

# Planfeststellungsbeschluss

Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts Bilfingen  
[TBIL] an der DB-Strecke 4200 (AVG-Str.-Nr.  
94200) Karlsruhe Hbf – Mühlacker bei Bahn-km  
17,1+00

Karlsruhe, den 26.09.2023

Az.: 17-3826-5



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	8
I.	Feststellung des Plans .....	8
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen .....	10
III.	Nebenbestimmungen .....	111
1.	Naturschutz und Artenschutz, Landschaftspflege .....	111
2.	Immissionsschutz.....	133
2.1.	Allgemeines .....	133
2.2.	Baulärm.....	13
2.3.	Erschütterungen.....	16
2.4.	Luft.....	17
3.	Bodenschutz und Abfall .....	17
4.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	17
5.	Denkmalschutz .....	18
6.	Brandschutz und Rettung.....	18
7.	Leitungsträger .....	18
8.	Eisenbahntechnik.....	19
9.	Vorbehalt.....	19
IV.	Zusagen .....	19
1.	Naturschutz und Artenschutz, Landschaftspflege .....	19
2.	Gewässerschutz .....	19
3.	Barrierefreiheit .....	20
4.	Kampfmittel .....	20
5.	Leitungsträger .....	20
6.	Straßenverkehr .....	21
7.	Denkmalschutz .....	21
8.	Eisenbahntechnik.....	21
V.	Hinweise .....	21
1.	Abfall .....	21
2.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	22
3.	Barrierefreiheit .....	22
4.	Eisenbahntechnik.....	22

5.	Geotechnik.....	23
6.	Straßenverkehr .....	23
7.	Geologie.....	23
8.	Arbeitsschutz .....	24
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge .....	24
VII.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	24
VIII.	Gebührenentscheidung.....	25
B.	Begründender Teil .....	25
I.	Sachverhalt .....	25
1.	Vorhaben .....	25
1.1.	Ausgangslage .....	25
1.2.	Geplanter Zustand .....	27
2.	Durchführung der Baumaßnahme.....	30
2.1.	Bauablauf.....	30
2.2.	Baukosten .....	31
3.	Verfahrensablauf.....	31
3.1.	Screening.....	31
3.2.	Einleitung und Durchführung des Verfahrens .....	31
3.3.	Planänderungen.....	36
3.4.	Einvernehmen zur wasserrechtliche Erlaubnis .....	36
II.	Umweltverträglichkeit .....	36
1.	Schutzgut Mensch .....	38
1.1.	Baubedingte Wirkungen.....	38
1.1.1.	Bauphase 1 .....	39
1.1.2.	Bauphase 2.....	40
1.1.3.	Bauphase 3.....	40
1.2.	Anlagebedingte Wirkungen .....	40
1.3.	Betriebsbedingte Wirkungen .....	41
2.	Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt .....	41
2.1.	Artenschutz .....	41
2.1.1.	Vögel.....	41
2.1.2.	Fledermäuse.....	42

2.1.3.	Reptilien .....	42
2.1.4.	Weitere Arten .....	43
2.1.5.	Pflanzen .....	43
3.	Schutzgut Geologie, Boden/Fläche .....	44
4.	Schutzgut Wasser .....	45
5.	Schutzgut Klima/Luft .....	45
6.	Sonstige Schutzgüter .....	46
III.	Rechtliche Würdigung .....	46
1.	Formell .....	46
2.	Materiell .....	47
2.1.	Planrechtfertigung .....	47
2.1.1.	Fachplanerische Zielkonformität .....	48
2.1.2.	Erforderlichkeit .....	50
2.1.3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit .....	51
2.2.	Raumbezogene Gesamtplanung .....	51
2.3.	Zwingendes Recht .....	52
2.3.1.	Natur- und Artenschutz .....	52
2.3.1.1.	Eingriff in Natur und Landschaft .....	52
2.3.1.2.	Artenschutz .....	55
2.3.1.3.	Weitere Aspekte .....	56
2.3.2.	Immissionsschutz .....	57
2.3.2.1.	Lärmimmissionen .....	57
2.3.2.2.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall .....	63
2.3.2.3.	Luftschadstoffe .....	63
2.3.3.	Bodenschutz und Abfall .....	64
2.3.3.1.	Bodenschutz .....	65
2.3.3.2.	Altlasten/Abfall .....	66
2.3.4.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	67
2.4.	Abwägung .....	69
2.4.1.	Planungsalternativen .....	69
2.4.1.1.	Null-Variante .....	70
2.4.1.2.	Sonstige Varianten .....	70
2.4.2.	Makroklima und Mikroklima .....	71

2.4.3.	Immissionsschutz.....	73
2.4.4.	(Sonstiges) Umweltrecht.....	74
2.4.5.	Barrierefreiheit .....	74
2.4.6.	Eigentum.....	77
2.4.7.	Sonstiges .....	78
2.5.	Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen .....	78
2.5.1.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst .....	78
2.5.2.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 42, Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen .....	79
2.5.3.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2, Landesamt für Denkmalpflege.....	80
2.5.4.	Landratsamt Enzkreis, Amt für Baurecht, Naturschutz und u Bevölkerungsschutz.....	81
2.5.4.1.	Naturschutz.....	81
2.5.4.1.1.	Flora.....	81
2.5.4.1.2.	Artenschutz .....	82
2.5.4.2.	Grundwasser.....	85
2.5.4.3.	Bodenschutz/Abfallrecht .....	86
2.5.4.4.	Immissionsschutz.....	87
2.5.5.5.	Gewässer / Abwasser .....	89
2.5.5.6.	Verkehrsamt.....	93
2.5.5.	Eisenbahn-Bundesamt.....	93
2.5.6.	Landeseisenbahnaufsicht .....	95
2.5.7.	Deutsche Bahn AG, Immobilien .....	95
2.5.8.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst .....	96
2.5.9.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Referat 91 - Geowissenschaftliches Landesservicezentrum .....	96

2.6.	Stellungnahmen von Verbänden.....	97
	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. (BBSV) ...	97
2.7.	Stellungnahmen von Leitungsträgern .....	100
2.7.1.	Ericsson Services GmbH .....	100
2.7.2.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH .....	100
2.7.3.	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	101
2.8.	Einwendungen privater Personen .....	102
3.	Gesamtbetrachtung .....	102
C.	Gebühr .....	104
D.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	104
Anhang	Abkürzungsverzeichnis .....	106

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A. Verfügender Teil

#### I. Feststellung des Plans

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

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

- Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anlage	Blatt/ Seite(n)	Bezeichnung	Datum	Maßstab
<b>1</b>	1-17	<b>Erläuterungsbericht</b>	10.01.2023	-
<b>1a</b>	1-18	<b>Erläuterungsbericht</b>	08/2023	-
<b>2</b>	1-21	<b>Bautechnische Beschreibung</b>	10.01.2023	-
<b>2a</b>	1-24	<b>Bautechnische Beschreibung</b>	08/2023	-
<b>3</b>		<b>Übersichtspläne</b>		
<b>3.1</b>	1	<b>Übersichtskarte</b>	01.06.2022	o.M.
<b>3.2</b>	1	<b>Übersichtslageplan</b>	01.06.2022	o.M.
<b>4</b>	1	<b>Lageplan Bestand mit Leitungen</b> (nur nachrichtlich)	19.12.2022	1:250



