllingen befinden sich überwiegend die Einrichtungen des öffentlichen Lebens wie Rathaus, Schulen, Feuerwehr, Turnhallen, Ärzte, Apotheken, etc. sowie die (nahezu parallel zur DB Strecke 4200 verlaufende) Bundesstraße 10 (B 10), über welche die Anbindung der Gemeinde Pfinztal-Söllingen an das überregionale Straßennetz erfolgt. Im östlich der DB Strecke 4200 liegenden Ortsteil der Gemeinde Pfinztal-Söllingen befinden sich überwiegend Wohngebiete.

In Parallellage zur vorgenannten DB-Strecke 4200 verläuft ferner das Nahverkehrsgleis 99496 der AVG von Karlsruhe-Durlach nach Pfinztal-Söllingen, das im Eigentum der AVG steht. Die AVG ist eine Nichtbundeseigene Bundesbahn (NE-Bahn) und Infrastrukturbetreiberin

einiger Nahverkehrshaltepunkte an der DB-Strecke 4200. Das Nahverkehrsgleis 99496 der AVG endet im Bahnhof Söllingen mit zwei Stumpfgleisen westlich des bestehenden BÜs.

Beteiligte an der höhengleichen Kreuzung auf Bahn-km 7,6+40 sind somit die DB AG als Baulastträger des DB-Schienenwegs, die AVG als Baulastträger des Stadtbahnschienenwegs und die Gemeinde Pfinztal als Baulastträger der dortigen Straße.

Der vorgenannte höhengleiche BÜ wird technisch mit einer zuggesteuerten, fernüberwachten Blinklichtanlage und Halbschranken (FÜ 2H/60), die pro Zugbewegung durchschnittlich für drei Minuten geschlossen sind, gesichert. Der BÜ wird sowohl von Zügen der DB AG als auch von den Stadtbahnzügen der AVG, die den öffentlichen Personennahverkehr zwischen Karlsruhe und Pforzheim bzw. Mühlacker abwickelt, befahren. Insgesamt wird der BÜ pro Tag von 197 Zügen und Stadtbahnzügen benutzt, wobei 99 Zugbewegungen auf die DB AG und die übrigen (86 Zugbewegungen am Tag und 12 in der Nacht) auf die AVG entfallen. Bei einer Schließzeit der o.a. Halbschranken von durchschnittlich drei Minuten ergibt sich am höhengleichen BÜ somit eine tägliche Gesamtschließzeit von ca. zehn Stunden. Dabei kam es in der Vergangenheit häufig zu Verkehrstaus, ausgelöst durch den innerörtlichen Quellverkehr zwischen den beidseits der Bahnlinien gelegenen Wohngebieten und den Ziel- und Quellverkehr von und zu den Gewerbegebieten Hochwiesen I und II. Ferner kam es in den letzten Jahren am BÜ trotz Rotstellung der Blinklichtanlage zu mehreren Todesfällen. Es findet zudem ein vermehrtes unerlaubtes Überschreiten der Gleise durch Fahrgäste der Stadtbahn und sonstigen Passanten statt. Schließlich ist die vorhandene BÜ-Technik zwischenzeitlich veraltet und kann nicht erneuert werden, da Reparaturteile faktisch nicht mehr vorhanden sind.

1.2. Geplanter Zustand

Die (beantragte) Planung sieht die Beseitigung und den Ersatz des höhengleichen BÜs auf Bahn-Km 7,6+40 der DB-Strecke 4200 Karlsruhe-Mühlacker vor. In diesem Zusammenhang sind folgende Einzelbauvorhaben geplant:

1. Neubau einer viergleisigen Eisenbahnüberführung über einen neuen Verkehrsweg für PKW und Radfahrer (kein Schwerlastverkehr) einschließlich Trogbauwand zur Aufnahme der Eisenbahnradsatzlasten am DB Gleis 2. Das neue Bauwerk soll die DB Strecke 4200 Karlsruhe - Mühlacker in Bahn-km 7,5+49 sowie zwei AVG Gleise überführen.
2. Neubau einer Personenunterführung mit beidseitigen Treppenzugängen und Aufzugsanlagen im Bereich des derzeitigen höhengleichen BÜs Bahnhofstraße bei Bahn-km 7,6+45.
3. Rückbau des vorhandenen BÜs in DB-Bahn-km 7,6+40 nebst Rückbau der zugehörigen LST Technik im Stellwerk Grötzingen.
4. Neubau der AVG-Bahnsteige und deren Zugänge sowie Wiederherstellung der AVG-Gleise als Folgemaßnahme resultierend aus dem notwendigen Rückbau der Gleisanlagen zur Herstellung der Unterführungsbauwerke.

Die unter 1. genannte PKW-fähige EÜ soll als Vollrahmen in Stahlbeton hergestellt werden und eine Stützweite von 13,15 m sowie eine lichte Weite von 12,35 m und eine lichte Höhe von ≥ 3,20 m (Straße) bzw. 2,50 m (Radweg) aufweisen; vor der Überführung sollen Höhenbegrenzungsbaken aufgestellt werden. Die Längsneigung der späteren Fahrbahn soll im Endzustand ≤ 6 % betragen. Die EÜ soll vier Gleise führen.

Die unter 2. genannte Personenunterführung soll ca. 25 m lang werden und unter den DB-Gleisen 1 und 2 sowie den AVG-Gleisen 31 und 32 verlaufen. Sie soll eine lichte Weite von 6 m und eine lichte Höhe ≥

2,50 m haben. An den Enden der Personenunterführung sind jeweils Treppenaufgänge und Aufzugsanlagen vorgesehen. Für die Aufzüge sind dabei Ein- bzw. Ausstiegspunkte an der Personenunterführung, der Wesebachstraße und am Außenbahnsteig vorgesehen. Damit soll ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen ermöglicht werden. Überdies soll der Verbindungsweg mit einer maximalen Steigung von 6 % zum Bahnsteig für DB-Gleis 2 barrierefrei ausgebaut werden.

In Bezug auf den unter 3. genannten Rückbau ist der Entfall der Signaltechnik in DB-Bahn-km 7,64 vorgesehen. Aufgrund der vorgesehenen Gleisanpassung würden die Signale zu nahe an den Gleisen stehen. Vor diesem Hintergrund sollen diese rückgebaut werden. Es soll stattdessen eine Signalbrücke errichtet werden, die über die AVG-Gleise 31 und 32 verlaufen soll, um dort die Signale anzubringen. Infolge des Rückbaus des BÜs soll die Fernüberwachung auf dem Stellwerk „Gf“ entfallen. Mithin soll das Stellpult entsprechend angepasst werden. Überdies sollen die Signalkabel des BÜ zurückgebaut und entsorgt werden.

Bei dem unter 4. genannten Neubau handelt es sich um einen barrierefreien und behindertengerechten Umbau des Bahnhofs Söllingen. Der derzeit bestehende Mittelbahnsteig soll durch einen neuen, ca. 2,50 m breiten Außenbahnsteig und einen neuen, ca. 5,30 m breiten Mittelbahnsteig ersetzt werden. Der Mittebahnsteig und der Außenbahnsteig sollen von AVG-Bahn-km 4,4+74 bis AVG-Bahn-km 4,5+59 bzw. DB-km 7,5+61 bis DB-km 7,6+46 verlaufen. Über den Mittelbahnsteig soll Gleis 1 der DB-Strecke und Gleis 31 der AVG-Strecke erreicht werden. Über den Außenbahnsteig soll Gleis 32 der AVG-Strecke erreicht werden. Die Bahnsteige sollen ein Quergefälle von 2%, bzw. 2,5% nach innen vom Gleis weg und einen griffigen, rutschhemmenden Bahnsteigbelag erhalten. Der Außenbahnsteig an Gleis 32 soll mit Quergefälle von 2% nach hinten entwässert werden. Die Bahnsteigkanten zum Gleis 31 und Gleis 32 sollen aus Bahnsteigkantenformsteinen BSK 51 AVG errichtet werden. Das Gleiche

soll für die Bahnsteigkante zu Gleis 1 gelten. Die Bahnsteigkantenhöhe soll 55 cm über Schienenoberkante betragen, um einen niveaugleichen Zugang zu den dort verkehrenden Fahrzeugen zu ermöglichen. Nach dem Setzen der Fundamente für die Bahnsteigkanten soll ein Stopfen zur Herstellung der Sollgleislage erfolgen. Die fertigen Bahnsteige sollen mit einem Wetterschutzhaus, einer Entwässerung, einer Beleuchtungs- und einer Beschallungsanlage sowie Sitzbänken, Fahrgast-informationsvitrinen und Papierkörben versehen sein. Es ist ferner die Anbringung eines Wegeleitsystems und der Einbau eines Blindenleit- und Begleitstreifensystems vorgesehen. Der Leitstreifen soll zu den Zugangsrampen fortgeführt und an das öffentliche Wegenetz angeschlossen werden. Der Zugang zum Bahnhof Söllingen soll vom öffentlichen Wegenetz der Königsbacher Straße barrierefrei gemäß DIN 18040-3:2014-12 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ über einen Gehweg (≤ 3 %) und einen 10 m langen Zugang (≤ 6 %) erfolgen. Überdies soll der Außenbahnsteig barrierefrei über den Aufzug erreicht werden. Infolge des Umbaus des Bahnhofs Söllingen soll zudem die Trassierung der AVG-Gleise geändert werden. Die maximale seitliche Verschiebung der neuen Trassierung der Gleise 31 und 32 zur Bestandslage soll in Nordostrichtung 2,27 m (Gleis 31) und in Südwestrichtung 1,68 m (Gleis 32) betragen. Der Gleisabstand zwischen den neu zu trassierenden Gleisen 31 und 32 soll im Endzustand 4,00 m betragen. Die neue Gleislage der AVG-Gleise soll dann 17,3 cm tiefer als die aktuelle Bestandslage sein. Schließlich ist in im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Söllingen vorgesehen, die Oberleitungsmasten der DB AG (OL-Mast 7-20, 7-22 und 7-24) und der AVG (OL-Mast 7-17a, 7-19a und 7-21a) zu versetzen bzw. zu ersetzen. Im Einzelnen sollen zwei gemeinsame Masten (OL Mast 7-20 und 7-22) auf dem Mittelbahnsteig mit beidseitigen Doppelauslegern errichtet werden, die die DB-Gleise 1 und 2 sowie die AVG-Gleise 31 und 32 überspannen sollen.

1.3. Vorhabenträgerinnen, Kreuzungsvereinbarungen, Vollmacht

Die (beantragte) Planung umfasst nach dem Vorangesagten Eisenbahnanlagen der DB Netz AG und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) mbH Karlsruhe. Träger des Vorhabens bzw. der Vorhaben zum Neubau und zur Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen“ sind somit DB Netz AG und die AVG.

Unter dem 16.07.2007 haben die DB Netz AG, die AVG und die Gemeinde Pfinztal eine Kreuzungsvereinbarung über eine Maßnahme nach §§ 3, 13 EKrG (Personenunterführung) geschlossen. Am 10.08. 2010 haben sie zudem eine Kreuzungsvereinbarung über eine Maßnahme nach §§ 2, 11 EKrG (Pkw-fähige EÜ) geschlossen. In § 3 der Kreuzungsvereinbarung vom 16.07.2007 haben die Parteien vereinbart, dass für alle eisenbahnrelevanten Maßnahmen (dieser Vereinbarung/ Maßnahme) die DB Netz AG und die AVG gemeinsam ein planungsrechtliches Verfahren nach § 18 ff. AEG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchführen. In § 3 der Kreuzungsvereinbarung vom 10.08. 2010 haben die Parteien vereinbart, dass für alle eisenbahnrelevanten Maßnahmen (dieser Vereinbarung/Maßnahme) die DB Netz AG ein planungsrechtliches Verfahren nach den §§ 18 ff. AEG und die AVG ein planungsrechtliches Verfahren nach § 74 VwVfG (sic.) durchführt.

Am 01.08.2020 hat die DB Netz AG der AVG rechtsgeschäftlich eine projektbezogene Vollmacht zur Beantragung und Durchführung des Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG für die Maßnahme „BÜ-Beseitigung Bf. Söllingen (BÜ-Beseitigung mit Errichtung Personenunterführung gemäß § 3 EKrG und Herstellung Pkw-Unterführung gemäß § 11 EKrG)“ erteilt; die Vollmacht ist befristet bis zum Abschluss der Baumaßnahmen.

Mit dem vorgenannten Vorhaben hängen weitere Bauvorhaben zusammen, die jedoch nicht Gegenstand dieser Entscheidung sind, sondern bereits durch den Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ der

Gemeinde Pfinztal rechtkräftig festgestellt worden sind. Im Einzelnen handelt es sich um

- den Bau der Trogbauwerke für die Straßenunterführung,
- die Umgestaltung und den Neubau der Straßenverkehrsanlagen und
- den Bau von fahrbahnbegleitenden Radwegen entlang des Trogbauwerks mit einer Nutzbreite von 2,50 m.

2. Durchführung der Baumaßnahme

2.1. Bauablauf und Bauzeit

Nach den vorgelegten Unterlagen soll zuerst die Eisenbahnüberführung für den Pkw- und Radverkehr und die Grundwasserwanne mit Straße und Radwegen hergestellt werden. Der Rückbau des Bahnübergangs soll dann erst nach seiner Schließung erfolgen. Es ist allerdings (im Rahmen der erfolgten vorübergehenden Schließung des BÜs) ein provisorischer Fußgängersteg erstellt worden, damit eine Gleisquerung den Bürgern durchgängig möglich ist. Nach dem Rückbau des Bahnübergangs soll mit der Errichtung der Eisenbahnüberführung über den Gehweg in DB-km 7,6+45 mit beidseitigen Zugangstreppen und Aufzugsanlagen begonnen werden. Da die Zugänge zu den geplanten Bahnsteigen des Bahnhofs Söllingen teilweise auf der Personenunterführung liegen werden, soll die reguläre Zuwegung zu den Gleisen erst nach Abschluss der Personenunterführung erfolgen. Die Querung der Gleisanlagen während dieser Zeit soll über den o.a. provisorischen Fußgängersteg erfolgen.

Allgemein ist vorgesehen, dass die Bauarbeiten vorwiegend am Tag und unter Betrieb stattfinden. Nachts und außerhalb der Betriebszeiten sind jedoch Arbeiten im Gefahrenbereich des Eisenbahnbetriebs vorgesehen, wie z.B. das o.a. Setzen der Bahnsteigkanten. Der Einschub des Bauwerks soll voraussichtlich innerhalb einer Sperrpause an einem Wochenende stattfinden. Aufgrund des hochanstehenden Grundwassers im Planungsraum soll zudem ein wasserdichter rückverankerter Spundwandverbau in das Erdreich eingesetzt werden.

Für die Baustelleneinrichtung soll die Fläche des Parkplatzes zwischen der Hebelstraße und der Königsbacher Straße und die Fläche des derzeitigen Parkplatzes des Bahnhofs Söllingen verwendet werden. Die Andienung der Baustelle soll über das öffentliche Wegenetz erfolgen. Der Bahnhof Söllingen soll während der Bauzeit über die Bahnhofsstraße, die Reetzstraße, die Wesebachstraße, die Hebelstraße und die Königsbacher Straße zu erreichen sein. Die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme soll ca. zwei Jahre betragen, danach sind noch Restarbeiten erforderlich.

2.2. Baukosten

Die Baukosten (inkl. MwSt.) wurden von den Vorhabenträgerinnen im Erläuterungsbericht auf ca. 8.815.000 € beziffert, wobei der Großteil auf die Pkw-Eisenbahnüberführung (3.640.000 €, die Fußgängerunterführung (2.475.000 €) und den Umbau der Oberleitungen (1.020.000 €) entfallen soll.

3. Verfahrensablauf

3.1. Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 14.09.2009 hatte die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde einen Probeordner zum Vorhaben Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ mit der Bitte um Prüfung und Entscheidung über das anzuwendende Planrechtsverfahren und dessen Umfang übersandt. Danach waren folgende Baumaßnahmen geplant:

- Rückbau des Bahnübergangs in der Bahnhofstraße bei Bahn-km 7,640,
- Neubau einer EÜ über eine neue PKW-Umgehung bei Bahn-km 7,552 sowie eine EÜ über einen Geh- und Radweg bei Bahn-km 7,643,

- Anhebung der DB-Gleise 1 und 2 von ca. Bahn-km 7,19 bis 7,88 im Zuge der Erstellung der EÜ über eine PKW-Umgehung,
- Verlängerung der Bahnsteige an den AVG-Gleisen,
- Neubau von Zuwegungen zu den AVG-Gleisen und
- Erhöhung des Bahnsteigs am AVG-Gleis 31.

Am 09.02.2010 hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde entschieden (Az. 24-3816.1-AVG-2/78), dass für das vorgenannte Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Mit E-Mail vom 15.10.2010 hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde der AVG einen möglichen Verteiler über die im Verfahren zu beteiligenden Stellen, Verbände und Träger öffentlicher Belange und machte Anmerkungen zum Erläuterungsbericht. Am 20.05.2011 hat die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass in den KW 21 und 22 des Jahres 2011 die Unterlagen für einen Antrag auf Plangenehmigung (nicht Planfeststellungsbeschluss) eingereicht werden sollten; ferner hatte die AVG um Mitteilung gebeten, wie viele Papier-Ordner und CDs seitens des Regierungspräsidiums für einen Plangenehmigungsantrag benötigt würden. Am 27.05.2011 hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe der AVG die Anzahl einzureichender Papierfertigungen und CDs mitgeteilt und ihr den endgültigen Verteiler für das angestrebte Plangenehmigungsverfahren übersandt, den die AVG unter dem 07.06.2011 ergänzt hatte.

In der unmittelbaren Folgezeit hatte die AVG dann zunächst keinen förmlichen Antrag auf (die zunächst angestrebte) Plangenehmigung (nicht Planfeststellung) beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde gestellt, was u.a. auf ausstehende Zuschussbescheide für die Gemeinde Pfinztal zurückging. Mit E-Mail vom 17.02.2017 hatte die AVG dem Regierungspräsidium den aktuellen Sachstand und ferner mitgeteilt, dass der Wunsch der Gemeinde Pfinztal nach einer Aufrechterhaltung der Gleisquerung mit Pkw im Bereich des BÜ eine zusätzliche Kreuzungsmaßnahme nach § 2, 11 EKrG erfordere.

Ferner hatte die AVG dem Regierungspräsidium verschiedene Pläne und einen nicht aktualisierten Erläuterungsbericht aus dem Jahr 2011 übersandt und um Einschätzung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde gebeten, ob der Antrag auf Durchführung eines Planrechtsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt oder beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden solle. Unter dem 01.08.2017 hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde der AVG mitgeteilt, dass vor dem Hintergrund der vorliegenden Unterlagen, der von der AVG gemachten Darstellung der quantitativ und qualitativ zu erwartenden Auswirkungen der Vorhaben und des persönlichen Eindrucks, der bei einem Vor-Ort-Termin gewonnen worden sei, gegenwärtig von einem planerischen Schwerpunkt auf der AVG-Seite ausgegangen werde, daher das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde (nach § 78 LVwVfG) für die Beurteilung der geplanten Maßnahmen zuständig sei.

In der weiteren Folgezeit und vor dem Hintergrund, dass die Feststellung, für das Vorhaben bestehe keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, aus dem Jahr 2010 stammte, hatte die AVG mit Schreiben vom 23.08.2018 – beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde am 27.08.2018 eingegangen – durch das von ihr beauftragte Ingenieurbüro Schönhofen erneut zwei Planordner zur neuerlichen Vorprüfung eingereicht. Nach deren Durchsicht kam es zu Rückfragen durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde, die die AVG in der Folgezeit beantwortet hatte.

3.2. (Zweite) Screening-Entscheidung

Am 09.07.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde gemäß § 5 UVPG (erneut) festgestellt, dass für das Vorhaben Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ keine Verpflichtung zur Durchführung einer

Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Als geplante Baumaßnahmen sind in der Entscheidung aufgeführt:

- Bau einer Pkw-fähigen EÜ nördlich des vorhandenen Übergangs (Bahnhofstraße) der DB-Gleise in Bahn-Km 7,552,
- Bau einer Personenunterführung im Bereich des derzeitigen schienengleichen Übergangs Bahnhofstraße mit beidseitigen Treppenzugängen und Fahrstühlen mit Kreuzung der DB-Gleise in Bahn-Km 7,643,
- Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs in DB-Bahn-Km 7,640, Strecke 4200 einschließlich zugehöriger Leit- und Sicherungstechnik im Stellwerk Grötzingen und
- Neubau der AVG-Bahnsteige und deren Zugänge sowie Wiederherstellung der AVG-Gleise als Folgemaßnahme resultierend aus dem notwendigen Rückbau zur Herstellung der Bauwerke.

3.3. Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Mit Schreiben vom 21.10.2020 – hier am 23.10.2020 eingegangen – hat die AVG beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde im eigenen Namen sowie im Namen und in Vollmacht der DB Netz AG die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses (nicht mehr Plangenehmigung) nach den §§ 18 ff. AEG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG für das Vorhaben Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen“ beantragt. Mit Schreiben vom 22.10.2020 – bei der Gemeinde Pfinztal am 23.10.2020 eingegangen und dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde durch E-Mail der AVG vom 02.11. 2020 übersandt – hat die Behindertenbeauftragte der Gemeinde Pfinztal sich zur Planung der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs verhalten und auf einzelne Punkte hingewiesen.

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde vom 05.11.2020 ist dann das Vorhaben sowie die Zeit und der Ort der Auslegung der Planunterlagen im Amtsblatt der Gemeinde Pfinztal, Ausgabe vom 12.11.2020 ortsüblich bekannt gemacht worden. Danach sollten die Planunterlagen in der Zeit vom 23.11.2020 bis einschließlich 22.12.2020 während der üblichen Dienststunden beim Bürgermeisteramt Pfinztal, Rathaus II, Ortsbauamt, Kußmaulstraße 3, 76327 Pfinztal (Flur m Erdgeschoss) ausliegen. Unter dem 23.11.2020 hat die Gemeinde Pfinztal das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde darüber informiert, dass ein Karton mit Planunterlagen innerhalb der Gemeindeverwaltung versehentlich nicht weitergeleitet worden sei, so dass diese Unterlagen erst ab dem 24.11.2020 ausgelegt würden. Mit E-Mail vom 01.12.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde eine Bekanntgabe über die Verlängerung der Dauer der Offenlage und der Einwendungsfrist um jeweils einen Tag im Amtsblatt der Gemeinde Pfinztal, Ausgabe vom 10.12.2020 veranlasst. In der neuerlichen Bekanntmachung ist darauf hingewiesen worden, dass aufgrund einer unbeabsichtigten Verzögerung im Bürgermeisteramt Pfinztal die Unterlagen erst einen Tag später offengelegt wurden als zuvor angekündigt, so dass die Dauer der Offenlage um einen Tag auf den 23.12.2020 verlängert wird und Entsprechendes für die Einwendungsfrist gilt.

Beide Bekanntmachungen haben folgende Überschrift enthalten:

„Söllingen
Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen““.

Das Vorhaben sind jeweils wie folgt beschrieben worden:

„Die
Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG)

Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

und die

DB Netz AG
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

haben die Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) für folgendes Bauvorhaben beantragt:

- *Bau einer Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung mit Radwegen nördlich des vorhandenen Überganges (Bahnhofstraße) der DB-Gleise in Bahn-km 7,5+49 einschließlich einer Trogbauwand zur Aufnahme der Eisenbahnradsatzlasten am DB Gleis 2,*
- *Bau einer Personenunterführung im Bereich des derzeitigen schienengleichen Überganges Bahnhofstraße mit Kreuzung der DB-Gleise in Bahn-km 7,6+445,*
- *Rückbau des vorhandenen Bahnübergangs in DB-Bahn-km 7,64, Strecke 4200, einschließlich der zugehörigen Leitungs- und Sicherheitstechnik,*
- *Neubau der AVG-Bahnsteige und deren Zugänge sowie Wiederherstellung der AVG-Gleise als Folgemaßnahmen des nötigen Rückbaus der Gleisanlagen zur Herstellung der Unterführungsbauwerke.*

Das Vorhaben erstreckt sich auf den Ortsteil Söllingen der Gemeinde Pfinztal.“

In beiden Bekanntmachungen ist ferner darauf hingewiesen worden, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, und Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der VwGO gegen die Entscheidung nach § 74 VwVfG einzulegen (Vereinigungen),

schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Schlossplatz 1-3, 76131 Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt Pfinztal Einwendungen gegen den Plan erheben oder Stellungnahmen zu dem Plan abgegeben kann/können. In der ersten Bekanntmachung ist als Ende für die Einwendungsfrist der 05.01.2021 (einschließlich) und in der zweiten Bekanntmachung der 07.01.2021 (einschließlich) genannt worden. Ferner ist jeweils darauf hingewiesen worden, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen und Äußerungen in diesem Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen.

Nichtortsansässige Betroffene, die gesondert über die Auslegung der Planunterlagen zu informieren gewesen wären, sind nicht bekannt gewesen.

Gegenstand der Auslegung sind zwei DIN A4-Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1 bis 18 gewesen, namentlich:

- Erläuterungsbericht
- Übersichtskarten und -pläne
- Lagepläne
- Bauwerksverzeichnis
- Grunderwerbspläne
- Grunderwerbsverzeichnis
- Bauwerkspläne
- Kabel- und Leitungslagepläne
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Artenschutzrechtliche Prüfung
- Schalltechnische und Erschütterungstechnische Untersuchungen
- Baustelleneinrichtungsflächen
- Baugrund
- Wasserrechtliche Sachverhalte
- Umwelterklärung
- Liste der zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange

- Kampfmittel
- Bebauungsplan

Parallel zur vorgenannten Offenlage sind die o.a. Planunterlagen und die Bekanntmachungen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe, dort auf der Unterseite zur Abteilung 1, Referat 17 unter der Rubrik „Aktuelle Planfeststellungsverfahren“ (RP-BW → Karlsruhe → Über uns → Abteilungen → Abteilung 1 - Steuerung, Verwaltung und Bevölkerungsschutz → Referat 17 → Planfeststellungsverfahren → Alter Bahnhof Soellingen) eingestellt worden.

Im Rahmen der Offenlage und Einwendungsfrist wurden von einer Privatperson (nachfolgend: private Einwenderin) mit Schreiben vom 02.12.2020 – beim Regierungspräsidium am 03.12.2020 eingegangen – Einwendungen erhoben.

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 durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 23.11.2021 darüber informiert worden, dass die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH und die DB Netz AG die Feststellung des Plans für das Bauvorhaben „Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplanes Alter Bahnhof Söllingen“ beantragt haben und dass die Planunterlagen in der Zeit vom 23.11.2020 bis einschließlich 22.12.2020 bei der Gemeindeverwaltung Pfinztal zur Einsicht ausliegen. Ferner ist ihnen unter Hinweis darauf, dass die Einwendungsfrist auch für Vereinigungen gilt, mitgeteilt worden, dass Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 05.02.2021 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Schlossplatz 1-3, 76131 Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt Pfinztal erhoben werden können. Schließlich sind die Vereinigungen darauf

hingewiesen worden, dass die Planunterlagen und die Bekanntmachung im Internet unter dem o.g. Pfad eingestellt worden sind. Mit E-Mail vom 01.12.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde die Vereinigungen unter Beifügung eines aktualisierten Anschreibens vom 01.12.2020 darüber informiert, dass infolge eines Versehens die Planunterlagen erst ab dem 24.11.2020 bei der Gemeinde Pfinztal zur Einsicht auslagen, so dass die Dauer der Offenlage um einen Tag verlängert wird und Gleiches für die Einwendungsfrist gilt, die bis zum 07.01.2021 verlängert wird. Ferner ist den Vereinigungen der Link zu den Planunterlagen übersandt worden.

Über die vorgenannten Vereinigungen hinaus hat die Planfeststellungsbehörde im November 2020 die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange) sowie sonstige Stellen sowie Leitungsträgern zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet. Insgesamt wurden folgende Stellen beteiligt, die wie folgt reagiert haben:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung
2	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
3	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung
4	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein (BBSV)	Stellungnahme (18.12.2020)

5	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	Gemeinsame Stellungnahme BUND, LNV, NABU (28.12.2020)
6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Keine Belange betroffen (24.11.2020)
7	Bundesamt für Immobilienaufgaben (BIMA), Hauptstelle Dortmund – Sparte Verwaltungsaufgaben – Träger öffentlicher Belange, Nebenstelle Düsseldorf	Keine Rückmeldung
8	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	Keine Rückmeldung
9	DB Energie GmbH	Keine Rückmeldung
10	DB Immobilien GmbH, Region Südwest	Keine Bedenken oder Anregungen (15.12.2020)
11	Deutsche Telekom Technik GmbH, Niederlassung Südwest PTI 31	Stellungnahme (24.11.2020)
12	Deutscher Alpenverein (DAV), Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
13	Eisenbahn-Bundesamt (EBA); Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	Wasserwirtschaftliche Stellungnahme (09.12.2020); Stellungnahme weiterer Sachbereiche des EBA (21.12.2020)
14	E.ON SE	Keine Rückmeldung
15	Erdgas Südwest GmbH	Keine Rückmeldung

16	GASCADE Gastransport GmbH	Keine Betroffenheit (08.12.2020); auch im Namen der WINGAS GmbH, NEL Gastranstort GmbH und OPAK Gastransport GmbH & Co. KG
17	Gemeindeverwaltung Pfinztal	Keine Bedenken oder Anregungen (20.01.2020); Hinweis, dass der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen - 1. Änderung" voraussichtlich Ende Februar erfolgen werde
18	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	Keine Betroffenheit (24.11.2020)
19	LAG – SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.	Keine Rückmeldung
20	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	Keine Bedenken oder weitere Anregungen (11.12.2020)
21	Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg	Fristverlängerungsantrag (01.12.2020); Stellungnahme (01.12.2020)
22	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)	Keine Rückmeldung
23	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	Keine Rückmeldung

24	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)	Gemeinsame Stellungnahme BUND, LNV, NABU (28.12.2020)
25	Landratsamt Karlsruhe	Fristverlängerungsantrag (23.12.2020); Stellungnahme 23.02.2020
26	Landratsamt Karlsruhe - Baurechtsbehörde	Keine Rückmeldung
27	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Keine Rückmeldung
28	Nachbarschaftsverband Karlsruhe	Keine Bedenken oder Anregungen (15.12.2020)
29	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg	Gemeinsame Stellungnahme BUND, LNV, NABU (28.12.2020)
30	Netrion GmbH	Keine Rückmeldung
31	Netze BW GmbH	Stellungnahme (04.12.2020)
32	Netze Gesellschaft Südwest GmbH	Stellungnahme (01.12.2020)
33	Open Grid Europe GmbH	Keine Betroffenheit (vgl. Antwort der PLEdoc GmbH v. 24.11.2020)
34	PLEdoc GmbH	Keine Betroffenheit (24.11.2020); auch im Namen der Open Grid Europe GmbH, GasLine GmbH & Co. KG, Straelen und Viatel Deutschland GmbH

35	Polizeipräsidium Karlsruhe	Keine Bedenken oder weitere Anregungen (21.12.2020)
36	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16; Sachgebiet Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement	Keine Belange betroffen (10.12.2020); Hinweis darauf, dass temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z.B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, rechtzeitig mit den betroffenen Brandschutzdienststellen abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen seien
37	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Keine Bedenken oder Anregungen (23.12.2020); Hinweis, dass der Regionalplan Mittlerer Oberrhein den betroffenen Bereich als bestehende Siedlungsfläche festsetzt und die Bahnstrecke nachrichtlich in den Regionalplan übernommen wurde
38	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 –Straßenwesen und Verkehr	Keine Bedenken (22.07.2020)

39	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung	Keine Belange betroffen (25.11.2020)
40	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 54.1-4 – Industrie/Kommunen	Keine Belange betroffen (26.11.2020)
41	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz, Recht	Keine Rückmeldung
42	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	Keine Rückmeldung
43	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Stellungnahme (22.12.2020)
44	Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme (24.11.2020)
45	Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege	Keine Belange betroffen (27.11.2020)
46	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	Keine Rückmeldung
47	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (SDW)	Keine Rückmeldung
48	Schwäbischer Albverein e.V. (SAV)	Keine Rückmeldung
49	Schwarzwaldverein e.V. (SWV) – Referat Naturschutz	Keine Rückmeldung
50	TelemaxX Telekommunikation GmbH	Keine Betroffenheit (24.11.2020)

51	terranets bw GmbH	Keine Betroffenheit (23.11.2020)
52	Transnet BW GmbH	Keine Bedenken oder Anregungen (14.12.2020)
53	Unfallversicherung Bund und Bahn	Stellungnahme (17.12.2020)
54	Unitymedia BW GmbH	Keine Einwände, jedoch Hinweise (25.11.2020)
55	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Karlsruhe	Keine Einwände (18.12.2020)
56	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	Keine Rückmeldung
57	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH	Stellungnahme (06.01.2021)

Über die vorgenannten TöBs, Verbände, sonstige Stellen und Leitungsträger hinaus hat sich das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Höhere Straßenverkehrsbehörde (Fachbereich 16b) zum Vorhaben dahin geäußert, dass von einer Stellungnahme abgesehen wird (15.12.2020).

Die AVG hat Rückäußerungen/Gegenstellungnahmen zu den Einwendungen und Stellungnahmen verfasst und dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde unter dem 21.04.2021 übersandt. Am 29.04.2021 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde nach Ausübung des ihr eingeräumten pflichtgemäßen Ermessens entschieden, dass im vorliegenden Verfahren gemäß § 18a Nr. 1 AEG von der Durchführung eines Erörterungstermins (§ 73 Abs. 6 S. 1 LVwVfG) abgesehen wird. Maßgeblich für die (Ermessens-)Entscheidung des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde ist gewesen, dass lediglich eine Privatperson Einwendungen erhoben hat, die im Rahmen dieses Beschlusses jedoch vollständig und abschließend behandelt werden können, und auch im Übrigen kein Klärungsbedarf bestanden

hat, der eine Erörterung i.S.v. § 73 Abs. 6 S. 1 LVwVfG erfordert hätte. Die Planfeststellungsbehörde hat folgenden TöBs, Verbänden, Leitungsträgern, sonstigen Stellen und Personen den Verzicht auf Durchführung eines Erörterungstermins mitgeteilt und diesen zugleich die sie jeweils betreffende Rückäußerungen/Gegenstellungnahmen der AVG mit der Bitte um Kenntnisnahme und Rückmeldung möglichst bis zum 31.05.2021 übersandt:

Lfd. Nr.	Informierte Stelle/Person
1	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein (BBSV)
2	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
3	Private Einwenderin
4	Deutsche Telekom Technik GmbH
5	Eisenbahn-Bundesamt
6	Landeseisenbahnaufsicht
7	Landratsamt Karlsruhe
8	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)
9	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg
10	Netze BW GmbH
11	Netze-Gesellschaft Südwest mbH
12	Unfallversicherung Bund und Bahn
13	Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Von den vorgenannten Stellen haben sich folgende TöBs, Verbände, sonstige Stellen und Personen rückgemeldet:

Lfd. Nr.	Rückmeldende Stelle/Person
1	Private Einwenderin (25.05.2021)
2	Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich 6 (05.05.2021) Sachbereich 1 und 3 (27.05.2021)
3	Landeseisenbahnaufsicht (25.05.2021)
4	Landratsamt Karlsruhe (02.06.2021)

5	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) im eigenen Namen sowie im Namen des BUND e.V. und des NABU e.V. (30.04.2021)
6	Unfallversicherung Bund und Bahn (29.04.2021)

Im Einzelnen (chronologisch geordnet):

- Die private Einwenderin hat mitgeteilt, dass ihren Anliegen nicht Rechnung getragen worden sei und sie an ihren Einwendungen festhalte.
- Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamts hat mitgeteilt, dass nach erneuter Prüfung festgestellt worden sei, dass eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts als Wasserbehörde i.S.d. § 100 WHG vorliegend doch nicht gegeben sei, daher nur die Stellungnahme der zuständigen Landesbehörde zu berücksichtigen sei, während die vom Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamts zunächst geforderten Neben-bestimmungen nicht zu beachten seien. Sachbereich 3 des Eisenbahn-Bundesamts hat mitgeteilt, dass vor dem Hintergrund der Äußerung/Zusicherung der AVG kein Klärungsbedarf mehr bestehe. Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamts hat an seinen zuvor geäußerten Bedenken zur geplanten lichten Höhe der geplanten Pkw-Unterführung festgehalten und hierzu vertieft ausgeführt. Daraufhin hat das Regierungspräsidium Karlsruhe das Gespräch zwischen der AVG und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Frage der lichten Höhe der geplanten Pkw-Unterführung gesucht und dem Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamts als auch der AVG die jeweiligen Positionen des Anderen dargestellt. Mit E-Mail vom 19.07.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt dann mitgeteilt, dass dessen Bedenken in Bezug auf die lichte Höhe der geplanten PKW-Unterführung nicht ausgeräumt seien und ein gemeinsames Gespräch für nicht zielführend erachtet werde, die Entscheidung hierzu müsse in der Abwägung durch das

Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde getroffen werden.