<b>5</b>		<b>Lagepläne</b>		
<b>5.1</b>	1	<b>Lageplan Entwurf</b>	19.12.2022	1:250
<b>5.2</b>	1	<b>Lageplan Entwurf Zugang</b>	19.12.2022	1:100
<b>6</b>		<b>Regelquerschnitte</b>		
<b>6.1</b>	1	<b>Querschnitt A-A</b>	19.12.2022	1:50
<b>6.2</b>	1	<b>Querschnitt B-B</b>	19.12.2022	1:50
<b>6.3</b>		<b>Querschnitt C-C</b>	19.12.2022	1:50
<b>6.4</b>		<b>Querschnitt D-D</b>	19.12.2022	1:50
<b>6.5</b>		<b>Querschnitt E-E</b>	19.12.2022	1:50
<b>6.6</b>		<b>Querschnitt F-F</b>	19.12.2022	1:50
<b>7</b>	1-10	<b>Bauwerksverzeichnis</b>	10.01.2023	-
<b>8</b>		<b>Grunderwerb</b>		
<b>8.1</b>	1-4	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>	10.01.2023	-
<b>8.1a</b>	1-4	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>	30.08.2023	-
<b>8.2</b>	1	<b>Grunderwerbsplan</b>	19.12.2022	1:250
<b>8.3</b>	4	<b>Grunderwerbsplan-Eingleis</b>	01.06.2022	1:500
<b>8.3a</b>	1	<b>Grunderwerbsplan Eingleis</b>	25.07.2023	1:500
<b>9</b>		<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
<b>9.1</b>	1-18	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b> mit Bestands- und Konfliktplan (Anlage 1) und Maßnahmenplan (Anlage 2)	12/2022	1:500
<b>9.1a</b>	1-18	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b> mit Bestands- und Konfliktplan (Anlage 1) und Maßnahmenplan (Anlage 2a)	09/2023	
<b>9.2</b>	1-10	<b>Artenschutzrechtliche Prüfung</b> (nur nachrichtlich)	12/2022	-

<b>9.2a</b>	1-10	<b>Artenschutzrechtliche Prüfung</b> (nur nachrichtlich)	09/2023	
	11-14	Artenschutzrechtliche Prüfung zum Abriss des Gebäudes Hauptstr. 22 (nur nachrichtlich)		
<b>9.3</b>	1-23	<b>UVP Vorprüfung des Einzelfalls</b> (nur nachrichtlich)	28.06.2022	-
<b>10</b>	1-26 Anlage 1-18 und Tab. 1-6	<b>Schalltechnische Untersuchung</b> <b>Baulärm</b> (nur nachrichtlich)	13.12.2022	-
<b>11</b>		<b>Baugrunderkundungen</b>		
<b>11.1</b>	1-19 Anlagen 1-7	<b>Baugrunderkundung</b> (nur nachrichtlich)	09.10.2018	-
<b>11.2</b>	1-13 Anlagen 1-3	<b>Baugrunderkundung Bahnsteigverbrei- terung über Ebbstraße</b> (nur nachrichtlich)	22.01.2022	-
<b>12</b>	1-5	<b>Bodenmanagementkonzept</b> (nur nachrichtlich)	08.07.2022	-
<b>13</b>	1-4	<b>Screeningentscheidung</b> (nur nachrichtlich)	20.08.2022	-

## II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

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

### III. Nebenbestimmungen

#### 1. Naturschutz und Artenschutz, Landschaftspflege

##### 1.1.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vom September 2023 (Unterlage 9.1a) und den dazugehörigen Maßnahmenplänen aufgeführten Vermeidung- und Minimierungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen sind umzusetzen.

##### 1.2.

Zur Umsetzung und Kontrolle der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen ist eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzusetzen. Die ÖBB muss auch über bodenkundliche Fachkenntnisse verfügen.

##### 1.3.

Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme fertiggestellt sein, sofern nicht in der jeweiligen Maßnahmenbeschreibung oder im Rahmen dieser Nebenbestimmungen ein früherer Zeitpunkt vorgesehen ist.

##### 1.4.

Baumfällungen und sonstige Vegetationsentfernungen sind ausschließlich in der vegetationsfreien Zeit vom 1. Oktober bis 28.(29.) Februar durchzuführen.

##### 1.5.

Hinsichtlich der Beleuchtung der Haltestellen ist Folgendes zu beachten:

- a) Zur Vermeidung ungerichteter Abstrahlung sind ausschließlich vollabgeschirmte Leuchten einzusetzen, die nur unter der Horizontalen abstrahlen.
- b) Bei allen Beleuchtungsanlagen sind Außenwirkungen auf angrenzende potenzielle Lebensräume (Wald und Gehölzstrukturen) nachaktiver oder nachts ruhebedürftiger Lebewesen grundsätzlich zu vermeiden.

- c) Sofern keine sicherheitsrelevanten Gründe entgegenstehen oder ein geltendes Regelwerk Anwendung findet, ist die Beleuchtung möglichst insektenschonend zu installieren, d.h. die Lichtpunkthöhe ist so niedrig wie möglich zu halten und es sind insektenfreundliche Leuchtmittel mit möglichst warmer Lichtfarbe zu verwenden.

#### 1.6.

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

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis- Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln; wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <https://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;
- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;
- zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig dem Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz des Landratsamts Enzkreis zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, von der Vorhabenträgerin aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

## **2. Immissionsschutz**

### **2.1. Allgemeines**

#### 2.1.1.

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

#### 2.1.2.

Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der zuständigen Immissionsschutzbehörde ([umweltschutzamt@enzkreis.de](mailto:umweltschutzamt@enzkreis.de)) sowie der Planfeststellungsbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärm- und Erschütterungsschutzes zu benennen.

#### 2.1.3.

Die Vorhabenträgerin hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

## **2.2. Baulärm**

### 2.2.1.

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 - AVV Baulärm - beachtet wird.

Die Betriebszeiten der einzelnen lärmintensiven Maschinen sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.

#### 2.2.2.

Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen und es dürfen nur als lärmarm eingestufte Lastkraftwagen eingesetzt werden. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

#### 2.2.3.

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

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

#### 2.2.4.

Soweit technische Schallminderungsmaßnahmen nicht zielführend oder wirtschaftlich vertretbar sind, um Beurteilungspegel von maximal 70 dB(A) zu gewährleisten, muss durch organisatorische Maßnahmen sichergestellt werden, dass betroffene Anwohner nicht dauerhaft gesundheitsgefährdenden Pegeln von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt sind (z.B. durch Beschränkungen der Betriebszeiten).

#### 2.2.5.

Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose (Unterlage 10 der Planunterlagen) rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten fortzuschreiben. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

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

#### 2.2.6.

Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose gemäß Ziff. A.IV.2.2.5 mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) am Tag (7 Uhr bis 20 Uhr) oder 63 dB(A) in der Nacht (20 Uhr bis 7 Uhr) gerechnet wird, ist besonders schutzbedürftigen Anwohnern (z.B. ältere Menschen, kranke Menschen, Schwangere, Nachtarbeiter) rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

#### 2.2.7.

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

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

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

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

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

### 2.2.8.

Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern (oder 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 Ziff. A.III.2.2.6 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 der Vorhabenträgerin und den Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

## **2.3. Erschütterungen**

### 2.3.1.

Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminde- rungstechnik zum Einsatz kommen.

### 2.3.2.

Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.



## **2.4. Luft**

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

## **3. Bodenschutz und Abfall**

### 3.1.

Zum Schutz der Bodenfunktionen sind, soweit dies möglich ist, als Baustelleneinrichtungsflächen versiegelte Flächen oder Bereiche vorgestörter Böden auszuweisen.

### 3.2.

Anfallendes Boden- und Rückbaumaterial ist abfallrechtlich zu untersuchen und je nach Ergebnis der Untersuchung bevorzugt der Wiederverwendung zuzuführen, andernfalls fachgerecht zu entsorgen.

### 3.3.

Der Baubetrieb ist so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen, Verschmutzungen) auf das engere Baufeld beschränkt bleiben.

### 3.4.

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden sind nach Ende des Vorhabens fachgerecht wiederherzustellen oder zu rekultivieren.

### 3.5.

Anfallender Straßenaufbruch, überschüssiger Erdaushub und sonstige Bauabfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

## **4. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

### 4.1.

Die Vorhabenträgerin hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass durch die Arbeiten keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen.

#### 4.2.

Um während der Bauphase das Risiko von Boden- oder Gewässerverunreinigungen durch Eintrag von Schadstoffen in Folge des Maschineneinsatzes zu minimieren, hat die Vorhabenträgerin die eingesetzten Maschinen regelmäßig auf Tropfverluste zu überprüfen.

#### 4.3.

Es sind ausreichend Ölbindemittel und Auffangwannen vorzuhalten.

### **5. Denkmalschutz**

Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist.

### **6. Brandschutz und Rettung**

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die den Brandschutz bzw. die Rettung beeinflussen, sind mit der zuständigen Brandschutzdienststelle (Kreisbrandmeister des Enzkreises) abzustimmen und dem Rettungsdienst mitzuteilen.

### **7. Leitungsträger**

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

Dazu gehört insbesondere:

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

## **8. Eisenbahntechnik**

### 8.1.

Es ist ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerks hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen.

### 8.2.

Die bauliche Trennung der neuen Bahnsteig-Überführung von der vorhandenen EÜ der DB Netz AG (EÜ-Ebbstraße) ist so auszuführen, dass im Rahmen einer EÜ-Erneuerung die Bahnsteigbrücke Richtung Karlsruhe unberührt bleiben kann.

## **9. Vorbehalt**

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

## **IV. Zusagen**

### **1. Naturschutz und Artenschutz, Landschaftspflege**

Die Vorhabenträgerin verzichtet vollständig auf die Anlage der BE-Fläche 2 westlich der EÜ Straßenäcker mit einer Größe von ca. 2.343 m<sup>2</sup> (Flurstück-Nrn. 3434, 3435, 3436 und 3342 sowie 2452).

### **2. Gewässerschutz**

Die bei Bahnsteig 1 vorgesehene Versickerungsmulde wird mit einer Einstauhöhe von 30 cm ausgebildet.

### **3. Barrierefreiheit**

#### 3.1.

Die Vorhabenträgerin wird die Vorgaben der DIN-32984 Kap. 5.7.1. dahingehend anwenden, dass diese vor jedem abwärtsführenden Treppenlauf der Rampen-/Treppenanlage an Bahnsteig zwei Aufmerksamkeitsfelder ausführen wird.

#### 3.2.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die visuellen Stufenvorderkantenmarkierung der Treppen und den Leuchtdichtekontrast des Oberflächenbelags der Tritt- und Setzstufen gem. DIN-32984 Kap. 5.7.1. umzusetzen.

### **4. Kampfmittel**

Die Vorhabenträgerin wird rechtzeitig vor Baubeginn Maßnahmen oder Überprüfungen veranlassen, sofern sich Anhaltspunkte für potentielle Belastungen durch Kampfmittel ergeben, die nicht aus den Luftbildauswertungen des KMBD-BW vom 26.11.2014 sowie eines privaten Anbieters vom 06.09.2021 ersichtlich waren.

### **5. Leitungsträger**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die von der Netze-Gesellschaft Südwest mbH vorgegebenen Maßnahmen zum Schutz der Gasmitteldruckleitung einzuhalten. Dies umfasst im Einzelnen:

- Wird die Mindestüberdeckung von ca. 60 cm bei tragfähigem Untergrund unterschritten, werden zusätzliche Maßnahmen (wie bspw. Überfahrerschutz zur Lastverteilung mittels Baggermatratzen, Stahltafeln) ergriffen.
- Die Lagerung von Materialien wie Aushub, Kanalrohre, etc. werden vermieden.
- Bei unmittelbaren Arbeiten im Bereich der Gasmitteldruckleitung wird Handschachtung durchgeführt.

## **6. Straßenverkehr**

Die Vorhabenträgerin informiert Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe unter [Abteilung4@rpk.bwl.de](mailto:Abteilung4@rpk.bwl.de) mit der Bitte um Weiterleitung an Referat 43, sobald die auf Flurstück-Nr. 9 befindliche Stützwand, die in der Bauwerksdatenbank SIP BW unter der Nr. 7017-552 geführt wird, zurückgebaut ist, damit das Bauwerk aus der Datenbank gelöscht werden kann.

## **7. Denkmalschutz**

Die Vorhabenträgerin sagt zu, ausführende Baufirmen auf die Einhaltung der §§ 20, 27 DSchG schriftlich in Kenntnis zu setzen.

## **8. Eisenbahntechnik**

Rechtzeitig vor Fertigstellung der Baumaßnahme wird beim Verkehrsministerium nach § 6 AEG eine Unternehmensgenehmigung, sowie nach § 7 AEG die Aufnahme des Betriebes beantragt.

# **V. Hinweise**

## **1. Abfall**

### 1.1.

Für die Zwischenlagerung von Abfällen auf BE-Flächen, welche nicht im räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhabenstandort stehen, muss ggf. eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung beantragt werden. Die zeitweilige Lagerung von nicht gefährlichem Abfall, wozu auch Erdaushub zählt, wenn er den Abfallbegriff erfüllt, bedarf ab einer Lagermenge von 100 Tonnen einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung (§ 1 iVm Nr. 8.12.2 des Anhang 1, 4. BImSchV). Bei gefährlichen Abfällen besteht eine immissionsschutzrechtliche Genehmigungspflicht bereits ab einer Lagermenge von 30 Tonnen (Nr. 8.12.1.2 der Anhang 1 zur 4. BImSchV).

## 1.2.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum 1. August 2023 die neue Ersatzbaustoffverordnung (Teil der sogenannten Mantelverordnung) in Kraft getreten ist und unter anderem auch die VwV Boden und den Dihlmann-Erlass abgelöst hat. Bei der Entsorgung / Verwertung sowie dem Einbau von Erdmaterial und Baustoffen sind entsprechend die neuen Regelungen zu beachten.

## **2. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

### 2.1.

Nach den Grundsätzen der Abwasserbeseitigung (vgl. § 55 Abs. 2 WHG) soll Niederschlagswasser bei Möglichkeit ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden.

### 2.2.

Der Versiegelungsgrad der überplanten Flurstücke darf den dem allgemeinen Kanalisationsplan zugrundeliegenden Versiegelungsgrad nicht überschreiten. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen zur Reduktion umzusetzen (z.B. versickerungsfähige Beläge).

### 2.3.

Nach DWA-A138 sollte die Einstauhöhe der Versickerungsmulde maximal 30 cm betragen.

## **3. Barrierefreiheit**

Bei der Ausführungsplanung sind die DIN 32984, sowie die DIN 18040-3 grundsätzlich zu berücksichtigen.