- Die Landeseisenbahnaufsicht hat unter dem 25.05.2021 sich zur Gegenstellungnahme der AVG rückgeäußert und in einzelnen Punkten weitere Konkretisierungen der AVG gefordert. Mit E-Mail vom 20.07.2021 hat die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde die geforderten Konkretisierungen mitgeteilt. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde hat die mitgeteilten Konkretisierungen der Landeseisenbahnaufsicht mit Schreiben vom 21.07.2021 übersandt und um Äußerung bis zum 09.08.2021 gebeten, ob den Anmerkungen der Landeseisenbahnaufsicht hinreichend Rechnung getragen worden sei, oder ob weiterhin Klärungsbedarf bestehe. Darüber hinaus hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde der Landeseisenbahnaufsicht mitgeteilt, dass auf die Anmerkung der Unfallversicherung Bund und Bahn (siehe dazu sogleich unten) hin die AVG nunmehr einen zum AVG-Gleis versetzen Zugang plane, und um Mitteilung, ob die Landeseisenbahnaufsicht mit dieser Änderung einverstanden sei, gebeten. Mit Schreiben vom 10.08.2021 hat die Landeseisenbahnaufsicht mitgeteilt, dass ihren Anmerkungen im Schreiben vom 25.05.2021 hinreichend Rechnung getragen worden sei, jedoch der geplanten Änderung nicht zugestimmt werden könne (für weitere Einzelheiten siehe sogleich unten).
- Das Landratsamt Karlsruhe hat mit E-Mail vom 02.06.2021 mitgeteilt, dass seitens der Fachstellen des Landratsamts Karlsruhe keine weiteren Anmerkungen vorgetragen worden seien. In der ursprünglichen Stellungnahme des Landratsamts Karlsruhe hatte das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung jedoch angemerkt, dass sich auf dem Flurstück 377/23 (in Söllingen) ein Brunnen befinde, der durch die geplanten Maßnahmen überbaut

würde, es müsse daher ein ordnungsgemäßer Rückbau des Brunnens unter Beachtung der technischen Regeln aus dem Arbeitsblatt W 135 Sanierung und Rückbau von Brunnen, Grundwassermeldestellen und Bohrungen des DVGW zu beachten. Unter dem 20.07.2021 hat die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass eine Einschätzung des Fachplaners, ob der geforderte Rückbau im Konflikt mit der geplanten Baumaßnahme stehe, noch ausstehe. Mit E-Mail vom 21.07.2021 hat die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass der ordnungsgemäße Rückbau des Brunnens unter Beachtung der technischen Regeln aus dem Arbeitsblatt W 135 Sanierung und Rückbau von Brunnen, Grundwassermeldestellen und Bohrungen des DVGW zugesichert werden könne und der Rückbau entsprechend in den Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt werde. Diese Zusicherung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde dem Landratsamt Karlsruhe mit Schreiben vom 21.07.2021 zur Kenntnis gebracht.

- Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) hat in seiner Rückäußerung vom 30.04.2021 an seinem ursprünglichen Vorbringen zur Erhöhung der Taktung der Züge während der Bauzeit festgehalten. Ebenfalls hat er an seiner Forderung nach Errichtung eines provisorischen Bahnsteiges aufrechterhalten.
- Die Unfallversicherung Bund und Bahn hatte in ihrer ursprünglichen Stellungnahme vom 18.12.2020 u.a. angemerkt, dass der geplante Handlauf in der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs lediglich eine Entfernung von ca. 2,5 Meter zum Gleis aus Richtung Mühlacker habe, wodurch der erforderliche Sicherheitsraum auf einer Länge von 10 Metern nicht mehr vorhanden sei. Der Lösungsvorschlag der AVG hierzu habe in einem in Richtung der AVG-Gleise versetzen Zugang bestanden,

so dass der erforderliche Gleisabstand von 3,30 Meter zum DB-Gleis eingehalten werde. Hierauf hat die Unfallversicherung Bund und Bahn in ihrer Rückäußerung vom 29.04.2021 mitgeteilt, dass durch die geplanten Änderungen ihrem Anliegen entsprochen werde, daher kein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Indes hat die Landeseisenbahnaufsicht zu diesem Lösungsvorschlag kein Einverständnis erklärt (s.o.). Zur Begründung hat die Landeseisenbahnaufsicht in ihrem Schreiben vom 10.08.2021 ausgeführt, dass bei der vorgeschlagenen Lösung sich der Handlauf der Zugangsrampe nun im Regellichtraum des Stumpfgleises der AVG befinde, das Regellichtraumprofil gemäß § 9 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) indes ständig freizuhalten sei.

Auf diese Anmerkung der Landeseisenbahnaufsicht hin hat die AVG eine Planänderung vorgenommen (dazu sogleich unter 4.).

4. Planänderung(en)

Auf die Anmerkungen der Landeseisenbahnaufsicht hat die AVG die Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges in Richtung AVG Gleis geändert und eine Verschiebung des Prellbocks vorgesehen. Aufgrund der Verschiebung der Zugangsrampe in Richtung AVG Gleis werde der Sicherheitsabstand zwischen Gleis und Rampenhandlauf unterschritten; da es sich beim Stumpfgleis jedoch weiterhin um einen Gleisbereich handelt, müsse sichergestellt werden, dass ein Zug nicht in diesen Bereich einfährt, was durch ein Versetzen des Bremsprellbocks in Richtung Karlsruhe erreicht werden soll.

Die geänderten Pläne hat die AVG dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde unter dem 29.11.2021 übersandt. Mit Schreiben vom 03.12.2021 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde folgende Stellen über die Planänderung informiert und um Stellungnahme bis zum 17.12.2021 gebeten:

Lfd. Nr.	Informierte Stelle
1	Badischer Blinden-und Sehbehindertenverein
2	Eisenbahn-Bundesamt
3	Landeseisenbahnaufsicht
4	Landratsamt Karlsruhe
5	Unfallversicherung Bund und Bahn

Alle angehörten Stellen haben sich zur Planänderung rückgemeldet. Im Einzelnen:

- Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein hat mit E-Mail vom 08.12.2021 sein Einverständnis in die Planänderung erklärt und darauf hingewiesen, dass auch im Rahmen der Planänderung sichergestellt werden müsse, dass alle Forderungen des BBSV aus der ursprünglichen Stellungnahme vom 18.12.2021 umgesetzt würden, was insbesondere die Blindenleitsysteme betreffe.
- Das Eisenbahn-Bundesamt hat mitgeteilt, dass sich bezüglich der von ihm geäußerten Vorbehalte (insb. lichte Höhe der PKW-Unterführung) keine Änderung vorgesehen sei; im Übrigen werde auf die Stellungnahmen vom 21.12.2020 und 27.05.2021 verwiesen.
- Die Landeseisenbahnaufsicht hat mit Schreiben vom 14.12.2021 ihr Einverständnis in die Planänderung erklärt; durch die vorgesehene Verschiebung des Prellbocks sei den Anmerkungen der Landeseisenbahnaufsicht im Schreiben vom 10.08.2021 hinreichend Rechnung getragen worden.
- Das Landratsamt Karlsruhe hat mit E-Mail vom 17.12.2021 mitgeteilt, dass keine Anmerkungen vorgetragen würden mit Ausnahme des Amts für Mobilität und Beteiligung. Dieses hat angemerkt, dass sich mangels textlicher Erläuterung zu den Änderungen nicht beurteilen lasse, ob und welche Auswirkungen die veränderte Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges sowie die Verschiebung des Prellbocks auf dem AVG-Gleis 31 haben. Eine veränderte Planung zur Zugangsrampe sei zudem aus den übersandten Lageplänen nicht erkennbar. Schließlich hat das

Amt für Mobilität und Beteiligung um Information gebeten, sollte die veränderte Planung zur Zugangsrampe und/oder insbesondere die Verschiebung des Prellbocks und damit verbunden die Einkürzung des Gleises 31 Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben, so dass beispielsweise eine Nutzung des Gleises nur noch mit kürzerer Behängung möglich sei.

Auf diese Stellungnahme hat die AVG mit E-Mail vom 17.12.2021 mitgeteilt, dass die Änderung der Zugangsrampe und die Verschiebung des Bremsprellbocks keine relevanten Auswirkungen auf die Nutzlänge des Bahnsteiges hätten, es könne dort weiterhin mit 2-Wagen-Zügen – wie ursprünglich geplant – gehalten werden.

Diese Mitteilung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde dem Landratsamt Karlsruhe mit E-Mail vom 17.12.2021 übersandt. Zugleich hat es ausgeführt, dass es vor dem Hintergrund dieser Mitteilung davon ausgehe, dass der Nachfrage des Amts für Mobilität und Beteiligung hinreichend Rechnung getragen worden sei, seitens der Planfeststellungsbehörde daher die abgegebene Stellungnahme vorbehaltlich einer gegenteiligen Mitteilung als abschließend bewerte. Eine gegenteilige Mitteilung des Landratsamts Karlsruhe ist beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde nicht eingegangen.

- Schließlich hat die Unfallversicherung Bund und Bahn mit E-Mail vom 03.12.2021 mitgeteilt, dass zu dem (geänderten) Vorhaben keine Bedenken oder Anregungen bestünden, daher auf die weitere Beteiligung am Verfahren verzichtet werde.

5. Einvernehmenserklärung wasserrechtliche Erlaubnisse

Im Rahmen der Gesamtstellungstellungnahme des Landratsamts Karlsruhe vom 23.02.2021 (Az. 10.3-607.42-6200100) hat das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung darauf hingewiesen, dass diesem als untere Wasserbehörde vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die Entwürfe der wasserrechtlichen Erlaubnisentscheidungen zur Einvernehmenserteilung zu übersenden sind. Mit

E-Mail vom 13.01.2022 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde die o.a. wasserrechtlichen Erlaubnisentscheidungen im Entwurf übersandt. Unter dem 17.01.2022 hat Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt und um die Aufnahme von zwei weiteren Nebenbestimmungen gebeten, namentlich:

- „Zur Einhaltung der für die Bauausführung maßgebenden Auflagen sind die beauftragte Firma sowie die Bauleitung von diesen in Kenntnis zu setzen.
- Der Behörde ist jederzeit Zutritt zu gestatten und Einblick in das Betriebstagebuch zu gewähren.“

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen aufgenommen und zum Gegenstand dieser Entscheidung gemacht.

II. Umweltverträglichkeit

Unter dem 09.02.2010 sowie unter dem 09.07.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass für das Vorhaben Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen“ keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, da von dem Vorhaben (bzw. den Vorhaben) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen (i.S.d. UVPG) zu erwarten sind. Maßgeblich für beide Entscheidungen ist insbesondere gewesen, dass das von den Baumaßnahmen betroffene Gebiet bereits durch vorhandene Verkehrsanlagen vorbelastet sei. Das Landschaftsbild sei geprägt durch die Bahnlinie Karlsruhe-Pforzheim und werde von der stark befahrenen Bahnhofstraße durchzogen. Die Böden seien im Wesentlichen durch die Verkehrswege sowie die vorhandene Bebauung versiegelt und überbaut. Im Planungsgebiet befänden sich auch keine Schutzgebiete oder geschützten Bereiche. Für die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere/Pflanzen und Boden enthalte der Grünordnungsplan, der Bestandteil des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen“ (rechtskräftig seit 21.02.2006) sei, Festlegungen

hinsichtlich der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen. Zusätzliche dauerhafte Belastungen durch Lärm oder Erschütterungen stünden nicht im Raum. Dem mit der Durchführung von Baumaßnahmen vorübergehend verbundenen Baulärm könne im Rahmen der Ausführung durch Beachtung lärmmindernder Vorschriften und Richtlinien Rechnung getragen werden.

Obwohl danach für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, hat die AVG (auch im Namen der DB Netz AG) unter anderem folgende Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt:

Planunterlage-Nr.	**Bezeichnung**	Datum
9	**Landschaftspflegerischer Begleitplan**	23.01.2020
9.1	Erläuterungsbericht nebst Anhänge	Juli 2018
9.2	Bestands- und Konfliktplan	07.10.2020
9.3	Maßnahmenplan	07.10.2020
10	**Artenschutzrechtliche Prüfung**	Juli 2018
11	**Schalltechnische Untersuchung Baulärm**	
11.1	Schalltechnische Untersuchungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen nebst Anhänge	01.12.2017
11.2	Schalltechnische Untersuchungen zu baubedingten Schallimmissionen nebst Anhänge	31.07.2018
11.3	Erschütterungstechnische Untersuchung (Baubetrieb) nebst Anhänge	24.07.2018
11.4	Erschütterungstechnische Untersuchung (Bahnbetrieb)	18.07.2018
13	**Geotechnisches Gutachten**	Januar 2020
13.1	Baugrund (PKW Eisenbahnüberführung) nebst Anhänge	27.11.1996
13.2	Baugrund (PKW Eisenbahnüberführung)	27.11.1996

	nebst Anhänge	
13.3	Zusatz Grundwasser	25.04.2018
13.4	Altlastenkataster	05.04.2018
14	**Wasserrechtliche Sachverhalte**	
14.1	Behandlung und Entsorgung des anfallenden Grundwassers	04.07.2018
14.2	Genehmigung der Gemeinde Pfinztal vom 05-04.2018 zur Einleitung des anfallenden Grundwassers in das öffentliche Mischwassersystem	05.04.2018
15	**Umwelterklärung**	
15.1	Umwelterklärung	Juni 2020
15.2	Screening-Entscheidung	09.07.2020
17	**Kampfmittelauswertung** nebst Anhänge	20.01.2014

Aus den vorgelegten Unterlagen 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 sowie Erschütterungen beeinträchtigt.

1.1.1. Baubedingte Schallimmissionen

Es ist mit baubedingten Schallimmissionen zu rechnen, die die Werte der AVV Baulärm tags und nachts überschreiten. Im Einzelnen:

1.1.1.1. Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen

In der Schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen vom 31.07.2018 ist eine Baulärmbetrachtung für die Einzelnen Bauphasen durchgeführt worden. Die betrachteten Bauphasen sind:

- **Bauphase 1** - Rückbau AVG-Gleise, Neu- und Rückbau OL-Mast, EÜ-Kfz: Einbringen Verbau in Gleis 1 und 2,
- **Bauphase 2** - Erdaushub und Verbau EÜ-Kfz, Rahmenverschub EÜ-Kfz, Ausbau Hilfsbrücken Gleis 1 und 2,
- **Bauphase 3** - Verbauten Trogbauwerke, Betonarbeiten Rahmenbauwerk/Personenunterführung/Tröge, Bauwerkshinterfüllung Rampen und Tröge, Rückbau Straße und Leitungen im BÜ-Bereich,
- **Bauphase 4-1** - Entwässerungsbrunnen Rahmenbauwerk, Baugrubenaushub PU-Fußgänger, Ausbau HB-Gleis 1 und 2, Gleisbau, Gleistiefbau,
- **Bauphase 4-2** - Betonarbeiten Rahmenbauwerk/PU/ Tröge, Bauwerkshinterfüllung Rahmen und Tröge, Bahnsteigkanten 1. Abschnitt, Rammrohrgründung Signalbrücke AVG-Gleise und
- **Bauphase 5** - Gleisbauarbeiten AVG-Gleise 1. und 2. Abschnitt, Neubau Oberleitung, Rückbau Weiche, Bahnsteigkanten 2. Abschnitt.

Als (rechtliche) Beurteilungsgrundlage der Schalltechnischen Untersuchung ist das BImSchG und AVV Baulärm herangezogen worden. Der Schallpegel ist 0,5 m vor dem geöffneten, von dem Geräusch am stärksten betroffenen Fenster gemessen worden. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels ist vom Wirkpegel unter Berücksichtigung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der Baumaschinen eine Zeitkorrektur gemäß der Tabelle unter

Ziffer 6.7.1. der AVV Baulärm vorgenommen worden. Die Einstufung der Gebietsnutzung ist anhand der zur Verfügung gestellten Daten der AVG sowie anhand der Festsetzungen in den Bebauungsplänen der Gemeinde Pfinztal erfolgt. Ist die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten Nutzung abgewichen, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebietes ausgegangen worden. Für Bereiche ohne rechtsverbindliche Bebauungspläne ist die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde gelegt worden. Ferner ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen worden, dass die Bauarbeiten an teils befahrenen Schienenstrecken erfolgen mit der Folge, dass die Arbeiten an den einzelnen Bauphasen im Zeitraum Tag und Nacht, aber auch während vereinzelter Wochenendsperrungen in 24 h-Schichten durchgeführt werden.

1.1.1.2. Ergebnisse der Untersuchung

Auf dieser Grundlage ist die Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen zu folgenden Ergebnissen gekommen:

1.1.1.2.1.
Bauphase 1:

Beim Freimachen des Baufelds, dem Rückbau der AVG-Gleise und Bahnsteige sowie bei den Rammrohrgründungen der Oberleitungsmasten während 65 Tagschichten sind Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 76,8 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 1a) an bis zu 50 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils

lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Beim Neu- und Rückbau der Oberleitungsmasten am Bahnsteig sind während 5 Tag- und 5 Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 75,0 dB(A) am Tag und 70 dB(A) in der Nacht (vgl. Reetzstraße 5) an bis zu 70/393 Gebäuden tags/ nachts. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Beim Einbringen des Verbaus in Gleis 1 und 2 an der Eisenbahnüberführung sowie beim Einbau des gleisseitigen Verbaus an Gleis 2 sind während zwei 24h-Schichten sowie 10 Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 81,5 dB(A) (vgl. Reetzstraße 5) an bis zu 205 Gebäuden sowie in der Nacht Beurteilungspegel von bis zu 81,6 dB(A) an bis zu 995 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bauphase 2:

Beim Aushub der Erdmasse und beim Verbau der Eisenbahnüberführung sind während 61 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 86,7 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 1) an bis zu 186 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Beim Rahmenverschub der Eisenbahnüberführung sowie beim Ausbau der Hilfsbrücken am Gleis 1 und 2 der DB-Strecke sind während zwei 24h-Schichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 73,4 dB(A) tags/nachts (vgl. Reetzstraße 5) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 41 Gebäuden am Tag sowie 517 Gebäuden in der Nacht beiderseits der Bahntrasse. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bauphase 3:

Bei den Verbauten am Trogbauwerk der Eisenbahnüberführung sind während 20 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten;

dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld an der Eisenbahnüberführung treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 76,3 dB(A) am Tag (vgl. Wesebachstraße 1) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 33 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahntrasse. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bei den Betonarbeiten am Rahmenbauwerk, der Personenunterführung, den Treppen und der Tröge sowie bei der Bauwerkshinterfüllung des Rahmens und der Tröge sind während 256 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 78,3 dB(A) an bis zu 47 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bei den Bauarbeiten am Rückbau der Straße, Leitungen und Sicherungsanlagen im BÜ-Bereich sind während sieben Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge in der Nacht maximale Beurteilungspegel von bis zu 67,1 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2) an bis zu 328 Gebäuden. Die

genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bauphase 4-1:

Beim Neubau des Entwässerungsbrunnens für das Rahmenbauwerk sind während 15 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 61,9 dB(A) tags (vgl. Hebelstraße 2) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 3 Gebäuden am Tag. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Beim Baugrubenaushub für den Pumpenschacht und der Personenunterführung sind während 45 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge für einen Zeitraum von 45 Tagschichten maximale Beurteilungspegel von bis zu 64,6 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2). Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bei den Bauarbeiten an der Personenunterführung sowie beim Ausbau der Gleise 1 und 2 mit Gleistiefbau und Gleisbau sind während zwei 24h-Schichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An dem nächstgelegenen Gebäude zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 81,7 dB(A) am Tag und in der Nacht (vgl. Wesebachstraße 2) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei an 244 Gebäuden am Tag sowie 997 Gebäuden in der Nacht. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bauphase 4-2:

Bei den Betonarbeiten am Rahmenbauwerk, der Personenunterführung, den Treppen, der Tröge sowie bei der Bauwerkshinterfüllung der Rahmen und Tröge sind während 212 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 74,1 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2) an maximal 54 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Beim Neubau der Bahnsteigkanten im 1. Abschnitt sind während 43 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von

Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld der Gleisanlage treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 74,9 dB(A) tags (vgl. Wesebachstraße 1a) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 51 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahntrasse. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bei der Rammrohrgründung der Signalbrücke an den AVG-Gleisen sind während 15 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden treten Beurteilungspegel von bis zu 67,9 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 9) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei an insgesamt 27 Gebäuden beiderseits der Bahnstrecke. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bauphase 5:

Bei den Gleisbauarbeiten an den AVG-Gleisen, beim Neubau der Oberleitung sowie beim Rückbau der Weichen sind während 46 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld der neuen Bahntrasse treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 67,7 dB(A) tags (vgl.

Wesebachstraße 1a) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 148 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahn. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Bei den Arbeiten an den Bahnsteigkanten sowie bei den Gleisbauarbeiten der AVG-Gleise sind während 41 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und westlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich über die Dauer von bis zu 41 Tagschichten während der lärmintensivsten Vorgänge maximale Beurteilungspegel von bis zu 76,8 dB(A) (vgl. Wesebach-straße 1a) an bis zu 77 Gebäuden. Die genaue Anzahl der Betroffenen, die jeweils lautesten Beurteilungspegel sowie die Dauer der auftretenden Baulärmimmissionen je Vorgang können der Tabelle 6 im Anhang zur schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

1.1.1.2.2. Zusammenfassend kommt die schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen zu dem Ergebnis, dass im „worst-case-Fall“ – als Summe aller Maßnahmen – über einen Zeitraum von ca. zwei Jahren Beeinträchtigungen durch Baulärm durch mehrere Tag- und Nachtschichten sowie vereinzelte 24 h-Schichten zu erwarten sind und sich für die Anwohner aus der jeweils vom Fortschritt der Baumaßnahme abhängigen Entfernung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräusch-immissionen ergeben. Dies kann nach der schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen gerade beim Abbruch und Neubau der Baumaßnahmen an den Immissionsorten im Nahbereich der Baustelle an einzelnen Tagen

höhere Beurteilungspegel ergeben, nämlich genau dann, wenn die Arbeiten in einem Abschnitt unmittelbar vor dem jeweiligen Gebäude stattfinden.

1.1.1.3. Maßnahmen zur Lärmminderung

Die schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen hat sich zudem mit etwaigen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms befasst. Dabei ist davon ausgegangen worden, dass Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden sollen, wenn der Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert überschreitet, die sich aufteilen in Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle und an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Es ist in diesem Zusammenhang sodann davon ausgegangen worden, dass die Bauarbeiten von öffentlichem Interesse seien und ohne Richtwertüberschreitungen nicht durchgeführt werden könnten, so dass eine Stilllegung der Baumaschinen hier nicht in Betracht komme. Im Übrigen enthält die Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Bauimmissionen die Empfehlung, die Betriebszeit nicht zu beschränken, da die Bauzeit wesentlich verlängert würde und die Anwohner hierdurch nicht wesentlich entlastet würden. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen seien nach der schalltechnischen Untersuchung bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern. Die vorgesehenen Bauverfahren seien unter Berücksichtigung des zeitlichen Aspektes diejenigen, welche die kürzeste Bauzeit garantieren. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen an den Baustellen seien nach der

schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen bei verhältnismäßigem Aufwand nicht oder nur wenig geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Schallgutachten zu baubedingten Schallimmissionen verwiesen.

1.1.2. Baubedingte Erschütterungen

Während der Bauarbeiten kommt es zu baubedingten Erschütterungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Einrammen der Spundwände im Zuge des Baugrubenverbaus sowie im Bereich der Straßenzuführung zur Unterführung durch Verdichtungsarbeiten mittels einer Rüttelwalze/Walzenverdichter.

1.1.2.1. Erschütterungstechnische Untersuchung Baubetrieb

Die vorgenannten Erschütterungen und deren Auswirkungen sind in der der Erschütterungstechnischen Untersuchung – Überschlägige Prognose von Erschütterungseinwirkungen auf Wohngebäude aus Einrammen Spundwandverbau und Verdichtung durch Rüttelwalze – vom 24.07.2018 (Planunterlage 11.3) untersucht worden. Von diesen Emissionen maßgeblich betroffen sind nach der Untersuchung die Gebäude der Wesebachstraße 1a (Wohngebäude) und Wesebachstraße 1 (Wohngebäude) sowie die Gebäude der Reetzstraße 1 bis 7 (Wohngebäude). Dabei ergeben sich folgende Abstände vom Emissionsort:

Immissionsort	Abstand zum Spundwandverbau	Abstand zur Verdichtung (Rüttelwalze)
Wesebachstraße 1a	ca. 7 m	ca. 1,5 m
Wesebachstraße 1	ca. 6 m	ca. 6 m
Reetzstraße 1-7	ca. 8 m	ca. 8 m

1.1.2.2. Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung zum Spundwandverbau

Unter Zugrundelegung der vorgenannten Abstände ist die Untersuchung für die zu erwartenden Erschütterungen beim Spundwandverbau zu dem Ergebnis gekommen, dass beim Gebäude Wesebachstraße 1a sich keine Überschreitungen des oberen Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) ergeben. Dasselbe gilt für das Wohngebäude Wesebachstraße 1 und die Wohngebäude Reetzstraße 1-7. In Bezug auf kurzzeitige Bauwerkserschütterungen und die Einwirkung von Dauererschütterungen nach DIN 4150, Teil 3 hat die Untersuchung ergeben, dass beim Spundwandverbau beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 3 ergeben. Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 ebenfalls ausgeschlossen werden. Beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a ergeben sich nach der Untersuchung zwar deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 3, Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 jedoch ebenfalls ausgeschlossen werden.

1.1.2.3. Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung zur Verdichtung mittels Rüttelwalze/ Walzenverdichter

In Bezug auf die Einwirkungen aus der/dem Rüttelwalze/ Walzenverdichter ist die Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 2 ergeben, während beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a sich deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts ergeben. In Bezug

auf kurzzeitige Bauwerkserschütterungen und die Einwirkung von Dauererschütterungen nach DIN 4150, Teil 3 hat die Untersuchung ergeben, dass beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 3 ergeben. Schäden am Bauwerk im Sinne der DIN 4150, Teil 3 können ebenfalls ausgeschlossen werden. Beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a ergeben sich nach der Untersuchung hingegen deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 3; Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 nicht ausgeschlossen werden.

1.1.2.4. Baubegleitende Maßnahmen

Die Untersuchung empfiehlt, im Zuge der Verbau- bzw. Verdichtungsarbeiten baubegleitende Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Einwirkungen durchzuführen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Untersuchung verwiesen.

1.2. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen

Durch das Vorhaben kommt es zu anlage- und betriebsbedingten Wirkungen auf den Menschen:

1.2.1. Schall

Es ist eine Schalltechnische Untersuchung zur Strecke 4200 – Neubau EÜ Söllingen erfolgt (Planunterlage 11.1).

1.2.1.1. Lärmbelastung der Nachbarschaft durch Schienenverkehr

In der Untersuchung sind zunächst die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft dargestellt und nach den einschlägigen Richtlinien beurteilt worden. Als

Grundlage zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrsgeräuschen sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 16. BImSchV herangezogen worden. Die Berechnung der Emissionen ist für den Prognosezustand und unter Berücksichtigung von Zuschlägen (Gleisbett, Radien, Brücken) nach den Vorgaben der Schall 03 [2012] sowie den Vorgaben der DB Netz AG zum Umrüstungsgrad der Güterzugwagons auf leise Bremsen erfolgt. Die Berechnung der Schallimmissionen ist (fassadenscharf) an der nächstgelegenen Wohnbebauung beiderseits der Bahnstrecke im Einwirkungsbereich der Schiene zwischen dem aufzulösenden Bahnübergang und der neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung erfolgt. Es ist zudem zugrunde gelegt worden, dass sich insgesamt 13 Gebäude innerhalb des Bauabschnitts, d.h. innerhalb des potentiellen Abstrahlungsbereichs mit – gegenüber der freien Strecke – erhöhten Emissionen des Bauwerks der Eisenbahnüberführung befinden bzw. diesen tangieren. Dabei handelt es sich um die Gebäude Wesebachstraße 7, 9, 12, 14 und 16, Reetzstraße 5, 7, 9 sowie Pfinzstraße 31, 33, 35, 46 und 50.

Sodann ist geprüft worden, ob das Erfordernis für den Einsatz einer schalltechnisch wirksamen Unterschottermatte vorliegt, wozu in einem ersten Schritt die Schallimmissionen ohne/mit Neubau der EÜ ohne Unterschottermatte (USM) und in einem zweiten Schritt die Schallimmissionen mit schalltechnisch wirksamer USM ermittelt und beurteilt worden sind.

1.2.1.1.1. Lärmbelastung beim Neubau der EÜ ohne Unterschottmatte

Für die Schallimmissionen innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts ohne USM ergibt sich ausweislich der schalltechnischen Untersuchung Folgendes:

- An den innerhalb des Bauabschnitts der geplanten EÜ nächstgelegenen Gebäude im Wohngebiet (vgl. Reetzstraße 5) berechnen sich vor der Baumaßnahme Beurteilungspegel von bis zu 68,5/68,3 dB(A) tags/nachts an der bahnzugewandten Nordostfassade des Gebäudes.
- An den außerhalb der Baumaßnahme gelegenen Gebäuden (vgl. Reetzstraße 3) berechnen sich (rechnerische, d.h. allein bezogen auf die Geräusche im Ausbauabschnitt) Beurteilungspegel von bis zu 61,8/61,6 dB(A) tags/nachts.
- Nach der Baumaßnahme berechnen sich infolge des für die EÜ anzusetzenden Zuschlags KBr von 3 dB(A) für die erhöhte Abstrahlung der EÜ Pegelerhöhungen im Umfeld der Baumaßnahme.
- Innerhalb des geplanten Bauabschnitts berechnen sich am Gebäude Reetzstraße 5 Beurteilungspegel von bis zu 69,7/69,5 dB(A). D.h., in Folge des Neubaus der Eisenbahnüberführung ergeben sich an der bahnzugewandten Nordostfassade Pegelerhöhungen von 1,2 dB(A) tags/nachts im obersten Geschoss, im Erdgeschoss betragen die Pegelerhöhungen bis zu 2,4/2,5 dB(A) tags/nachts.
- Außerhalb des Bauabschnitts berechnen sich – allein bezogen auf die Geräusche im Ausbauabschnitt – am Gebäude Reetzstraße 3 Beurteilungspegel von bis zu 64,4/64,2 dB(A) tags/nachts. D.h. es ergeben sich Pegelerhöhungen von bis zu 2,7 dB(A) tags/nachts.

Insgesamt ergibt sich nach der schalltechnischen Untersuchung an 22 Gebäuden inner- und außerhalb des Bauabschnitts formell eine wesentliche Änderung, da die Beurteilungspegel entweder um mehr als 2,1 dB(A) zunehmen und die maßgebenden Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV überschritten würden

bzw. bereits vor der Baumaßnahme Beurteilungspegel von mindestens 70/60 dB(A) tags/nachts vorliegen und diese weiter erhöht würden. Nach der schalltechnischen Untersuchung bestehe somit im Fall des Verzichts einer schalltechnisch wirksamen USM an folgenden Gebäuden ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach:

- Reetzstraße 1, 1/1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 und
- Wesebachstraße 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 15, 15a, 17a.

1.2.1.1.2. Lärmbelastung beim Neubau der EÜ mit Unterschottmatte

Für die Schallimmissionen innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts mit USM ergibt sich nach der schalltechnischen Untersuchung Folgendes:

- Innerhalb des geplanten Bauabschnitts berechnen sich am Gebäude Reetzstraße 5 Beurteilungspegel von bis zu 68,5/68,3 dB(A). D.h., in Folge des Neubaus der Eisenbahnüberführung mit USM lässt sich in den Obergeschossen die Pegelerhöhung vollständig kompensieren. Im Erdgeschoss der bahnzugewandten Nordostfassade verbleibt eine Pegelerhöhung von 1,6 dB(A) tags/nachts, die auf die geänderten Ausbreitungsbedingungen durch den Bau der Straßenunterführung zurückzuführen ist.
- Außerhalb des Bauabschnitts berechnen sich – allein bezogen auf die Geräusche im Ausbauabschnitt – am Gebäude Reetzstraße 3 Beurteilungspegel von bis zu 61,4/61,2 dB(A) tags/nachts.

Sodann wird in der schalltechnischen Untersuchung festgestellt, dass beim Einbau einer USM an allen Gebäuden außerhalb des Bauabschnitts sowie an nahezu allen Gebäuden innerhalb des Bauabschnitts sich die Pegelerhöhung vollständig kompensieren

lässt. An fünf Gebäuden verbleibt nach der schalltechnischen Untersuchung jedoch eine wesentliche Änderung, die einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auslöse. Dabei handele sich um folgende Gebäude:

- Reetzstraße 5 (EG bis 2. OG der Südostfassade und EG der Nordostfassade),
- Reetzstraße 7 (EG an der Nordost- und Nordwestfassade),
- Reetzstraße 9 (EG an der Nordost- und Südostfassade),
- Wesebachstraße 7 (2. OG der Südostfassade und EG bis 2. OG der Südwestfassade) und
- Wesebachstraße 9 (EG bis 2. OG der Südost und Südwestfassade).

1.2.1.1.3. Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Nachbarschaft durch Schienenverkehr

In der schalltechnischen Untersuchung wird der Einbau einer schalltechnisch wirksamen Unterschottermatte, d.h. einer USM mit dem für die vorliegenden Bedingungen geringsten zugelassenen Werten für das Bettungsmodul auf der EÜ, empfohlen.

1.2.1.2. Gesamtlärmbelastung

Darüber hinaus ist in der schalltechnischen Untersuchung die Veränderung der Gesamtlärmsituation betrachtet worden, wobei davon ausgegangen worden ist, dass infolge der Höhenbeschränkung der EÜ diese zukünftig nicht mehr von Lkw befahren werden kann. Dies zugrunde gelegt ergebe sich ohne Berücksichtigung der schalltechnischen Wirkung der Unterschottermatte im Umfeld der Baumaßnahme an 10 Gebäuden nachts ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach (Reetzstraße 1, 1/1, 3, 5, 7, 9, 11 und 13 und Wesebachstraße 7 und 9). An diesen Gebäuden erhöhe sich der

Gesamtlärmpegel bei gleichzeitigem Überschreiten des maßgebenden Schwellenwertes von 60 dB(A) in der Nacht im allgemeinen Wohngebiet bzw. von 62 dB(A) im Mischgebiet. Mit Berücksichtigung der schalltechnischen Wirkung der Unterschottermatte ergebe sich ausweislich der schalltechnischen Untersuchung im Umfeld der Baumaßnahme nur an den bahnzugewandten Fassaden von fünf Gebäuden nachts ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Dies sind die Gebäude der Reetzstraße 5, 7 und 9 und der Wesebachstraße 7 und 9.

1.2.1.3. Fernwirkungen

Durch die Schließung des Bahnübergangs sowie den Neubau der Pkw-fähigen EÜ ergeben sich innerhalb der Gemeinde Pfinztal-Söllingen geänderte Verkehrsbeziehungen, die auch außerhalb der Baumaßnahme zu Verkehrsverlagerungen führen werden. Daher sind in der schalltechnischen Untersuchung auch die Fernwirkungen betrachtet worden. Dabei ist davon ausgegangen worden, dass eine für die Abwägung beachtliche Fernwirkung nur vorliegen würde, wenn – außerhalb der Baustrecke – an anderen Straßen das vorhandene Lärmniveau um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet 2,1 dB(A); vgl. S. 21 d. Untersuchung) erhöht weder, mithin nur beim Vorliegen eines vorhabenkausalen Lärmsprungs von drei dB(A) und einer Grenzwertüberschreitung Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche an Verkehrswegen geboten sei, wobei dies nicht nur für die an der 16. BImSchV angelehnten Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gelte, sondern grundsätzlich auch dann, wenn der Beurteilungspegel die enteignungsrechtliche Zumutbarkeits-grenze überschreite. Die enteignungsrechtlichen Lärmgrenzwerte bewege sich im Bereich zwischen 70 und 75 dB(A) am Tag bzw. 60 und 65 dB(A) in der Nacht und seien noch nicht gesetzlich bzw.

richterrechtlich abschließend festgelegt. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde gehe davon aus, dass ab einem Gesamtdauerschallpegel aller maßgeblichen Lärmquellen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht stets eine Gesundheitsgefährdung und damit ein rechtswidriger Grundrechtseingriff anzunehmen sei. Auf dieser Grundlage kommt die schalltechnische Untersuchung für den Planfall der Schließung des BÜs und den der Neubau der Pkw-fähigen EÜ zu dem Ergebnis, dass es durch die geänderten Verkehrsbeziehungen zwar im Bereich der Reetzstraße zu Pegelerhöhungen kommt, diese jedoch weniger als drei dB(A) betragen. Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden trotz des ansteigenden Verkehrslärms nach der schalltechnischen Untersuchung eingehalten, so dass kein Anspruch auf Schallschutz entstehe. Durch den Neubau der Eisenbahnunterführung kommt es zudem an bisher Straßenlärm lärmabgewandten Fassadenseiten der unmittelbar benachbarten Bebauung zu deutlichen Pegelerhöhungen oberhalb der Erheblichkeitsschwelle, aber auch hier werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass kein Anspruch auf Schallschutz entstehe. Weiterhin kommt es auf der Hauptstraße an einzelnen Gebäuden zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um weniger als 0,5 dB(A). Entlang der Hauptstraße betragen die Erhöhungen weniger als 1 dB(A).

1.2.2. Erschütterungen

Im Zuge des Vorhabens erfolgt eine Verschiebung der Endhaltegleise im Bereich des „Alten Bahnhofs Söllingen“.

1.2.2.1. Erschütterungstechnische Untersuchung Bahnbetrieb

Die mögliche Schwingungseinwirkung auf nahe gelegene Gebäude durch die Verschiebung der Endhaltegleise sind untersucht und in einer Stellungnahme zu Immissionen aus Bahnbetrieb - Verschiebung End-Haltegleise – vom 18.07.2018 (Planunterlage 11.4) dargestellt und nach der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3 beurteilt worden. Hierbei ist von folgenden Abständen der nächstgelegenen Bebauung (hier nur Wohnbebauung) vom Emissionsort ausgegangen worden:

Immissionsort	Abstand
Wesebachstraße 1a	ca. 16 m
Wesebachstraße 1	ca. 22 m
Reetzstraße 1-7	ca. 34 m

1.2.2.2. Ergebnisse der Untersuchung

Als Ergebnis wird in der Stellungnahme festgestellt, dass bei keinem der untersuchten Immissionsorte mit einer Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen von 30 bis 40 km/h eine Überschreitung der Richtwerte nach der DIN 4150, Teile 2 und 3 vorliegt. Die Gebäudeabstände betragen in den Untersuchungen zwischen 5 und 8 m. Für das Vorhaben BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ der Strecke 4200 Karlsruhe Hbf. – Mühlacker mit der Gleisverschiebung der End-Haltegleise im Bereich des „Alten Bahnhofs Söllingen“ werden nach der Stellungnahme die Anhaltswerte der DIN 4150, Teile 2 und 3 zudem aufgrund der deutlich größeren Abstände eingehalten bzw. weit unterschritten. Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen sind danach auszuschließen.

2. Weitere Schutzgüter

Die sich im Hinblick auf die (weiteren) Schutzgüter Biotope, Pflanzen, Tiere sowie Boden, Wasser und Klima ergebenden Umweltauswirkungen sind in einem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag/Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz (Planunterlage 9), der die gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG erforderlichen Angaben zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft enthält, sowie einer Artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlage 10) und in geotechnischen Gutachten zu den Baugründen Pkw-Eisenbahnunterführung und Personenunterführung (Planunterlage 13) untersucht worden. Dabei sind die jeweiligen Auswirkungen des Bauvorhabens einzelfallbezogen in ihrer Wirkdimension auf Art, Intensität und Dauer untersucht und beurteilt worden. Darüber hinaus haben die Vorhabenträgerinnen einen Erläuterungsbericht zur Behandlung und Entsorgung des anfallenden Grundwassers sowie ein Schreiben der Gemeinde Pfinztal vom 05.04.2018 zur Behandlung und Entsorgung des anfallenden Grundwassers durch Einleitung in das öffentliche Mischwassersystem (Planunterlage 14) sowie eine Umwelterklärung (Planunterlage 15) vorgelegt. Hieraus ergibt sich Folgendes:

2.1. Schutzgüter Biotope, Pflanzen, Tiere

Die Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahmen ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verbunden. Vorhabenbedingte Eingriffe in naturschutzfachliche Schutzgebiets-ausweisungen erfolgen allerdings nicht. Der Planungsbereich befindet sich ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/ Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz sowie der Umwelterklärung, die sich insoweit auf Angaben der LUBW stützt, nicht in einem

- Natura-2000-Gebiet (§ 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG),
- Naturschutzgebiet (§ 23 BNatSchG),
- Nationalpark/Nationalmonument (§ 24 BNatSchG),
- Biosphärenreservat (§ 25 BNatSchG),
- Landschaftsschutzgebiet (§ 26 BNatSchG) und/oder

- Naturpark (§ 27 BNatSchG).

Auch befinden sich ausweislich dieser Unterlagen im Planungsbereich keine

- Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG),
- geschützten Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen (§ 29 BNatSchG, § 31 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg; nachfolgend NatSchG) und/oder sonstige geschützte Landschaftsbestandsteile i.S.d. § 31 Abs. 1 NatSchG (z.B. Grünbestände) und
- gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG, § 33 NatSchG).

Der Planungsraum ist vielmehr anthropogen geprägt, ohne dass es sich um ein Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte handelt. Naturräumlich befindet sich das Vorhaben im Landschaftsraum „Westlicher Pfinzgau“. Das Vorhaben hat im Einzelnen folgende Umweltauswirkungen auf die Landschaft und den Artenschutz.

2.1.1. Schutzgut Pflanzen/Vegetation

Der Untersuchungsraum wurde durch artenschutzrechtliche Ortsbegehungen untersucht. Dabei sind ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz keine nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (nachfolgend: FFH-Richtlinie) geschützten Pflanzenarten nachgewiesen worden; auch sind keine Hinweise auf solche Pflanzen gefunden worden. Durch die Baufeldräumung kommt es ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz jedoch zum Verlust von bahnbegleitenden Saumbiotopen. Im Bereich der vorhandenen Gleisanlagen ist zwar kaum Vegetation in den Schotterflächen vorhanden. Eine Ausnahme bildet jedoch eine Gras-Staudenflur (mit Anteilen niedriger Gebüsche) südlich der

Gleise. Die Ruderalflur am Gleissaum ist durch die Baufeldräumung betroffen.

Nördlich der DB-Strecke (an diese angrenzend) befindet sich zudem Intensivrasen; ein größerer Freizeitgarten ist mit älterem Baumbestand überstellt. Südlich der DB-Strecke zwischen Straßenböschung und Bahnweg gliedert eine Strauch-/ Baumhecke den Siedlungsraum. Durch die Baufeldräumung wird es zum Verlust von Straßenbegleitgrün (Hecke mit untypischer Artenzusammensetzung; Gebüsche mittlerer Standorte) kommen. Darüber hinaus kommt es zu einem anlagebedingten Strukturverlust von Gehölzen (120 m^2).

Als Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sieht der Landschaftspflegerische Fachbeitrag/Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz einen bauzeitlichen Schutz der Gehölzbestände gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 auf einer Länge von 80 m und im Bereich der Reetzstraße eine standortgerechte Ergänzung der vorhandenen Heckenstrukturen durch Neupflanzung einer Strauchreihe (100 Sträucher) sowie die Neupflanzung von zwei Bäumen 2. Ordnung als Lückenpflanzung in die westliche Böschung vor.

2.1.2. Schutzgut Tiere

Um die Auswirkungen der Maßnahmen beurteilen zu können, ist vorliegend eine Ortsbegehung und eine anschließende Potenzialabschätzung zu Reptilen und zur Artengruppe Avifauna erfolgt. Darüber hinaus erfolgte eine ergänzende Datensichtung zum Landschaftsraum durch Einholung von Daten des Geoportals Baden-Württemberg und durch Einholung der landesweiten Artenkartierung (LAK) zu Amphibien und Reptilien der LUBW.

Ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw.

Fachbeitrags Naturschutz gibt es im Wirkraum des Vorhabens jedoch keine Hinweise auf eine aktuelle Besiedelung durch streng und/oder besonders geschützte Arten. Nach dem Fachbeitrag Artenschutz sind keine in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten Fledermäuse und sonstigen Säugtiere sowie Amphibien und Schmetterlinge und Libellen im und angrenzend an das Untersuchungsgebiet nachgewiesen worden. Für die vorgenannten, in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten Tierarten ist im Untersuchungsraum zudem kein Lebensraumpotenzial gegeben. Für die Fledermäuse und sonstigen Säugetiere mangelt es am Quartierpotenzial für den Gehölzbestand. Im Untersuchungsraum sowie in angrenzenden Gebiet hat es nach dem Fachbeitrag Artenschutz zudem keine geeigneten Wasser- und Landlebensräume für Amphibien und auch keine geeigneten Habitate für Schmetterlinge und Libellen. Eine Relevanzprüfung ist daher lediglich für Reptilien und Vögel durchgeführt worden. Hierzu ist Folgendes auszuführen:

2.1.2.1. Reptilien

Die Ortsbegehungen haben keinen Nachweis für Reptilien im Eingriffsraum erbracht. Weder für die Zauneidechse noch für die Mauereidechse gibt es Nachweise im betroffenen Gebiet. Der Landschaftsraum gehört jedoch zu ihrem Verbreitungsgebiet. Insbesondere der grasreiche Saum entlang der Gleise mit dem Kabelkanal ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz als Habitat für die Zauneidechse geeignet, bildet mithin einen potenziellen Lebensraum für diese. Auch kann ein Vorkommen der Mauereidechse nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

2.1.2.2. Vögel

Im Planungsraum befinden sich keine auffälligen Nestanlagen oder Höhlenbäume. Die dichteren Strauchbestände in der

Straßenböschung und der Baumbestand der Gartenanlage sind jedoch potenzielle Ruhestätten für Vogelarten, sind mithin potenziell durch ubiquitäre bzw. allgemein verbreitete Heckenvögel besiedelt. Aufgrund der Biotopausstattung sind nach dem Fachbeitrag Artenschutz folgende europäische Vogelarten nach Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (nachfolgend: Vogelschutzrichtlinie) als potenzielle Brutvögel zu erwarten:

- Amsel,
- Blaumeise,
- Buchfink,
- Elster,
- Girlitz,
- Grünfink,
- Hausrotschwanz,
- Haussperling,
- Kohlmeise,
- Mönchsgrasmücke,
- Rotkehlchen und
- Stieglitz.

Die Ringeltaube und die Türkentaube treten als Gäste (Nahrung, Ruhestätte) auf. An der Pfinz sind laut des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz zudem die Gebirgsstelze und die Wasseramsel nachgewiesen worden.

2.1.2.3. Wirkfaktoren

Der Fachbeitrag Artenschutz benennt als baubedingte Wirkfaktoren des Vorhabens auf die vorgenannten Reptilien und Vögel die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme, die Bodenverdichtungen, Biotopverluste sowie Lärm- und

Schadstoffemissionen. Anlagebedingte Wirkfaktoren bestehen in der Flächenversiegelung, der Flächenzerschneidung, dem Bodenabtrag/-auftrag sowie Gewässerverrohrungen, einer Grundwasserabsenkung und Biotopverlusten. Als betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Schadstoff-/Lärmimmissionen, visuelle Störungen, Tierverluste durch erhöhtes Kollisionsrisiko und die Veränderung des Bodenwasserhaushalts benannt.

2.1.2.4. Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichsmaßnahmen

Als Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der vorgenannten Eingriffe sieht der Fachbeitrag Artenschutz und der Landschaftspflegerischen Fachbeitrag/Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz zunächst bautechnische Maßnahmen vor. Diese sind:

- Baustellenandienung über die Straße und den Parkplatz,
- Nutzung vorhandener Parkplätze für die Baustelleneinrichtung und
- Beschränkung der Beseitigung von Vegetation auf die unbedingt notwendigen Bereiche.

Darüber hinaus sind folgende funktionserhaltende und konfliktmindernde Maßnahmen vorgesehen:

- Allgemeine Vermeidung: Rodung der Gehölze im Winterhalbjahr,
- vorgezogene Ersatzmaßnahme: Anlage von Habitatstrukturen (zwei Wurzelstubben/Steinriegel) im bahnseitigen Saum (westlich Gleisanlage),
- bauzeitliche Schutzmaßnahmen (westlich Gleisanlage): Vergrämung, Reptilienzaun (150 lfm.), Baufeldkontrolle, ökologische Baubegleitung.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind nicht vorgesehen.

2.1.2.5. Zusammenfassung

Insgesamt seien nach dem Fachbeitrag Artenschutz für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt, auch die Verbotstatbestände des Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie seien bei allen europäischen Vogelarten nicht einschlägig; das Vorhaben sei aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig.

2.2. Schutzgut Geologie, Boden/Fläche

2.2.1. In Bezug auf das Schutzgut Geologie, Boden/Fläche sind hier diejenigen Flächen hervorzuheben, auf denen bauliche Veränderungen geplant sind. Dabei sind ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz jedoch vorwiegend Siedlungsböden und Restflächen unveränderter Bodenstandorte, die bereits Teile ihrer Bodenfunktionen eingebüßt haben, betroffen. Flächen mit besonders schützenswerten Bodenfunktionen hinsichtlich ihrer natürlichen Ausprägung sind im Gebiet nicht vorhaben (für die bodenmechanischen Kennwerte der Baugründe für die Pkw-Eisenbahnüberführung und die Personenunterführung wird auf die geotechnischen Gutachten [Planunterlage 13] verwiesen). Die wichtigsten Funktionen der Böden auf den Freiflächen besteht bisweilen in der Versickerung von Oberflächenwasser mit eingeschränkter Filterfunktion sowie als Pflanzenstandort. Diese Funktionen werden durch das Vorhaben beeinträchtigt. Baubedingt wird durch das Vorhaben eine Fläche von ca. 645 m² beansprucht. Es kommt (vor allem westlich der Gleisanlage im Bereich der Reetzstraße) zudem zu einer Teil-/Voll-Neuversiegelung von insgesamt 760 m² (Netto-Neuversiegelung 370m²) bedingt durch die neuen Bahnsteige sowie den Neubau der Zugangsrampe südlich der Gleisanlagen. Im Bereich der Reetzstraße kommt es ferner zu einer Beeinträchtigung des

Bodens durch eine vorgesehene Modellierung der Straßenböschung.

2.2.2. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag/Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz sieht als Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die vorgenannten Eingriffe westlich des BÜs den Rückbau und die Entsiegelung nicht mehr benötigter Bahnsteige und im Bereich der Reetzstraße die Ansaat von Böschungen auf 30 lfm. vor. Darüber hinaus ist eine Kompensation über das Ökokonto sowie zur Aufwertung von Schutzgutfunktionen die Durchführung einer Pflege- und Entwicklungsmaßnahme auf kommunalen Flächen, namentlich den Flurstücken 7218 und 7221 der Gemarkung Berghausen, Gemeinde Pfinztal (Gewann: Am Sportplatz, Ortsausgang – „Bibbes-Areal“) vorgesehen. Dort soll ein artenreiches, strukturreiches Feldgehölz mit Saumstreifen entwickelt werden. Dazu ist ein Freischneiden der bisherigen Pflanzung von krautigen Pflanzen sowie eine Gehölzpflanzung und die Anpflanzung von neun Bäumen vorgesehen.

2.3. Schutzgut Wasser

2.3.1. Der Planungsbereich liegt ausweißlich der Umwelterklärung außerhalb von:

- Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG),
- Heilquellenschutzgebieten (§ 53 Abs. 4 WHG),
- Risikogebieten gemäß § 73 Abs. 1 WHG) und
- Überschwemmungsgebieten (§ 76 WHG, § 65 WG)

Daher sind insoweit keine Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben zu befürchten.

2.3.2. In Bezug auf Oberflächengewässer ist anzuführen, dass die Pfinz südlich an das Projektgebiet grenzt. Die Pfinz ist ein Gewässer

I. Ordnung. Ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz ist im Siedlungsbereich die Gewässerstrukturgüte stark verändert, die Gewässergüte wird als „mäßig belastet“ eingestuft. Eine Beeinträchtigung der Pfinz durch das Vorhaben ist ausweislich der vorgelegten Unterlagen jedoch nicht zu erwarten.

2.3.3. Im Rahmen der Errichtung des Trogbauwerks Straße und der Personenunterführung muss Grundwasser abgepumpt werden. Die Baugrube zum Trogbauwerk wird mittels dichter Spundwand erstellt, die in den Sandstein eingebracht wird. Dabei wird das durch die Spundwände in der Baugrube eingeschlossene Grundwasser aus der Baugrube bis ca. 0,5 m unter der Unterkante des tiefsten Punkts der Sohle der Sicker- und Drainageschicht des Trogbauwerks abgepumpt. Das Grundwasser soll sodann (in Absprache mit der Gemeinde Pfinztal-Söllingen) in den öffentlichen Mischwasserkanal eingeleitet werden, wobei die Einleitmenge auf 20 l/s begrenzt werden soll. Die abzupumpende Wassermenge wird auf 4.316,64 m^3 geschätzt. Die Grube zum Bau der Personenunterführung wird ebenfalls mittels dichter Spundwand hergestellt, wobei die obigen Ausführungen zur Abpumptiefe, zur Ableitung in den öffentlichen Mischwasserkanal und zur Einleitmenge gelten. Die abzupumpende Wassermenge wird auf 467,4 m^3 geschätzt. Bei Einhaltung der üblichen Sicherheitsstandards sind in diesem Zusammenhang keine Beeinträchtigungen bezüglich des Schutzguts Wasser/ Grundwasser zu erwarten; konkrete Anhaltspunkte für eine andere Annahme ergeben sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht und wurden weder vom Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6) noch von der unteren Wasserschutzbehörde vorgebracht. Dasselbe gilt, soweit ausweislich der Angaben der unteren Wasserbehörde auf dem Flurstück 377/23 der

Gemarkung Pfinztal-Söllingen ein Brunnen befindlich ist, der im Rahmen des Vorhabens überbaut wird.

2.4. Schutzgut Klima/Luft

Das Vorhaben hat ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz keine Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima. Aufgrund des Siedlungsgebiets sowie der Bahnstrecke und des Straßennetzes ist vorliegend bereits ein relevanter Versiegelungsgrad gegeben. Die bis zu 20 m breite Gewässeraue bildet zwar eine bedeutsame Kaltluft – und Frischluftbahn. Die baumgeprägten Ufergehölze beidseits der Pfinz haben eine klimaausgleichende Wirkung mit starkem Siedlungsbezug. Vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen (auch in Bezug auf Feinstaub) ist mit Auswirkungen auf die Klimafunktionen des Untersuchungsraums ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz jedoch nicht zu rechnen. Ein Verkehrsanstieg und zusätzliche Treibhausemmissionen werden ebenfalls nicht erwartet. Temporäre, baubedingte Beeinträchtigungen durch Staub werden zwar erwartet, sie werden sich aber ausweislich der Umwelterklärung im Rahmen einer durchschnittlichen Tiefbaumaßnahme bewegen.

2.5. Sonstige Schutzgüter

Beeinträchtigungen sonstiger Schutzgüter wie das Stadtbild oder Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten. Das Umfeld der Bahnanlage ist überwiegend technogen geprägt. Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des betroffenen Raums ist durch die zahlreichen Einflüsse der Siedlungstätigkeit stark eingeschränkt. Zwar sind im betroffenen Raum eine Baumreiche an der Königsbacher Straße (nördlich des BÜ), eine Strauch-/Baumhecke in der Straßenböschung (Reetzstraße) und großkronige Bäume im Gartengrundstück nordwestlich der Gleise erwähnenswert. Ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz bleibt der

Charakter eines bahnbegleitenden Grünzuges trotz der randlichen Gehölzverluste jedoch erhalten. Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das kulturelle Erbe sind nicht zu erwarten, da keine entsprechenden Objekte im Wirkraum des Vorhabens bekannt sind.

Als sonstige Umweltwirkung des Vorhabens ist allerdings der Rückbau der nicht mehr benötigten Bahnanlagen zu nennen. Es ist vorgesehen, dass anfallendes Baumaterial recycelt oder fachgerecht entsorgt wird. Über diese Maßnahmen hinaus erfordert das Vorhaben bzw. erfordern die Vorhaben ausweislich der Umwelterklärung keinen besonderen Umgang mit gefährlichen Stoffen i.S.d. ChemG, GefStoffG, WHG und/ oder des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter oder radioaktiver Stoffe. Ein Katastrophenrisiko kann ebenfalls ausgeschlossen werden.

3. Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung

Ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz besteht zwischen dem Boden als Pflanzenstandort, dem Wasserregime und dem Bewuchs eine allgemeine feststellbare Wechselwirkung für das Erscheinungsbild der Vegetation; besondere Wechselwirkungen sind für den Untersuchungsraum jedoch nicht abzuleiten. Auch sind keine Kumulationseffekte mit weiteren Vorhaben bekannt.

4. Zusammenfassung Umweltwirkungen

Nach alledem lässt sich festhalten, dass durch das Vorhaben Umweltwirkungen auf den Menschen durch baubedingten Lärm und durch baubedingte Erschütterungen entstehen. Bei dem baubedingten Lärm handelt es sich jedoch um eine lediglich temporäre Umwelteinwirkung. Entlastung für die Anwohner wird in diesem Zusammenhang insbesondere dadurch bewirkt, dass die vorgesehenen Bauverfahren unter Berücksichtigung des zeitlichen Aspektes diejenigen sind, welche die kürzeste Bauzeit garantieren. Dadurch wird gewährleistet, dass die Umwelteinwirkung nicht über viele Jahre hinweg andauert. Den möglichen baubedingten Erschütterungen wird hingegen

dadurch begegnet, dass im Zuge der Verbau- bzw. Verdichtungsarbeiten baubegleitende Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Einwirkungen durchgeführt werden sollen. Dadurch kann bei etwaig drohenden Erschütterungsschäden schnell reagiert werden, so dass etwaige Nachteile bereits vermieden, jedenfalls aber möglichst klein gehalten werden können.

Im Übrigen sind als Umweltwirkungen des Vorhabens die Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Boden zu nennen. Diese Eingriffe können jedoch durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen kompensiert werden. Hinzu kommt die vorzunehmende Ausgleichsmaßnahme.

Durch das beantragte Vorhaben sind demnach insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen i.S.d. UVPG zu erwarten.

III. Rechtliche Würdigung

1. Formell

1.1. Zusammentreffen mehrerer selbstständiger Vorhaben, § 78 Abs. 1 VwVfG

Die beantragte Planung betrifft mehrere selbstständige Vorhaben für Eisenbahnanlagen der DB Netz AG und der AVG. Für diese findet vorliegend nach § 78 Abs. 1, 2 VwVfG nur ein Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde statt. Im Einzelnen:

1.1.1. Voraussetzungen § 78 Abs. 1 VwVfG

Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt. § 78 Abs. 1

VwVfG ist dabei von § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG abzugrenzen. Nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG ist mit der Planfeststellung für ein einziges, selbständiges Vorhaben zugleich über die Zulässigkeit notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen mitzuentscheiden. In diesen Fällen löst das Vorhaben eines Vorhabenträgers andere (unselbständige) Folgemaßnahmen aus, die ohne das veranlassende Vorhaben nicht erforderlich geworden wären (BVerwG, Urt. v. 15.12.2006 – 7 C 1/06, BVerwGE 127, 259, 270; Stelkens/Bonk/Sachs/*Neumann*/*Külpmann*[9], § 78 VwVfG, Rn. 4). Zu den (unselbstständigen) Folgemaßnahmen gehören insbesondere die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Leitungen. Bei § 78 Abs. 1 VwVfG hingegen treffen mehrere planfeststellungspflichtige Vorhaben zusammen, die mit jeweils eigenem Planungskonzept durchgeführt werden sollen und bei denen sich die Gleichzeitigkeit nur mehr oder weniger zufällig ergibt (Stelkens/Bonk/Sachs/*Neumann*/*Külpmann*[9], § 78 VwVfG, Rn. 4, 6). Überdies setzt die in § 78 Abs. 1 VwVfG angeordnete Verfahrenskonzentration einen nicht sinnvoll trennbaren Sachzusammenhang zwischen den Vorhaben voraus (BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25/12, BVerwGE 149, 289, Rn. 130).

1.1.2. Verfahrenskonzentration beim BÜ Söllingen

Vorliegend ist ein Fall von § 78 Abs. 1 VwVfG gegeben.

1.1.2.1. Selbstständigkeit der Vorhaben/Maßnahmen

Die hiesige Planung besteht aus mehreren eisenbahntechnischen Maßnahmen, namentlich dem Bau einer Pkw-fähigen EÜ nördlich des vorhandenen BÜ in Bahn-km 7,5+49 (vgl. dazu die Kreuzungsvereinbarung über eine Maßnahme nach §§ 2, 11 EKrG), den Bau einer Personenunterführung im Bereich des derzeitigen Übergangs Bahnhofstraße mit Kreuzung der DB-Gleise in Bahn-km 7,6+45 (vgl. dazu die Kreuzungsvereinbarung

über eine Maßnahme nach §§ 3, 13 EKrG), den Rückbau des vorhandenen BÜ in Bahn-Km 7,6+40 und den Neubau der AVG-Bahnsteige nebst Zugänge (sowie Wiederherstellung der AVG-Gleise).

Die vorgenannten Maßnahmen stellen selbstständige Vorhaben i.S.d. § 78 Abs. 1 VwVfG dar. Bei den planfestzustellenden bzw. planfestgestellten Maßnahmen geht es sowohl um bundeseigene Eisenbahnbetriebsanlagen als auch um nichtbundeseigene Betriebsanlagen. Dabei können die Maßnahmen an der Bahnanlage der einen Bahn nicht insgesamt als Folgemaßnahmen der Maßnahmen an den Eisenbahnanlagen der anderen Bahn identifiziert und qualifiziert werden. Insbesondere die Beseitigung des BÜs und die Errichtung der EÜ, bei dem jeweils Gleise der DB Netz AG und der AVG betroffen sind, ist von der Neuanlage der AVG-Bahnsteige unabhängig und beruht auf einem völlig eigenständigen Planungskonzept. Die Beseitigung des vorhandenen BÜs und der Neubau der EÜ macht die Schaffung der barrierefreien Bahngleisanlagen mit Blindenleitsystem neuen Wartehäuschen, neuen Sitzbänken und neuen Infovitrinen vorliegend nicht zwingend erforderlich. Die EÜ wiederum stellt eine neue Kreuzung i.S.v. § 2 EKrG und damit eine von den übrigen eisenbahntechnischen Maßnahmen selbstständige (§§ 2, 11 EKrG-)Maßnahme dar. Nach § 2 Abs. 3 EKrG ist eine Kreuzung neu, wenn einer der beiden Verkehrswege oder beide Verkehrswege neu angelegt werden. Dabei ist entscheidend auf den äußeren Zustand der sich kreuzenden Wege abzustellen, während die Veränderung der rechtlichen Qualität eines Verkehrsweges kein aussagekräftiges Kriterium zur Beantwortung der Frage ist, ob ein neuer Verkehrsweg angelegt wird (Marschall/Schweinsberg[5], § 2 EKrG, Rn. 1.2). Zwar ist in der Regel keine neue Kreuzung gegeben, wenn eine bestehende Kreuzung (hier der höhengleiche BÜ) aus kreuzungsbedingten

Gründen verlegt wird und die Kreuzung zwischen denselben Verkehrswegen an alter Stelle entfällt (Marschall/Schweinsberg[5], § 2 EKrG, a.a.O.). So liegt es hier aber nicht. Der Neubau der EÜ unter zeitgleicher Auflassung des bestehenden BÜs stellt keine bloße Verlegung der bestehenden Kreuzung dar, weil an der Stelle der künftigen EÜ noch kein Straßennetz existiert. Vielmehr sieht der rechtswirksame Bebauungsplan der Gemeinde Pfinztal-Söllingen erst die Schaffung einer Pkw-fähigen Verbindung zwischen der Reetzstraße und Hebelstraße/Wesebachstraße vor. Die Straßenverbindung wird völlig neu angelegt. Folglich handelt es sich nach dem äußeren Erscheinungsbild bei der EÜ um eine neue Kreuzung. Als solche unterfällt sie den §§ 2, 11 EKrG. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Lkw-fähige EÜ bei Bahn-Km 7,058 der DB-Strecke 4200 als Vorabersatzmaßnahme vor der geplanten Auflassung des BÜs bei Bahn-Km 7,6+40 geplant, plangenehmigt und mittlerweile realisiert worden ist. Ebenfalls eine Ersatzmaßnahme stellt der Neubau der Personenunterführung an Ort und Stelle des bisherigen BÜs bei km 7,6+45 dar. Bisher sind die Fußgänger dort höhengleich (bzw. nach der vorübergehenden Sperrung des BÜs mittels provisorischen Stegs in Gerüstbauweise) über den bestehenden BÜ geführt worden; künftig steht hierzu die Fußgängerunterführung an Ort und Stelle des aufzulassenden BÜs zur Verfügung.

Unselbstständige Folgemaßnahme zu den o.a. eisenbahntechnischen Maßnahmen und damit kein eigenes Vorhaben bilden jedoch der geplante Rückbau der LST im Stellwerk Grötzingen. Diese ist Folge des Rückbaus und damit der Auflassung des BÜs. Ebenso verhält es sich mit der Wiederherstellung der AVG-Gleise am Bahnhof Söllingen. Dies ist Folge des Neubaus der AVG-Bahnsteige und der dazugehörigen Zugänge. Die geplanten Anpassungen an den

Oberleitungsmasten sind schließlich die Folge der Auflassung des BÜs, des Neubaus der EÜ, des Neubaus der Personenunterführung und des Umbaus der AVG-Gleisanlagen/ Bahnsteige. Dass vorliegend auch Folgemaßnahmen festgestellt werden, ändert allerdings nichts an der Selbstständigkeit der Vorhaben Umbau Bahnhof Söllingen, Auflassung des bestehenden BÜs und Neubau der Personenunterführung.

1.1.2.2. Sachzusammenhang zwischen den Vorhaben/Maßnahmen

Zwischen den vorgennannten selbstständigen Vorhaben besteht ein nicht sinnvoll trennbarer Sachzusammenhang, der eine einheitliche Entscheidung erforderlich macht. Denn zwischen den o.a. Maßnahmen besteht eine Nähe, die unzweifelhaft eine räumliche Verflechtung der selbstständigen Maßnahmen begründet. So werden über die Personenunterführung, die an Ort und Stelle des zu beseitigenden BÜs errichtet wird, künftig die neuen Eisenbahnanlagen der AVG erreicht. Im Rahmen der Neuanlage der Bahngleise findet hingegen ein Ausbau der bisherigen Gleise statt. Bei deren Neueinbau findet eine geringfügige Verlegung statt, die auch über die neu zu errichtende Pkw-fähige EÜ führt. Diese räumlich verdichtenden Verkehrsverhältnisse begründen – erst recht vor dem Hintergrund, dass vorliegend zwei unterschiedliche Infrastrukturunternehmen als Träger der von den Eisenbahnmaßnahmen berührten Gleise betroffen sind – einen erhöhten planerischen Koordinierungsbedarf, was auch dadurch bestätigt wird, dass hier (gemeinsam mit der Gemeinde Pfinztal) bereits zwei Kreuzungsvereinbarungen geschlossen worden sind. Insgesamt ist es notwendig und zwingend, dass den Vorhaben, die als Eisenbahnanlagen jeweils nach § 18 AEG bundesrechtlich planfeststellungspflichtig sind, durch eine einheitliche Zulassungsentscheidung Rechnung getragen wird. Eine solche

einheitliche Entscheidung liegt auch im Interesse der Vorhabenträgerinnen und der betroffenen Anwohner sowie Nutzer der betroffenen Verkehrsmittel, da dadurch eine beschleunigte Realisierung der Planungen ermöglicht wird.

1.2. Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 78 Abs. 2 VwVfG, § 5 Abs. 1b AEG, § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung – EZuVO). Nach § 78 Abs. 2 VwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Vorliegend liegt der Schwerpunkt und damit der größere Kreis berührter öffentlich-rechtlicher Beziehungen ausweislich der vorgelegten Unterlagen zweifelsfrei bei den Anlagen der Nichtbundeseigenen Eisenbahn AVG. Lediglich beim Rückbau des vorhandenen BÜs liegt der planerische Schwerpunkt sowie der Schwerpunkt der Ausführung bei der DB Netz AG. Bei der Pkw-fähigen EÜ sowie der Fußgängerunterführung besteht eine qualitativ gleiche Betroffenheit der AVG und der DB Netz AG. Die Änderung der zwei Stumpfgleise, der Neubau des Mittelbahnsteigs und der Neubau des Außenbahnsteigs liegen jedoch nahezu vollständig bei der AVG. Bei objektivierter Betrachtung ergeben sich aus der Beseitigung des BÜs, der Errichtung der EÜ, der Errichtung der Fußgängerunterführung und dem Neubau der AVG-Bahnsteige und Gleise somit weit mehr Betroffenheiten im Kreis der AVG-Eisenbahnanlagen mit der Folge, dass sich die Zuständigkeit und das Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren für die Eisenbahnanlagen der AVG, mithin nach § 5 Abs. 1b AEG, § 3 Nr. 2 EZuVO) und nicht nach § 3 Abs. 2 BE VVG – richtet.

1.3. Verfahrensdurchführung

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

1.3.1. Verzicht auf Erörterungstermin

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat vorliegend 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.

Vorliegend ist im Rahmen der Offenlage lediglich eine private Einwendung/Stellungnahme zu dem/den Vorhaben eingegangen. Diese Einwendung/Stellungnahme der privaten Einwenderin befasst sich u.a. mit der Frage der Notwendigkeit einer Pkw-fähigen EÜ sowie der Frage einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität, mithin dem öffentlichen Interesse an dem/den Vorhaben. Dieses Vorbringen kann im Rahmen der Abwägung sachgerecht abgearbeitet werden und weist kein erhöhtes Konfliktpotenzial auf, welches im Rahmen eines Erörterungstermins hätte aufgearbeitet werden müssen. Hinzu kommt, dass die private Einwenderin mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 03.05.2021 über den Verzicht auf den Erörterungstermin unter zeitgleicher Übersendung der Replik der AVG informiert und um Mitteilung gebeten worden ist, ob ihrem Anliegen Rechnung getragen worden sei. Mit Schreiben vom 25.05.2021 hat die private Einwenderin der

Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass sie an ihren Einwänden festhalte. Dabei hat sie ihre bereits vorgebrachten Einwände wiederholt. Neue Gesichtspunkte hat sie nicht vorgetragen.

Auch die Stellungnahmen der Behörden, der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Umweltvereinigungen und der sonstigen Stellen weisen kein besonderes Konfliktpotenzial auf, welches nicht im Rahmen der Abwägung sachgerecht abgearbeitet werden könnte und zunächst einen Erörterungstermin erfordert hätte. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde zur Vorbereitung dieses Planfeststellungsbeschlusses (ebenso wie bei der privaten Einwenderin) durch Schreiben vom 03.05.2021 zunächst bei vereinzelten Behörden, Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Umweltvereinigungen und sonstigen Stellen, die im Rahmen der Offenlage/Anhörung vertieften Vortrag zu dem/den Vorhaben gemacht hatten, erneut angehört und ermittelt, ob ein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Die erneut angehörten Stellen wiederholten mitunter ihre bereits vorgebrachten Anmerkungen, meldeten jedoch keinen weiteren Klärungsbedarf an, der einen mündlichen Erörterungstermin erfordert hätte.

Dies gilt auch in Bezug auf die Frage der lichten Höhe der Pkw-fähigen EÜ. Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 27.05.2021 zwar darauf hingewiesen, dass es an den vorgetragenen Bedenken zur geplanten lichten Höhe der Pkw-fähigen EÜ und an seiner Forderung einer lichten Höhe von 4,50 m festhalte. In der Folgezeit kam es zwischen der Planfeststellungsbehörde, der AVG und dem Eisenbahn-Bundesamt zu einem Austausch zur Frage der lichten Höhe. In diesem Rahmen hat die Planfeststellungsbehörde den Beteiligten einen Gesprächstermin angeboten, um etwaige Konfliktpunkte zu besprechen. Mit E-Mail vom 19.07.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Planfeststellungsbehörde dann mitgeteilt, dass

die vorgebrachten Bedenken zur lichten Höhe trotz des Schriftwechsels nicht ausgeräumt seien und nochmals auf das Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts vom 27.05.2021 verwiesen werde. Zugleich hat das Eisenbahn-Bundesamt in dieser E-Mail allerdings mitgeteilt, dass ein gemeinsames Gespräch seitens des Eisenbahn-Bundesamts nicht als zielführend erachtet werde und die Entscheidung letztendlich in der Abwägung getroffen werden müsse.

Nach alledem bestand zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kein Erfordernis für einen weiteren Erörterungstermin; eine förmliche Erörterung wäre mit einem unverhältnismäßigen, jedenfalls aber verzichtbaren Aufwand zu dem damit zu erwartenden Ertrag für eine mögliche weitere Konfliktaufarbeitung und -lösung verbunden gewesen.

1.3.2. Planänderungen

Es ist eine Planänderung durch die Vorhabenträgerinnen vorgenommen worden, die zu einer Nachanhörung (§ 73 Abs. 8 VwVfG) geführt hat.

Auf die Stellungnahme der Unfallversicherung Bund und Bahn vom 18.12.2020, der geplante Handlauf in der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs habe lediglich eine Entfernung von ca. 2,5 Meter zum Gleis aus Richtung Mühlacker, wodurch der erforderliche Sicherheitsraum auf einer Länge von 10 Metern nicht mehr vorhanden sei, hat die AVG zur Lösung dieses Problems einen in Richtung der AVG-Gleise versetzen Zugang vorgeschlagen, so dass der erforderliche Gleisabstand von 3,30 Meter zum DB-Gleis eingehalten werde. Hierauf hat die Unfallversicherung Bund und Bahn in ihrer Rückäußerung vom 29.04.2021 mitgeteilt, dass durch die geplanten Änderungen ihrem Anliegen entsprochen werde, daher kein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Indes hat die Landeseisenbahnaufsicht zu diesem Lösungsvorschlag kein

Einverständnis erklärt. Zur Begründung hat sie mit Schreiben vom 10.08.2021 ausgeführt, dass bei der vorgeschlagenen Lösung sich der Handlauf der Zugangsrampe nun im Regellichtraum des Stumpfgleises der AVG befinde, das Regellichtraumprofil gemäß § 9 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) indes ständig freizuhalten sei. Auf diese Anmerkung der Landeseisenbahnaufsicht hin hat die AVG die Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges in Richtung des AVG-Gleises geändert und eine Verschiebung des Prellbocks vorgesehen.

Eine Offenlage der geänderten Planung war nicht erforderlich, da es sich um Änderungen handelt, die das Plangefüge in seiner wesentlichen Struktur und in seinen wesentlichen Auswirkungen unangetastet lässt, mithin unwesentlich ist. Soweit durch die Planänderung der Aufgabenbereich einer Behörde oder Vereinigung berührt wird oder Belange Dritter erstmals oder stärker berührt werden, hat die Planfeststellungsbehörde eine Nachanhörung vorgenommen. Im Einzelnen sind der Badische Blinden-und Sehbehindertenverein, das Eisenbahn-Bundesamt, die Landeseisenbahnaufsicht und das Landratsamt Karlsruhe sowie die Unfallversicherung Bund und Bahn erneut angehört worden. Bedenken gegen die Planänderung wurden nicht rückgemeldet; die Landeseisenbahnaufsicht hat mit Schreiben vom 14.12.2021 vielmehr ihr Einverständnis in die Planänderung erklärt, da durch die vorgesehene Verschiebung des Prellbocks den Anmerkungen der Landeseisenbahnaufsicht im Schreiben vom 10.08.2021 hinreichend Rechnung getragen worden sei.

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 sind erfüllt, die Planrechtfertigung ist gegeben. Im Einzelnen:

2.1.1. Fachplanerische Zielkonformität

Die Vorhaben erfüllen die fachplanerische Zielkonformität:

2.1.1.1.