## **4. Eisenbahntechnik**

### 4.1.

Sollten durch das Vorhaben wasserrechtliche Belange einer Eisenbahnbetriebsanlage des Bundes tangiert oder wasserrechtlich zu genehmigende Tatbestände hinsichtlich

der unmittelbar benachbarten Eisenbahnbetriebsanlage des Bundes verursacht werden, so ist dies der Planfeststellungsbehörde zur Herstellung des Einvernehmens mit der zuständigen Wasserbehörde mitzuteilen.

#### 4.2.

Die in den Erläuterungsberichten benannten und beschriebenen allgemeinen Richtlinien und Gesetze sowie die allgemein geltenden Regeln der Technik sind zwingend für die Erstellung der Baumaßnahme einzuhalten.

### 5. Geotechnik

Vor Baubeginn werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 empfohlen.

### 6. Straßenverkehr

#### 6.1.

Beim Rückbau der auf Flurstück-Nr. 9 befindlichen Stützwand, die in der Bauwerksdatenbank SIP BW unter der Nr. 7017-552 geführt wird, ist dafür Sorge zu tragen, dass negative Auswirkungen auf das anliegende Straßengrundstück unterbleiben und das Straßengrundstück nutzbar bleibt.

#### 6.2.

Beim Anlegen der Parkplätze im Bereich der P+R Anlage an der L 70 sollte darauf geachtet werden, dass beim Ausfahren eine ausreichende Sicht auf Personen im Gehwegbereich und auf den fließenden Verkehr gegeben ist.

### 7. Geologie

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

Des Weiteren wird 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.

## **8. Arbeitsschutz**

Bei der Planung und Realisierung von Eisenbahnanlagen sind für deren Gestaltung neben den staatlichen Vorschriften das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 zu berücksichtigen.

## **VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge**

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

## **VII. Wasserrechtliche Erlaubnis**

1. Der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH wird nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, auf Bahnsteig 1 sowie in den Bereichen des Zugangs und des Wartemoduls (Richtung Mühlacker) anfallendes Oberflächenwasser ab Bahn-km 17,0+70 in eine ca. 40 m lange hinter dem Bahnsteig ausgebildete Versickerungsmulde über die Hinterkante des Bahnsteigs bzw. über eine Sammelleitung zu entwässern.
2. Nebenbestimmungen
  - a. Das Niederschlagswasser darf nicht von unbeschichteten Zink-, Kupfer- oder Bleiflächen in die Versickerungsmulde geleitet werden.



- b. Die Versickerung muss über eine mindestens 30 cm mächtige, bewachsene Bodenschicht erfolgen.
- c. Die Versickerungsmulde ist mindestens so zu dimensionieren, dass fünfjährige Regenereignisse gefasst und versickert werden können, ohne dass über den Notüberlauf abgeleitet wird.

## VIII. Gebührenentscheidung

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

## B. Begründender Teil

### I. Sachverhalt

#### 1. Vorhaben

##### 1.1. Ausgangslage

Die AVG als Vorhabenträgerin und damit Antragstellerin beabsichtigt an der DB den vorhandenen Haltepunkt Bilfingen barrierefrei auszubauen.

Der Haltepunkt Bilfingen liegt an der DB-Strecke 4200 (AVG-Str.-Nr. 94200) Karlsruhe Hbf – Mühlacker bei Bahn-km 17,1+00 im Landkreis Enzkreis und auf der Gemarkung Kämpfelbach. Der Streckenabschnitt, an dem sich der Haltepunkt befindet, ist Teil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und dem TEN-T (Transeuropäisches Verkehrsnetz) Kernnetz GV (Güterverkehr) zugeordnet und kann im Gleiswechselbetrieb befahren werden. Die Strecke ist im Bereich des Haltepunkts elektrifiziert, der Gleisabstand beträgt 4,00 m. Der Streckenabschnitt ist gem. EBO als Hauptbahn klassifiziert und wird in beiden Fahrtrichtungen mit 120 km/h befahren. Die Längsneigung der Gleis-Soll-Lage beträgt 1,28 %. An beiden Gleisen befindet sich am Haltepunkt ein asphaltierter Außenbahnsteig, der Gefahrenbereich ist markiert, ein Blindenleitsystem ist an keinem der Bahnsteige vorhanden. Die Gleisanlage befindet sich in erhöhter Lage zur nahegelegenen östlichen Wohnbebauung und kann höhenfrei über die EÜ

Kirchgrundstraße (Bahn-km 17,0+01) und die EÜ Ebbstraße (Bahn-km 17,1+83) gequert werden. Parallel zum Haltepunkt befindet sich die Hauptstraße (L 570).

Bahnsteig 1 Richtung Mühlacker (Bahn-km 17,0+12 bis Bahn-km 17,2+73) hat eine Länge von ca. 261 m und eine befestigte Breite von ca. 3,00 m. Die Bahnsteighöhe beträgt 0,17 m über SO. Der Bahnsteig verläuft teilweise über die Ebbstraße hinweg (Bahn-km 17,1+83). Der Zugang zum Bahnsteig ist niveaugleich über einen P+R-Parkplatz sowie über einen schmalen Fußweg aus der nördlichen Kirchgrundstraße möglich. Die Bahnsteighinterkante ist abwechselnd begrenzt als Winkelstützwand, Holzzaun, Geländer sowie Leitplanke des vorhandenen P+R-Platzes. Das auf dem Bahnsteiganfallende Oberwasser wird derzeit nicht gezielt erfasst, sondern gelangt aufgrund der Querneigung des Bahnsteigs in den Oberbau der Gleise.

Bahnsteig 2 Richtung Karlsruhe (Bahn-km 17,0+72 bis Bahn-km 17,2+82) hat eine Länge von ca. 210 m und verfügt über eine befestigte Breite von 2,50 m. Die Bahnsteighöhe beträgt ca. 0,38 m über SO. Auch dieser Bahnsteig verläuft über die Ebbstraße hinweg (Bahn-km 17,1+83). Der Bahnsteig verfügt nur über einen Zugang von der Hauptstraße aus kommend, dieser ist durch eine 3,00 m breite 7-läufige Treppenanlage mit Zwischenpodesten ausgestaltet. Separate Fahrstufen erleichtern die Zugänglichkeit bei der Mitnahme von Gepäck, Kinderwägen oder Fahrrädern. Die Bahnsteighinterkante wird durch einen Zaun begrenzt, dahinter fällt das Gelände mit starker Böschungsneigung ab. Im Bereich von ca. Bahn-km 17,1+00 bis 17,1+47 befindet sich eine Betonstützwand zur Sicherung des Bahnsteigs. Auch auf diesem Bahnsteig wird das anfallende Oberflächenwasser nicht erfasst, sondern ebenfalls über die Querneigung des Bahnsteigs zum Gleis hin in den Oberbau der Gleise entwässert. Der Bahnsteig verfügt über ein Wetterschutzhaus mit Sitzgelegenheit, Fahrkartenautomat, Fahrplanaushang, Beschallungsanlage, Beleuchtung sowie Streugutbehälter.

Bei Bahn-km 17,1+83 überführt beidseitig der Schienentrasse jeweils eine 2,50 m breite Bahnsteigbrücke mit Geländer als Absturzsicherung die ca. 3,70 m breite Ebbstraße. Die überspannenden Tragplatten sind als gelagerte Stahlverbundsysteme

ausgebildet. Die lichte Weite der Bahnsteigbrücken beträgt 3,70 m, die Stützweite 4,50 m und die Trägerlänge 4,80 m.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie S5 im 30-Minuten-Takt. Zu Zeiten des Schüler- und Berufsverkehrs wird dieser Takt mit zusätzlichen Fahrten verdichtet. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen AVG übernimmt die gesamte betriebliche Bedienung des Haltepunkts. Die Stadtbahnlinie S5 nutzt ausschließlich mittelflurige Stadtbahnfahrzeuge vom Typ ET 450 (Zweissystem-Stadtbahn) GT8-100D/2-SM oder ET2010 mit Einstiegs- und Fußbodenhöhen von 0,55 m über Schienenoberkante (SO). Sofern Bahnsteige entsprechend ausgebaut sind, ist mit diesen Fahrzeugen ein stufenloser Ein- bzw. Ausstieg gewährleistet. Derzeit verkehren die Stadtbahnwagen maximal in Zweifachtraktion mit einer maximalen Länge von 75 m.

## **1.2. Geplanter Zustand**

Die Planung sieht vor, dass die beiden Außenbahnsteige mit einer Länge von jeweils 140 m sowie einer Breite von 2,50 m bis 3,00 m (80 m mit einer Breite von 3,00 m, 60 m mit einer Breite von 2,50 m) hergestellt werden. Die Bahnsteighöhe beträgt durchgehend 0,55 m ü. SO. Der Haltepunkt wird nach dem AVG-Standard mit einem Wegeleitsystem, zwei Wetterschutzhäusern mit Sitzgelegenheit, zwei dynamischen Fahrgastinformationen mit integrierter Uhrzeit, Abfall- und Streugutbehälter, zwei Fahrkartenautomaten (bereits vorhanden), Fahrplan- und Infovitrien, Beschallung, Beleuchtung der Bahnsteige und Zuwegung geplant. Die Anordnung von Bodenindikatoren zur Unterstützung blinder und sehbehinderter Menschen bei der Orientierung erfolgt gem. DIN 32 984 mit taktilen und farbig kontrastierenden Leitstreifen. Der Blindenleitstreifen dient zugleich als Kennzeichnung des Gefahrenbereiches. Die vorhandenen DB-Fahrkartenautomaten bleiben erhalten und werden in den Fahrgastunterständen positioniert. Die Beleuchtungsmasten sind an bzw. hinter der Bahnsteighinterkante angeordnet. Nicht mehr genutzte Bahnsteigabschnitte werden baulich angepasst. Bahnsteig 1 Richtung Mühlacker wird bei Bahn-km 17,0+31 beginnen und bei Bahn-km 17,1+71 enden. Die Länge des Bahnsteigs wird 140 m betragen und 0,55 m über SO hoch sein. Die ersten 80 m des Bahnsteigs werden eine nutzbare Breite von 3,00 m haben, die weiteren 60 m eine nutzbare Breite von 2,50 m.

Bahnsteig 2 Richtung Karlsruhe wird bei Bahn-km 17,0+97 beginnen und bei Bahn-km 17,2+37 enden. Die ersten 80 m werden eine nutzbare Breite von 3,00 m, die weiteren 60 m eine nutzbare Breite von 2,50 m haben. Als Hinterkante wird zukünftig eine bis zu ca. 3,00 m hohe Winkelstützwand dienen.

Die Bahnsteigbrücke Richtung Mühlacker bleibt unverändert. Die Bahnsteigbrücke Richtung Karlsruhe wird vollständig zurückgebaut und eine neue Bahnsteig-Überführung mit einer nutzbaren Breite von 2,50 m (Gesamtbreite 2,70 m) und einer Gesamtlänge von ca. 10,50 m (Stützweite ca. 9,50 m) errichtet. Die neue Bahnsteig-Überführung der AVG wird von der vorhandenen EÜ der DB Netz AG baulich getrennt, um eine eindeutige Schnittstelle zu erhalten. Die lichte Durchfahrtshöhe unter der EÜ in der Ebbstraße soll sich durch den baulichen Eingriff nicht verringern. Es ist beabsichtigt, dass die Bahnsteigbrücke aus zwei Stahlträgern, auf der Bahnsteigfertigteilplatten montiert werden, hergestellt werden. Die Lasten sollen über Verpress- oder Ortbetonpfähle hinter den bestehenden Widerlagern der EÜ in den Untergrund eingeleitet werden.

Bezüglich der Zuwegung zu Bahnsteig 1 sind nur geringfügige Anpassungen notwendig. Die Zuwegung zu Bahnsteig 2 wird vollständig neu hergestellt, da bislang ein stufenfreier Zugang nicht möglich war. Es soll eine 130 m lange Rampenanlage mit einer nutzbaren Breite von mindestens 1,80 m und einer Längsneigung von max. 8 % hergestellt werden. Zusätzlich soll ein neues Treppenbauwerk mit ca. 44 Stufen und einer lichten Weite von 2,40 m errichtet werden. Eine weitere Treppenanlage mit ca. 7 Stufen erschließt unter der EÜ Ebbstraße als Querungsbauwerk unter der Strecke den Bahnsteig 1.

Die Entwässerung der Bahnsteige erfolgt entweder über Entwässerungsrinnen oder über die Hinterkanten in die belebten Oberbodenzonen. Bei der Entwässerung über Entwässerungsrinnen erfolgt die Entwässerung in die öffentliche Kanalisation. Bahnsteig 1 entwässert von Bahnsteiganfang bei Bahn-km 17,0+31 ca. 40 m über die Hinterkante, wo das anfallende Oberflächenwasser in den angrenzenden Böschungen versickert. Ab Bahn-km 17,0+70 wird hinter dem Bahnsteig eine 40 m lange Versickerungsmulde ausgebildet. Das dort anfallende Oberflächenwasser wird entweder direkt

über die Bahnsteighinterkante oder durch Zuleitung über eine Sammelleitung eingeleitet und zur Versickerung gebracht. Die geplante Entwässerungsrinne im Bereich des Zugangs sowie Wartemoduls werden ebenfalls in die Versickerungsmulde entwässert. Als Notüberlauf wird ein Straßeneinlauf mit einer Einlaufhöhe von ca. 10 cm über der Muldensohle hergestellt. Bei zu hohem Wasserandrang z. B. aus lokalen Starkniederschlägen wird das anfallende Wasser an einen vorhandenen Straßenablauf angeschlossen, der mit einer Kanalleitung an das Kanalnetz in der Kirchgrundstraße angeschlossen ist. Bahnsteig 2 wird in der ersten Hälfte von Bahn-km 17,2+37 bis 17,1+60 bis zum Treppenaufgang im Bereich der Bahnsteighinterkante mit einer Entwässerungsrinne versehen. Das gesammelte Oberflächenwasser wird mit einer Transportleitung im südlichen Bereich der Rampenanlage Richtung Hauptstraße geführt und dort an den vorhandenen Kanal DN 300 Sb in der Ebbstraße angeschlossen. Hier werden ebenfalls die geplanten Entwässerungsrinnen der südlichen Treppen- und Rampenanlagen mit angeschlossen. Die geplanten Entwässerungsrinnen der Haupttreppenanlage sowie die nördlichen Rampenbereiche werden mit einer zweiten Transportleitung ebenfalls in Richtung Hauptstraße geführt und dort an den vorhandenen Kanal DN 250 Stz angeschlossen. Die weiteren ca. 80 m Bahnsteigoberfläche vom Haupttreppenzugang bis zum Bahnsteigende bei km 17,0+97 werden über die Hinterkante in die anschließende Grünfläche entwässert.