Gemäß § 1 Abs. 1 S. 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 hier geplanten Maßnahmen sind generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen und zu erreichen. So wird durch die geplante Beseitigung des höhengleichen BÜs nebst Errichtung einer Personenunterführung an Ort und Stelle sowie den Neubau der Pkw-fähigen EÜ der sichere Betrieb der dort verkehrenden Eisenbahnen gewährleistet. Derzeit wird der BÜ technisch mit einer zuggesteuerten, fernüberwachten Blinklichtanlage und Halbschranken (FÜ 2H/60), die pro Zugbewegung durchschnittlich für drei Minuten geschlossen sind, gesichert. Dies führt (bzw. führte vor der derzeitigen vorrübergehenden Sperrung des höhengleichen BÜs) nicht nur zu häufigen Verkehrsstaus ausgelöst durch den innerörtlichen Quellverkehr zwischen den beidseits der Bahnlinien gelegenen Wohngebieten und den Ziel- und Quellverkehr von und zu den Gewerbegebieten Hochwiesen I

und II. Vielmehr kam es in es in den letzten Jahren am BÜ trotz Rotstellung der Blinklichtanlage zu mehreren Todesfällen. Es fand ein vermehrtes unerlaubtes Überschreiten der Gleise durch Fahrgäste der Stadtbahn und sonstigen Passanten statt (derzeit ist für die Fußgänger ein provisorischer Steg aus einer Gerüstkonstruktion über den BÜ errichtet worden). Der höhengleiche BÜ so wie er ursprünglich bestand (also vor der vorrübergehenden Sperrung) weist mithin ein Gefährdungspotential für Leib und Leben querender Passanten und damit auch für den sicheren Bahnbetrieb auf. Die Gefahr für Leib und Leben sowie den sicheren Betrieb der dort verkehrenden Eisenbahnen ist auch erheblich, da der BÜ pro Tag von 197 Zügen und Stadtbahnzügen benutzt wird, wobei 99 Zugbewegungen auf die DB AG und die übrigen (86 Zugbewegungen am Tag und 12 in der Nacht) auf die AVG entfallen. Der dargestellten Gefährdung für Leib und Leben sowie den sicheren Eisenbahnbetrieb kann durch die Beseitigung des höhengleichen BÜ nebst Errichtung einer Personenunterführung an Ort und Stelle jedoch offenkundig begegnet werden. Durch die fußläufige Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen in Pfinztal-Söllingen wird eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger geschaffen, so dass diese nicht mehr die Gleise queren müssen und dadurch sich und den Betrieb der Eisenbahnen gefährden. Darüber hinaus ist die vorhandene BÜ-Technik zwischenzeitlich veraltet und kann nicht erneuert werden, da Reparaturteile faktisch nicht mehr vorhanden sind. Durch die Beseitigung des höhengleichen BÜ nebst Errichtung einer Personenunterführung an Ort und Stelle sowie den Neubau der Pkw-fähigen EÜ wird somit auch der Gefahr technischer Defekte begegnet, was der Gewährleistung eines sichereren Betriebs der dort verkehrenden Eisenbahnen dient. Schließlich dient auch der Neubau der AVG-Gleise und der dazugehörigen Zugänge den vom AEG verfolgten Zielen. Der Neubau erfolgt mit barrierefreien Zugängen. Dadurch wird die

Nutzung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge erschwernisfreier. Insbesondere für behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen wird das Verkehrsangebot auf der Schiene somit attraktiver. Schließlich wird durch die umfassende Neuanlage der Bahnsteige die Bedeutung von Pfinztal-Söllingen für den Nahverkehr hervorgehoben, was dem Ziel bester Verkehrsbedienung dient.

2.1.1.2.

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 Nahverkehrsplan für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014 sowie die kommunale Bauleitplanung in der Form des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ (Planunterlage 18) heranzuziehen.

2.1.1.2.1.

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.

2.1.1.2.2.

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).

2.1.1.2.3.

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.

2.1.1.2.4.

Die Vorhaben stehen 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).

2.1.1.2.5.

Die Vorhaben entsprechen 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.

2.1.1.2.6.

Schließlich steht das Vorhaben auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Gemeinde Pfinztal, deren Ortsteil Söllingen von den Vorhaben berührt wird, sondern vielmehr in deren Einklang. Nach der bereits angesprochenen Begründung zum (rechtswirksamen) Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ vom 10.05.2005 (zuletzt geändert am 30.01.2006) sprechen u.a. städtebauliche Gründe für die Beseitigung des BÜs und der Schaffung eines adäquaten Ersatzes mittels Über-/ Unterführungen. Ausdrückliches Ziel des Baubauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen u.a. für den Neubau der Pkw-fähigen EÜ zwischen der Reetzstraße und der Hebelstraße/ Wesebachstraße (mittels einer völlig neu anzulegenden Straßenführung) sowie den Neubau der Personenunterführung zu schaffen.

Soweit die private Einwenderin in ihrem Schreiben vom 25.05. 2021 an die Planfeststellungsbehörde ausgeführt hat, der Bebauungsplan sei veraltet, weshalb die Frage, ob die Maßnahmen im öffentlichen Interesse liegen würden, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens intensiv zu prüfen sei, lässt dies die planerische Zielkonformität der Vorhaben nicht entfallen. Anders als bei Planfeststellungsbeschlüssen nach dem AEG (vgl. § 18c Nr. 1 AEG) tritt ein Bebauungsplan nicht außer Kraft, wenn mit der Durchführung der Vorhaben nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums begonnen wird. Ein Bebauungsplan hat keine Geltungsdauer, kann mithin nicht „veralten“. Überdies und jedenfalls ist es nicht die Angelegenheit der Planfeststellungs- behörde und steht auch nicht in ihrer Kompetenz, die in einer Begründung zu einem Bebauungsplan einer Gemeinde genannten Ziele auf deren Aktualität zu überprüfen. Dies würde einen unzulässigen Eingriff in die Satzungshoheit der Gemeinde darstellen. Die Planfeststellungsbehörde kann daher nur

überprüfen, ob die Vorhaben mit den Zielen der (rechtswirksamen) Bauleitplanung der Gemeinde Pfinztal übereinstimmen, was – wie dargelegt – hier der Fall ist.

2.1.2. Erforderlichkeit

Eine Planung, die wie die vorliegende darauf gerichtet ist, den sicheren Betrieb von Eisenbahnen zu gewährleisten und mit einer Neuanlage der Gleisanlagen eine weitgehende Barrierefreiheit herzustellen und dadurch insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig und damit erforderlich einzustufen. Sie ist deshalb generell geeignet entgegenstehende (Eigentums)Rechte zu überwinden.

Dem steht auch nicht der Einwand der privaten Einwenderin in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2020 entgegen, die Pkw-fähige EÜ sei keine notwendige Ersatzmaßnahme für die Beseitigung des BÜs, was die Einordnung des Neubaus als EKrG-Maßnahme gemäß §§ 2, 11 EKrG zeige; die Erschließung durch die getrennten Ortsteile sei über die Nordumgehung (= Lkw-fähiger EÜ bei Bahn-km 7,058) sowie zusätzlich über die (für Kraftfahrzeuge aller Art jedoch gesperrte) EÜ Bahnwinkel gegeben. Zwar trifft es zu, dass es sich bei dem geplanten EÜ nicht um eine Ersatzmaßnahme im Rahmen der Auflassung des bestehenden BÜs handelt; vielmehr stellt die bereits plangenehmigte und realisierte Lkw-fähige EÜ bei Bahn-Km 7,058 der DB-Strecke 4200 die Vorabersatzmaßnahme zur geplanten Auflassung des BÜ bei Bahn-Km 7,6+40 dar, während der Neubau der EÜ und die darüber verlaufenden Schienenwege eine neue Kreuzung i.S.d. § 2 Abs. 3 EKrG darstellen (vgl. dazu oben B.III.1.1.2.1.). Die Erforderlichkeit des Neubaus ist dennoch gegeben. Die vorliegend beantragte EÜ an der für sie vorgesehenen Stelle ist die Folge der rechtswirksamen

Bauleitplanung der Gemeinde Pfinztal Söllingen und fügt sich in diese ein. Wie bereits ausgeführt, wird in der Begründung zum rechtswirksamen Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ vom 10.05.2005 (zuletzt geändert am 30.01.2006) ausgeführt, dass auch städtebauliche Gründe für die Beseitigung des schienengleichen BÜs und die Schaffung eines adäquaten Ersatzes mittels Über-/Unterführung sprechen würden, wobei als Ziel des Bebauungsplans die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau einer „Eisenbahnunterfahrung in Form einer Pkw-fähigen Verbindung zwischen Reetzstraße und Hebelstraße/Wesebachstraße“ genannt wird. Damit steht fest, dass danach an dieser Stelle eine neue Pkw-Verbindung zwischen der Reetzstraße und der Hebelstraße/Wesebachstraße geschaffen werden soll. Es steht der Planfeststellungsbehörde nicht zu, in die Satzungshoheit der Gemeinde einzugreifen und die Erforderlichkeit des geplanten EÜs deshalb in Frage zu stellen, weil es mit der Lkw-fähigen Nordverbindung bei Bahn-km 7,058 bereits eine Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen in Pfinztal-Söllingen gibt, die auch von Pkws genutzt werden kann und wird (die EÜ Bahnwinkel ist für Kraftfahrzeuge aller Art jedoch gesperrt; allerdings wäre die Sach- und Rechtslage nicht abweichend zur Nordumgehung Söllingen zu bewerten, wäre sie für Pkw zugelassen). Dies würde einen unzulässigen Eingriff in die alleinige Kompetenz eines anderen Hoheitsträgers darstellen.

Die Erforderlichkeit ist bei der Pkw-fähigen EÜ zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde somit ebenso gegeben wie bei den übrigen Maßnahmen. Sie steht auch nicht dem Entwicklungsziel einer nachhaltigen Mobilität entgegen. Der derzeit bestehende höhengleiche BÜ dient(e) überwiegend der Abwicklung des innerörtlichen Quellverkehrs zwischen den beidseits der Bahnlinien gelegenen Wohngebieten und den Ziel- und Quellverkehr von und zu den Gewerbegebieten Hochwiesen I

und II. Dasselbe wird für die Pkw-fähige EÜ gelten. Dass bei einem Verzicht auf den Bau der Pkw-fähigen EÜ sich der Verkehr insgesamt maßgeblich reduzieren würde, ist nicht ersichtlich und wird von der privaten Einwenderin auch nicht vorgebracht. Eine insgesamt umweltfreundlichere Mobilität wird bei einem Verzicht auf die Pkw-fähige EÜ vorliegend somit nicht gefördert/erreicht. Für die weiteren Einwände der privaten Einwenderin wird auf die unten anstehenden Ausführungen im Abschnitt B. III.2.7. (Einwendungen privater Personen) verwiesen.

2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahmen 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 Vorhabenträgerinnen und ggf. deren 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 wäre. 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 vornherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2005 – 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“

finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 06.11. 2013 – 9 A 14/12).

Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweist sich die geplante Maßnahme somit 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

Die (beantragte) Planung verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

2.3.1. Immissionsschutzrecht

Die Vorhaben sind mit den Belangen des Immissionsschutzes und den in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften vereinbar.

2.3.1.1. Lärm in der Bauphase

2.3.1.1.1. Rechtliche Voraussetzungen

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm der § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens (hier den beiden Vorhabenträgerinnen) 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. Diese sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann in diesem Zusammenhang allerdings nicht auf die TA Lärm zurückgegriffen werden, auch dann nicht, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 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 – wie hier – 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, Urt. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05). 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	70 dB(A)

Bereitschaftspersonen untergebracht sind,		
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,	tagsüber nachts	65 dB(A) 50 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber nachts	60 dB(A) 45 dB(A)
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber nachts	55 dB(A) 40 dB(A)
Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber nachts	50 dB(A) 35 dB(A)
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tagsüber nachts	45 dB(A) 35 dB(A)

2.3.1.1.2. Vorhabenbedingter Baulärm

Der Lärm in der Bauphase ist vorliegend Gegenstand einer dazu vorgelegten schalltechnischen Untersuchung vom 31.07.2018 (Planunterlage 11.2) gewesen. Gegenstand der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb ist eine Abschätzung des Baulärms auf Basis der AVV Baulärm gewesen. Der Schallpegel ist 0,5 m vor dem geöffneten, von dem Geräusch am stärksten betroffenen Fenster gemessen worden. Die Einstufung der Gebietsnutzung ist anhand der zur Verfügung gestellten Daten der AVG sowie aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen der Gemeinde Pfinztal erfolgt. Ist die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im

Bebauungsplan festgesetzten Nutzung abgewichen, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebietes ausgegangen worden. Für Bereiche ohne rechtsverbindliche Bebauungspläne ist die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde gelegt worden. Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallemissionen ist, dass entsprechend der Einstufung der Gebietsnutzung mit baubedingten Schallimmissionen zu rechnen ist, die die Werte der AVV Baulärm tags und nachts überschreiten. Der Gutachter ist dabei davon ausgegangen, dass die Bauarbeiten an teils befahrenen Schienenstrecken erfolgen mit der Folge, dass die Arbeiten überwiegend tagsüber, jedoch teilweise auch nachts und während vereinzelter Wochenendsperrungen in 24 h-Schichten erfolgen.

Im Einzelnen ist er zu dem Ergebnis gekommen, dass beim Freimachen des Baufelds, dem Rückbau der AVG-Gleise und Bahnsteige sowie bei den Rammrohrgründungen der Oberleitungsmasten (Bauphase 1) während 65 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten sind, wobei insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 76,8 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 1a) an bis zu 50 Gebäuden. Beim Neu- und Rückbau der Oberleitungsmasten am Bahnsteig sind während fünf Tag- und Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 75,0 dB(A) am Tag und 70 dB(A) in der Nacht (vgl. Reetzstraße 5) an bis zu 70/393 Gebäuden tags/nachts. Beim Einbringen des Verbaus in Gleis 1 und 2 an der

Eisenbahnüberführung sowie beim Einbau des gleisseitigen Verbaus an Gleis 2 sind während zwei 24h-Schichten sowie zehn Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 81,5 dB(A) (vgl. Reetzstraße 5) an bis zu 205 Gebäuden sowie in der Nacht Beurteilungspegel von bis zu 81,6 dB(A) an bis zu 995 Gebäuden.

Beim Aushub der Erdmasse und beim Verbau der Eisenbahnüberführung (Bauphase 2) sind während 61 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten. Dabei sind insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 86,7 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 1) an bis zu 186 Gebäuden. Beim Rahmenverschub der Eisenbahnüberführung sowie beim Ausbau der Hilfsbrücken an den Gleisen 1 und 2 der DB-Strecke sind während zwei 24h-Schichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 73,4 dB(A) tags/nachts (vgl. Reetzstraße 5) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 41 Gebäuden am Tag sowie 517 Gebäuden in der Nacht beiderseits der Bahntrasse.

Bei den Verbauten am Trogbauwerk der Eisenbahnüberführung (Bauphase 3) sind während 20 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere

Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld an der Eisenbahnüberführung treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 76,3 dB(A) am Tag (vgl. Wesebachstraße 1) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 33 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahntrasse. Bei den Betonarbeiten am Rahmenbauwerk, der Personenunterführung, den Treppen und der Tröge sowie bei der Bauwerkshinterfüllung des Rahmens und der Tröge sind wiederum während 256 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude nordöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 78,3 dB(A) an bis zu 47 Gebäuden. Bei den Bauarbeiten am Rückbau der Straße, Leitungen und Sicherungsanlagen im BÜ-Bereich sind während sieben Nachtschichten Baulärmimmissionen zu erwarten. Dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge in der Nacht maximale Beurteilungspegel von bis zu 67,1 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2) an bis zu 328 Gebäuden.

Beim Neubau des Entwässerungsbrunnens für das Rahmenbauwerk (Bauphase 4-1) sind während 15 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 61,9 dB(A) tags (vgl. Hebelstraße 2) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei

insgesamt an drei Gebäuden am Tag. Beim Baugrubenaushub für den Pumpenschacht und der Personenunterführung sind wiederum während 45 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. Es berechnen sich während der lärmintensivsten Vorgänge für einen Zeitraum von 45 Tagschichten maximale Beurteilungspegel von bis zu 64,6 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2). Bei den Bauarbeiten an der Personenunterführung sowie beim Ausbau der Gleise 1 und 2 mit Gleistiefbau und Gleisbau sind schließlich während zwei 24 h-Schichten Baulärmimmissionen zu erwarten. Dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An dem nächstgelegenen Gebäude zum Baufeld treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 81,7 dB(A) am Tag und in der Nacht (vgl. Wesebachstraße 2) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei an 244 Gebäuden am Tag sowie 997 Gebäuden in der Nacht.

Bei den Betonarbeiten am Rahmenbauwerk, der Personenunterführung, den Treppen, der Tröge sowie bei der Bauwerkshinterfüllung der Rahmen und Tröge (Bauphase 4-2) sind während 212 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten. Dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und südwestlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich am Tag maximale Beurteilungspegel von bis zu 74,1 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 2) an maximal 54 Gebäuden. Beim Neubau der Bahnsteigkanten im 1. Abschnitt sind während 43 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm

betroffen sind. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld der Gleisanlage treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 74,9 dB(A) tags (vgl. Wesebachstraße 1a) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 51 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahntrasse. Bei der Rammrohrgründung der Signalbrücke an den AVG-Gleisen sind wiederum während 15 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. An den nächstgelegenen Gebäuden treten Beurteilungspegel von bis zu 67,9 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 9) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei an insgesamt 27 Gebäuden beiderseits der Bahnstrecke.

Bei den Gleisbauarbeiten an den AVG-Gleisen, beim Neubau der Oberleitung sowie beim Rückbau der Weichen (Bauphase 5) sind während 46 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten, wobei insbesondere Wohngebäude nordöstlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind. An den nächstgelegenen Gebäuden zum Baufeld der neuen Bahntrasse treten während des lautesten Vorgangs Beurteilungspegel von bis zu 67,7 dB(A) tags (vgl. Wesebachstraße 1a) auf. Die Überschreitungen ergeben sich dabei insgesamt an 148 Gebäuden am Tag beiderseits der Bahn. Bei den Arbeiten an den Bahnsteigkanten sowie bei den Gleisbauarbeiten der AVG-Gleise sind während 41 Tagschichten Baulärmimmissionen zu erwarten; dabei sind insbesondere Wohngebäude südöstlich und westlich des Baugebietes von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen. Es berechnen sich über die Dauer von bis zu 41 Tagschichten während der lärmintensivsten Vorgänge maximale

Beurteilungspegel von bis zu 76,8 dB(A) (vgl. Wesebachstraße 1a) an bis zu 77 Gebäuden.

Zusammenfassend kommt die schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen zu dem Ergebnis, dass im „worst-case-Fall“ – als Summe aller Maßnahmen – über einen Zeitraum von ca. zwei Jahren Beeinträchtigungen durch Baulärm durch mehrere Tag- und Nachtschichten sowie vereinzelte 24 h-Schichten zu erwarten sind und sich für die Anwohner aus der jeweils vom Fortschritt der Baumaßnahme abhängigen Entfernung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräuschimmissionen ergeben.

2.3.1.1.3. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms

Die schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen enthält Ausführungen zu etwaig möglichen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms. Dabei ist davon ausgegangen worden, dass die Bauarbeiten von öffentlichem Interesse seien und ohne Richtwertüberschreitungen nicht durchgeführt werden könnten, so dass eine Stilllegung der Baumaschinen hier nicht in Betracht komme. Die Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Bauimmissionen enthält die Empfehlung, die Betriebszeit nicht zu beschränken, da dadurch die Bauzeit wesentlich verlängert würde und die Anwohner hierdurch nicht wesentlich entlastet würden. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen seien nach der schalltechnischen Untersuchung bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern. Die vorgesehenen Bauverfahren seien unter Berücksichtigung des zeitlichen Aspektes diejenigen, welche die kürzeste Bauzeit garantieren. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen an den Baustellen seien nach der schalltechnischen Untersuchung zu baubedingten Schallemissionen bei verhältnismäßigem Aufwand

nicht oder nur wenig geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann von den Vorhabenträgerinnen jedoch ein höheres Maß an Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner während der Bauzeit ergriffen werden. Allerdings hat sich die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der insoweit ohne Weiteres nachvollziehbaren Begründung in der Schalltechnischen Untersuchung dazu entschieden, den Zeitraum für Bauarbeiten nicht auf den Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) und Werktage zu begrenzen. Andernfalls würde die Bauzeit wesentlich (um zwei Jahre) erhöht. Insoweit muss die Intensität der Emissionen mit deren Dauer abgewogen werden. Da hier die angedachten Nachtschichten nicht über mehrere Wochen oder gar Monate anhalten, sondern sich insgesamt im zweistelligen Bereich bewegen, überwiegt der Nutzen der Nacharbeit die Lärmbelästigungen während dieser Zeit deutlich. Dasselbe gilt für die seltenen Wochenendarbeiten. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der o.a. Überschreitungen der AVV Baulärm veranlasst gesehen, durch ein Maßnahmenbündel (A.III.5.), im Wesentlichen bestehend aus einem allgemeinen Minimierungsgebot sowie der Verpflichtung zur:

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- umfassenden Information der Anlieger,
- Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und Baumaschinen,
- Optimierung der Baustelleneinrichtung,
- Fortschreibung der Baulärmprognose,
- Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen,
- Stellung von Ersatzwohnraum,

- Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen und
- Entschädigung in Geld

einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen vor Baulärm herbeizuführen. Diese Maßnahmen sind geeignet, durch baubedingte Lärmimmissionen ausgelöste Konflikte aufzulösen. Passive Lärmschutzmaßnahmen bereits für die Dauer der Bauarbeiten erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit insbesondere in der Nacht dagegen (gerade noch) unverhältnismäßig, werden den Vorhabenträgerinnen für die Wohngebäude Reetzstraße 5 (EG bis 2. OG der Südostfassade und EG der Nordostfassade), Reetzstraße 7 (EG an der Nordost- und Nordwestfassade), Reetzstraße 9 (EG an der Nordost- und Südostfassade) und Wesebachstraße 7 (2. OG der Südostfassade und EG bis 2. OG der Südwestfassade) sowie Wesebachstraße 9 (EG bis 2. OG der Südost- und Südwestfassade) allerdings dennoch empfohlen, da sich aufgrund der anlage- und betriebsbedingten Schallemissionen für diese ein Anspruch auf Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen ergibt (vgl. dazu unten 2.3.1.2). In die vorgenannte Überlegung zur Verhältnismäßigkeit ist eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich sind. Darüber hinaus ist der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden.

2.3.1.2. Lärmbelastung durch Schienenverkehr

2.3.1.2.1. Rechtliche Voraussetzungen

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 BImSchG einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). Die 16. BImSchV legt in § 2 Immissionsgrenzwerte fest, deren Einhaltung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen in der Regel sicherzustellen ist.

Im Normalfall legen die Werte der 16. BImSchV die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 28.01.2002 – 5 S 2328/99). Der Trennungsgrundsatz stellt hingegen eine bloße Abwägungsdirektive dar. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und 3 BImSchG in Verbindung mit den Vorschriften der 16. BImSchV und der 24. BImSchV nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorstehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu

stellen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 28.01.2002 – 5 S 2328/99).

Dabei ist vorliegend davon auszugehen, dass es sich bei den (beantragten) Vorhaben immissionsschutzrechtlich um eine Änderung von Schienenwegen handelt (§ 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Im Rahmen der Errichtung der EÜ müssen die (AVG-)Gleise zwar nur ausgebaut und anschließend neu eingebaut werden, durch den geplanten Umbau des Bahnhofs Pfinztal-Söllingen muss jedoch die bestehende Trassierung geändert werden; die bestehenden Gleise werden ausgebaut und in neuer Lage wieder eingebaut.

Diese vorzunehmende Beurteilung erfolgt somit anhand der – auch in der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten – Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Allerdings ist zu beachten, dass nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, S. 2 der 16. BImSchV (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 d. 1. BImSchV ist hier mangels Erweiterung des Schienenwegs um ein oder mehrere Gleise nicht einschlägig) eine Änderung nur dann wesentlich ist, wenn nach dem Maß des jeweiligen Eingriffs entweder mit einer Erhöhung des von dem jeweils zu ändernden Schienenweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Fall 1 d. 16. BImSchV) – unter Überschreitung der

Immissionsgrenzwerte – oder mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Fall 2 d. 16. BImSchV) oder mit einer Erhöhung eines bereits bestehenden Beurteilungspegels von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV) zu rechnen ist, was nicht für Gewerbegebiete gilt. Das hier betroffene Gebiet ist zum Teil als Mischgebiet und zum anderen Teil als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

2.3.1.2.2. Ergebnis schalltechnische Untersuchung zur Lärmbelastung durch Schienenverkehr beim Neubau der EÜ unter Einbau einer Unterschottmatte

Die Planung der Vorhabenträgerinnen sieht beim Neubau der EÜ den Einbau einer Unterschottmatte (USM) vor. Daher ist für die Beurteilung der Wesentlichkeit der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr nur auf die Ausführungen in der Schalltechnischen Untersuchung zu den Schallimmissionen beim Einbau einer USM abzustellen. Danach verbleibt an fünf Gebäuden trotz des geplanten Einbaus einer USM eine wesentliche Änderung i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Dabei handelt sich um folgende Gebäude:

- Reetzstraße 5 (EG bis 2. OG der Südostfassade und EG der Nordostfassade),
- Reetzstraße 7 (EG an der Nordost- und Nordwestfassade),
- Reetzstraße 9 (EG an der Nordost- und Südostfassade),
- Wesebachstraße 7 (2. OG der Südostfassade und EG bis 2. OG der Südwestfassade) und
- Wesebachstraße 9 (EG bis 2. OG der Südost und Südwestfassade).

2.3.1.2.3. Lärmminderungsmaßnahmen

Der Lärmbelastung kann nach der Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch passive Schallschutz-maßnahmen hinreichend Rechnung getragen werden. Zwar haben aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Effektive aktive Schallschutzmaßnahmen stehen jedoch in den maßgeblichen Bereichen nur in reduzierter Form bzw. nicht zur Verfügung. In der schalltechnischen Untersuchung wird der Einbau einer schalltechnisch wirksamen Unterschottermatte, d.h. einer USM mit dem für die vorliegenden Bedingungen geringsten zugelassenen Werten für das Bettungsmodul auf der EÜ, empfohlen. Dieser Empfehlung folgen die Vorhabenträgerinnen, so dass noch geringere Werte technisch nicht realisierbar sind. Eine Anordnung von Schallschutzwänden kommt ungeachtet, dass ihre abschirmende Wirkung in den oberen Geschossen der schutzwürdigen Gebäude aufgrund der eng zu den Gleisen bzw. Straßen stehenden Bebauung wohl stark eingeschränkt wäre, nicht in Betracht, da hierdurch in einem erheblich stärkeren Maß als bisher vorgesehen in die dichteren Strauchbestände der Straßenböschung eingegriffen werden müsste, die jedoch potenzielle Ruhestätten für ubiquitäre bzw. allgemein verbreitete Heckenvögel sind. Hinzu kommt, dass Lärmschutzwände das Stadtbild, welches hier auch durch einen Grünzug geprägt ist, erheblich beeinträchtigen würden. Vor diesem Hintergrund kommt nach Auffassung der Planfeststellungbehörde nur passiver Schallschutz an den Gebäuden in Betracht. Der Anspruch dem Grunde nach wird per Nebenbestimmung (A.III.5.3.2.) festgesetzt.

2.3.1.3. Gesamtlärmbetrachtung

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach den §§ 41, 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV grundsätzlich keine Berücksichtigung, weil hiernach nur der vom zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm maßgeblich ist, so dass der Summenpegel, der den Verkehrslärm aller auf den jeweiligen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen einbezieht, insoweit keine Rolle spielt.

Führt ein Planvorhaben im Vergleich zu dem Zustand des Schienenwegs, der ohne die Planung bestünde, zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Nachbarschaft, so braucht die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich nicht aufzugreifen. Lärmschutzbelange sind also grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 5/07). Dementsprechend ist die Gesamtverkehrslärmbelastung insofern in den Blick zu nehmen, als ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtlärmbelastung führen dürfen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit und/oder Eigentum) überschreitet. Nach der höchst- sowie obergerichtlichen Rechtsprechung liegt die Schwelle der Grundrechtsrelevanz bei 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts

für Wohngebiete (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 – 7 A 28/12; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 17.05.2017 – 5 S 1505/15; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 27.11.2018 – 8 S 286/17). Diese Werte sind hier zu beachten, da die zu betrachtenden Immissionsorte als allgemeine Wohngebiete zu beurteilen sind.

Ob Lärmschutz zu gewähren ist, wenn der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG angetastet wird, steht nicht zur Disposition untergesetzlicher Regelungen. Verschließen sich die Vorhabenträgerinnen in ihrem Lärmschutzkonzept dieser Einsicht, so leidet eine darauf beruhende Entscheidung am Mangel der Abwägungsdisproportionalität. Der Grundsatz, dass vorhandene Lärmschutzbeeinträchtigungen, auch wenn sie das Maß des Zumutbaren deutlich überschreiten, im Allgemeinen keinen Anspruch auf Lärmsanierung begründen, gilt also dann nicht, wenn ein mit zusätzlichen Geräuscheinwirkungen verbundenes weiteres Vorhaben hinzutritt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind daher folgende Eckpunkte in allgemeinen Wohngebieten grundsätzlich zu berücksichtigen:

- sofern die Beurteilungspegel 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts unterschreiten, ist dies grundsätzlich unbedenklich;
- sofern die Beurteilungspegel 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts überschreiten, durch das Planvorhaben jedoch keine Erhöhung von Verkehrslärm hervorgerufen wird, ist dies grundsätzlich unbedenklich;
- Sofern die Beurteilungspegel 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) nachts betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall ansteigen, besteht grundsätzlich die Pflicht, Lärmvorsorge zu treffen.

Die Gesamtlärmbelastung ist hier ebenfalls gutachterlich untersucht worden. Danach erhöht sich beim Einbau der USM der Gesamtlärmpegel bei gleichzeitigem Überschreiten des maßgebenden Schwellenwertes von 60 dB(A) in der Nacht an den

bahnzugewandten Fassaden von fünf Gebäuden. Dies sind die Gebäude der Reetzstraße 5, 7 und 9 und der Wesebachstraße 7 und 9. Eben für diese Gebäude hat die Planfeststellungsbehörde einen Anspruch auf Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde per Nebenbestimmung (A.III.5.3.2.) festgesetzt.

2.3.1.4. Fernwirkungen

Die schalltechnische Untersuchung ist für den Planfall der Schließung des BÜs und den Neubau der Unterführung zu dem Ergebnis gekommen, dass es durch die geänderten Verkehrsbeziehungen zwar im Bereich der Reetzstraße zu Pegelerhöhungen kommt, diese jedoch weniger als drei dB(A) betragen. Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden trotz des ansteigenden Verkehrslärms nach der schalltechnischen Untersuchung eingehalten. Durch den Neubau der Eisenbahnunterführung kommt es zudem an bisher Straßenlärm lärmabgewandten Fassadenseiten der unmittelbar benachbarten Bebauung zu Pegelerhöhungen, aber auch hier werden ausweislich der schalltechnischen Untersuchung die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Weiterhin kommt es auf der Hauptstraße an einzelnen Gebäuden zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um weniger als 0,5 dB(A). Entlang der Hauptstraße betragen die Erhöhungen weniger als 1 dB(A). Vor diesem Hintergrund ist eine weitergehende individualisierte Betrachtung und Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

2.3.1.5. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

2.3.1.5.1. Rechtliche Voraussetzungen

Zu erwartende Erschütterungsimmissionen sind auszugleichen, wenn sie den Betroffenen mit Rücksicht auf die durch die

Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit seines Grundstücks nicht zugemutet werden können. Schutzwürdig und mit Hilfe der im Rahmen des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG möglichen Schutzeinrichtungen schutzfähig ist ein Grundstück allerdings nur insoweit, als es nicht bereits unter der tatsächlichen oder plangegebenen Einwirkung anderer Erschütterungsquellen liegt. Dabei sind in diesem Sinne als vorbelastend grundsätzlich auch solche Erschütterungs-einwirkungen zu erfassen, die von der Anlage selbst schon vor ihrer beantragten Änderung ausgegangen sind. Die tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung muss grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden und wirkt sich dementsprechend schutzmindernd aus. Ein Anspruch auf Erschütterungsschutz besteht nur insoweit, als die durch die Anlagenänderung verursachte Verstärkung der Erschütterungsbelastung diese in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, den Betroffenen billigerweise nicht zuzumutende Belastung läge. Dies gilt für das beabsichtigte Vorhaben insbesondere für den Bereich der Änderung der bestehenden Anlage. Vorbelastungen aus der Anlage im Bereich der Neubaustrecke sind naturgemäß ausgeschlossen. Vergleichbare Maßstäbe gelten auch für Erschütterungen, die im Zusammenhang mit Bautätigkeiten hervorgerufen werden. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen bestehen allerdings keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV gelten lediglich für Verkehrsgeräusche im Sinne von primärem Luftschall, nicht aber bei anderen Immissionen, etwa durch Erschütterungen (oder Körperschall) (vgl. BVerwG, Urt. v. 08.09.2016 – 3 A 5/15). Allerdings sind in der DIN 4150, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150, Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den

Schienenverkehr enthalten. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG ausgegangen werden.

Unter sekundärem Luftschall (Körperschallemissionen) versteht man den bei der Umwandlung von Erschütterungen in Luftschall entstehenden hörbaren Schall. Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere den Geschossdecken, als relativ tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. auf Geldausgleich richten sich ebenfalls nach § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG. Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem ist insoweit allerdings lückenhaft; denn die Regelung der 16. BImSchV bezieht sich nur auf den primären Luftschall. Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bislang nicht. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind. Dabei ist in erster Linie dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei dem hier auftretenden sekundären Luftschall um einen verkehrsinduzierten Lärm handelt. Das Bundesverwaltungsgericht sieht eine Orientierung an den Vorgaben der auf öffentliche Verkehrsanlagen bezogenen 24. BImSchV als sachgerecht an, da es sich ebenfalls um einen verkehrsinduzierten Lärm handele.

2.3.1.5.2. Baubedingte Wirkungen

Die baubedingten Erschütterungen und deren Auswirkungen sind vorliegend in der der Erschütterungstechnischen Untersuchung – Überschlägige Prognose von Erschütterungseinwirkungen auf

Wohngebäude aus Einrammen Spundwandverbau und Verdichtung durch Rüttelwalze – vom 24.07.2018 (Planunterlage 11.3) untersucht worden. Danach sind von solchen Emissionen die Gebäude in der Wesebachstraße 1a (Wohngebäude) und Wesebachstraße 1 (Wohngebäude) sowie die Gebäude in der Reetzstraße 1 bis 7 (Wohngebäude) betroffen. Die Untersuchung ist beim Spundwandverbau zu dem Ergebnis gekommen, dass beim Gebäude Wesebachstraße 1a sich keine Überschreitungen des oberen Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) ergeben. Dasselbe gilt für das Wohngebäude Wesebachstraße 1 und die Wohngebäude Reetzstraße 1-7. In Bezug auf kurzzeitige Bauwerks-erschütterungen und die Einwirkung von Dauererschütterungen nach DIN 4150, Teil 3 hat die Untersuchung ergeben, dass beim Spundwandverbau beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 3 ergeben. Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 ebenfalls ausgeschlossen werden. Beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a ergeben sich nach der Untersuchung allerdings deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 3; Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 jedoch ebenfalls ausgeschlossen werden. In Bezug auf die Einwirkungen aus dem Rüttelwalze/Walzenverdichter ist die Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 2 ergeben, während beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a sich deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts ergeben. In Bezug auf kurzzeitige Bauwerks-erschütterungen und die Einwirkung von Dauererschütterungen nach DIN 4150, Teil 3 hat die Untersuchung ergeben, dass beim Wohngebäude Wesebachstraße 1 und bei den Wohngebäuden

Reetzstraße 1-7 sich keine Überschreitungen des Anhaltswerts nach der DIN 4150, Teil 3 ergeben. Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 ebenfalls ausgeschlossen werden. Beim Wohngebäude Wesebachstraße 1a ergeben sich nach der Untersuchung hingegen deutliche Überschreitungen des Anhaltswerts nach DIN 4150, Teil 3; Schäden am Bauwerk können im Sinne der DIN 4150, Teil 3 nicht ausgeschlossen werden.

Unter Zugrundelegung dieser Ergebnisse sind Schutzvorkehrungen für die durch Überschreitungen der Anhaltwerte betroffenen Gebäude zu treffen. Die Untersuchung empfiehlt insoweit, im Zuge der Verbau- bzw. Verdichtungsarbeiten baubegleitende Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Einwirkungen durchzuführen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann von den Vorhabenträgerinnen jedoch ein höheres Maß an Maßnahmen zum Schutz der Anwohner und Gebäude durch Erschütterungen während der Bauzeit ergriffen werden. So erscheint es ohne Weiteres möglich und den Vorhabenträgerinnen zumutbar sowie verhältnismäßig, im Rahmen der vorgenannten Arbeiten grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte zu verwenden und erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik einzusetzen. Überdies besteht die zumutbare Möglichkeit, die Spundwände für die Baugruben einzupressen und nicht einzurütteln, um so Erschütterungen und Schwingungen zu vermeiden. In Bezug auf die/den Rüttelwalze/Walzenverdichter erscheint es der Planfeststellungsbehörde zumutbar und verhältnismäßig, dass auf ein unwuchtfreies Anlaufen der Maschinen geachtet wird. Überhaupt erscheint es der Planfestfeststellungsbehörde vorliegend zumutbar, den Vorhabenträgerinnen aufzugeben, dass schwingungsintensive Maschinen eine Schwingungsisolierung mit

Feder- und Dämpfungselementen aufweisen und Schwingungstilger an den Baumaschinen eingesetzt werden sollten. Da vorliegend Bauwerksschäden teilweise nicht ausgeschlossen werden können, ist es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zudem notwendig, dass gerade bei den vorgesehenen Verbau- bzw. Verdichtungsarbeiten baubegleitende Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Einwirkungen – insbesondere auf das Wohngebäude Wesebachstraße 1a – durchzuführen sind und dass bei einer voraussichtlichen oder nachweislichen Überschreitung der Anhaltwerte der DIN 4150 ein Beweissicherungsverfahren zum Nachweis des Entstehens/ Nichtentstehens von Gebäudeschäden durchzuführen ist. Schließlich erscheint es zum Schutz der Anwohner geboten, sie zum einen umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen zu informieren und zum anderen sie über eine Unvermeidbarkeit von Erschütterungen und die damit verbundenen Belästigungen aufzuklären sowie Empfehlungen über Verhaltensweisen zur Minderung von Erschütterungswirkungen auf die Betroffenen zu geben. Diese Schutzvorkehrungen hat die Planfeststellungsbehörde durch entsprechende Nebenbestimmungen (A.III.5.4.) festgesetzt.