An Bahnsteig 1 ist eine P+R-Anlage mit 9 Pkw-Stellplätzen, darunter 1 Behindertenstellplatz, vorhanden; diese wird beibehalten. Am neuen Zugang zu Bahnsteig 2 an der Hauptstraße werden 4 Pkw-Stellplätze, darunter 1 Behindertenstellplatz, errichtet. Die an Bahnsteig 1 bestehende B+R-Anlage mit 10 Stellplätzen wird erneuert. An Bahnsteig 2 bzw. dessen Zugang an der Hauptstraße wird eine weitere B+R-Anlage mit 10 Stellplätzen errichtet.

Es werden auch Anpassungen der Fahrleitungsanlage erforderlich. Für den Ausbau der Bahnsteige werden die Maste 17-2, 17-3 und 17-4 ausgebaut. Die beiden letztgenannten Maste werden durch den neuen Mast 17-4 r.d.B. mit Mehrgleisenausleger ersetzt, Mast 17-2 entfällt ersatzlos. Signalanlagen müssen nicht angepasst werden. Auch die Vorsignalbalken werden beibehalten, diesbezüglich kann lediglich bauzeitlich

eine Anpassung erforderlich werden. Die vorhandenen Haltetafeln müssen an die neuen Fahrzeugpositionen angepasst werden.

## **2. Durchführung der Baumaßnahme**

### **2.1. Bauablauf**

Vor Baubeginn wird das Gebäude Nr. 22 auf dem im Eigentum der AVG stehenden Flurstück 9 zurückgebaut und das Gelände für die Arbeiten vorbereitet. Die eigentliche Maßnahme soll in drei Bauabschnitten im Jahr 2024 durchgeführt werden. Zunächst sollen mindestens 80 m des Bahnsteigs Richtung Mühlacker errichtet werden sowie der OL-Mast neu gebaut werden. Diese Arbeiten sollen vom 09.03. bis 05.04.2024 jeweils täglich von 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr unter eingleisiger Sperrung des Gleises Richtung Mühlacker stattfinden.

Vom 17.05. bis 31.05.2024 sollen die Streckengleise dann vollständig gesperrt werden. Der Bahnsteig Richtung Mühlacker soll in dieser Zeit fertiggestellt werden, der Bahnsteig Richtung Karlsruhe wird von km 17,1+55 – 17,2+82 zurückgebaut. Ebenso werden die OL-Bestandsmasten zurückgebaut. Die OL-Mehrgleisenausleger werden installiert und die Arbeiten zur Herstellung der Widerlager der Bahnsteigbrücke vorbereitet und soweit wie möglich durchgeführt. Zudem werden vorbereitende Arbeiten für den Bahnsteig Richtung Karlsruhe vorgenommen und der Bahnsteig soweit möglich neugebaut.

In der Zeit vom 08.06. bis 04.07.2024 wird jeweils täglich zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr unter eingleisiger Sperrung der Strecke Richtung Karlsruhe die Bestandstreppe zurückgebaut, die verbliebenen Reste des Bahnsteigs Richtung Karlsruhe zurückgebaut und neugebaut. Zudem wird ein temporärer Bahnsteigzugang hergestellt. Ab dem 05.07.2024 bis zur Fertigstellung werden Restarbeiten am Bahnsteig außerhalb des Gefahrenbereichs vorgenommen und der neue Treppen- und Rampenzugang hergestellt.

Da die DB Netz AG zur gleichen Zeit die im Bereich des Vorhabens befindliche EÜ Kirchgrundstraße erneuert, wird die Vorhabenträgerin die Bauphasen und die Gleis-Sperrpausen mit dieser abstimmen. Die Bauzeiten werden so festgelegt, dass die Behinderungen und Beeinträchtigungen minimiert werden.

## **2.2. Baukosten**

Die geschätzten gesamten Baukosten für das Vorhaben betragen (Preisstand 10/2021) ca. 2,35 Mio. Euro (netto). Rechnet man die Planungs- und Verwaltungskosten hinzu, ergeben sich Gesamtkosten von geschätzten 2,80 Mio. Euro (netto).

## **3. Verfahrensablauf**

### **3.1. Screening**

Mit E-Mail vom 13.07.2022 übersandte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde Probeunterlagen mit der Bitte um Prüfung, ob diese vollständig und geeignet sind, eine Entscheidung über das Bestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 Abs. 1 UVPG zu treffen. Mit E-Mail vom 11.08.2022 teilte die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin mit, dass die vorgelegten Unterlagen den Anforderungen des § 5 Abs. 1 UVPG entsprechen würden. In der Folge beantragte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 22.08.2022 bei der Vorhabenträgerin, eine Entscheidung gem. § 5 Abs. 1 UVPG über das Bestehen zur Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Mit Schreiben vom 20.09.2022 entschied die Planfeststellungsbehörde, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

### **3.2. Einleitung und Durchführung des Verfahrens**

Am 26.09.2022 reichte die Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde Unterlagen zur Durchführung eines Planrechtsverfahrens zur Vorprüfung ein. Nach der Rückmeldung der Planfeststellungsbehörde hierzu mit Datum vom 10.11.2022 und 08.12.2022 reichte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 16.01.2023 die Antragsunterlagen ein und bat um Durchführung eines Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde vom 31.01.2023 ist dann das Vorhaben sowie die Zeit und der Ort der Auslegung der Planunterlagen im Amtsblatt der Gemeinde Kämpfelbach, Ausgabe 05/23, ortsüblich bekannt gemacht worden. Danach lagen die Planunterlagen vom 13.02.2023 bis einschließlich 13.03.2023 im Rathaus Bilfingen, Hauptstraße 17, 7236 Kämpfelbach/Ortsteil Bilfingen zur Einsicht aus.

Parallel dazu sind die Planfeststellungsunterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe [www.rp-karlsruhe.de](http://www.rp-karlsruhe.de) unter dem Beteiligungsportal, Rubrik Mobilität, Verkehr, Straßen – aktuelle Planfeststellungsverfahren und dort unter der Rubrik Schienen zugänglich gemacht worden.

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

- Erläuterungsbericht
- Bautechnische Beschreibung
- Übersichtskarte
- Übersichtsplan
- Lageplan Bestand mit Leitungen
- Lageplan Entwurf
- Lageplan Entwurf Zugang Bahnsteig 2
- Querschnitte
- Bauwerksverzeichnis
- Grunderwerbsverzeichnis mit Grunderwerbsplänen
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Bestands- und Konfliktplan
- Maßnahmen
- Artenschutzrechtliche Prüfung
- Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht
- Baulärmgutachten
- Baugrundgutachten
- Bodenmanagementkonzept

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



Nach dem Ende der Offenlage hatten Betroffene wie auch die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen bis zum 27.03.2023 Gelegenheit, Einwendungen gegen den Plan zu erheben bzw. Stellung zu nehmen.