2.3.1.5.3. Anlage-/betriebsbedingte Wirkungen

Die mögliche Schwingungseinwirkung auf nahe gelegene Gebäude infolge der Verschiebung der Endhaltegleise sind untersucht und in der Stellungnahme zu Immissionen aus Bahnbetrieb - Verschiebung End-Haltegleise – vom 18.07.2018 (Planunterlage 11.4) dargestellt worden. Als Ergebnis wird in der Stellungnahme festgestellt, dass bei keinem der untersuchten Immissionsorte mit einer Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen von 30 bis 40 km/h eine Überschreitung der Richtwerte nach der DIN 4150, Teile 2 und 3 vorliegt. Die Gebäudeabstände betragen

in den Untersuchungen zwischen 5 und 8 m. Für das Vorhaben BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ der Strecke 4200 Karlsruhe Hbf. – Mühlacker mit der Gleisverschiebung der End-Haltegleise im Bereich des „Alten Bahnhofs Söllingen“ werden nach der Stellungnahme die Anhaltwerte der DIN 4150, Teile 2 und 3 zudem aufgrund der deutlich größeren Abstände eingehalten bzw. weit unterschritten. Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen sind danach auszuschließen. Mithin liegt insoweit kein Anhaltspunkt für die Überschreitung von Grenzwerten vor, die die Notwendigkeit von Schutzvorkehrungen auslöst.

2.3.1.6. Elektromagentische Verträglichkeit

Im Rahmen der Baumaßnahmen erfolgt eine Anpassung der Oberleitung. Die Oberleitungsmasten 7-20, 7-22 und 7-24 der DB-AG und die Oberleitungsmasten 7-17a, 7-19a und 7-21a der AVG werden zum Teil versetzt bzw. ersetzt. Künftig befinden sich zwei gemeinsame Masten (OL-Mast 7-20 und OL-Mast 7-22) auf dem Mittelbahnsteig mit beidseitigem Doppelausleger; diese überspannen die AVG-Gleise 31 und 32 sowie die DB-Gleise 1 und 2. Dass es durch die Ver-/Ersetzung der Oberleitungsmasten zu einer Veränderung der Stromversorgung, der Spannungsgrenzen und/oder der elektromagnetischen Felder kommt, lässt sich den vorgelegten Unterlagen nicht entnehmen. Es kann und wird daher davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine Probleme hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit aufwerfen, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

2.3.2. Naturschutzrecht

Mit den beantragten Maßnahmen sind erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden, die

den Vorhaben jedoch nicht entgegenstehen. Die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden vorliegend – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Im Einzelnen:

2.3.2.1. Rechtliche Voraussetzungen

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 gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

2.3.2.2. Eingriffe und deren Erheblichkeit

Vorliegend enthält der Landschaftspflegerische Fachbeitrag/ Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz (Planunterlage 9) Angaben zu Ort, Art, Umfang und zum zeitlichen Ablauf vorhabenbedingter Eingriffe i.S.d. § 14 BNatSchG sowie Angaben zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich der Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für den Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen. Daraus ergibt sich, dass im Planungsgebiet zwar keine naturschutzfachlichen Schutzgebietsausweisungen

wie Natura 2000-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, geschützte Biotope und Naturdenkmale vorhanden sind. Die Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahmen ist dennoch mit Eingriffen in den Naturhaushalt (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) verbunden. Zu nennen sind (vgl. dazu auch die Darstellung der Umweltauswirkungen in Abschnitt B.II.2.) Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Pflanzen (zur Betrachtung des Artenschutzes vgl. unten 2.3.2.4.).

2.3.2.2.1. Boden/Fläche

Baubedingt wird durch das Vorhaben eine Fläche von ca. 645 m² beansprucht. Es kommt (vor allem westlich der Gleisanlage im Bereich der Reetzstraße) zudem zu einer Teil-/Voll-Neuversiegelung von insgesamt 760 m² (Netto-Neuversiegelung 370m²) bedingt durch die neuen Bahnsteige sowie den Neubau der Zugangsrampe südlich der Gleisanlagen. Im Bereich der Reetzstraße kommt es ferner zu einer Beeinträchtigung des Bodens durch eine vorgesehene Modellierung der Straßenböschung. Bei den betroffenen Böden handelt es sich vorwiegend um Siedlungsböden und Restflächen unveränderter Bodenstandorte, während Flächen mit besonders schützenswerten Bodenfunktionen hinsichtlich ihrer natürlichen Ausprägung im Gebiet nicht vorhanden sind.

Die geplante Bodenbeanspruchung und Teil-/Vollversiegelung stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil durch die geplante Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigt werden kann. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich insbesondere daraus, dass die Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist. Die wichtigsten Funktionen der Böden auf den durch die beantragten

Maßnahmen beanspruchen Frei-/Grundflächen besteht bisweilen in der Versickerung von Oberflächenwasser mit eingeschränkter Filterfunktion sowie als Pflanzenstandort. Diese Funktionen werden durch die Vorhaben beeinträchtigt.

2.3.2.2.2. Pflanzen/Vegetation

Durch die Baufeldräumung kommt es zum Verlust von bahnbegleitenden Saumbiotopen. Im Bereich der vorhandenen Gleisanlagen ist zwar kaum Vegetation in den Schotterflächen vorhanden. Eine Ausnahme bildet jedoch eine Gras-Staudenflur (mit Anteilen niedriger Gebüsche) südlich der Gleise. Diese Ruderalflur am Gleissaum ist durch die Baufeldräumung betroffen. Nördlich der DB-Strecke (an diese angrenzend) befindet sich zudem Intensivrasen; ein größerer Freizeitgarten ist mit älterem Baumbestand überstellt. Südlich der DB-Strecke zwischen Straßenböschung und Bahnweg gliedert eine Strauch-und Baumhecke den Siedlungsraum. Durch die Baufeldräumung wird es zum Verlust von Straßenbegleitgrün (Hecke mit untypischer Artenzusammensetzung; Gebüsche mittlerer Standorte) kommen. Darüber hinaus kommt es zu einem anlagebedingten Strukturverlust von Gehölzen (120 m^2).

Die geplante Inanspruchnahme der bahnbegleitenden Saumbiotope, des Straßenbegleitgrüns und der Gehölze stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Der Eingriff ist erheblich, weil dadurch die ökologische Funktionsfähigkeit der betroffenen Vegetation nicht mehr gegeben ist und sie zudem nicht mehr als Lebensraum für Tierarten dienen kann bzw. dient.

2.3.2.2.3. Landschaftsbild/Stadtbild

Durch die Vorhaben kommt es zu einer Veränderung des Landschafts-/Stadtbilds in Pfinztal-Söllingen. Diese Veränderung ist jedoch nicht als erheblich zu bewerten, da das Umfeld der

Bahnanlage bereits überwiegend technogen geprägt ist und die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des betroffenen Raums durch die zahlreichen Einflüsse der Siedlungstätigkeit stark eingeschränkt ist. Soweit im betroffenen Raum eine Baumreihe an der Königsbacher Straße (nördlich des BÜ), eine Strauch-/ Baumhecke in der Straßenböschung (Reetzstraße) und großkronige Bäume im Gartengrundstück nordwestlich der Gleise das Landschafts-Stadtbild prägen, bleibt auch bei Durchführung der Vorhaben und der damit einhergehenden randlichen Gehölzverluste der Charakter eines bahnbegleitenden Grünzuges erhalten, so dass die Erheblichkeit des Eingriffs verneint werden muss.

2.3.2.3. Vermeidung, Ausgleich, Kompensation der Eingriffe auf den/die Boden/Fläche sowie Pflanzen/Vegetation

Die dargestellten erheblichen Eingriffe in die Schutzgüter Boden/Fläche und Pflanzen/Vegetation sind unvermeidbar i.S.d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben (hier: die Vorhaben) so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird (werden). Die vorliegend unvermeidbaren Eingriffe werden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Die Vorhabenträgerinnen haben den Landschafts-pflegerischen Fachbeitrag/Begleitplan bzw. Fachbeitrag Naturschutz (Planunterlage 9) zum Gegenstand ihrer Planung gemacht. Danach sind für die geplanten Eingriffe in das Schutzgut Boden/Fläche Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen in Form des Rückbaus- und der Entsiegelung nicht mehr benötigter Bahnsteige und die Ansaat von Böschungen auf 30 lfm. im Bereich der Reetzstraße, wo der Boden durch die Modellierung der Straßenböschung beeinträchtigt wird, vorgesehen. Darüber hinaus ist als Ersatzmaßnahme die Durchführung von Pflege- und

Entwicklungsmaßnahmen auf einer Ausgleichsfläche (Flurstücke 7218 und 7221 der Gemarkung Pfinztal-Berghausen) sowie ein Rückgriff auf 1.480 Ökopunkte aus dem Ökokonto vorgesehen. In Bezug auf die Eingriffe in die Pflanzen/Vegetation ist eine Ausgleichs-/Gestaltungsmaßnahme in der Form einer Neupflanzung von Böschungsgehölzen (100 Sträucher und zwei Bäume 2. Ordnung) im Bereich der Reetzstraße und damit im Nahbereich des durch die Maßnahmen betroffenen Bereichs der Reetzstraße und Königsbacher Straße vorgesehen. Ferner ist eine Schutzmaßnahme in Form eines bauzeitlichen Schutzes der Gehölzbestände gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 auf 80 lfm. vorgesehen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind diese Ausgleichs-/Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen (sowie die vorgesehene Schutzmaßnahme) 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 angemessen Rechnung getragen. Überdies hat die Planfeststellungsbehörde zur Absicherung der vorgenannten Maßnahmen entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. A.III.10.).

2.3.2.4. Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz gibt es im Wirkraum des Vorhabens keine Hinweise auf eine aktuelle Besiedelung durch streng und/oder besonders geschützte Arten. Es sind keine in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten Fledermäuse und sonstigen

Säugtiere sowie Amphibien und Schmetterlinge und Libellen im und angrenzend an das Untersuchungsgebiet nachgewiesen worden. Für die vorgenannten, in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten Tierarten ist im Untersuchungsraum zudem kein Lebensraumpotenzial gegeben. Für die Fledermäuse und sonstigen Säugetiere mangelt es am Quartierpotenzial für den Gehölzbestand. Im Untersuchungsraum sowie in angrenzenden Gebiet hat es nach dem Fachbeitrag Artenschutz zudem keine geeigneten Wasser- und Landlebensräume für Amphibien und auch keine geeigneten Habitate für Schmetterlinge und Libellen. Darüber hinaus ist kein Nachweis für Reptilien im Eingriffsraum erbracht worden. Der Landschaftsraum gehört jedoch zum Verbreitungsgebiet der Zauneidechse und der Mauereidechse. In Bezug auf die Avifauna ist anzuführen, dass sich im Planungsraum keine auffälligen Nestanlagen oder Höhlenbäume befinden, die dichteren Strauchbestände in der Straßenböschung und der Baumbestand der Gartenanlage jedoch potenzielle Ruhestätten für ubiquitäre bzw. allgemein verbreitete Heckenvögel sind. Es sind europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie als potenzielle Brutvögel zu erwarten, namentlich Amsel, Blaumeise, Buchfink, Elster, Girlitz, Grünfink, Hausrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke sowie Rotkehlchen und Stieglitz. Die Ringeltaube und die Türkentaube treten als Gäste (Nahrung, Ruhestätte) auf. An der Pfinz sind zudem die Gebirgsstelze und die Wasseramsel nachgewiesen worden.

Baubedingte Wirkfaktoren der Vorhaben auf die vorgenannten Reptilien und Vögel bestehen in der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme, den Bodenverdichtungen, etwaige Biotopverluste sowie mögliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Anlagebedingte Wirkfaktoren bestehen in der Flächen-versiegelung, der Flächenzerschneidung, dem Bodenabtrag/-

auftrag sowie Gewässerverrohrungen, einer Grundwasserabsenkung und Biotopverlusten. Als betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Schadstoff-/Lärmimmissionen, visuelle Störungen sowie mögliche Tierverluste durch ein Kollisionsrisiko und die Veränderung des Bodenwasserhaushalts zu nennen.

Als Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sehen die Vorhabenträgerinnen bautechnische Maßnahmen wie eine Baustellenandienung über die Straße und den Parkplatz, die Nutzung vorhandener Parkplätze für die Baustelleneinrichtung und eine Beschränkung der Beseitigung von Vegetation auf die unbedingt notwendigen Bereiche vor. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass die Rodung der Gehölze im Winterhalbjahr erfolgt. Schließlich sind bauzeitliche Schutzmaßnahmen in Form von Vergrämungsmaßnahmen, einem Reptilienzaun (150 lfm.), einer Baufeldkontrolle und einer ökologischen Baubegleitung sowie eine vorgezogene Ersatzmaßnahme in Form einer Anlage von Habitatstrukturen (zwei Wurzelstubben/Steinriegel) im bahnseitigen Saum (westlich Gleisanlage) von den Vorhabenträgerinnen vorgesehen.

Diese Maßnahmen sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde geeignet, baubedingte Verletzungs- und Tötungstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen. Sie sind darüber hinaus geeignet, das Störungsverbot aus § 44 Abs. 2 BNatSchG auszuschließen. Die vorgenannten Maßnahmen setzen unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand an, sind mit ihm räumlich-funktional verbunden und werden so durchgeführt, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahme und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. (vgl. BT-Drs. 16/5100, S.12). Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung des § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) durch die baubedingten Auswirkungen der Vorhaben liegt somit nicht vor. Überdies hat die

Planfeststellungsbehörde zur Absicherung der vorgenannten Maßnahmen entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. A.III.10.).

Dass es durch die Vorhaben zu einer signifikanten anlage- und/der betriebsbedingten Störung oder Tötung der vorgenannten Arten kommen könnte, lässt sich den vorgelegten Unterlagen nicht entnehmen. Insbesondere liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, dass für die Mauer- und Zauneidechse ein Risiko für Tötungen besteht, welches über das bereits bestehende Tötungsrisiko im betroffenen Bereich hinausgeht.

2.3.2.5. Kompensationsverzeichnis

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

2.3.3. Geologie und Boden, Abfall- und Bodenschutzrecht

2.3.3.1. Rechtliche Voraussetzungen

Der Gesetzgeber hat mit der in § 75 Abs. 1 S. 1 Halbs. 2 VwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck gebracht, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 S. 1 Halbs. 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 S. 1 Halbs. 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 S. 1 Halbs. 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 Bodenschutzrechts.

- 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.

2.3.3.2. Schädliche Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen

Nach diesen Maßstäben liegen keine schädlichen Bodenveränderungen und Bodeneinwirkungen vor, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen. Das Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hat in seiner Stellungnahme vom 22.12. 2020 objektbezogene Baugrunduntersuchungen empfohlen und allgemeine Hinweise erteilt. Diese hat die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A.V.1. aufgegriffen. Von den Vorhabenträgerinnen wurden Baugrunduntersuchung im Rahmen der geotechnischen Gutachten (Planunterlage 13) veranlasst. Überdies hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich zahlreiche Nebenbestimmungen (A.III.6.) angeordnet, die der Verhinderung von Bodenverunreinigungen dienen. Ein

Bodenschutzkonzept i.S.d. § 2 Abs. 3 S. 1 LBodSchAG war vorliegend nicht durch die beiden Vorhabenträgerinnen zu erstellen, da die Vorhaben nicht auf eine nicht versiegelte, nicht baulich veränderte oder unbebaute Fläche von mehr als 0,5 ha auf den Boden einwirken. Durch das Vorhaben wird baubedingt eine Fläche von ca. 645 m² beansprucht. Es kommt (vor allem westlich der Gleisanlage im Bereich der Reetzstraße) zudem zu einer Teil- und Voll-Neuversiegelung von insgesamt 760 m² (Netto-Neuversiegelung 370m²).

2.3.3.3. Abfälle

Im Rahmen des Rückbaus der nicht mehr benötigten Bahnanlagen fallen Abfälle an. Insoweit ist vorgesehen, anfallendes Baumaterial zu recyceln oder fachgerecht zu entsorgen. Zur Absicherung einer sach- und fachgerechten Wiederverwertung und/oder Entsorgung hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen (A.III.7.) angeordnet, wonach anfallende Abfälle entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten und erst bei nachweislicher Nichtverwertungs-möglichkeit fachgerecht zu beseitigen/entsorgen sind. Darüber hinaus ist nach den angeordneten Nebenbestimmungen die Einstufung der Abfälle und deren Entsorgung ist durch die Vorhabenträgerinnen zu dokumentieren. Schließlich haben die Vorhabenträgerinnen für den geplanten Rückbau der bestehenden Anlagen ein Rückbau- und Entsorgungskonzept für die im Rahmen des Rückbaus anfallenden Abfälle durch einen Sachverständigen erstellen zu lassen. Damit wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde etwaigen negativen Einwirkungen durch Abfälle hinreichend begegnet. Einen besonderen Umgang mit gefährlichen Stoffen i.S.d. ChemG, GefStoffG, WHG und/oder des Gesetzes über die Beförderung

gefährlicher Güter oder radioaktiver Stoffe steht hier nicht an, so dass insoweit keine Konflikte zu bewältigen waren.

2.3.4. Wasser

Die Vorhaben werfen keine zu bewältigenden Konflikte in Bezug auf das Schutzgut Wasser auf. Der Planungsbereich liegt ausweißlich der Umwelterklärung außerhalb von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG), Heilquellenschutzgebieten (§ 53 Abs. 4 WHG), Risikogebieten gemäß § 73 Abs. 1 WHG) und Überschwemmungsgebieten (§ 76 WHG, § 65 WG). Eine Beeinträchtigung der Pfinz durch das Vorhaben ist ausweislich der vorgelegten Unterlagen ebenfalls nicht zu erwarten. Auch das anfallende Niederschlagswasser soll vorliegend entweder flächig versickert oder von befestigten Flächen in die Kanalisation eingeleitet werden. Wasserrechtliche Gestattungen sind hierfür nicht erforderlich. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft (A.III.11.) angeordnet, die dem Schutz des Grundwassers und sonstiger Gewässer dienen.

Soweit im Rahmen der Errichtung des Trogbauwerks Straße und der Personenunterführung Grundwasser abgepumpt werden muss und anschließend in den öffentlichen Mischwasserkanal eingeleitet werden soll, Oberleitungsmasten in das Grundwasser gegründet werden müssen und ein Brunnen auf dem Flurstück 377/23 der Gemarkung Pfinztal-Söllingen überbaut werden müssen, bedarf es vorliegend allerdings der Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse. Diese werden gesondert im Abschnitt B.IV. behandelt.

2.3.5. Klima/Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme in Bezug auf das Klima und die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt

werden müssen. Es sind weder erhebliche Auswirkungen auf das Mikroklima und damit denknotwendig noch auf das Makroklima ersichtlich, insbesondere ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mit signifikanten Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb, den späteren Bahnbetrieb sowie die Nutzung der Pkw-fähigen EÜ zu rechnen. Die bis zu 20 m breite Gewässeraue bildet vorliegend zwar eine Kaltluft- und Frischluftbahn. Die baumgeprägten Ufergehölze beidseits der Pfinz haben eine klimaausgleichende Wirkung mit starkem Siedlungsbezug. Vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen (auch in Bezug auf Feinstaub) ist mit Auswirkungen auf die Klimafunktionen des Untersuchungsraums ausweislich des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags/ Begleitplans bzw. Fachbeitrags Naturschutz jedoch nicht zu rechnen. Ein Verkehrsanstieg und zusätzliche Treibhaus-emmissionen werden ausweislich der vorgelegten Unterlagen ebenfalls nicht erwartet, was auch dadurch bedingt ist, dass der bestehende BÜ überwiegend der Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs zwischen den beidseits der Bahnlinien gelegenen Wohngebieten und den Ziel- und Quellverkehr von und zu den Gewerbegebieten Hochwiesen I und II dient(e), der über die Bahnhof- und die Reetzstraße abgewickelt werden muss(te). Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegt sogar die Annahme einer Reduzierung der durch Pkw verursachen Treibhausemissionen nahe. Ausweislich der vorgelegten Unterlagen kam es (vor der vorübergehenden Schließung des BÜs) aufgrund der Schließzeiten der Halbschranken häufig zu Verkehrsstaus beidseits des BÜs. Solche können durch die Beseitigung des höhengleichen BÜs und die Errichtung der Pkw-fähigen EÜ künftig vermieden werden mit der Folge, dass durch lange Standzeiten der Pkw ausgelöste Treibhausemissionen entfallen. Auch werden Treibhausgasemissionen bei der Verwendung des direkten Wegs – ohne Umweg über die Lkw-

fähige EÜ in Pfinztal-Söllingen bei Bahn-km 7,058 der Strecke 4200 – reduziert, dies jedenfalls im Rahmen einer Summierung über die kommenden Jahre hinweg.

Im Übrigen werden temporäre, baubedingte Beeinträchtigungen durch Staub vorliegend zwar erwartet, sie werden sich aber ausweislich der Umwelterklärung im Rahmen einer durchschnittlichen Tiefbaumaßnahme bewegen. Insoweit enthält der Planfeststellungsbeschluss zudem Maßgaben, mit denen die Vorhabenträgerinnen zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet werden. 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.5.1.1.). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Abschnitt A.III.5.5.).

2.3.6. Planänderung

Die geänderte Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges in Richtung AVG Gleis verstößt nicht gegen zwingendes Recht. In diesem Zusammenhang ist eine Verschiebung des Prellbocks in Richtung Karlsruhe vorgesehen. Es ist nicht ersichtlich, dass durch die geringfügige Verschiebung gegen zwingendes Recht verstoßen wird. Insbesondere liegen keinerlei konkrete Anhaltspunkte dafür vor, dass es durch die geringfügige Verschiebung des Bremsprellbocks zu einer Beeinträchtigung des Artenschutzes und/oder sonstiger Schutzgüter kommt.

2.3.7. Sonstiges zwingendes Recht

Sonstige zwingende materiell-rechtliche Rechtssätze werden von dem/den Vorhaben nicht verletzt. Zur Bewältigung der

Kreuzungsproblematiken haben die Vorhabenträgerinnen und die Gemeinde Pfinztal zwei Kreuzungsvereinbarungen geschlossen, die diese zu beachten haben. Anhaltspunkte für eine Unwirksamkeit der Kreuzungsvereinbarungen liegen nicht vor. Zur Beurteilung der lichten Höhe der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung wird auf die unten anstehenden Ausführungen unter B.III.2.4.11. verwiesen.

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

Es bestehen keine vorzugswürdigen Alternativen zu den nunmehr planfestgestellten Baumaßnahmen.

2.4.1.1. Rechtliche Voraussetzungen

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, Urt. v. 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 (hier Vorhabenträgerinnen) 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).

2.4.1.2. Nullvariante

Als Alternative zum beantragten Vorhaben bzw. den beantragten Vorhaben wäre es denkbar, das (Gesamt-)Projekt nicht durchzuführen. Damit würde jedoch den unter B.III.2.1. genannten Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele des Vorhabenträgers korrespondieren, nicht entsprochen werden. Ohne die Beseitigung des höhengleichen BÜs nebst Errichtung einer Personenunterführung an Ort und Stelle kann zudem nicht der sichere Betrieb der dort verkehrenden Eisenbahnen gewährleistet werden, was sich auch daran zeigt, dass es in den letzten Jahren am BÜ trotz Rotstellung der Blinklichtanlage zu mehreren Todesfällen kam. Überdies würde bei einem vollständigen Verzicht auf das/die Vorhaben den Belangen von Personengruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, nicht Rechnung getragen. Die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse durch moderne und barrierefreie Bahngleisanlagen würde vernachlässigt. Auch den Vorgaben des BGG würde man nicht gerecht. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar.

Dies gilt auch in Bezug auf die (Teil-)Maßnahme „Pkw-fähige EÜ“. Der vollständige Verzicht auf die Realisierung der Pkw-fähigen EÜ stellt sich ebenfalls nicht als eigentliche Alternative dar. Soweit die private Einwenderin in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2020 hierzu ausgeführt hat, die Pkw-fähige EÜ sei keine notwendige (Ersatz-)Maßnahme für die Beseitigung des BÜs, da die Erschließung durch die getrennten Ortsteile über die Nordumgehung (= Lkw-fähiger EÜ bei Bahn-km 7,058) sowie zusätzlich über die (für Kraftfahrzeuge aller Art jedoch gesperrte) EÜ Bahnwinkel gegeben sei, kann dem – wie bereits oben angeführt (B.III.2.1.2.) – deshalb nicht gefolgt werden, weil die Schaffung einer Pkw-fähigen Verbindung zwischen Reetzstraße und Hebelstraße/Wesebachstraße in der rechtswirksamen Bauleitplanung der Gemeinde Pfinztal vorgesehen ist (vgl. dazu die Begründung zum rechtswirksamen Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ vom 10.05.2005; zuletzt geändert am 30.01. 2006) und es der Planfeststellungsbehörde nicht zusteht, in die Satzungshoheit der Gemeinde einzugreifen. Hinzu kommt, dass eine direktere Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen von Pfinztal-Söllingen gegenüber dem Weg über die Nordumgehung (= Lkw-fähiger EÜ bei Bahn-km 7,058) der Planfeststellungsbehörde vorzugswürdig erscheint, da dadurch Summierungseffekte in Bezug auf den Ausstoß klimaschädlicher Autoabgase vermieden werden. Die Frage, ob die Vorhabenträgerinnen aus übergeordneten Gründen dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens bzw. der Vorhaben oder der Realisierung des EÜs Abstand nehmen müssen, ist Gegenstand der unten anstehenden Gesamtbetrachtung (vgl. B.III.3.).

2.4.1.3. Weitere Varianten

Bei der Variantenbetrachtung ist zwischen dem geplanten Rückbau des vorhandenen BÜs und dem Neubau der AVG-Gleise als Eisenbahnmaßnahmen im engeren Sinn auf der einen Seite

und dem Neubau der Personenunterführung sowie dem Neubau der Pkw-fähigen EÜ auf der anderen Seite zu unterscheiden.

2.4.1.3.1. Varianten für die Eisenbahnmaßnahmen im engeren Sinn

Zu den Eisenbahnmaßnahmen im engeren Sinn zählt der geplante Rückbau des vorhandenen BÜs in DB-Bahn-km 7,6+40 nebst Rückbau der zugehörigen LST im Stellwerk Grötzingen sowie der geplante Neubau der AVG-Bahnsteige und deren Zugänge. Insoweit sind allerdings keine Varianten ersichtlich, mit denen sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Für die Beseitigung des BÜs ist naturgemäß keine andere Variante denkbar. Für den Neubau der AVG-Bahnsteige ist keine andere Variante unter geringeren Opfern als die Antragsvariante ersichtlich. Die Lage der DB Strecke 4200 ist fix und bildet mit den bestehenden Bahnsteigen einen Zwangspunkt. Weitere Zwangspunkte, welche die Lage und Größe des Neubaus der AVG-Bahnsteige vorgeben, bilden die beengten Verhältnisse der angrenzenden Wohnbebauung, die eine Verschiebung des Neubaus an einen anderen Ort, der geringere Opfer erfordern würde, zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausschließt. Die Lage und Dimensionierung der einzelnen Bahnsteige und Gleise wiederum ergibt sich aus den zwingenden Mindestabständen und der Länge der verkehrenden Züge (Stadtbahnwagen in Doppeltraktion). Darüber hinaus plant die AVG eine Weiterführung ihrer Gleise in Richtung Pforzheim; ferner ist die Vorgabe der NVBW, auf der Enztalbahn Züge mit 120 m Länge einsetzen zu können, zu beachten. Diese Ziele und Vorgaben können zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht ohne geringere Opfer an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen erreicht werden, wenn man die vorgenannten Maßnahmen nicht

an der im Antrag vorgesehenen Stelle oder in abweichender Dimension ausführt.

2.4.1.3.2. Varianten für die Personenunterführung und die Pkw-fähige EÜ

Für den Neubau einer Personenunterführung mit beidseitigen Treppenzugängen und Aufzugsanlagen sieht der Antrag der Vorhabenträgerinnen den Bereich des derzeitigen höhengleichen BÜ Bahnhofstraße bei Bahn-km 7,6+45 vor. Eine Realisierung an einem anderen Ort oder in anderer Dimensionierung scheidet zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aus. Der rechtswirksame Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ sieht den Neubau einer Gehwegunterführung im Bereich des bestehenden BÜs vor. Somit sind die Punkte für die Realisierung dieser Maßnahme vorgegeben. Ohnedies ist auch keine Variante ersichtlich, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele einer barrierefreien Querung der Gleise unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Eine Verschiebung der Personenunterführung hätte zur Folge, dass die querenden Personen eine längere Wegstrecke in Kauf nehmen müssten, um von der Bahnhofstraße zur Hebelstraße oder zur Wesebachstraße zu gelangen. Die Personenunterführung an Ort und Stelle des bestehenden BÜs stellt die kürzeste Verbindungsmöglichkeit dar. Darüber hinaus werden die AVG-Bahngleise über eine Personenunterführung an Ort und Stelle des bestehenden BÜs optimal angebunden. Auch ist nicht ersichtlich, dass eine Verschiebung oder eine andere Dimensionierung der Personenunterführung mit geringeren Umweltwirkungen einhergehen würde.

Entsprechendes gilt für den Neubau der EÜ, auf der die DB- und die AVG-Gleise überführt werden sollen. Der rechtswirksame

Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ sieht den Neubau einer „Eisenbahnunterfahrung“ in Form einer Pkw-fähigen Verbindung zwischen der Reetzstraße und der Hebelstraße/Wesebachstraße vor. Damit sind in rechtlicher Hinsicht Zwangspunkte durch die gemeindliche Bauleitplanung gesetzt worden, die eine Verschiebung der Pkw-fähigen EÜ – etwa an die Stelle des bestehenden BÜs zwischen der Bahnhofstraße und der Hebelstraße/Wesebachstraße – ausschließen. Überdies ist nicht ersichtlich, dass eine Verschiebung der Pkw-fähigen EÜ mit geringeren Umweltwirkungen einhergehen würde. So wäre auch im Bereich der Bahnhofstraße Wohnbebauung betroffen. Insoweit würde allenfalls eine Verlagerung etwaiger Lärmimmissionen erfolgen. Darüber hinaus würde eine Verschiebung der Pkw-fähigen EÜ in Richtung der Bahnhofstraße im Ergebnis auf eine gemeinsame Führung mit der Personenunterführung hinauslaufen. Eine Trennung von Fußgänger- und Pkw-Verkehr ist aus Sicherheitsgründen jedoch zu befürworten. Dass eine Verschiebung der EÜ geringere Wirkungen auf die Vegetation oder Tierarten hätte, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Mithin ist in Bezug auf die Pkw-fähige EÜ zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Variante ersichtlich, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen lässt.

2.4.2. Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem/den 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 berechtigte und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerinnen. Das Erreichen der Ziele der Vorhabenträgerinnen ist insbesondere ohne die dargestellten bau- und anlage-/betriebsbedingten Lärmpegelerhöhungen sowie bau- und anlage-/betriebsbedingten Erschütterungen nicht möglich, gerade auch deshalb, weil die Baumaßnahmen in zentraler Lage von Pfinztal-Söllingen mit dichter Bestandsbebauung erfolgen. Ohne die geplante Beseitigung des höhengleichen BÜs, den Neubau der Pkw-fähigen EÜ, den Neubau der Personenunterführung und dem Neubau der AVG-Bahnsteige mit der damit einhergehenden Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots vor Ort und der Erhöhung der Barrierefreiheit ist die Schaffung einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr nicht zu verwirklichen.

2.4.3. (Sonstiges) Umweltrecht

Es ist nicht ersichtlich, dass (sonstiges) Umweltrecht dem/den Vorhaben entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde sieht überdies im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerinnen.

2.4.4. Barrierefreiheit

Die hier beantragten Maßnahmen, insbesondere der Neubau der Bahnsteiganlagen, tragen 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 S. 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, Urt. v. 05.04.2006 – 9 C 1/05).

§ 2 Abs. 3 S. 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 S. 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 den Vorhabenträgerinnen 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.2.1. wird verwiesen.

Der Forderung des Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. in seiner Stellungnahme vom 18.12.2020 nach Ausstattung mit einem Blindenleitsystem nach der Richtlinie 813 „Personenbahnhöhe planen“ und entsprechendem Anschluss an die Treppen und Aufzüge sowie nach Ausstattung der Zuwegung zu allen von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Bahnsteigen mit einem Blindenleitsystem entsprechend der der Richtlinie 813 „Personenbahnhöhe planen“ (bzw. der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum) und nach Verbindung mit den Leitsystemen auf den Bahnsteigen wurde durch Nebenbestimmung (A.III.4.) durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt worden. Dort ist auch bestimmt worden, dass auf den Gehwegen am Beginn der Abzweige zu den Bahnsteigen sowie zur Unterführung Auffindestreifen zu errichten und an das Blindenleitsystem anzubinden sind. Darüber hinaus hat die

Planfeststellungsbehörde am 20.05.2021 das Bauamt der Gemeinde Pfinztal fernmündlich über die Forderung des Badischen Blinden- und Sehbehindertenvereins V.m.K. nach Anbringung von Auffindestreifen auf den öffentlichen Gehwegen an das vorgenannte Blindenleitsystem der Vorhabenträgerinnen informiert und um entsprechende Berücksichtigung dieser Forderung gebeten.

2.4.5. Kampfmittel

Der beim Regierungspräsidium Stuttgart angesiedelte Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme vom 24.11.2020 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 Vorhabenträgerinnen haben entsprechende Auswertungen beantragt. Es liegen multitemporale Luftbildauswertungen vom 20.01.2014 des Regierungspräsidiums Stuttgart – Kampf-mittelbeseitigungsdienst (Az. 16-1115.8/KA-6066) und der GUBD Bauconsult GmbH vom 12.12.2018 (Projekt-Nr. 1092) vor. Die Auswertungen haben keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern innerhalb des Untersuchungsgebiets ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat mit Nebenbestimmung (A.III.12) verfügt, dass die beiden Auswertungen bei der weiteren Planung und der Durchführung der Baumaßnahme zu beachten sind und vor der Baudurchführung die Vorhabenträgerinnen zu klären haben, ob und ggf. welche Maßnahmen im Hinblick auf

Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger usw.) durchzuführen sind.

Dem Anliegen des Kampfmittelbeseitigungsdiensts Baden-Württemberg ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.4.6. Brandschutz

Das Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement, hat in seiner Stellungnahme vom 10.12.2020 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 ist als Nebenbestimmung unter A.III.8. aufgenommen worden.

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

2.4.7. Arbeitsschutz

Die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) hat in ihrer Stellungnahme vom 17.12.2020 Folgendes gefordert:

- Bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes seien ergänzend zu den staatlichen Vorschriften z.B. die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung mit den zugehörigen Technischen Spezifikationen und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu beachten. Bei der

Planung und Realisierung der Maßnahmen sei überdies u.a. das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen), insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" DGUV Vorschrift 72, zu berücksichtigen.

- Nach § 5 "Ausweichmöglichkeiten für Versicherte" der DGUV Vorschrift 72 müsse bei Neubauten in Abhängigkeit von der jeweils zulässigen Geschwindigkeit neben jedem Fahrbereich von Schienenfahrzeugen auf einer Seite ein ausreichender Mindestabstand von Teilen der Umgebung zur Gleismitte vorhanden sein, damit Versicherte bzw. Beschäftigte sich an jeder Stelle vor herannahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen können (Sicherheitsraum). Diese Forderung gelte auch im Bereich von Bauwerken, z.B. bei Über- und Unterführungen, Bahnsteigen, Trogbauwerken, Stützwänden und bei mehreren nebeneinanderliegenden Gleisen. Dabei seien die Ausweichmöglichkeiten auch für die innen liegenden Gleise zu gewährleisten. Analog anzuwenden seien diese Bestimmungen auch, wenn an vorhandenen Eisenbahnstrecken die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht werde.

  Die Anordnung der Sicherheitsräume erfolge grundsätzlich gemäß § 5 der DGUV Vorschrift 72, das heißt es seien die geschwindigkeitsabhängigen Mindestabstände von Teilen der Umgebung zur Gleismitte aus der Tabelle im Anhang 1 einzuhalten. Bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h dürfe der Sicherheitsraum auf einer Länge von 10 m unterbrochen sein, ab 60 km/h seien Einschränkungen des Sicherheitsraumes auf einer Länge von 6 Metern zulässig.

> Die Sicherheitsräume müssten gemäß § 5 Abs. 6 der DGUV Vorschrift 72 erkennbar und leicht zu erreichen sein. Die sichere Erreichbarkeit sei gewährleistet, wenn keine Anlagen den Zugang erschweren, Maßnahmen zum sicheren Übersteigen von Hindernissen getroffen seien oder die Standflächen nicht um mehr als 0,5 m höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Fahrbereiches liegen. Diese Forderungen seien insbesondere im Bereich von Bauwerken zu beachten.

Die Vorhabenträgerinnen haben die Erfüllung dieser Forderungen zugesichert. Die Planfeststellungsbehörde hat dies über die Nebenbestimmungen A.III.3.2.-3.5. abgesichert. Damit ist den vorgenannten Anliegen der UVB nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

Darüber hinaus hat die UVB in ihrer Stellungnahme vom 17.12. 2020 darauf hingewiesen, dass der geplante Handlauf (bzw. das geplante Geländer) in der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs lediglich eine Entfernung von ca. 2,5 Meter zum Gleis aus Richtung Mühlacker habe, wodurch der erforderliche Sicherheitsraum auf einer Länge von 10 Metern nicht mehr vorhanden sei. Hierauf hat die AVG als Lösung einen in Richtung der AVG-Gleise versetzen Zugang vorgeschlagen, so dass der erforderliche Gleisabstand von 3,30 Meter zum DB-Gleis eingehalten werde. Die UVB hat ihrer Rückäußerung vom 29.04. 2021 mitgeteilt, dass durch diese geplanten Änderungen ihrem Anliegen entsprochen werde, daher kein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Indes hat die Landeseisenbahnaufsicht zu diesem Lösungsvorschlag kein Einverständnis erklärt. Mit Schreiben vom 10.08.2021 hat die Landeseisenbahnaufsicht ausgeführt, dass bei der vorgeschlagenen Lösung sich der Handlauf bzw. das Geländer der Zugangsrampe nun im Regellichtraum des Stumpfgleises der AVG befinde, das Regellichtraumprofil gemäß

§ 9 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) indes ständig freizuhalten sei. Daraufhin hat die AVG die Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges in Richtung des AVG Gleises geändert und eine Verschiebung des Prellbocks vorgesehen, wodurch der Sicherheitsabstand zwischen Gleis und Rampenhandlauf unterschritten wird; da es sich beim Stumpfgleis jedoch weiterhin um einen Gleisbereich handelt, müsse sichergestellt werden, dass ein Zug nicht in diesen Bereich einfährt, was durch ein Versetzen des Bremsprellbocks in Richtung Karlsruhe erreicht werden solle. In diese geänderte Planung haben sowohl die Landeseisenbahnaufsicht mit Schreiben vom 14.12.2021 als auch die UVB mit E-Mail vom 03.12.2021 ihr Einverständnis erklärt. Damit ist in diesem weiteren Punkt sowohl dem Anliegen der UVB als auch der LEA nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

Schließlich hat die Planfeststellungbehörde mit Nebenbestimmung (A.III.3.6.) bestimmt, dass zu gewährleisten ist, dass das geplante Geländer an der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs in solchem Abstand von der Gleismitte zum Gleis aus Richtung Mühlacker errichtet wird, dass die geschwindigkeitsabhängigen Mindestabstände der Tabelle in Anhang 1 (zu § 5 Abs. 2) der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 eingehalten werden.

2.4.8. Eisenbahntechnik

Die vorgelegten Antragsunterlagen sind eisenbahntechnisch geprüft worden.

Die Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) vom 01.01.2021 enthält eine Vielzahl technischer Anforderungen im Zusammenhang mit den Vorhaben der AVG und der DB Netz AG. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Forderungen nahezu

vollständig berücksichtigt und wegen des Umfangs und der besonderen betriebstechnischen Bedeutung den Vorhabenträgerinnen diese ausdrücklich als Nebenbestimmungen auferlegt (vgl. Abschnitt A.III.1. und A.III.3.1.). Soweit die Planfeststellungsbehörde vereinzelt Änderungen an der Formulierungsvorschlägen der LEA vorgenommen hat, ist dies in Absprache mit ihr erfolgt. Zuletzt unter dem 27.01.2022 hat die Planfeststellungsbehörde der LEA eine Entwurfsfassung der Nebenbestimmungen zur Stellungnahme übersandt. Unter dem 01.02.2022 hat die LEA den Nebenbestimmungen, so wie sie in diesem Beschluss jetzt festgelegt sind, zugestimmt. Den Inhalt der Zustimmung hat die Planfeststellungsbehörde der LEA mit E-Mail vom 01.02.2022 vorsorglich erneut dargestellt. Dem dargestellten Inhalt hat die LEA nicht widersprochen.

Über die aufgenommenen Nebenbestimmungen hinaus sind die Hinweise der LEA von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und werden in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich aufgeführt (vgl. A.V.2.).

Die Planfeststellungsbehörde weist schließlich auf Folgendes zum Verfahrenslauf in Bezug auf die vorgenommene Planänderung hin: Auf die (ursprüngliche) Stellungnahme der LEA vom 01.01.2021 hat die AVG erwidert. Diese Erwiderung hat die Planfeststellungsbehörde der LEA unter dem 29.04.2021 übersandt. Mit Schreiben vom 25.05.2021 hat die Landeseisenbahnaufsicht sich zur Gegenstellungnahme der AVG rückgeäußert und in einzelnen Punkten weitere Konkretisierungen der AVG gefordert. Mit E-Mail vom 20.07.2021 hat die AVG der Planfeststellungsbehörde die geforderten Konkretisierungen mitgeteilt, welche diese mit Schreiben vom 21.07.2021 an die LEA übersandt und um Äußerung bis zum 09.08.2021 gebeten hat. Zugleich hat die Planfeststellungsbehörde der LEA mitgeteilt, dass auf die o.a. Anmerkungen der UVB hin die AVG nunmehr einen

zum AVG-Gleis versetzen Zugang plane, und um Mitteilung gebeten, ob die LEA mit dieser Änderung einverstanden sei, gebeten. Mit Schreiben vom 10.08.2021 hat die LEA mitgeteilt, dass ihren Anmerkungen im Schreiben vom 25.05.2021 hinreichend Rechnung getragen worden sei, jedoch der geplanten Änderung nicht zugestimmt werden könne (für weitere Einzelheiten siehe sogleich unten). Daraufhin hat – wie bereits ausgeführt – die Planung geändert. In diese geänderte Planung, die Grundlage dieses Beschlusses ist, haben sowohl die LEA mit Schreiben vom 14.12.2021 als auch die UVB mit E-Mail vom 03.12.2021 ihr Einverständnis erklärt.

Nach alledem ist die Planfeststellung der Überzeugung, dass sämtlichen Anliegen der Landeseisenbahnaufsicht in einem hinreichenden Maß Rechnung getragen wird.

2.4.9. Eigentum

Zur Umsetzung der Maßnahme ist ausweislich der vorgelegten Unterlagen kein weiterer Grunderwerb erforderlich. Als Flächen für die Baustelleneinrichtung dienen (auch) die vorhandenen Parkplätze. Vor diesem Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

2.4.10. Denkmalschutz

Mit E-Mail vom 27.11.2020 hat das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart mitgeteilt, dass Belange der Denkmalpflege, soweit dies aus den Planunterlagen ersichtlich ist, nicht direkt betroffen sind. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde sich vorsorglich zur Aufnahme der Nebenbestimmungen A.III.9 veranlasst gesehen. 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.

2.4.11. Lichte Höhe der Pkw-fähigen EÜ

Die Planfeststellungsbehörde erachtet eine lichte Höhe der Pkw-fähigen EÜ von nicht weniger als 3,20 m für ausnahmsweise zulässig.

2.4.11.1. Vortrag EBA und VHT zur lichten Höhe der EÜ

Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamtes hat mit Stellungnahme vom 21.12.2020 die geplante lichte Höhe der EÜ von 3,20 m beanstandet. Eine solche lichte Höhe stehe in Widerspruch mit der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2017, Gz. 51.20-50pv/001-0230#003.

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde:
Die Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01. 2017, Gz. 51.20-50pv/001-0230#003 lautet:

„Zur Herbeiführung einer einheitlichen Verwaltungspraxis bei eisenbahnrechtlichen Planrechtsverfahren wird für die lichte Höhe unter Eisenbahnüberführungen über Straßen folgendes verfügt:
a) *Die Mindesthöhe von neu zu bauenden oder im Gesamtbauwerk zu ändernde Eisenbahnüberführungen*

über Bundesfernstraßen ist in der Regel mit 4,70 m anzusetzen (vgl. ARS 07/2012 Abs. 2 und Abs. 14).

***b)** Für neu zu bauende oder im Gesamtbauwerk zu ändernde Eisenbahnüberführungen über andere öffentliche Straßen soll eine Mindesthöhe von 4,50 m angesetzt werden.*

***c)** Die Vorhabenträgerin ist im Konfliktfall auf diese Verfügung hinzuweisen. Es wird empfohlen, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn andere Kreuzungsbeteiligte nicht ihr Einverständnis mit der Planung bzw. Umplanung erklärt haben.*

***d)** Auf die Verfügung Pr. 1/4 von Juli 1995 zur Planfeststellung/Projektfinanzierung mit Bundesmitteln wird hingewiesen. Die kreuzungsrechtliche Kostenteilung bzw. Kostenentscheidung bleibt von der Planrechtsentscheidung unberührt.*

***e)** Die Verfügung mit dem Gz. 23.11 Pap 00-19#00001/2002 vom 04.06.2002 wird hiermit aufgehoben.“*

Bereits aus den anerkannten Regeln der Technik ergäben sich regelmäßig schon Anforderungen an die Ausbildung der lichten Höhe von Eisenbahnüberführungen. Hier sei insbesondere auf die in der ELTB eingeführten DB RiL 804.1101 Abschnitt 5 (2), und Abschnitt 7 (Schutz vor Anprall), DB RiL 804.2101 Abschnitt 5 sowie DIN EN 1991-2, 4.7.2 und DIN EN 1991-1-7 4.3.2 einschließlich des nationalen Anhangs DIN EN 1991-1-7/NA:2010-12 hinzuweisen. Die vorhandene oder zu erwartende regelmäßige Nutzung der querenden Straße durch bis zu 4 m hohe Lastkraftwagen, auch im Ziel- und Quellverkehr innerhalb von geschlossenen Ortschaften könne an Eisenbahn-überführungen mit niedriger Höhe mit hinreichender Wahr-scheinlichkeit zu Unfällen mit Personen- und Sachschäden führen. Darüber hinaus erfordere ein Anprall an das Tragwerk einer

Eisenbahnüberführung trotz nachgewiesener Anprallersatzlast mehrtätige Inspektionen und ggf. längerfristige Reparaturzeiten. Diese seien vor allem bei stark befahrenen Personenzug- und wichtigen Güterzuggleisen zu vermeiden. Die Schaffung eines modernen durchgehenden Verkehrswegenetzes auch für hohe Fahrzeuge (bis 4 m, § 32 Abs. 2 StVZO) ohne zu niedrige Eisenbahnüberführungen als einschränkende Zwangspunkte sei ein generell einzustellender Ab-wägungsbelang. Dagegen sei der Wunsch von Gemeinden, den Lastwagenverkehr durch Beschränkung der lichten Höhe zu lenken, nicht schutzwürdig. Ein besonders hoher Aufwand für die Errichtung sei durch die Vorhabenträgerin(nen) besonders zu begründen. Zur Berücksichtigung des Einzelfalls könne in solchen Fällen eine Forderung von 4,50 bzw. 4,70 m lichter Höhe für Eisenbahnüberführungen unterbleiben. In den Planunterlagen finde sich kein Hinweis darauf, warum die Unterschreitung der lichten Höhe unabdingbar sei. Die lichte Höhe der Eisenbahnüberführung der DB Netz AG sei mit einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m auszuführen.

Die AVG hat hierauf erwidert, die Abmessung der Pkw-Unterführung sei das Ergebnis der örtlichen Zwangspunkte (mögliche Entwicklungslänge) im Zusammenhang mit der maximalen Längsneigung der Straßentrassierung im Zuge des Bebauungsplanverfahrens. Die Unterführung sei aus mehreren Varianten im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens als wirtschaftlichste Lösung erarbeitet worden. Die Forderung nach einer Ausführung der EÜ mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m werde deshalb abgelehnt. Die Gremien der Gemeinde hätten sich in mehreren Abstimmungen für die Abmessung und eingeschränkte Tauglichkeit der Unterführung ausgesprochen. Die Kreuzungsvereinbarung zur Eisenbahnüberführung sei von allen Beteiligten in Kenntnis der Durchfahrtshöhe mitgezeichnet

worden. Darüber hinaus sei die Rechtmäßigkeit der Abmessung der Unterführung in einem Normenkontrollverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof überprüft worden.

Unter dem 20.05.2021 hat Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamts über die Planfeststellungsbehörde um eine gesonderte Stellungnahme der DB Netz AG zur Frage der lichten Höhe der EÜ nachgesucht.

Mit Schreiben vom 20.05.2021 hat die DB Netz AG der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die geplante lichte Höhe in Widerspruch mit der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2017, Gz. 51.20-50pv/001-0230#003 stehe, es sich im konkreten Fall jedoch um eine abgestimmte Planung zwischen der Gemeinde Pfinztal, der AVG und der DB Netz AG handele. Es gelte hierzu zu beachten, dass das nun eingereichte Vorhaben „BÜ-Beseitigung“ Söllingen im Zusammenhang mit einer weiteren, bereits realisierten EKrG-Maßnahme stehe, der „Nordumgehung Söllingen“, die Teil der Maßnahme nach § 13 EKrG sei. Hier sei bereits 2014 eine Lkw-taugliche EÜ in Betrieb genommen worden. Bereits damals sei die Zielrichtung der Gesamtplanung eine Entlastung der dicht besiedelten Straßen innerhalb Söllingens, insbesondere vom Lkw-Verkehr, gewesen und damit den Verkehrslärm in der Ortslage zu reduzieren. Die Planung für die BÜ-Beseitigung und die Pkw-taugliche Unterführung innerorts sei auf der Grundlage, dass der Lkw-Verkehr über die Nordumgehung geführt werde, darauf fokussiert, den beengten innerörtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Die Gremien der Gemeinden hätten sich in mehreren Abstimmungen für die Abmessungen und die eingeschränkte Tauglichkeit der Unterführung ausgesprochen. Die DB Netz AG sei in den Abstimmungen mit den Kreuzungsvereinbarungen für die beiden Vorhaben „Nordumgehung“ und „BÜ-Beseitigung“ stets eingebunden gewesen. Für die BÜ-Beseitigung sei mit der nun eingereichten

Planung aus mehreren Varianten die wirtschaftlichste Lösung ausgewählt worden. Alle Beteiligten hätten die EKrG-Vereinbarungen bereits 2007 gezeichnet. Die Abstimmungen und die Vertragszeichnungen seien weit vor Inkrafttreten der EBA-Verfügung zur lichten Höhe erfolgt. Aus Sicht der DB Netz AG würde eine Forderung nach Ausführung der EÜ mit einer Durchfahrtshöhe von 4,50 m die Realisierung der BÜ-Beseitigung im vorgesehenen Zeitplan erheblich gefährden. Eine solche Forderung sei zudem nicht notwendig, da mit der Nordumgehung die Fahrbeziehungen für Fahrzeuge mit einer lichten Höhe größer als 3,20 m vorhanden seien. An der innerörtlichen Pkw-Unterführung sei zum Schutz des Bauwerks ein Anprallschutz nebst Beschilderung vorgesehen. Die DB Netz AG sehe es aufgrund der geschilderten Historie und der Abhängigkeit der beiden EKrG-Maßnahmen als unabdingbar an, dass im vorliegenden Einzelfall die Planung mit der Unterschreitung der lichten Höhe realisiert werde.

Diese Stellungnahme der DB Netz AG hat die Planfeststellungsbehörde dem Sachbereich 1 des Eisenbahn-Bundesamts mit E-Mail vom 25.05.2021 übersandt.

Unter dem 27.05.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass es an den geäußerten Bedenken und der geforderten lichten Höhe der EÜ von 4,50 m festhalte. Es werde angemerkt, dass das Eisenbahn-Bundesamt im Bebauungsplanverfahren „Alter Bahnhof Söllingen“, in dem die Straßenmaßnahmen festgelegt wurden, nicht angehört worden sei; ansonsten hätte man bereits zu diesem Zeitpunkt Bedenken gegen die lichte Höhe von 3,20 m vorgebracht. Die Stellungnahme der DB Netz AG werde zur Kenntnis genommen. Es werde darauf hingewiesen, dass die Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2017, Gz. 51.20-50pv/001-0230#003 für alle ab dem Stichtag 30.01.2017 neu beantragten eisenbahnplanungsrechtlichen Verfahren als

geltendes Regelwerk zugrunde zu legen sei. Die diese Verfügung tragenden Belange seien entsprechend in die Abwägung einzustellen und zu gewichten. Zur Stellungnahme der DB Netz AG werde zudem angemerkt, dass das geplante Vorhaben bei Einhaltung der EBA-Verfügung nicht undurchführbar werde, eine Verschiebung des Zeitplans je nach Ausgang der Abwägungsentscheidung jedoch hinnehmbar sei. Auch sei anzumerken, dass der vorherige Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nicht die Anwendung neueren Regelwerks sperre; die Planfeststellungsbehörde werde das zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geltende Regelwerk anzuwenden haben.

In der Folgezeit hat sich die Planfeststellungsbehörde um eine Lösung des Konflikts um die lichte Höhe der EÜ bemüht. Mit E-Mail vom 08.06.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Planfeststellungsbehörde die Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.01.2017, Gz. 51.20-50pv/001-0230#003 überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat sie der AVG zur weiteren Stellungnahme am selben Tag weitergeleitet. Mit E-Mail vom 29.06.2021 hat die AVG gegenüber der Planfeststellungs-behörde Stellung zur Verfügung des Eisenbahn-Bundesamts vom 30.01.2017 genommen. Sie hat ausgeführt, dass die Situation in Söllingen grundsätzlich nicht der Intention der Verfügung „Neubau einer EÜ“ entspreche, da in Söllingen bereits im Zuge der BÜ-Beseitigung nach §§ 3, 13 EKrG explizit eine Lkw-fähige Kreuzungsmöglichkeit – also mit 4,50 m Durchfahrtshöhe – (die sogenannte „Nordumgehung“) geschaffen worden sei. Eine Lkw-fähige neue EÜ sei somit vorhanden und schaffe ein modernes, durchgehendes Verkehrsnetz auch für hohe Fahrzeuge. Die in der Planfeststellung enthaltene Omega-Unterführung komme im Zuge der gleichen EKrG-Maßnahme ergänzend (als §§ 2, 11er EKrG-Maßnahme) hinzu und sei nicht als Einzelmaßnahme, sondern als

Teil der bereits baulich umgesetzten §§ 3, 13er EKrG-Maßnahme zu berücksichtigen. Wenn das Omega (§§ 2, 11 EKrG) auch Lkw-fähig gebaut hätte werden können, wäre die Nordumgehung völlig überflüssig gewesen. Die AVG gehe davon aus, dass der Bund als Verfasser der Verfügung die Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 13 EKrG, die die beiden Maßnahmen beschreibe, gründlich geprüft habe mit dem Ergebnis, dass eine Lkw-fähige-Unterführung an Ort und Stelle nicht realisierbar sei und sich deshalb für die Umsetzung der Variante mit Nordumgehung entschieden habe. Am vorhandenen BÜ in Söllingen existiere kein Lkw-Verkehr mehr. Für diese Verkehrsart sei die Nordumgehung gebaut worden. Aus der Ausführung des Eisenbahn-Bundesamts in seiner Stellungnahme vom 21.12.2020, die Schaffung eines modernen durchgehenden Verkehrswegenetzes auch für hohe Fahrzeuge (bis 4 m, § 32 Abs. 2 StVZO) ohne zu niedrige Eisenbahnüberführungen als einschränkende Zwangspunkte sei ein generell einzustellender Abwägungsbelang, folge, dass es sich bei der aus der Verfügung ergebenden lichten Durchfahrtshöhe um einen Abwägungsbelang und nicht um eine zwingend einzuhaltende Forderung handele. Dies ergebe sich auch aus der Verfügung selbst. Die Verwendung des Hilfsverbs „soll“ im Absatz b) gegenüber der Verwendung des Worts „ist“ im Absatz a) der Verfügung zeige ebenfalls, dass im vorliegenden Fall die Durchfahrtshöhe nicht zwingend 4,50 m betragen müsse. Darüber hinaus empfehle die Verfügung, dass ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei, wenn andere Kreuzungsbeteiligte ihre Zustimmung zur Planung nicht gegeben haben. Genau dies sei im vorliegenden Fall „BÜ-Beseitigung Bf. Söllingen“ jedoch erfolgt: Alle Kreuzungsbeteiligte hätten sich durch ihre Unterschrift mit der Planung einverstanden erklärt. Auch die im Planfeststellungsverfahren weiteren Träger öffentlicher Belange, und hier sei explizit auf die verantwortlichen Straßenbaubehörden verwiesen, hätten keine Einwände gegen

eine reduzierte Durchfahrtshöhe. Sehr kritisch zu sehen sei zudem der Satz des Eisenbahn-Bundesamts in seiner Stellungnahme vom 21.12.2020, der Wunsch von Gemeinden, den Lastwagenverkehr durch Beschränkung der lichten Höhe zu lenken, sei nicht schutzwürdig: Aus Sicht der AVG sei es fragwürdig, dass das BMVI durch Allgemeinverfügung festsetzen könne, was schutzwürdig sei und was nicht. Die Schutzwürdigkeit auf bestimmte Bereiche festzusetzen sei aus Sicht der AVG Sache und Aufgabe der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung und könne nicht per Allgemeinverfügung bundesweit festgesetzt werden. Abschließend werde noch darauf hingewiesen, dass beim Bau einer Lkw-fähigen EÜ an der geplanten Stelle die Notwendigkeit der bereits realisierten Lkw-fähigen (Nordumgehung) in Frage zu stellen wäre und ggf. hierzu auch bewilligte und ausbezahlte Finanzierungsmittel zurückerstattet werden müssten. In diesem Zusammenhang sei ergänzend noch auf die Variantenuntersuchungen verwiesen, die im Zuge der Planungen für die nun gewählte Variante durchgeführt worden seien und die als Ergebnis zeigen würden, dass eine Lkw-taugliche Unterführung an Ort und Stelle nicht möglich sei, woraufhin die Nordumgehung realisiert worden sei. Insbesondere im Schreiben der Deutschen Bundesbahn vom 24.06.1991 werde darauf hingewiesen, dass aufgrund der örtlichen topographischen Verhältnisse keine Durchfahrtshöhen von 4,0 m realisiert werden können. Das gleiche Ergebnis zeige die Machbarkeitsstudie von „Modus Consult“ aus dem Jahr 2002.

Mit E-Mail vom 30.06.2021 hat die Planfeststellungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt die Auszüge aus der Machbarkeitsstudie der Modus Consult Dr. Frank Gericke GmbH aus dem Jahr 2002 sowie das Schreiben der Deutschen Bundesbahn vom 24.06.1991 übersandt und mitgeteilt, dass nach erfolgter Rückmeldung durch den Vorhabenträger der Grund für die geplante lichte Höhe der

Eisenbahnüberführung von 3,20 m wohl die topografische Lage i.V.m. der sich hieraus ergebenden maximalen Längsneigung sei. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde weitere Ausführungen gemacht. Darüber hinaus hat sie ausgeführt, dass ausweislich des Erläuterungsberichts vorgesehen sei, vor der Überführung Höhenbegrenzungsbaken aufzustellen, um so einen hinreichenden Anprallschutz zu gewährleisten. Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde angefragt, ob diese ergänzenden und auf den hiesigen Einzelfall bezogenen Ausführungen in Verbindung mit dem Umstand, dass weiter nördlich in einer Entfernung von ca. 600 m eine (Lkw-fähige) Querungsmöglichkeit bereits bestehe, sowie vor dem Hintergrund, dass ausweislich des Erläuterungsberichts der Grundwasserpegel ca. 4 bis 4,5 m unterhalb des Geländes liege, genügen würden, um die vorgetragenen Bedenken gegen die Planung in Bezug auf die lichte Höhe auszuräumen; sie hat zudem angefragt, ob das Eisenbahn-Bundesamt unter Beachtung der o.g. Umstände das Anbringen von Höhenbegrenzungsbaken als Anprallschutz-maßnahme für ausreichend erachte. Endlich hat die Planfeststellungsbehörde ein gemeinsames Gespräch zwischen den Vorhabenträgerinnen, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Planfeststellungsbehörde zur Frage der lichten Höhe angeboten bzw. ein solches angeregt.

Mit E-Mail vom 19.07.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die vorgebrachten Bedenken gegen eine lichte Höhe der EÜ von 3,20 m nicht ausgeräumt seien und nochmals auf das Schreiben vom 27.05. 2021 verwiesen werde; ein gemeinsames Gespräch werde nicht als zielführend erachtet, die Entscheidung müsse letztendlich in der Abwägung getroffen werden.

2.4.11.2. Abwägung zur lichten Höhe der EÜ

Die Planfeststellungsbehörde erachtet vorliegend eine lichte Höhe der EÜ von nicht weniger als 3,20 m als ausnahmsweise ausreichend. Allerdings folgt die Planfeststellungsbehörde im Ausgangspunkt den Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamts, dass die Schaffung eines modernen durchgehenden Verkehrswegenetzes auch für hohe Fahrzeuge ohne zu niedrige Eisenbahnüberführungen als einschränkende Zwangspunkte ein generell einzustellender Abwägungsbelang ist. Nach § 32 Abs. 2 der Straßenverkehr-Zulassungsordnung (StVZO) darf bei Kraftfahrzeugen, Fahrzeugkombinationen und Anhängern einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger die höchstzulässige Höhe über alles das Maß von 4,00 m nicht überschreiten. Dann aber ist es ist objektiv ohne Weiteres nachvollziehbar und einleuchtend, dass ein neu zu errichtender EÜ grundsätzlich diesen Anforderungen genügen sollte, mithin eine lichte Höhe von 4,50 m bei öffentlichen Straßen, die keine Bundesfernstraßen sind, aufweisen sollte. Nur so kann in abstrakter Weise mit hinreichender Sicherheit gewährleistet werden, dass eine Nutzung der Querung durch bis zu 4 m hohe Fahrzeuge nicht zu regelmäßigen (Anprall-)Unfällen an einer EÜ führt. Die Forderung des Eisenbahn-Bundesamts nach einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m wird von der Planfeststellungsbehörde somit als grundsätzlich legitim erachtet, zumal ein Anprall an das Tragwerk einer Eisenbahnüberführung trotz nachgewiesener Anprallersatzlast mehrtätige Inspektionen und ggf. längerfristige Reparaturzeiten nach sich zieht, was vor allem bei stark befahrenen Personenzug- und wichtigen Güterzuggleisen zu vermeiden ist. Jedenfalls dann, wenn in der unmittelbaren Umgehung keine weitere Querungsmöglichkeit mit einer ausreichenden lichten Höhe vorhanden ist, sieht die

Planfeststellungsbehörde die Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamts somit als überzeugend und richtungsgebend an.

Allerdings ergibt sich aus dem Wortlaut der Verfügung selbst, dass Ausnahmen von der unter Buchstabe b) der Verfügung genannten lichten Höhe über 4,50 m möglich sind. Vorliegend rechtfertigen die besonderen Umstände des Einzelfalls eine solche Abweichung von den Vorgaben der Verfügung. Dabei kann dahinstehen, ob der Wunsch von Gemeinden, den Lastwagenverkehr durch Beschränkung der lichten Höhe zu lenken, ein nicht schutzwürdiger Belang ist. Die Planfeststellungsbehörde ist vielmehr der Überzeugung, dass vorliegend aufgrund der bereits realisierten Lkw-fähigen Nordumgehung Söllingen das Interesse des Eisenbahn-Bundesamts an der Verhinderung von Unfällen durch Anprall an die EÜ hinter das Interesse der Vorhabenträgerinnen an einer lichten Höhe der EÜ von nur 3,20 m infolge topografischer Bedingungen und entsprechender Vereinbarungen zwischen den Vorhabenträgerinnen und der Gemeinde Pfinztal ausnahmsweise zurückstehen muss. Die geplante EÜ mit der lichten Höhe von 3,20 m soll Teil einer neu anzulegenden Wegeführung in Omega-Form zur Querung der Gleise zwischen der Bahnhofstraße und Reetzstraße auf der einen Seite von Pfinztal-Söllingen und der Hebelstraße, Wesebachstraße und Königsbacher Straße auf der anderen Seite von Pfinztal-Söllingen sein. Die Hebelstraße, Wesebachstraße und Königsbacher Straße sowie ihre Umgebung zeichnen sich überwiegend durch Wohnbebauung aus. Die Bahnhofstraße führt hingegen vom BÜ auf die querende Hauptstraße. Auf der Hauptstraße wird zugleich die B 10 geführt, die auf Höhe der Hohwiesenstraße auf einen Kreisel trifft. Folgt man nicht der B 10, sondern fährt auf die Hohwiesenstraße, quert man zunächst die Reetzstraße und dann über die bereits realisierte Lkw-fähige EÜ „Nordumgehung Söllingen“ die DB-

Strecke 4200 bis die Hohwiesenstraße in die Straße Im Bahnwinkel mündet. Bei der letztgenannten Straßenführung handelt es sich um ein gut ausgebautes Straßennetz, an der sich die wesentlichen Infrastruktureinrichtungen der Gemeinde Pfinztal-Söllingen befinden. In der Hauptstraße befinden sich mehrere Ladengeschäfte sowie das Bürgerbüro und Bankfilialen. In der Bahnhofstraße befindet sich hingegen keine wesentliche Infrastruktur des öffentlichen Lebens. Es kann daher ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass ein Großteil des Lkw-Verkehrs im Bereich um die Hauptstraße und die B 10 stattfindet, bei dem eine gut zugängliche Querungsmöglichkeit über die Nordumgehung Söllingen besteht. Konkrete Anhaltspunkte für eine gesteigerte Gefahr für Anpralle an der hier beantragten EÜ durch Fahrzeuge, die höher sind als 3,20 m, sind hingegen nicht ersichtlich, zumal auch Rettungsdienstfahrzeuge (Krankenwägen) regelmäßig nicht höher als 3,20 m sind. Der abstrakten Unfallgefahr kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vorliegend wiederum hinreichend durch das Aufstellen/Anbringen von Höhenbegrenzungsbaken begegnet werden; darüber hinaus erscheint es sachgerecht, den Vorhabenträgerinnen aufzugeben, darauf hinzuwirken, dass die zuständigen Behörden vor der Pkw-fähigen Eisenbahnüberführung das Vorschriftszeichen 265 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO über die tatsächliche Höhe aufzustellen (vgl. dazu die entsprechende Nebenbestimmung unter A.III.2.2.). Durch diese Maßnahmen kann vor dem Hintergrund der bestehenden Verkehrssituation – insbesondere des Bestehens der Lkw-fähigen EÜ Nordumgehung Söllingen in nur ca. 600 m Entfernung zur künftigen EÜ, die überdies besser angebunden ist als die künftige EÜ – das Anprallrisiko zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf ein Maß reduziert werden, das als allgemeines Lebensrisiko von Jedermann und damit auch seitens des Bahnbetriebs zu tragen ist.

2.4.12. Naturschutz

2.4.12.1. Insektenschonende Leuchten

Der LNV-Arbeitskreis Karlsruhe hat in seiner gemeinsamen Stellungnahme des BUND, LNV Baden-Württemberg und NABU vom 28.12.2020 angemerkt, dass er in den Unterlagen der Vorhabenträgerinnen Angaben zu den zu installierenden Leuchten vermisse; diese sollten möglichst insektenschonend ausgeführt werden, d.h. möglichst niedrig installiert werden, auf jeden Fall nur nach unten abstrahlen und entweder als Natrium-Niederdruckleuchten oder als warmweiße LED-Leuchten (Farbtemperatur 2700 K) ausgeführt werden.

Diese Forderung erachtet die Planfeststellungsbehörde für im Ausgangspunkt berechtigt. Sie hat daher in den Nebenbestimmungen (A.III.10.7.) vorgesehen, dass die im Vorhabenbereich vorgesehenen Leuchten – soweit dem kein DB-Regelwerk oder ein anderes geltendes technisches Regelwerk zur Beleuchtung entgegensteht – in insektenschonender Weise zu installieren sind, d.h. sie sind möglichst niedrig zu installieren. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde vorgegeben, dass die Leuchten – soweit kein zwingendes DB-Regelwerk oder ein anderes geltendes technisches Regelwerk zur Beleuchtung dem entgegensteht – nur nach unten abzustrahlen haben und als LED-Mastleuchten auszuführen sind.

In Bezug auf die Lichtfarbe konnte die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Forderung des LNV-Arbeitskreises nach einer Farbtemperatur von 2700 K durch entsprechende Regelung in der Nebenbestimmung entsprechen. Im Geltungsbereich der EBO wird die Beleuchtung entsprechend dem DB Regelwerk (Richtlinie 954. bzw. 813) für Beleuchtung im gleisnahen und sicherheitsrelevanten Bereich geplant. Danach ist bei LED-Leuchten die Lichtfarbe 4000 K vorgegeben. Dies entspricht auch

den Anforderungen des NatSchG. In Bezug auf die umgebende Straßenbeleuchtung kann möglicherweise die vom LNV-Arbeitskreis geforderte Farbtemperatur gewählt werden; diese Entscheidung fällt jedoch nicht in den Kompetenzbereich der Planfeststellungsbehörde; es handelt sich insoweit nicht um eine Maßnahme dieses Planfeststellungsverfahrens.

2.4.12.2. Zustand Ausgleichsfläche

Der LNV-Arbeitskreis Karlsruhe hat in seiner gemeinsamen Stellungnahme des BUND, LNV Baden-Württemberg und NABU vom 28.12.2020 des Weiteren angemerkt, die im Fachbeitrag Naturschutz beschriebene externe Ausgleichsfläche befände sich nicht in einem adäquaten Zustand, sie stelle sich aktuell nicht als ein sich entwickelndes Feldgehölz, sondern vielmehr als Brombeergestrüpp dar; in diesem Zustand könne auf der Fläche von einer Aufwertung nicht die Rede sein.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass diese Fläche in der Zuständigkeit der Gemeinde Pfinztal liege und sie die Gemeinde über den Zustand der Fläche informieren werde.

Dem Anliegen des LNV ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen, da es sich bei der hier vorgesehenen Pflege- und Entwicklungsmaßnahme auf den Flurstücken 7218 und 7221 der Gemarkung Berghausen, Gemeinde Pfinztal um eine erst künftig vorzunehmende und keine vorgezogene Maßnahme handelt. Auf den Flächen soll ein artenreiches, strukturreiches Feldgehölz mit Saumstreifen entwickelt werden. Dazu soll ein Freischneiden der bisherigen Pflanzung von krautigen Pflanzen sowie eine Gehölzpflanzung und die Anpflanzung von neun Bäumen erfolgen. Für den gegenwärtigen Zustand der Flächen sind die Vorhabenträgerinnen indes nicht verantwortlich, so dass es ausreicht, die Gemeinde Pfinztal, die Eigentümerin der

vorgenannten Flächen ist, über den Zustand der Fläche in Kenntnis zu setzen.

Für die weiteren Anmerkungen des LNV wird auch die Ausführungen im unten anstehenden Abschnitt B.III.2.5.18 verwiesen.

2.4.13. Sonstiges

Über die vorgenannten Punkte hinaus, vermag die Planfeststellungsbehörde keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechtigte und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerinnen.

2.5. Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ergeben sich keine (weiteren) Probleme, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen bzw. nicht hinreichend bewältigt worden sind.

2.5.1. Landratsamt Karlsruhe

Mit Schreiben vom 21.02.2021 hat das Landratsamt Karlsruhe zu den Planungen Stellung genommen. Im Einzelnen:

2.5.1.1. Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV

Das Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV hat ausgeführt, dass aus den Unterlagen keine negativen Auswirkungen auf die dort verkehrenden Bahn- und S-Bahnlinien ersichtlich seien. Durch die bereits erfolgte Schließung des Bahnübergangs im Bereich des Bahnhofs Söllingen würden die geplanten Bauvorhaben vielmehr die Möglichkeit für die Anwohner

bieten, wieder zwischen den beiden Ortsteilen in Söllingen verkehren zu können. Die geplanten Baumaßnahmen würden zudem zu einem barrierefreien Zugang der Bahnsteige der Straßenbahnlinien S5/S51 der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und zusätzlich zur Möglichkeit führen, zukünftig die AVG-Gleise in Richtung Pforzheim mit den Gleisen der Deutschen Bahn zu verbinden. Insgesamt hätten die genannten Maßnahmen eine Attraktivitätssteigerung des Haltepunktes Söllingen zur Folge, der das Sachgebiet ÖPNV positiv gegenüberstehe. Seitens des Sachgebietes ÖPNV bestünden daher keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine Probleme hinsichtlich der Mobilität im ÖPNV aufwerfen, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

2.5.1.2. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Naturschutz

Die untere Naturschutzbehörde hat ausgeführt, dass sie keine Bedenken gegen die Planung hat, sofern die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden. Alle notwendigen Untersuchungen seien zufriedenstellend durchgeführt worden. Der LBP einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen sowie die artenschutzrechtliche Prüfung seien nachvollziehbar.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine (weitergehenden) Probleme in Bezug auf den Naturschutz aufwerfen, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen. Dass das im landschaftspflegerischen Begleitplan vom Juni 2018 (Anlage 9 zum Planfeststellungsantrag) vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept einschließlich der im Einzelnen vorgesehenen Vermeidungs-/Minimierungs-,

Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen ist, hat die Planfeststellungsbehörde über die Nebenbestimmung A.III.10.2. abgesichert. Insgesamt ist damit den Anliegen der unteren Naturschutzbehörde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.1.3. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung

Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung hat folgendes ausgeführt:

Wasserrecht

Zuständige untere Wasserbehörde für die notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Eingriffe ins Grundwasser sei das Landratsamt Karlsruhe. Bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahren sei die Planfeststellungsbehörde nach § 19 Abs. 1 WHG auch für den Erlass der wasserrechtlichen Erlaubnis zuständig. Dies geschehe nach § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien der unteren Wasserbehörde daher vor Erlass der wasserrechtlichen Erlaubnisse und die Entwürfe der Erlaubnisentscheidungen zur Einvernehmenserteilung zukommen zu lassen.