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

Insgesamt wurden folgende Stellen beteiligt:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Landesverband Baden-Württemberg	-
2	Amprion GmbH	Keine Einwände (24.02.2023)
3	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.	-
4	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg	-
5	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein	Stellungnahme (2.03.2023)
6	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	-
7	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, - Referat Infra I 3 -	Keine Einwände (10.02.2023)
8	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
9	DB Station & Services, Bahnhofsmanagement	
10	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest	Stellungnahme (20.02.2023)
11	Deutsche Telekom Technik GmbH, Best Mobile	-
12	Deutscher Alpenverein	-
13	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest	Stellungnahme (27.03.2023)
14	Deutsche Telekom Technik GmbH	Stellungnahme (20.02.2023)
15	Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart	Stellungnahme (16.03.2023)
16	E.ON SE	-
17	Ericsson GmbH	Stellungnahme (10.02.2023, 30.03.2023)
18	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd Pipelineinspektor	Keine Einwände (03.03.2023)
19	Forst Baden-Württemberg (ForstBW)	-
20	GASCADE Gastransport GmbH	Keine Einwände (01.03.2023)
21	Gemeinde Kämpfelbach	Keine Einwände (17.03.2023)
22	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	Keine Einwände (10.02.2023)
23	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH	-
24	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)	-

25	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	-
26	Landesnaturschutzverband	-
27	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg	-
28	Netze BW GmbH	-
29	Netze-Gesellschaft Südwest mbH	Stellungnahme (15.02.2023)
30	Open Grid Europe GmbH	Keine Einwände (24.02.2023)
31	PLEdoc GmbH	Keine Einwände (23.02.2023)
32	LAG - SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg e.V.	-
33	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	Keine Einwände (14.02.2023)
34	Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg	Stellungnahme (16.03.2023)
35	Landratsamt Enzkreis Umwelt- und Naturschutz	Stellungnahme (13.03.2023)
36	Landratsamt Enzkreis Verkehr	Stellungnahme (13.03.2023)
37	Landratsamt Enzkreis Wasserbehörde	Stellungnahme (13.03.2023)
38	Landratsamt Enzkreis Baurecht	Stellungnahme (13.03.2023)
39	Landratsamt Enzkreis Katastrophenschutz	Stellungnahme (13.03.2023)
40	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Keine Einwände (24.03.2023)
41	Nachbarschaftsverband Pforzheim	-
42	Polizeipräsidium Pforzheim	Keine Einwände (17.03.2023)
43	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16; Sachgebiet c - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Keine Einwände (22.03.2023)
44	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Keine Einwände (17.03.2023)
45	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen	Stellungnahme (28.02.2023)
46	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 52 - Gewässer und Boden	-
47	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 54.1-4 Industrie/Kommunen	Keine Einwände (10.02.2023)
48	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 55 - Naturschutz Recht	Keine Einwände (10.02.2023)
49	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	-
50	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Stellungnahme (21.03.2023)
51	Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme (13.02.2023)
52	Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege	Stellungnahme (28.02.2023)
53	Regionalverband Nordschwarzwald	-
54	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Baden-Württemberg e. V. (SDW)	-
55	Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)	-
56	Schwarzwaldverein e. V. (SWV)	-
57	terranets bw GmbH	Keine Einwände (10.02.2023)
58	TransnetBW GmbH	Keine Einwände (14.02.2023)

59	Unitymedia BW GmbH	-
60	Verkehrsverbund Pforzheim/Enzkreis GmbH (VPE)	-
61	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH	-
62	Westnetz GmbH - DRW-S-LK-TM	Keine Einwände (24.02.2023)
63	Unfallversicherung Bund und Bahn	Keine Einwände (21.02.2023)
64	Vermögen und Bau Baden-Württemberg	-
65	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	-
66	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung	Keine Einwände (17.02.2023)

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

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

Die Planfeststellungsbehörde hat dazu an folgende Stellen mit E-Mail vom 26.05.2023 bzw. 13.06.2023 die Rückäußerung des Vorhabenträgers zu ihren Stellungnahmen übersandt und um Mitteilung gebeten, ob durch die Anmerkung der Vorhabenträgerin ihren Anliegen Genüge getan sei oder ob weiterer Klärungsbedarf bestehe:

- Landratsamt Enzkreis
- Ericsson GmbH
- Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Netze-Gesellschaft Südwest mbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege
- Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
- Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg
- Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Von den angeschriebenen Stellen wurde kein weiterer Klärungsbedarf angemeldet.

### **3.3. Planänderungen**

Im Laufe des Verfahrens verzichtete die Vorhabenträgerin auf die Anlage der BE-Fläche 2 westlich der EÜ Straßenäcker mit einer Größe von ca. 2.343 m<sup>2</sup>, sodass die Grundstücke mit den Flurstück-Nrn. 3434, 3435, 3436 und 3342 sowie 2452 nicht in Anspruch genommen werden müssen. Aus diesem Grund wurden Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis angepasst. Überdies wurde die bautechnische Beschreibung um Angaben und Berechnungen zur Entwässerung ergänzt, nachdem das Landratsamt Enzkreis im Rahmen der Anhörung um entsprechende Angaben gebeten hatte. Aus diesem Grund entfiel auch die Maßnahme V3, die im Maßnahmenblatt zum LBP vorgesehen war.

### **3.4. Einvernehmen zur wasserrechtliche Erlaubnis**

Hinsichtlich der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis wurde das notwendige Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG hergestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat mit E-Mail vom 26.05.2023 dem Umweltamt des Landratsamts Enzkreis die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin übersandt und um Gegenstellungnahme bzw. einen Entscheidungsvorschlag bzgl. der wasserrechtlichen Erlaubnis gebeten. Nachdem die untere Wasserbehörde in ihrer erneuten Stellungnahme vom 23.06.2023 diesbezüglich keine Bedenken gegen die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis geäußert hat und die Planfeststellungsbehörde die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in ihre Entscheidung übernommen hat (vgl. Ziff. A.VII.2.) wurde das notwendige Einvernehmen hergestellt.

## **II. Umweltverträglichkeit**

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 22.08.2022 die Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“) gem. § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beantragt.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe kam in seiner Entscheidung vom 20.09.2022 (Aktenzeichen RPK17-3826-5) zu der Feststellung, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, da

von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind (vgl. auch Abschnitt B.III.2.3.).

Maßgeblich für diese Entscheidung war insbesondere, dass der Vorhabenbereich durch den bestehenden Haltepunkt, die vorhandenen Verkehrsflächen und die intensive verkehrliche Nutzung vorgeprägt ist und es sich bei den für die Gesamtmaßnahme benötigten Flächen größtenteils um bestehende und versiegelte Straßen-, Wege- oder Bahnsteigflächen handelt.

Für die neuen Bahnsteige, die Rampen- und Treppenanlage, die Parkplätze sowie diverse Mauern werden 1.392 m<sup>2</sup> befestigt, außerdem 386 m<sup>2</sup> als Gleisschotter angelegt und 588 m<sup>2</sup> rückgebaut. Für BE-Flächen werden bauzeitlich 4.609 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, die nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert und mit heimischem Saatgut eingesät werden. Im Bereich der Rampen- und Treppenanlage werden ökologisch wenig bedeutsame Flächen beansprucht sowie zwei Bäume gerodet. Im Bereich des Haltepunktes und im Bereich der sonstigen, bereits befestigten Flächen sind die natürlichen Bodenverhältnisse bereits verändert. Es liegen befestigte, verdichtete Böden bzw. aufgefüllte Schotterkörper und Nebenflächen vor. Naturnahe Böden mit einem weitgehend ungestörten Bodenprofil sind nicht betroffen. Bis auf einen Obstbaum nahe der Hauptstraße im Bereich der künftigen Treppenanlage liegen im nahen Bereich des geplanten Haltepunktes keine besonders wertvollen oder schützenswerten Biotope oder Vegetationsstrukturen vor. Der Vorhabenträger wird eine Ersatzpflanzung von zwei Bäumen im Bereich des neuen Zugangs zu Bahnsteig 2, das Anlegen einer Hainbuchenhecke sowie eine Einsaat mit Landschaftsrasen aus gebietsheimischen Saatgut an den neu entstehenden Böschungen vornehmen, wodurch neue Vegetationsstrukturen geschaffen werden.