Grundwasser/Wasserversorgung

Auf dem Flurstück 377/23 befinde sich ein Brunnen, der durch die Maßnahme überbaut werde. Dieser Brunnen sei ordnungsgemäß zurückzubauen. Insbesondere seien die Technischen Regeln aus dem Arbeitsblatt W 135 Sanierung und Rückbau von Brunnen, Grundwassermessstellen und Bohrungen des DVGW zu beachten. Nach Abschluss des Rückbaus sei dem Landratsamt eine entsprechende Kurzdokumentation über die durchgeführten Maßnahmen vorzulegen und der ordnungsgemäße Rückbau des Brunnens zu bestätigen.

Die Baugruben für das Trogbauwerk Straße sowie die Personenunterführung würden mittels Spundwandverbau wasserdicht hergestellt (Benutzungstatbestand nach § 9 Abs. 1 Ziffer 4 WHG). Das Leerpumpen der Baugrube „Trogbauwerk Straße“ werde mit ca. 4.317 m^3 Wasser und das der Baugrube „Personenunterführung“ mit ca. 468 m^3 Wasser abgeschätzt. Es sei geplant, das abgepumpte Grundwasser in den Mischwasserkanal zu leiten. (Benutzungstatbestände nach § 9 Abs. 1 Ziffer 4 und 5 WHG).

- Das Vorhaben sei plan- und bedingungsgemäß, nach den DIN-Vorschriften und den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- Der Beginn der Maßnahme sei dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz mindestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.
- Die entnommene Wassermenge sei durch eine geeignete Messeinrichtung zu erfassen. Die Messwerte seien in ein Betriebstagebuch einzutragen. Nach Beendigung der Maßnahme sei eine Kopie der aufgelisteten Messwerte dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz zuzuleiten.
- Zur Einhaltung der für die Bauausführung maßgebenden Auflagen seien die beauftragte Firma sowie die Bauleitung von diesen in Kenntnis zu setzen.
- Der Behörde sei jederzeit Zutritt zu gestatten und Einblick in das Betriebstagebuch zu gewähren.
- Die Nennung weiterer Auflagen behalte sich die Wasserbehörde vor.

In den Unterlagen werde für den Bereich der Spundwand eine Leckagewassermenge mit ca. 5 l/s je 1000 m^2 benetzter

Spundwandfläche angegeben. Angaben zur Gesamtspundwandfläche sowie zur gesamten Leckagewassermenge würden fehlen. Diese seien nachzureichen.

Aus den Unterlagen werde nicht ersichtlich, ob die Gründungen der Oberleitungsmasten ins Grundwasser reichen. Sofern für die Gründungsmaßnahmen eine wasserrechtliche Erlaubnis (Benutzungstatbestand) miterteilt werde, seien folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

- Bezüglich der Umweltverträglichkeit dürfen nur Baustoffe (Körnung, Zement, Zusatzstoffe) verwendet werden, die den relevanten Normen entsprechen (u.a. DIN EN 197, DIN EN 12620). Die Herstellung des Betons habe unter Beachtung der DIN 206-1/DIN 1045-2 zu erfolgen. Auf Anforderung seien entsprechende Nachweise zur Umweltverträglichkeit der Behörde vorzulegen.
- Das Lagern von wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Gründungsarbeiten sei verboten. Bei der Durchführung sei mit großer Sorgfalt vorzugehen, so dass der Grundwasserschutz jederzeit gewährleistet sei.

<u>Oberirdische Gewässer</u>

Gegen das Vorhaben bestünden keine Bedenken. Innerhalb der Grenzen der Planfeststellung würden keine Überschwemmungsgebiete und keine Hochwasser-Risikogebiete liegen, diese würden jedoch unmittelbar an das Vorhaben angrenzen. Mit Hochwasser sei zu rechnen.

<u>Abwasser</u>

Gegen das Vorhaben bestünden keine Bedenken.

Die AVG hat auf die Stellungnahme erwidert, dass den Auflagen zugestimmt werde bzw. die geforderten Unterlagen nachgereicht werden.

Mit E-Mail vom 13.01.2022 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde die o.a. wasserrechtlichen Erlaubnisentscheidungen im Entwurf übersandt. Unter dem 17.01.2022 hat Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt; für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse wird auf die Ausführungen unter B.IV verwiesen. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde alle geforderten, o.a. Nebenbestimmungen übernommen sowie weitere Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft (A.III.11.) aufgenommen. Die Vorhabenträgerinnen haben sich auch mit den weiteren Nebenbestimmungen einverstanden erklärt. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine (weitergehenden) Probleme in Bezug auf das Wasserrecht, den Grundwasserschutz und die Wasserversorgung aufwerfen, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen, und dass insgesamt den Anliegen der unteren Wasserrechtsbehörde ausreichend Rechnung getragen wird.

2.5.1.4. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Bodenschutzbehörde/untere Altlastenbehörde

Die untere Altlastenbehörde hat ausgeführt, dass nach derzeitiger Aktenlage sich im Planungsgebiet keine Altlast oder altlastverdächtige Fläche befinde. Im Zuge der Bauarbeiten sei auf Bodenverunreinigungen (ungewöhnliche Färbungen und/oder Geruchsemissionen, z.B. durch Mineralöle, Teer) oder verunreinigtes Grundwasser zu achten. Sofern sich hierzu

Hinweise ergeben würden, sei unverzüglich das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz zu informieren.

Diese Forderung hat die Planfeststellungsbehörde mit Nebenbestimmung A.III.6.1. abgesichert. Damit wird den Anliegen der unteren Altlastenbehörde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.1.5. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Abfallrechtsbehörde

Die untere Abfallrechtsbehörde hat darauf hingewiesen, dass in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren keine konkreten Angaben zum Anfall von Abfällen enthalten seien. Im Rahmen der Rückbaumaßnahme der bestehenden Anlagen könnten auch gefährliche Abfälle anfallen. Sie empfehle die Erstellung eines Rückbau- und Entsorgungskonzeptes durch einen Sachverständigen vor Durchführung der Rückbaubaumaßnahme. Dadurch werde sichergestellt, dass die anfallenden Abfälle ordnungsgemäß und schadlos entsorgt werden.

Grundsätzlich sei die Erzeugung von Abfällen zu vermeiden. Sollten dennoch Abfälle anfallen, seien diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Erst wenn die Verwertung nachweislich nicht möglich sei, könne eine Beseitigung erfolgen.

Die Einstufung und Entsorgung der Abfälle sei zu dokumentieren, mindestens drei Jahre aufzubewahren und der zuständigen Abfallrechtsbehörde bei Anforderung vorzulegen.

Weiterhin seien die Vorgaben der Gewerbeabfallverordnung (Getrennthaltung und Dokumentation) hinsichtlich der entstehenden Bau- und Abbruchabfälle einzuhalten.

Die AVG hat erwidert, dass sie eine fach- und sachgerechte und eine ordnungsgemäße Ausführung des Rückbaus nebst Entsorgung zusichere. Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin die Forderungen der unteren Abfallrechtsbehörde durch entsprechende Nebenbestimmungen (A.III.7.) abgesichert. Damit wird den Anliegen der unteren Abfallrechtsbehörde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.1.6. Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Immissionsschutzbehörde

Die untere Immissionsschutzbehörde hat vorgetragen, dass die Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung der "Modus Consult Dr. Frank Gericke GmbH", Bruchsal vom Juli 2018 zum zu erwartenden Baustellenlärm enthalten und das Thema Baustellenlärm hinreichend betrachtet werde. Bei Ausführung der beschriebenen Baumaßnahmen empfehle sie die Maßnahmen der schalltechnischen Untersuchung aus Kapitel 5 zu berücksichtigen. Zudem sei eine schalltechnische Untersuchung der "Modus Consult Dr. Frank Gericke GmbH", Karlsruhe vom Dezember 2017 zum späteren Betrieb beigefügt. Hierzu werde auf die Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren "Alter Bahnhof Söllingen" vom 18.09.2020 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat vorliegend umfangsreiche Nebenbestimmungen (A.III.5.) zum Immissionsschutz aufgenommen, die teilweise über die Forderungen der unteren Immissionsschutzbehörde hinausgehen. Mit diesen (strengeren) Nebenbestimmungen haben die Vorhabenträgerinnen sich einverstanden erklärt. Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass den Anliegen der unteren Immissionsschutzbehörde hinreichend Rechnung getragen wird.

2.5.1.7. Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde

Die untere Straßenverkehrsbehörde hat ausgeführt, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen bestünden. Mit Blick auf die Planunterlagen 18.2.1 (Bebauungsplan 1.Änderung) und 18.2.3 (Begründung 1. Änderung) werde jedoch Folgendes ausgeführt/empfohlen:

Die Anfahrsicht der Einmündungs- und Kreuzungsbereiche sei nicht prüfbar. Es werde gebeten, die Unterlagen im Rahmen der Ausbauplanung anhand eines Beschilderungs- und Markierungsplanes zur Prüfung nachzureichen.

Zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung Reetzstraße sollen beidseitig Radwege angelegt werden. Es sei anhand des Bebauungsplans unklar, ob dieser auch von Fußgänger genutzt werden solle. Es werde allerdings von Letzterem ausgegangen, da die Unterführung die direkte fußläufige Verbindung zwischen den Wohngebieten nördlich und südlich der Bahntrasse darstelle und eine „verkehrssichere und behindertengerechte Querung der Schienenverkehrsstrecke für Fußgänger“ ermöglichen solle.

Ob die neue Personenunterführung eine „verkehrssichere und behindertengerechte Querung der Schienenverkehrsstrecke für Fußgänger“ ermöglicht, könne nicht beurteilt werden, da Breitenmaße im Bebauungsplan fehlen würden; es werde um Nachreichung im Rahmen der Ausbauplanung gebeten.

Eine Benutzungspflicht des geplanten straßenbegleitenden Weges für Radfahrer – sowohl in die eine, als auch in die andere Fahrtrichtung – sei bei den geringen Geschwindigkeiten, der geringen Verkehrsbelastung und damit untergeordneten Verkehrsbedeutung der Bahnhofstraße aus Sicht der unteren Straßenverkehrsbehörde nicht begründbar.

Für die Beschilderung komme aufgrund des voraussichtlich geringen Querschnitts nur eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Betracht („Gehweg Radfahrer frei“). Diese Option sei allerdings mit der derzeitigen Planung nicht umsetzbar, da am Anfang und Ende der Radwege Aus- und Einschleifungen fehlen würden.

Zudem bestehe kein Planansatz, wie der Radverkehr sicher über die Reetzstraße geführt werden solle. Es werde in diesem Zusammenhang auf die VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 verwiesen.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass sich die vorgenannten Aussagen auf die Radverkehrsplanung aus dem Bebauungsplan beziehen würden und nicht Bestandteil der Planfeststellung nach § 18 AEG seien, die Vorhabenträgerinnen jedoch die Gemeinde Pfinztal über den o.a. Sachverhalt in Kenntnis setzen würden, damit diese sich mit der Behörde abstimmen könne.

Die vorgenannten rechtlichen Ausführungen der AVG treffen zu, so dass die Planfeststellungsbehörde insoweit dem Vorbringen der AVG folgt. Soweit die AVG sich bereit erklärt hat, die Gemeinde Pfinztal über die o.a. Sachverhalte in Kenntnis zu setzen, hat die Planfeststellungsbehörde dies unter A.IV.1. als Zusage in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Anliegen der unteren Straßenverkehrsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.5.1.8. Amt für Straßen

Das Amt für Straßen hat gegen die Vorhaben keine Einwände vorgebracht.

2.5.1.9. Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement

Das Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement hat vorgebracht, dass es sich bei der von der Planung betroffenen Radverkehrsverbindung um eine Alltagsrad-Verkehrsverbindung am RadNETZ-BW auf der Entwicklungsachse Karlsruhe-Pforzheim handele.

Zukünftig solle diese Verbindung, nach Umsetzung einer Baumaßnahme der Gemeinde Pfinztal in Verlängerung zum Wässemle, auf die Südseite der Bahnlinie verlegt werden.

Für den Bahnkreuzungsbereich gebe es kein Maßnahmenblatt im Rahmen der Planungen des RadNETZ-BW, er entspreche somit dem Zielnetzstandard.

Nach den Kriterien und Standards des Landes-BW sei ein Radwegebau bzw. seien Radverkehrsmaßnahmen und damit die Trennung vom Kfz-Verkehr erst ab gewissen DTV-Werten in Verbindung mit bestimmten Geschwindigkeiten erforderlich (z.B. DTV> 10.000 bei Tempo 30). Auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Unterlagen könne dies jedoch nicht beurteilt werden.

Weiter sei auf den Plänen nicht erkennbar, wie die Übergänge von und zu den straßenbegleitenden Radwegen vom Mischverkehr der Wesebachstraße, Reetzstraße und Bahnhofstraße erfolgen solle. Falls Querungshilfen aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht umgesetzt werden könnten und damit die Planung nicht den Musterlösungen des Landes-BW am RadNETZ-BW entspreche, sollte man statt der Radwege alternativ Schutzstreifen einsetzen.

Bei der Bepflanzung der angrenzenden Flächen zum Radweg sei darauf zu achten, dass hier keine Pflanzen mit negativer Wirkung auf den Radverkehr wie z.B. Dornengewächse, Kastanien, Nussbäume etc. gepflanzt werden.

Die Strecke besitze eine Radverkehrsbeschilderung im Zuge des RadNETZ-BW. Durch die Baumaßnahme entfallende Schilderstandorte seien in Absprache mit dem Land-BW beziehungsweise der NVBW durch den Vorhabenträger (hier: die Vorhabenträgerinnen) wiederherzustellen.

Es werde zudem darauf hingewiesen, dass im Zuge der Bauausführung entsprechend geeignete Umleitungsstrecken mit Beschilderung für den Radverkehr einzurichten seien. Bei der Umleitung sei darauf zu achten, dass der Umweg hierdurch nicht mehr als 10% betrage und eine wassergebundene Alternative nur dann in Fragen kommen könne, wenn dieser Weg vom motorisierten Verkehr nicht mitbenutzt werde. Südlich der Bahnlinie könne der Radverkehr über die bestehende und beschilderte Freizeitradverbindung Stromberg-Murrtal-Radweg geführt werden. Nördlich der Bahn müsste eine Umleitung über die Austraße und Wingertstraße eingerichtet werden.

Weiter werde darauf hinweisen, dass die ausführenden Unternehmen meist die geplanten Umleitungen für den Radverkehr nicht umsetzen würden. Hier werde um eine Baustellenüberwachung mit einem Blick für den Fuß und Radverkehr gebeten.

Zur Erhöhung des Einzugsgebietes der Haltestellen sei eine Radverkehrsförderung notwendig. Den Antragsunterlagen habe nicht entnommen werden können, ob die vorhandene und zu belassende B&R-Anlage quantitativ und qualitativ den heutigen Ansprüchen genüge. In der Regel sei dies leider nicht der Fall. Grundausstattung an jedem Haltepunkt sollten Rahmen-bügelhalter mit Überdachung sein. Sollte eine soziale Kontrolle nicht möglich sein oder sei mit Pedelecs zu rechnen, würden erhöhte Sicherheitsanforderungen für die B&R-Anlage erforderlich.

Aufgrund der Größe und weiterer S-Bahnhaltestellen in Söllingen sei nur mit wenigen Fahrradfahrern aus Söllingen zu rechnen. Weitere Radfahrer würden aus Wöschbach mit Zielen in Richtung Pforzheim hinzukommen. Aufgrund der topografischen Verhältnisse könne mit dem einen oder anderen Pedelec gerechnet werden, welche z.B. mittels einer Fahrradbox gesichert werden könnten.

Die AVG hat auf die o.a. ausgeführt, dass die Ausführungen des Büros des Landrats – Radverkehrsmanagement – zur Radverkehrsplanung auf den Bebauungsplan beziehen würden und nicht Teil des hiesigen Planfeststellungsverfahrens seien, jedoch die Gemeinde über den Sachverhalt informiert werde, damit eine Abstimmung mit der zuständigen Behörde erfolgen könne. Im Übrigen würden die weiteren Hinweise berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt in rechtlicher Hinsicht den insoweit zutreffenden Ausführungen der AVG. Soweit die AVG sich bereit erklärt hat, die Gemeinde Pfinztal über die o.a. Sachverhalte in Kenntnis zu setzen, hat die Planfeststellungsbehörde dies unter A.IV.2. als Zusage in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde unter A.III.14. Nebenbestimmungen zur Einrichtung von Umleitungsstrecken, zur Wiederherstellung entfallender Beschilderung und zur Zurverfügungstellung einer B&R-Anlage am Haltepunkt Alter Bahnhof Söllingen aufgenommen. Mit diesen Nebenbestimmungen haben die Vorhabenträgerinnen sich einverstanden erklärt. Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Anliegen des Büros des Landrats - Radverkehrsmanagement hinreichend Rechnung getragen.

2.5.1.10. Rückmeldung des LRA zur Planänderung

In Bezug auf die vorgenommene Planänderung (Verschiebung des Prellbocks) hat das Landratsamt Karlsruhe mit E-Mail vom 17.12.2021 mitgeteilt, dass keine Anmerkungen vorgetragen würden mit Ausnahme des Amts für Mobilität und Beteiligung. Dieses hat angemerkt, dass sich mangels textlicher Erläuterung zu den Änderungen nicht beurteilen lasse, ob und welche Auswirkungen die veränderte Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges sowie die Verschiebung des Prellbocks auf dem AVG-Gleis 31 habe. Eine veränderte Planung zur Zugangsrampe sei zudem aus den übersandten Lageplänen nicht erkennbar. Schließlich hat das Amt für Mobilität und Beteiligung um Information gebeten, sollte die veränderte Planung zur Zugangsrampe und/oder insbesondere die Verschiebung des Prellbocks und damit verbunden die Einkürzung des Gleises 31 Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben, so dass beispielsweise eine Nutzung des Gleises nur noch mit kürzerer Behängung möglich sei.

Auf diese Stellungnahme hat die AVG mit E-Mail vom 17.12.2021 mitgeteilt, dass die Änderung der Zugangsrampe und die Verschiebung des Bremsprellbocks keine relevanten Auswirkungen auf die Nutzlänge des Bahnsteiges hätten, es könne dort weiterhin mit 2-Wagen-Zügen – wie ursprünglich geplant – gehalten werden.

Diese Mitteilung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde dem Landratsamt Karlsruhe mit E-Mail vom 17.12.2021 übersandt. Zugleich hat es ausgeführt, dass es vor dem Hintergrund dieser Mitteilung davon ausgehe, dass der Nachfrage des Amts für Mobilität und Beteiligung hinreichend Rechnung getragen worden sei, daher die abgegebene Stellungnahme vorbehaltlich einer gegenteiligen Mitteilung als

abschließend bewertet werde. Eine gegenteilige Mitteilung des Landratsamts Karlsruhe ist beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde nicht eingegangen. Die Planfeststellungsbehörde ist daher der Überzeugung, dass den Anliegen des Amts für Mobilität und Beteiligung in Bezug auf die Planänderung durch die Äußerung der AVG hinreichend Rechnung getragen wird.

2.5.2. Gemeinde Pfinztal

Die Gemeinde Pfinztal hat mit Stellungnahme vom 20.01.2021 vorgebracht, dass die Planfeststellungsunterlagen bereits im Vorfeld mit der Gemeinde abgestimmt worden seien und aus diesem Grund keine weiteren Anregungen vorgebracht werden.

2.5.3. Kommunale Behindertenbeauftragte der Gemeinde Pfinztal

Unter dem 22.10.2020 hat die Kommunale Behindertenbeauftragte der Gemeinde Pfinztal eine Stellungnahme zu den beantragten Vorhaben übermittelt, die der Planfeststellungsbehörde ebenfalls vorliegt. Darin hat die Kommunale Behindertenbeauftragte mitgeteilt, dass es Menschen mit Behinderungen, aber auch Menschen mit Kinderwagen etc. jederzeit möglich sei, die Bahnlinie auch bei einem technischen Defekt der geplanten Fahrstühle barrierefrei queren zu können. Vor diesem Hintergrund bestünden aus Sicht der Behindertenbeauftragten der Gemeinde Pfinztal keine Bedenken gegen die Planung. Überdies hat sie darauf hingewiesen, dass

- bei Reparaturen im Pumpenschacht der Weg zum Fahrstuhl etwas versperrt erscheine,
- darauf zu achten sei, dass vor dem Fahrstuhl ein geräumiger Wendeplatz für Rollstuhlfahrer zur Verfügung steht und dass der Weg bis zum Erreichen des Fahrstuhls höchstens 6 % Steigung betrage,

- bei einer Regenwassermenge von 630 Liter pro Hektar und pro Sekunde die Gefahr bestehen könnte, dass sich diese in der Unterführung ansammele und,
- dass als Sicherheitsvorkehrung für den Hochwasserfall in der Unterführung eine Alarmanlage im Fahrstuhl installiert werden sollte.

Zu Spiegelpunkt 2 ist anzumerken, dass ausweislich der vorgelegten Unterlagen (Erläuterungsbericht, S. 8) am Bahnhof Söllingen die Verbindungswege der Personenunterführung und die Rampen mit einem Gefälle ≤ 6 % ausgeführt werden sollen, so dass diese Forderung der Kommunalen Behindertenbeauftragten erfüllt ist. Die übrigen Hinweise der Kommunalen Behindertenbeauftragten hat die Planfeststellungsbehörde unter A.V.6. als Hinweise in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Da die Kommunale Behindertenbeauftragte keine Bedenken gegen die vorliegende Planung vorgebracht hat, ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass durch die Aufnahme der Hinweise den Anliegen der Kommunalen Behindertenbeauftragten hinreichend Rechnung getragen wird.

2.5.4. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Höhere Straßenverkehrsbehörde

Die höhere Straßenverkehrsbehörde hat mit E-Mail vom 15.12. 2020 mitgeteilt, dass von einer Stellungnahme abgesehen wird. Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine Probleme aufwerfen, die vorliegend unter Beteiligung der höheren Straßenverkehrsbehörde hätten bewältigt werden müssen.

2.5.5. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement

Das Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement, hat in seiner Stellungnahme vom 10.12.2020 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 seien.

Die Abstimmung mit den Brandschutzdienststellen und entsprechende Mitteilung an den Rettungsdienst wurde als Nebenbestimmung unter A.III.8. aufgenommen.

Den vorgenannten Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde – wie bereits unter B.III.2.4.6. ausgeführt – ausreichend Rechnung getragen.

2.5.6. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht und Denkmalschutz

Unter dem 23.12.2020 hat Referat 21 des Regierungspräsidiums Karlsruhe mitgeteilt, dass der Regionalplan Mittlerer Oberrhein den vorliegend betroffenen Bereich als bestehende Siedlungsfläche festlege. Die Bahnstrecke sei nachrichtlich in den Regionalplan übernommen worden. Der vorliegenden Planung stünden keine Belange der Raumordnung entgegen.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die Vorhaben keine Probleme zur Raumordnung aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.7. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 u. 53.2 – Landesbetrieb Gewässer

Mit Schreiben vom 25.11.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 und 53.2 in der Funktion als Landesbetrieb Gewässer mitgeteilt, dass gegen den Neubau und die Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ keine Einwände bestünden, da keine Betroffenheit vorliege.

Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Vorhaben keine Probleme im Zusammenhang mit Gewässern I. Ordnung aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.8. Regierungspräsidium Karlsruhe, Industriereferate 54.1 – 54.5

Mit E-Mail vom 26.11.2020 haben die Industriereferate 54.1 – 54.5 des Regierungspräsidiums Karlsruhe mitgeteilt, dass sie von dem hiesigen Verfahren nicht betroffen seien.

Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Vorhaben keine Probleme im Bereich Industrie und Kommunen – Schwerpunkt Kreislaufwirtschaft aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.9. Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart

Mit E-Mail vom 27.11.2020 hat das Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt, dass Belange der Denkmalpflege nicht direkt betroffen seien.

Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde unter A.III.9. eine Nebenbestimmung zum Denkmalschutz aufgenommen. Die

Vorhabenträgerinnen haben sich mit dieser Nebenbestimmung einverstanden erklärt.

2.5.10. Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst hat – wie bereits unter B.III.2.3.5. angemerkt – in seiner Stellungnahme vom 24.11.2020 darauf hingewiesen, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des zweiten Weltkriegs stattfanden, ratsam sei, im Vorfeld von jeglichen Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.

Die Vorhabenträgerinnen haben entsprechende Auswertungen beantragt. Die Auswertungen haben keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern innerhalb des Untersuchungsgebiets ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat mit Nebenbestimmung (A.III.12.) verfügt, dass die eingeholten Auswertungen bei der weiteren Planung und der Durchführung der Baumaßnahme zu beachten sind und vor der Baudurchführung die Vorhabenträgerinnen zu klären haben, ob und ggf. welche Maßnahmen im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger usw.) durchzuführen sind. Dem Anliegen des Kampfmittelbeseitigungsdiensts Baden-Württemberg ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.11. Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

Unter dem 11.12.2020 hat das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung mitgeteilt, dass laufende oder geplante Flurneuordnungsverfahren von der Planung nicht berührt seien und keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht werden.

Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Vorhaben keine Probleme im Bereich der Flurordnung aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.12. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hat in seiner Stellungnahme vom 22.12. 2020 mitgeteilt, dass vorliegend keine rechtlichen Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen bestehen würden, die im Regelfall nicht überwunden werden können. Ferner hat es mitgeteilt, dass es keine beabsichtigten eigenen Planungen und Maßnahmen gebe, die den vorliegenden Plan berühren könnten. Im Übrigen hat das LGRB objektbezogene Baugrund-untersuchungen empfohlen und allgemeine Hinweise erteilt.

Diese Hinweise hat die Planfeststellungsbehörde unter A.V.1. aufgenommen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass damit dem Anliegen des LGRB hinreichend Rechnung getragen wird.

2.5.13. Vermögen und Bau – Amt Karlsruhe

Mit E-Mail vom 18.12.2020 hat die Vermögen und Bau Baden-Württemberg – Amt Karlsruhe mitgeteilt, dass durch das hiesige Planfeststellungsverfahren keine landeseigenen Grundstücke betroffen seien, daher keine Einwände erhoben werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Vorhaben keine Probleme in Bezug auf landeseigene Grundstücke aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.14. Polizeipräsidium Karlsruhe

Unter dem 21.12.2020 hat das Polizeipräsidium Karlsruhe mitgeteilt, dass zum Vorhaben „Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der BÜ-Beseitigung im Bereich des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen““ aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Bedenken bestünden oder Anregungen vorzubringen seien.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Vorhaben keine verkehrspolizeilichen Probleme aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.15. Bundeswehr

Mit Schreiben vom 24.11.2020 hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mitgeteilt, dass durch die beantragte Planung Belange der Bundeswehr nicht berührt würden.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Vorhaben keine militärischen Probleme aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen.

2.5.16. Eisenbahn-Bundesamt

Mit Stellungnahme vom 21.12.2020 haben sich sowohl der Sachbereich 1 und der Sachbereich 3 des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zu den Vorhaben geäußert.

Die Äußerungen des Sachbereich 1 haben sich auf die lichte Höhe der EÜ bezogen. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter B.III.2.4.11. verwiesen.

Sachbereich 3 des EBA hat vorgetragen, dass gegen die Realisierung der Maßnahme grundsätzlich keine Bedenken bestehen würden. Für die Anpassung der bestehenden Signal-

Telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen der DB AG seien jedoch die Regelungen der Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV) in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur (VV IBG Infrastruktur) und für die Überwachung der Erstellung von Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) zu beachten. Die erforderlichen Anträge und Anzeigen seien durch die DB AG rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt SB 3 einzureichen.

Zu den Äußerungen des Sachbereichs 3 hat die AVG erwidert, dass der Vorhabenträger (bzw. die Vorhabenträgerinnen) die Anwendung der entsprechenden Regelwerke zusichere und die Anträge und Anzeigen rechtzeitig EBA Sachbereich 3 rechtzeitig vor Baubeginn eingereicht werden.

Mit Schreiben vom 27.05.2021 hat das EBA mitgeteilt, dass aus signaltechnischer Sicht kein Klärungsbedarf mehr bestehe, da die AVG zusichere, dass die entsprechenden Regelwerke angewendet werden und dass die erforderlichen Anzeigen bzw. Anträge rechtzeitig beim Sachbereich 3 des EBA eingereicht werden (für die weiteren Anmerkungen des Sachbereich 1 des EBA vgl. die obigen Ausführungen unter B.III.2.4.11.).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Forderung des Sachbereichs 3 des EBA zusätzlich über die Nebenbestimmung A.III.1.7. abgesichert. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass den Anliegen des Sachbereich 3 des EBA hinreichend Rechnung getragen wird.

Über die vorgenannten Stellungnahmen hinaus, hat der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamts unter dem 09.12.2020 eine wasserrechtliche Stellungnahme zu den Vorhaben geäußert. In der Stellungnahme hat der Sachbereich 6 mehrere Nebenbestimmungen für die Gewässerbenutzung vorgeschlagen. Mit Schreiben vom 05.05.2021 hat Sachbereich 6 des EBA sodann mitgeteilt, dass nach erneuter Prüfung festgestellt worden sei, dass eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamts als Wasserbehörde i.S.d. § 100 WHG vorliegend doch nicht gegeben sei, daher nur die Stellungnahme der zuständigen Landesbehörde zu berücksichtigen sei, während die vom Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamts zunächst geforderten Neben-bestimmungen nicht zu beachten seien.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorgaben der unteren Wasserbehörde beachtet und zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gemacht. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass in Bezug auf wasserrechtliche Sachverhalte keine weiteren Konflikte bestehen bzw. zu lösen waren.

In Bezug auf die vorgenommene Planänderung (Verschiebung des Prellbocks) hat das EBA in seinem Schreiben vom 15.12.2021 keine Anmerkungen und/oder Bedenken vorgebracht. Allerdings hat es vorgetragen, dass bezüglich der vom EBA geäußerten Vorbehalte (zur lichten Höhe der EÜ; Anm. d. Planfeststellungsbehörde) keine Änderung von der Vorhabenträgerin (hier: die Vorhabenträgerinnen) vorgesehen sei. Insoweit wird seitens der Planfeststellungsbehörde abermals auf die Ausführungen unter B.III.2.4.11. verwiesen.

2.5.17. Landeseisenbahnaufsicht

Die Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) vom 01.01.2021 enthält eine Vielzahl technischer Anforderungen im

Zusammenhang mit den Vorhaben der AVG und der DB Netz AG. Hinsichtlich deren Umsetzung im hiesigen Verfahren wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.8. verwiesen. In Bezug auf die vorgenommene Planänderung (Verschiebung des Prellbocks) hat die LEA in ihrem Schreiben vom 14.12.2021 keine Anmerkungen und/oder Bedenken vorgebracht. Weitere zu bewältigende Probleme stellen sich nicht.

2.5.18. Unfallversicherung Bund und Bahn

Unter dem 17.12.2020 hat die UVB Stellung zu den Vorhaben genommen. Die Stellungnahme enthält zahlreiche Anforderungen an den Arbeitsschutz. Für die Einzelheiten der Stellungnahme wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.7. verwiesen. Die Vorhabenträgerinnen haben die Erfüllung der Forderungen zugesichert. Die Planfeststellungsbehörde hat dies über die Nebenbestimmungen A.III.3.2.-3.5. abgesichert. Damit ist den Anliegen der UVB nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

Soweit die UVB in ihrer Stellungnahme vom 17.12.2020 darüber hinaus darauf hingewiesen hat, dass der geplante Handlauf (bzw. das geplante Geländer) in der Zugangsrampe des Mittelbahnsteigs lediglich eine Entfernung von ca. 2,5 Meter zum Gleis aus Richtung Mühlacker habe, wodurch der erforderliche Sicherheitsraum auf einer Länge von 10 Metern nicht mehr vorhanden sei, hat dies in Verbindung mit den Ausführungen der Landeseisenbahnaufsicht im Schreiben vom 10.08.2021 zur Änderung der Planung zur Zugangsrampe des Mittelbahnsteiges in Richtung des AVG Gleises geführt, wo nunmehr eine Verschiebung des Prellbocks vorgesehen ist, wodurch der Sicherheitsabstand zwischen Gleis und Rampenhandlauf unterschritten wird. In diese geänderte Planung haben sowohl die Landeseisenbahnaufsicht mit Schreiben vom 14.12.2021 als auch

die UVB mit E-Mail vom 03.12.2021 ihr Einverständnis erklärt. Damit ist auch in diesem weiteren Punkt sowohl dem Anliegen der UVB als auch der LEA nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

In Bezug auf die vorgenommene Planänderung (Verschiebung des Prellbocks) hat die UVB in ihrer E-Mail vom 03.12.2021 keine Anmerkungen und/oder Bedenken vorgebracht.

2.5.19. Nachbarschaftsverband Karlsruhe

Mit Schreiben vom 15.12.2020 hat der Nachbarschaftsverband Karlsruhe vorgetragen, dass der aktuelle Flächennutzungsplan 2010 (5. Aktualisierung) des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe im vorliegend betroffenen Bereich eine Fläche für die Stadtbahn sowie Bahnanlagen darstelle. Außerdem würden weitere Teilbereiche als Wohnbaufläche (westlich der Bahntrasse) und Grünfläche (entlang des Kreuzungsbereiches) ausgewiesen. Die Planungsstelle des Nachbarschaftsverbandes begrüße die geplante Maßnahme, hier insbesondere die Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr. Zu der vorgelegten Planung gebe es keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Vorhaben keine nachbarschaftlichen Probleme aufwerfen, die vorliegend hätten bewältigt werden müssen

2.5.20. Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K.

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. hat sich mit Schreiben vom 18.12.2020 zu den beantragten Vorhaben geäußert. Darüber hinaus hat er im Rahmen der infolge der Planänderung durchgeführten Nachanhörung mit E-Mail vom 08.12.2021 vorgetragen, dass auch bei der Planänderung

sichergestellt werden müsse, dass alle Forderungen aus der vorgenannten Stellungnahme umgesetzt werden.

Hinsichtlich der Forderung des BBSV nach einer Ausstattung der Bahnsteige mit einem Blindenleitsystem nach der Richtlinie 813 „Personenbahnhöhe planen“ und entsprechendem Anschluss an die Treppen und Aufzüge sowie nach Ausstattung der Zuwegung zu allen von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Bahnsteigen mit einem Blindenleitsystem entsprechend der der Richtlinie 813 „Personenbahnhöhe planen“ (bzw. der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum) und einer Verbindung mit den Leitsystemen auf den Bahnsteigen wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.4. und auf Nebenbestimmung (A.III.4.) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass dadurch den Anliegen des BBSV hinreichend Rechnung getragen wird. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend einer entsprechenden Bitte des BBSV am 20.05.2021 das Bauamt der Gemeinde Pfinztal fernmündlich über dessen Forderung nach Anbringung von Auffindestreifen auf den öffentlichen Gehwegen an das vorgenannte Blindenleitsystem der Vorhabenträgerinnen informiert und um entsprechende Berücksichtigung dieser Forderung des BBSV gebeten.

Über diese Punkte hinaus hat der BBSV in seiner Stellungnahme vom 18.12.2020 ausgeführt, es werde begrüßt, dass der PKW- und der Radverkehr eine eigenständige Überführung durch ein Brückenbauwerk und der Fußverkehr eine Unterführung im Bereich des bisherigen Bahnübergangs erhalten würden. Weiterhin werde begrüßt, dass die beiden AVG-Bahnsteige neu gebaut werden, was die AVG-Gleise 31 (Außenbahnsteig) und 32 sowie das DB-Gleis 1 betreffe, das zusammen mit Gleis 32 am Mittelbahnsteig liege. Das DB-Gleis 2 als Außenbahnsteig müsse auch noch barrierefrei umgebaut werden. Nach Kenntnis des

BBSV werde dies in einem anderen Bauprojekt realisiert. Es werde hierfür um Bestätigung gebeten. Der Mittelbahnsteig solle ebenerdig angebunden werden. Dies sei problemlos möglich, da die beiden AVG-Gleise im Bahnhof Söllingen enden. Die Führung gehe um die beiden Gleisenden herum zum Mittelbahnsteig. Wenn die AVG-Gleise künftig weitergeführt werden, würden diese die Zuwegung queren. Laut mündlicher Auskunft der AVG werde dann eine mit akustischen Zusatzeinrichtungen ausgestatte Signalanlage installiert. Der BBSV halte dies für nicht ausreichend und fordere bereits im heutigen Planfeststellungsverfahren die zusätzliche Abschrankung dieser Querungsstelle für die künftig geplante Verlängerung der AVG-Gleise festzuschreiben. Eine Alternative könnte auch ein Treppen- und Aufzugsbauwerk aus der Personenunterführung heraus zum Mittelbahnsteig sein.

Die AVG hat hierauf erwidert, der Außenbahnsteig der DB in Richtung Pforzheim sei nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Der barrierefreie Umbau des Bahnsteigs sei Teil des Ausbauprogramms des Landkreises Karlsruhe und werde zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Auch die Planungen zur Fortführung der AVG Gleise in Richtung Pforzheim seien nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Für den aktuell geplanten Zugang – der keine Gleisquerung ist – bestehe keine Notwendigkeit zur Ausführung mit einer Schranke. Die AVG lehne diese Forderung ab. Im Zuge der Planungen für die Weiterführung der Gleise werde die AVG die Vorschläge jedoch prüfen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit den Ausführungen der AVG. Es trifft zu, dass der Außenbahnsteig der DB in Richtung Pforzheim und die Planungen zur Fortführung der AVG Gleise in Richtung Pforzheim nicht Bestandteil dieser Planungen sind. Aus diesem Grund kann die Planfeststellungsbehörde nicht vorauseilende Maßnahmen für andere Vorhaben anordnen. Auch ist nicht ersichtlich, dass es sich bei der Trennung dieser

Vorhaben um eine unechte Abschnittsbildung bzw. künstliche Auftrennung der Vorhaben handelt. Den vorgenannten Anliegen des BBSV konnte und musste daher im vorliegenden Verfahren nicht Rechnung getragen werden.

2.5.21. LNV, BUND, NABU

Hinsichtlich der Forderung von LNV, BUND und NABU nach insektenschonenden Leuchten sowie hinsichtlich der Ausführungen in der gemeinsamen Stellungnahme vom 28.12. 2020 zum derzeitigen Zustand der Ausgleichsflächen wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.12. verwiesen.

Darüber hinaus ist in der gemeinsamen Stellungnahme vom 28.12.2020 ausgeführt, dass die Planung in der vorliegenden Form aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes grundsätzlich abzulehnen sei, da durch den Bau sowohl einer – suboptimalen – Fußgänger- als auch einer Pkw-Unterführung der innerörtliche Kraftfahrzeugverkehr gefördert werde, die Querung der Bahnlinie für Fußgänger jedoch deutlich erschwert werde. Treppen würden für Gehbehinderte und für Menschen mit Kinderwagen ein nur sehr schwer zu überwindendes Hindernis darstellen; die Nutzung von Aufzügen sei zumindest lästig und zeitaufwändig, im Störungsfall ganz unmöglich. Durch den Bau nur einer Fußgänger- und Fahrradunterführung dagegen, die dann großzügig zu bemessen sei und mit Rampen geringer Steigung ausgestatten werden könnte, wäre die Querung für Fußgänger deutlich einfacher, in geringerem Maße auch für Fahrradfahrer, da der Weg kürzer wäre als entlang der geplanten Pkw-Unterführung. Hinzu komme, dass bei einem Verzicht auf die Pkw-Unterführung große Mengen sogenannter grauer Energie eingespart würden.

Neben dieser grundsätzlichen Kritik hat der LNV weiter vorgebracht, dass im Erläuterungsbericht auf Seite 9 im ersten Absatz ausgeführt werde:

„Während der Maßnahme ist der Bahnhof Söllingen nicht mehr für Züge der AVG erreichbar. Da die Gleise der DB befahrbar bleiben müssen, werden Hilfsbrücken verwendet um den Betrieb aufrecht zu erhalten.“

Demnach sei der Bahnhof Söllingen offensichtlich doch für solche Züge der AVG, die (auf den DB-Gleisen) in Richtung Pforzheim weiterfahren bzw. aus Richtung Pforzheim kommen, auch während der Bauzeit erreichbar. Er werde deshalb dringend empfohlen, die Taktung dieser Züge während der Bauzeit zu erhöhen, damit auch in dieser Zeit möglichst viele Menschen mit der Bahn zum Haltepunkt Bahnhof Söllingen kommen bzw. von dort abfahren könnten. Für Züge in Richtung Pforzheim bleibt der vorhandene Bahnsteig von den Baumaßnahmen ja unbehelligt und also weiterhin nutzbar; für Züge in Richtung Karlsruhe könnte (und sollte) für die Bauzeit auf der gegenüberliegenden Seite ein provisorischer Bahnsteig errichtet werden – ein gut 3 m breiter Geländestreifen sei dafür verfügbar. Es werde eine einfache Holzkonstruktion vorgeschlagen, ähnlich wie vor nicht allzu langer Zeit in Karlsruhe (z.B. an der Haltestelle Tullastraße) eine solche errichtet worden sei.

Die AVG hat zu der grundsätzlichen Kritik erwidert, dass die Beseitigung des Bahnüberganges durch die Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3,13 EKrG beschlossen worden sei und Teile hiervon (Lkw-Unterführung) bereits umgesetzt worden seien. Die verkehrliche Führung sei im Zuge des Bebauungsplanverfahrens durch die Gemeinde Pfinztal umgesetzt worden. Die Gremien der Gemeinde hätten sich in mehreren Abstimmungen für die Umsetzung der Unterführung (Pkw und Fußgänger) ausgesprochen.

Zu den weiteren o.a. Ausführungen hat die AVG erwidert, dass die Fußgängerunterführung barrierefrei geplant sei. Gerade die Aufzüge würden gehbehinderten Menschen und Personen mit

Kinderwagen eine komfortable Nutzung ermöglichen. Bei einer Störung der Aufzüge könne ersatzweise der Radweg durch die Pkw-Unterführung gewählt werden. Überdies habe eine Rad- und Fußgängerunterführung mit Rampen geringer Neigung eine ähnlich große Entwicklungslänge wie die aktuell geplante Unterführung, die ja beidseits einen Radweg aufweise. Der Weg wäre also nicht „kürzer“. Dass bei einer nicht vorhandenen Querungsmöglichkeit vor Ort „graue Energie“ eingespart würde, sei korrekt. Jedoch werde diese möglicherweise an anderer Stelle mehr verbraucht, da die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs ggf. nicht auf ihr Kfz verzichten und einen Umweg fahren würden. Der Bahnsteig am DB Gleis in Richtung Pforzheim könne angefahren werden. Der Bahnsteig am DB-Gleis in Fahrtrichtung Karlsruhe könne während der Bauzeit hingegen nicht angefahren werden. Die Erhöhung der Taktung der Züge während der Bauzeit sei nicht ohne weiteres möglich, da die Zuganzahl auf den DB Gleisen limitiert sei. Auch sei die Andienung nur eines Bahnsteiges (in Richtung Pforzheim) nicht sinnvoll, da der Bahnsteig am DB Gleis in Richtung Karlsruhe während der Baumaßnahme nicht genutzt werden könne. Insofern seien Fahrgäste jeweils auf ihrem Hin- oder Rückweg auf einen anderen Haltepunkt angewiesen. Da während der Bauzeit der Haltepunkt Reetzstraße in 350 m Entfernung von der AVG weiter angefahren werde, sei die Anbindung und Erschließung von Söllingen weiterhin ausreichend gewährleistet.

Hierauf hat der LNV mit Schreiben vom 30.04.2021 repliziert. Er hat ausgeführt, der Aussage des Vorhabenträgers, dass eine Erhöhung der Zugtaktung „nicht ohne weiteres möglich“ sei, sei sicher zuzustimmen. „Nicht ohne weiteres möglich“ heiße jedoch nicht „unmöglich“. Dass eine Erhöhung der Taktung doch in gewissem Maße möglich sei, werde dadurch belegt, dass derzeit von Montag bis Freitag in den Zeiten von 5 bis 8 Uhr und von 17

bis 20 Uhr in Söllingen mehr Stadtbahnzüge pro Stunde auf den DB-Gleisen fahren würden als in den übrigen Zeiten. Eine Taktverdichtung auch zu den anderen Zeiten sollte demnach möglich sein. Überhaupt nicht eingegangen werde in der Erwiderung des Vorhabenträgers auf den Vorschlag, während der Bauzeit einen provisorischen Bahnsteig für die Fahrtrichtung Karlsruhe zu errichten. Platz und Möglichkeit dazu bestehe. Die Behauptung, dass während der Bauzeit die Anbindung und Erschließung Söllingens auch bei Wegfall des – in Söllingen meistfrequentierten – Haltepunkts Bahnhof Söllingen ausreichend gewährleistet sei, müsse entschieden zurückweisen werden. Der Ausfall des Haltepunkts Bahnhof Söllingen während der langdauernden Bauzeit würde die Anbindung und Erschließung Söllingens extrem verschlechtern und wäre in höchstem Maße kontraproduktiv für die Förderung des ÖPNV. Es werde daher an den Forderungen nach Errichtung eines provisorischen Bahnsteigs, um den beidseitigen Halt von Zügen auf den DB-Gleisen zu ermöglichen, und nach Erhöhung der Taktung auf diesen Gleisen, soweit irgend möglich, festgehalten. Die bisherige Erwiderung des Vorhabenträgers lasse nicht erkennen, dass dies nicht machbar wäre.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den vorgenannten Forderungen des LNV nicht. Soweit eine Erhöhung der Taktung und die Errichtung eines provisorischen Bahnsteigs gefordert werden, handelt es sich nicht um eine Einwendung mit Umweltbezug. Insoweit ist der LNV nicht in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt. Überdies handelt es sich bei der Frage der Zugtaktung und der Ermöglichung eines beidseitigen Halts durch Errichtung eines provisorischen Bahnsteigs um keine Frage, die einer Klärung durch die Planfeststellungsbehörde zugänglich ist. Die Belegung der Zugstrecke fällt allein in den Bereich der Eisenbahnunternehmen

und ist einer regelnden Kompetenz der Planfeststellungsbehörde entzogen. Im Übrigen stimmt die Planfeststellungsbehörde der Ausführung der AVG zu, dass eine Anbindung der Gemeinde Pfinztal-Söllingen durch den ÖPNV während der Bauzeit hinreichend gewährleistet ist, da der Haltepunkt Reetzstraße in lediglich 350 m Entfernung zum Bahnhof Söllingen von der AVG weiter angefahren wird. Insoweit handelt es sich lediglich um einen vorrübergehenden und deshalb hinzunehmenden Komfortverlust.

In Bezug auf die Grundsatzkritik (einschließlich des Aspekts der Einsparung „grauer Energie“ bei einem Verzicht auf der Pkw-Unterführung) ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde die Vorhaben sämtlich als erforderlich ansieht und von den Vorhaben auch keine erheblichen nachteiligen Umwelt-auswirkungen ausgehen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B.III.2.1. (Planrechtfertigung) und B.II. (Umwelt-verträglichkeit) verwiesen.

2.6. Stellungnahmen von Leitungsträgern

Aus den Stellungnahmen der Leitungsträger ergeben sich keine (weiteren) Probleme, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen bzw. nicht hinreichend bewältigt worden sind.

2.6.1. Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung Südwest

Mit E-Mail vom 24.11.2020 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung Südwest mitgeteilt, dass im Zuge der Maßnahme von der Telekom bereits Baumaßnahmen durchgeführt worden seien, weitere umfangreiche Arbeiten aber erforderlich seien. Es werde daher gebeten, die Telekom beim weiteren Bauablauf zu berücksichtigen und rechtzeitig über die

einzelnen Bauphasen zu informieren, damit die Maßnahmen koordiniert werden können.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass eine weitere Beteiligung der Telekom im Bauablauf zugesichert werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu durch Nebenbestimmung (A.III.13.4.) festgelegt, dass während der gesamten Baumaßnahme die Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH zu sichern sind (A.III.13.4.) und der Bestand und Betrieb der Telekommunikationsanlagen sowie Zugang zu den Telekommunikationsanlagen jederzeit zu gewährleisten ist, und dass die bauausführende Firma vor Beginn der Baumaßnahme entsprechende Informationen einzuholen hat. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss die Zusage (A.IV.3.1.) der Vorhabenträgerinnen aufgenommen, dass sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

Die Planfeststellung ist der Überzeugung, dass durch die Aufnahme dieser Nebenbestimmung und Zusage den Anliegen der Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung Südwest hinreichend Rechnung getragen wird.

2.6.2. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH hat mit Schreiben vom 24.11.2020 mitgeteilt, dass sie und die MTI

Teleport München GmbH momentan keine Anlagen im Planbereich betreiben und dass gegen die Vorhaben keine Bedenken bestehen würden.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.3. PLEdoc GmbH

Mit Schreiben vom 24.11.2020 hat die PLEdoc GmbH mitgeteilt, dass von den beantragten Maßnahmen ihre und die von ihr verwalteten Versorgungsanlagen der

- Open Grid Europe GmbH, Essen,
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen,
- Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg,
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen,
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen,
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund,
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) und
- Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt

nicht betroffen werden.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die PLEdoc GmbH sowie die weiteren

vorgenannten Versorgungsanbieter keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.4. TelemaxX Telekommunikation GmbH

Mit E-Mail vom 24.11.2020 hat die TelemaxX Telekommunikation GmbH mitgeteilt, dass sich in dem angefragten Bereich keine Anlagen der Fa. TelemaxX Telekommunikation GmbH befinden würden. Maßnahmen seien in dem angefragten Bereich zurzeit keine geplant.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die TelemaxX Telekommunikation GmbH keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.5. terranets bw GmbH

Mit Schreiben vom 24.11.2020 hat die terranets bw GmbH mitgeteilt, dass im Geltungsbereich des Plangebietes keine Anlagen der terranets bw GmbH liegen würden, so dass sie von dieser Maßnahme nicht betroffen werde.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die terranets bw GmbH keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.6. Unitymedia, Vodafone BW GmbH

Mit Schreiben vom 25.11.2020 hat die Vodafone BW GmbH mitgeteilt, dass gegen die hiesige Planung keine Einwände bestünden. Neu- oder Mitverlegungen seien nicht geplant. Es werde jedoch auf Folgendes hingewiesen: Im Planbereich befänden sich Versorgungsanlagen der Vodafone BW GmbH. Es werde um Beachtung einer beigefügten Kabelschutzanweisung gebeten. Sollten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde

Änderungen am Bestandsnetz der Vodafone BW GmbH notwendig werden, werde um Kontaktaufnahme gebeten. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass die Vodafone BW GmbH erforderliche Umverlegungen ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirke unabhängig davon, ob der Wegebaulastträger bereits Tiefbauunternehmen im Rahmen des Vorhabens – insbesondere im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung – beauftragt habe. Hierfür sei die Einräumung eines Bauzeitfensters notwendig, das der Wegebaulastträger und/oder sein beauftragtes Tiefbauunternehmen bzw. Planungsbüro bei der Planung des Vorhabens zu berücksichtigen und auf Antrag der Vodafone BW GmbH ihr zu gewähren und mit ihr abzustimmen habe. Ordnungsgemäß erfolgte Baubeschreibungen bzw. Erläuterungen zur Ausschreibung des Wegebaulastträgers würden derartige Verzögerungen berücksichtigen, so dass Bauunternehmen und Planungsbüros damit zu rechnen haben. Hierdurch entstehende Kosten und Ausführungszeitverlängerungen sowie Behinderungen müssten deshalb bereits vorab bei der Einheitspreisbestimmung und der Festlegung der Ausführungszeiten vom Bauunternehmen bzw. Planungsbüro berücksichtigt werden. Insofern weise die Vodafone BW GmbH vorsorglich jede Kostenübernahme für geltend gemachte Baustillstandzeiten sowie andere Schadensersatz- und Erstattungskosten infolge eines erforderlichen Bauzeitfensters für die Umverlegung ihrer TK-Linien zurück. Schließlich hat die Vodafone BW GmbH mitgeteilt, dass vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern seien. Die Planauskunft der Vodafone BW GmbH sei erreichbar via Internet über die Seite https://immobilienwirtschaft.vodafone.de/partner-der-immobilienwirtschaft/kontakt-planauskunft/planauskunft.html.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass eine weitere Beteiligung der Vodafone BW GmbH zugesichert werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Nebenbestimmung (A.III.13.2.) bestimmt, dass bei der Durchführung der Bauarbeiten die Kabelschutzanweisung der Vodafone BW GmbH zu beachten ist und dass umgehend Kontakt mit der Vodafone BW GmbH/ Unitymedia BW GmbH aufzunehmen ist, sollten Änderungen an deren Bestandsnetz erforderlich werden. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass vor dem Baubeginn aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern sind.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss die Zusage (A.IV.3.1.) der Vorhabenträgerinnen aufgenommen, dass sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

Die Planfeststellung ist der Überzeugung, dass durch die Aufnahme dieser Nebenbestimmung und Zusage den Anliegen der Vodafone BW GmbH hinreichend Rechnung getragen wird.

2.6.7. Netze-Gesellschaft Südwest mbH

Mit Schreiben vom 23.11.2020 hat die Netze-Gesellschaft Südwest mbH mitgeteilt, dass im Bereich der bestehenden Straßen und Wege sowie im Bahnbereich Erdgasleitungen vorhanden seien, die in Abstimmung mit dem

Straßenbaulastträger bzw. der Deutschen Bahn verlegt worden seien. Die Bahnkreuzung sei die (einzige) Bahnquerung, über die praktisch der gesamte Ort versorgt werde. Die entsprechenden Planunterlagen seien unter Leitungsauskunft-Nord@netze-bw.de zu erhalten. Bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Straßen- und Gehwegoberflächen (Abtrag > 10 cm, Auftrag > 30 cm) sowie bei anderen Maßnahmen, die die Gasleitungen der Netze Südwest tangieren, sei die Netze-Gesellschaft Südwest mbH, Technischer Service TSN, E-Mail: TSN Anschluss Netzthemen@Netze-suedwest.de, Tel.: 07243/ 216-272) rechtzeitig in die Planung einzubeziehen, um der Kostenminimierung bei erforderlichen Umbaumaßnahmen gerecht zu werden. Dasselbe gelte für evtl. Teilnahmen an Ausschreibungen. Sollten im Zuge der Maßnahmen ausnahmsweise Umverlegungen der Versorgungsleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH erforderlich werden und habe die Gemeinde Ersatzansprüche gegenüber Dritten oder würden Dritte Zuschüsse leisten, seien diese zur Minimierung der Änderungskosten zu verwenden, soweit dies mit der Zweckbestimmung der geleisteten Zuschüsse in Einklang stehe. Die Kostenerstattungsregelung für förmlich festgelegte Sanierungsgebiete gemäß § 150 BauGB bleibe unberührt. Bei dinglich gesicherten Verteilungsanlagen gelte die gesetzliche Folgekostenregel (§ 1023 BGB). Hinsichtlich der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen würden die Vorgaben des Technischen Regelwerks DVGW GW 125 (M) gelten. Falls bei Baumpflanzungen der Mindestabstand von 2,50 m zu den Versorgungsleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH unterschritten werde, seien mechanische Schutzmaßnahmen erforderlich, die durch den Erschließungsträger abzustimmen, zu veranlassen und zu bezahlen seien.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass eine weitere Beteiligung der Netze-Gesellschaft Südwest mbH zugesichert werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Absicherung der Forderungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH die Nebenbestimmung A.III.13.5. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Danach sind vor dem Baubeginn Planunterlagen über die im Bereich der bestehenden Straßen und Wege sowie Bahnbereiche vorhandenen Erdgasleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH einzuholen, die während der Bauarbeiten zu beachten sind. Ferner ist bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Straßen- und Gehwegoberflächen (Abtrag > 10 cm, Auftrag > 30 cm) sowie bei anderen Maßnahmen, die die Gasleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH tangieren, die Netze-Gesellschaft Südwest mbH, Technischer Service TSN rechtzeitig in die Planung einzubeziehen, was auch für evtl. Teilnahmen an Ausschreibungen gilt. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass hinsichtlich der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen die Vorgaben des Technischen Regelwerks DVGW GW 125 (M) gelten und dass bei geplanten Baumpflanzungen, bei denen der Mindestabstand von 2,50 m zu den Versorgungsleitungen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH unterschritten wird, mechanische Schutzmaßnahmen erforderlich sind, die durch den Erschließungsträger abzustimmen, zu veranlassen und zu bezahlen sind.

Über diese Nebenbestimmungen hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage der Vorhabenträgerinnen (A.IV.3.2.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, dass vorhandene Erdgasleitungen, welche den Maßnahmenbereich tangieren, in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt werden und die Netze-Gesellschaft Südwest mbH rechtzeitig in die Planung miteinbezogen wird. Schließlich hat die

Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss die Zusage (A.IV.3.1.) der Vorhabenträgerinnen aufgenommen, dass sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

Die Planfeststellung ist der Überzeugung, dass durch die Aufnahme dieser Nebenbestimmung und Zusage den Anliegen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH hinreichend Rechnung getragen wird.

2.6.8. Netze BW GmbH

Die Netze BW GmbH hat mit Schreiben vom 04.12.2020 mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Einwände bestehen würden. Es werde jedoch um Aufnahme folgender Stellungnahme gebeten:

> *„Im vorgesehen Planungsbereich sind Stromversorgungsleitungen der örtlichen Stromversorgung für die technischen Anlagen des Bahnhofes, sowie von angrenzenden gewerblichen Gebäude und Wohnhäuser verlegt. Besonders zu erwähnen ist die Unterquerung der Bahnlinie mit zwei Niederspannungskabel bei zwischen Bahnkilometer 7.6+50 und 7.6+60. Die Stromversorgungsleitungen müssen zum Schutz vor Einwirkungen des elektrischen Stroms des für die Bauarbeiten eingesetzten Personals und einem ungestörten Betrieb der Stromversorgung durch*

Provisorien ersetzt werden. Im Fortgang der Baumaßnahme müssen die Provisorien durch neue in den geänderten öffentlichen Straßen und Wege verlegte Kabelleitungen zurückgebaut werden.

Wir weisen darauf hin, dass die Umbaumaßnahmen der Stromversorgungsanlagen die Baumaßnahme im einem vertretbaren Umfang behindern könnten. Diese Behinderung ist im Bauablauf einzuplanen.

Für die Behinderung im Bauablauf hat die Netze-BW GmbH nicht einzustehen.

Für die Planung, Projektierung und Ausführung der beschriebenen Maßnahmen benötigen wir eine Vorlaufzeit von mindestens 8 Wochen. Unter Berücksichtigung dieser Vorlaufzeit bitten wir unseren Planer: Herr Jürgen Ruf; Netzentwicklung Projektierung; Zeppelinstraße 15-19; 76275 Ettlingen; Telefon: 07243-180372; E-Mail: j.ruf@netze-bw.de; rechtzeitig in die Bauausführungs-planung mit einzubinden.

Unsere Stromversorgungsleitungen sind in den Plan-unterlagen (Kabellageplan) lagerichtig dargestellt.

Aktuelle Leitungspläne können auch in digitaler Form unter der E-Mail: Leitungsauskunft-Nord@netze-bw.de angefordert werden.

Das mit der Bauausführung betraute Unternehmen ist verpflichtet, sich eigenständig eine aktuelle Leitungsauskunft einzuholen!“

Die AVG hat hierauf erwidert, dass eine weitere Beteiligung der Netze BW GmbH zugesichert werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat zugunsten der Netze BW GmbH die Nebenbestimmung A.13.6. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, in der zunächst darauf hingewiesen wird, dass sich im Planungsraum Stromversorgungsleitungen der Netze BW GmbH für den Bahnhof und die angrenzende Bebauung befinden, insbesondere werden die Gleise mit zwei Niederspannungskabeln zwischen DB-km 7,6+50 und 7,6+60 unterquert. Sodann wird in der Nebenbestimmung verfügt, dass die Leitungen für die Bauarbeiten durch Provisorien ersetzt und im weiteren Fortgang die Provisorien durch neue straßenverlegte Leitungen zurückgebaut werden müssen, wobei die Netze BW GmbH von den Vorhabenträgerinnen rechtzeitig in die Ausführungsplanung einzubinden ist.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage (A.IV.3.3.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, dass Erdkabel der Netze BW GmbH, die den Maßnahmenbereich tangieren, in den weiteren Leitungsphasen berücksichtigt werden und die Netze BW GmbH rechtzeitig in die Planung einbezogen wird.

Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss die Zusage (A.IV.3.1.) der Vorhabenträgerinnen aufgenommen, dass sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

Die Planfeststellung ist der Überzeugung, dass durch die Aufnahme dieser Nebenbestimmung und Zusagen den Anliegen der Netze BW GmbH hinreichend Rechnung getragen wird.

2.6.9. GASCADE Gastransport GmbH

Unter dem 08.12.2020 hat die GASCADE Gastransport GmbH im eigenem sowie im Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG mitgeteilt, dass keine Anlagen der vorgenannten Versorgungsträger zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch die Vorhaben betroffen seien. Anfragen zu Leitungsauskünften seien zukünftig direkt an das BILOnlineportal unter: https://portal.bil-leitungsauskunft.de zu richten. Es werde darauf hingewiesen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber im Plangebiet befinden könnten. Diese Betreiber seien gesondert zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die GASCADE Gastransport GmbH, die WINGAS GmbH, die NEL Gastransport GmbH sowie die OPAL Gastransport GmbH & Co. KG keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.10. TransnetBW GmbH

Mit Schreiben vom 14.12.2020 hat die TransnetBW GmbH mitgeteilt, dass sie im Geltungsbereich des Vorhabens keine Höchstspannungsfreileitung betreibe oder plane, daher keine Bedenken und Anmerkungen vorzubringen seien.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass in Bezug auf die TransnetBW GmbH keine Probleme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen waren.

2.6.11. Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Mit E-Mail vom 06.01.2021 hat die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH unter Beifügung eines Lageplans mitgeteilt, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH befänden. Es darauf hingewiesen, dass die Anlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH erforderlich werden, benötige die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag an TFR.Stuttgart.SW@Vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Ferner werde darauf hingewiesen, dass der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten seien.

Die AVG hat hierauf erwidert, dass eine weitere Beteiligung der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH in den kommenden Planungsschritten zugesagt werde.

Zur Absicherung hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A.III.13.3. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, wonach im Planbereich befindliche Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH bei der Bauausführung gesondert zu

schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. In diesem Zusammenhang hat die Planfeststellungsbehörde auch die von der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH erteilten o.a. Hinweise wiedergegeben.

Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschluss die Zusage (A.IV.3.1.) der Vorhabenträgerinnen aufgenommen, dass sämtliche betroffene Leitungsträger im Vorhabenbereich auch in die weitere Planung zur Bauausführung einbezogen und gegebenenfalls erforderliche Folgemaßnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere die Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Südwest, die Vodafone BW GmbH sowie die Netze-Gesellschaft Südwest mbH und die Netze BW GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden rechtzeitig über die einzelnen Bauphasen informiert; etwaige Maßnahmen werden koordiniert.

Die Planfeststellung ist der Überzeugung, dass durch die Aufnahme dieser Nebenbestimmung und Zusage den Anliegen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH hinreichend Rechnung getragen wird.

2.7. Einwendungen privater Personen

Mit Schreiben vom 03.12.2020 – beim Regierungspräsidium Karlsruhe am 08.12.2020 eingegangen – hat eine Privatperson, deren Wohnanwesen außerhalb der Planbereichs liegt, eine Einwendung gegen die Vorhaben erhoben.

Die private Einwenderin hat in ihrer Einwendung vorgebracht, die Einordnung nach Eisenbahnkreuzungsrecht (neue Kreuzung nach §§ 2, 11 EKrG) zeige, dass die PKW-Unterführung keine notwendige Ersatzmaßnahme für die Beseitigung des Bahnübergangs in Söllingen sei. Die Erschließung der durch die Bahnstrecke getrennten Ortsteile sei

für Pkw über die Nordumgehung sowie zusätzlich über die EÜ Bahnwinkel (einbahnig) gegeben. Die EÜ Bahnwinkel sei im Bereich der AVG-Gleise bereits aufgeweitet. Mit Blick auf eine zukünftige Erneuerung der EÜ Bahnwinkel könne sogar eine zweibahnige Erneuerung der EÜ Bahnwinkel (DB Gleise) erfolgen. Die Verbindung innerorts für Pkw sei somit durch marginale Umwege für Pkw auch ohne die Pkw-Unterführung am Bahnhof gegeben. Die aktuelle Situation am Bahnübergang zeige, dass der Verkehr problemlos über die vorgenannten Pkw-fähigen EÜen abgewickelt werden kann/könnte. Da der Bahnübergang für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sei, ergebe sich eine deutliche Verbesserung für den Langsamverkehr (Fußgänger und Radfahrer). Um dem Entwicklungsziel einer „nachhaltigen Mobilität" Folge zu leisten sei solch eine Verbesserung für die umweltfreundliche Mobilität unbedingt anzustreben. Der Bau einer unnötigen Pkw-Unterführung sei dagegen ein Einsatz von Steuergeldern für ein Projekt, welches gegen das Entwicklungsziel einer „nachhaltigen Mobilität" stehe. Es würden Gelder nicht nur für den Bau, sondern auch für den Betrieb sowie zukünftige Unterhaltungsmaßnahmen gebunden, welche dann im Bereich des Artenschutzes, der Förderung einer nachhaltigen Mobilität und einer nachhaltigen Raumentwicklung fehlen würden. Aus den vorgenannten Gründen sei der Bau der Pkw-Unterführung nicht als im öffentlichen Interesse einzuordnen, wie auch das Bürgerbegehren im Jahre 2015 eindeutig gezeigt habe. Es werde aufgefordert, dass auf den Bau der Pkw-Unterführung am Bahnhof Söllingen gänzlich verzichtet werde. Stattdessen sollte eine Überführung für Radfahrer und Fußgänger (siehe Beispiele in Grötzingen) errichtet werden.

Zu sämtlichen Aspekten dieses Vorbringens hat die AVG erwidert, dass die Pkw-Unterführung kein Teil der Kreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG sei. Dies sei auch so im Erläuterungsbericht beschrieben. Die verkehrliche Führung des EÜ sei im Zuge des Bebauungsplanverfahrens durch die Gemeinde Pfinztal umgesetzt worden. Die Gremien der

Gemeinde hätten sich in mehreren Abstimmungen für die Umsetzung der Unterführung (Pkw und Fußgänger) ausgesprochen.

Hierauf hat die private Einwenderin mit Schreiben vom 25.05.2021 repliziert, dass ihren Anliegen nicht Rechnung getragen worden sei und weiter Bestand hätten. Sie könne der Erwiderung der AVG nicht Folge leisten, dass durch den Bebauungsplan die Verkehrsführung rechtskräftig festgelegt worden sei und bitte um Darlegung. Die geplante Pkw-Unterführung widerspreche zudem den Klimaschutz- und Entwicklungszielen der Gemeinde Pfinztal; es würden Finanzmittel für ein Verkehrsmittel bereitgestellt, welches nachweislich klimaschädlich sei. Zudem werde die Entwicklung eines lebensfreundlichen Innenbereichs durch das Aufrechterhalten der Pkw-Beziehung durch die Bahnhofstraße maßgeblich behindert. Der Bebauungsplan sei veraltet und ein Planfeststellungverfahren, das auf solch einem veralteten Bebauungsplan fuße, müsse demnach die Frage, ob die Maßnahme im öffentlichen Interesse liege, nochmals intensiv prüfen. Die Abwägung der Maßnahme Pkw-Unterführung als Bestandteil des Planfeststellungs-verfahrens gegenüber den Klimaschutz- und Entwicklungszielen der Gemeinde Pfinztal sei zwingend vorzunehmen. Als Fazit sei festzuhalten, dass der Bau der Pkw-Unterführung nicht als im öffentlichen Interesse einzuordnen sei.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der privaten Einwenderin, die durch das/die Vorhaben nicht in eigenen Rechten unmittelbar berührt wird, nicht. Sie wendet sich nicht gegen sämtliche Bestandteile des/der Vorhabens/Vorhaben, sondern ausschließlich gegen die Errichtung der EÜ. Dabei bringt sie vor allem Grundsatzbedenken gegen die Erforderlichkeit der geplanten EÜ vor. Für die EÜ ist die Erforderlichkeit jedoch gegeben. Insoweit wird auf die Ausführungen B.III.2. verwiesen, wo u.a. sowohl dargestellt wird, dass es der Planfeststellungsbehörde kompetenzrechtlich nicht zusteht, in die Satzungshoheit der Gemeinde und damit in ihre rechtswirksame Bauleitplanung einzugreifen, als auch, dass ein Bebauungsplan grds. –

und auch hier – keine beschränkte Geltungsdauer hat, mithin von der Planfeststellungsbehörde so wie er ist zu beachten ist, auch wenn er von der privaten Einwenderin als veraltet angesehen wird. Soweit die private Einwenderin Klimaschutzbedenken vorbringt, wird auf die obigen Ausführungen zu den Umweltwirkungen der Vorhaben verwiesen. Danach ist nicht ersichtlich, dass von dem Vorhaben negative Wirkungen auf das Mikro- und/oder Makroklima ausgehen. Etwaige Grundsatzbedenken gegen eine innerörtliche Pkw-Nutzung greifen ebenfalls nicht durch. Es gibt keinen Anspruch darauf, dass ein Kernbereich einer Ortschaft möglichst frei von Pkw zu halten ist, so dass auch nicht beanstandet werden kann, dass vermeintlich Steuergelder für ein klimaschädliches Verkehrsmittel aufgewendet würden, was einer umweltfreundlichen Mobilität entgegenstehe. Dass das Freihalten eines Kernbereichs vom Pkw-Verkehr möglicherweise wünschenswert ist, ändert an der objektiven Erforderlichkeit der EÜ im vorliegenden Einzelfall allerdings nichts. Zudem hat die Gemeinde Pfinztal-Söllingen die geplanten Vorhaben begrüßt, so dass auch die von der privaten Einwenderin vorgebrachten Bedenken in Bezug auf die Klimaschutz- und Entwicklungsziele der Gemeinde nicht durchdringen. Soweit die private Einwenderin im Rahmen ihres Vorbringens eine Verbesserung für den Langsamverkehr (Fußgänger und Radfahrer) anspricht, wird dies durch den geplanten Radweg, der durch die Pkw-fähige EÜ führt, sowie die Personenunterführung gewährleistet. Eine weitere allgemeine Förderung des Langsamverkehrs innerhalb der Gemeinde Pfinztal-Söllingen fällt nicht in den Kompetenzbereich der Planfeststellungsbehörde, die allein über die rechtliche Zulässigkeit der beantragten Vorhaben zu entscheiden hat und entscheidet. Schließlich ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass die Realisierung der EÜ und die Aufrechterhaltung des Pkw-Verkehrs im Planbereich die Entwicklung eines lebensfreundlichen Innenbereichs hindert und/oder ihr entgegensteht. Durch die EÜ wird die Verbindung der beiden Ortsteile dauerhaft gewährleistet, was den dortigen Anwohnern einen komfortablen und sicheren Zugang zum Kernbereich von Pfinztal-

Söllingen verschafft. Dass Pkw-Verkehr allgemein einem lebensfreundlichen Innenbereich entgegensteht, kann pauschal nicht angenommen werden. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass der zu erwartende innerörtliche Pkw-Verkehr, der die Pkw-fähige EÜ unterfahren wird, der Lebensfreundlichkeit des Innenbereichs von Pfinztal-Söllingen entgegensteht, liegen ebenfalls nicht vor.

3. Gesamtbetrachtung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass die mit den Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach der Gesamtabwägung aller durch die Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerinnen auf Neubau und Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen am Neubau und der Änderung von Eisenbahnanlagen im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs im Bereich des Bebauungsplanes „Alter Bahnhof Söllingen“, sondern alle für und gegen die 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 der beantragten Vorhaben insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter-)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit den 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 auch keine (zumutbaren) 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 sowie entsprechende Belastungen durch Erschütterungen. Diesen Belastungen wird durch die o.a. Maßnahmenbündel jedoch angemessenen begegnet. Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten 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 verfügten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen sowie dem öffentlichen Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden. Dies gilt insbesondere in Bezug auf den Einwand, die Pkw-fähige EÜ sei keine notwendige (Ersatz-)Maßnahme für die Beseitigung des BÜs bzw. es fehle an der Erforderlichkeit für die EÜ, da die Erschließung durch die getrennten Ortsteile über die Nordumgehung (= Lkw-fähiger EÜ bei Bahn-km 7,058) sowie zusätzlich über die (für Kraftfahrzeuge aller Art jedoch gesperrte) EÜ Bahnwinkel gegeben sei. Die Schaffung einer direkteren Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen ist sowohl in Bezug auf die Vermeidung von Summierungseffekten beim Ausstoß von klimaschädlichen Autoabgasen durch die Verwendung der Nordumgehung als auch in Bezug auf die Förderung städtebaulicher Maßnahmen in der Form einer Entlastung der innerörtlichen Verkehrssituation sowie einer Steigerung der Ausweichmöglichkeiten für den Pkw-Ziel- und Quellverkehr nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass in der Begründung zum rechtswirksamen Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ vom 10.05.2005 (zuletzt geändert am 30.01.2006) ausgeführt wird, dass auch

städtebauliche Gründe für die Beseitigung des schienengleichen BÜs und die Schaffung eines adäquaten Ersatzes mittels Über-/Unterführung sprechen würden, wobei als Ziel des Bebauungsplans die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau einer „Eisenbahnunterfahrung in Form einer PKW-fähigen Verbindung zwischen Reetzstraße und Hebelstraße/Wesebachstraße“ genannt wird.

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

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Für die hier geplanten Eingriffe in das Grundwasser durch die Errichtung der Baugruben für die Trogbauwerke Straße- und Personenunterführung, die Gründung der Oberleitungsmasten in das Grundwasser und die Überbauung des Brunnens auf dem Flurstück 377/23 der Gemarkung Pfinztal-Söllingen bedarf es einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird im verfügenden Teil dieser Entscheidung unter Abschnitt A.VI. miterteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde hierfür ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG. Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Wasserrecht, Gewässerschutz, Wasserversorgung des Landkreises Karlsruhe als untere Wasserbehörde hat unter dem 17.01.2022 das erforderliche Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt und um die Aufnahme von zwei weiteren Nebenbestimmungen gebeten. Die genannte Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13, 57 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der in Abschnitt A.VI. angeordneten Nebenbestimmungen sind keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. § 14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Die vorgesehene Ableitung des aus den Baugruben abgepumpten Grundwasser in den öffentlichen Mischwasserkanal entspricht dem Stand der Technik. Die verfügten Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die erteilten Erlaubnisse sind gemäß § 87

Abs. 1, 2 S. 1 Nr. 1 WHG in das Wasserbuch einzutragen. Eine mögliche Befristung der ohnehin gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflichen Erlaubnisse hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Sonstige wasserwirtschaftliche Belange werden durch die Realisierung des/der Vorhabens/Vorhaben nicht negativ beeinflusst.

V. Rechtliche Bindung der AVG und der DB Netz AG durch diesen Planfeststellungsbeschluss

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft mehrere selbstständige Vorhaben der der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und der DB Netz AG. Er berechtigt und verpflichtet somit sowohl die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH als auch die DB Netz AG.

C. Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 LGebG i.V.m. § 1 GebVO VM und Nr. 11.3.9 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die von der AVG und der DB Netz AG als Trägerinnen des/der Vorhaben(s) zu gesamtschuldnerisch tragen ist (§ 5 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 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 Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

_____

(Tobias Stöhr-Neumann)

Karlsruhe, den 11.02.2022

Regierungspräsidium Karlsruhe

E. 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.