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten sowie abseits von Oberflächengewässern. Natur-, Landschafts- und sonstige Schutzgebiete sind ebenfalls nicht betroffen.

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

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Bestands- und Konfliktplan
- Maßnahmenplan
- Artenschutzrechtliche Prüfung
- Schalltechnische Untersuchung zur Baulärmbelastung im Zuge des barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts Bilfingen

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin ein Baugrundgutachten und ein Bodenmanagementkonzept vorgelegt.

Insoweit ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

## **1. Schutzgut Mensch**

### **1.1. Baubedingte Wirkungen**

In der Bauphase wird das von den Maßnahmen betroffene Wohn- und Arbeitsumfeld durch Baubetrieb, Lärm und Staubentwicklung beeinträchtigt. Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen werden nicht aufgezeigt. Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten.

Um die aus der Bautätigkeit resultierenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (vgl. Anlage 10 zum Planfeststellungsantrag). Im Zuge einer Baulärmprognose wurden die Auswirkungen der Bautätigkeiten in den einzelnen Bauphasen, die zum Teil nur im Beurteilungszeitraum Tag, teilweise aber auch tags und nachts stattfinden, in der Nachbarschaft dargestellt und beurteilt. Für die Baulärmprognose wurde ein 3D - Rechenmodell aufgestellt. In diesem Modell wurden die Topographie sowie die für die Schallausbreitung relevanten

Gebäude lage- und höhenmäßig berücksichtigt. Für die Prognostizierung wurden die relevanten Baustellenflächen ergänzt. Die maßgeblichen Flächennutzungen dienten dabei als Grundlage für die Festsetzung der Immissionsrichtwerte. Zur Beurteilung der Immissionen wurde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) herangezogen. Die Vorhabenträgerin sieht Arbeiten sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit vor. Allerdings handelt es sich bei dem Bauzeitplan nur um eine Prognose, aufgrund des tatsächlichen Bauablaufs können sich demnach Abweichungen ergeben.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass aufgrund der durch den Ausbau des Haltepunktes verursachten Lärmpegel mit Konflikten zu rechnen ist. Diesen kann aber durch die Beachtung lärmindernder Vorschriften und entsprechender Auflagen Rechnung getragen werden.

Das Gutachten hat die lärmintensivsten Bauphasen während der Umsetzung des Vorhabens untersucht und kommt im Einzelnen zu folgenden Ergebnissen:

#### 1.1.1. Bauphase 1

In Bauphase 1 wird die Baustelle eingerichtet und der Bahnsteig Richtung Pforzheim zurückgebaut. Als lärmtechnisch relevant erweist sich die Herstellung der Verbauträger für den Bahnsteig und der Rückbau der Ausstattung des Bahnsteigs sowie der Bahnsteigkante. Als lärmintensiv erweisen sich auch die hierauf folgenden Bautätigkeiten. Die Fundamente der Bahnsteigkante und des Wartehaus werden hergestellt und die (neue) Bahnsteigkante eingebaut. Anschließend werden Erdarbeiten durchgeführt, der Bahnsteig verfüllt sowie Belagsarbeiten einschließlich dem Unterbau umgesetzt. Die Arbeiten finden von 07:00 bis 20:00 Uhr sowie von 05:00 bis 07:00 Uhr und von 20:00 bis 21:00 Uhr statt. Hierbei werden Summenschalleistungspegel von bis zu 111,7 dB(A) am Tag und bis zu 98,5 dB(A) in der Nacht erreicht. Die Immissionsrichtwerte werden an einer Vielzahl von Tagen und einer Vielzahl von Immissionspunkten überschritten. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte liegen an mehreren Tagen an einzelnen Immissionspunkten am Tag bei bis zu +21,6 dB(A) und in der Nacht bei bis zu +30,9 dB(A).

### 1.1.2. Bauphase 2

In Bauphase 2 sind die Restarbeiten zum Rückbau des Bahnsteigs Richtung Pforzheim und den Belagsarbeiten sowie die Restarbeiten zum Erdaushub des Bahnsteigs Richtung Pforzheim als lärmintensive Bautätigkeiten zu nennen. Die Vorhabenträgerin plant Arbeiten im Zeitraum von 07:00 bis 20:00 Uhr. Der maximale Summenschallleistungspegel beträgt 109,6 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden an mehreren Tagen überschritten. Die Überschreitungen liegen an einzelnen Immissionspunkten bei bis zu +16,4 dB(A).

### 1.1.3. Bauphase 3

Bauphase 3 ist die schalltechnisch lärmintensivste Bauphase. In Bauphase 3 werden die Verbauträger für den Bahnsteig Richtung Karlsruhe hergestellt, die Bahnsteigausstattung sowie die Bahnsteigkante des Bahnsteigs Richtung Karlsruhe zurückgebaut, die Fundamente der (neuen) Bahnsteigkante und des Wartehauses hergestellt und die (neue) Bahnsteigkante eingebaut. Anschließend werden Erdarbeiten durchgeführt, der Bahnsteig verfüllt sowie Belagsarbeiten einschließlich dem Unterbau ausgeführt. Zuletzt wird der Verbau der Fußgängerbrücke hergestellt und Mikropfähle eingebaut. Die Arbeiten werden von 07:00 bis 20:00 Uhr und auch in den Zeiträumen von 05:00 bis 07:00 Uhr sowie von 20:00 bis 21:00 Uhr durchgeführt. Hierbei werden Summenschallleistungspegel von bis zu 118,4 dB(A) am Tag und bis zu 108,8 dB(A) in der Nacht erreicht. Die Immissionsrichtwerte werden an einer Vielzahl von Tagen und einer Vielzahl von Immissionspunkten überschritten. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte liegen an mehreren Tagen an einzelnen Immissionspunkten am Tag bei bis zu +28,7 dB(A) und in der Nacht bei bis zu +33,7 dB(A).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Schallgutachten verwiesen.

## 1.2. Anlagebedingte Wirkungen

Wesentliche anlagebedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.



### **1.3. Betriebsbedingte Wirkungen**

Wesentliche betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

## **2. Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt**

### **2.1. Artenschutz**

Um die Auswirkungen der Maßnahmen auf geschützte Tier- und Pflanzenarten beurteilen zu können, hat die Vorhabenträgerin eine artenschutzrechtliche Prüfung vorgenommen.

Zur Prüfung der Artenschutzbelange wurden der Haltepunkt und die direkt angrenzenden Flächen im Rahmen von drei artenschutzrechtlichen Ortsbegehungen am 26.04.2021, 06.07.2021 und 19.07.2021 untersucht und beurteilt. Eine weitere Begehung fand am 24.01.2022 statt. Die BE-Fläche südlich von Bilfingen wurde zudem am 22.03.2022 und 10.05.2022 bei sonnigem und trockenem Wetter untersucht. Bei den Begehungen wurden die Freiflächen in Augenschein genommen und ggf. beobachtete, relevante Arten notiert. Die Gehölze wurden nach mehrjährig nutzbaren Nestern und Spechthöhlen abgesucht und das Angebot an Fäulnishöhlen bzw. Alt- und Totholz gesichtet.

Nach den Ergebnissen einer Geländebegehung ergeben sich für das Vorhaben keine Beobachtungen oder Anhaltspunkte, die ein Vorkommen seltener oder streng geschützter Arten erwarten lassen.

#### **2.1.1. Vögel**

Während der Übersichtsbegehungen wurde im Bereich des Haltepunktes nur geringe Vogelaktivität festgestellt. Aufgrund der Störungsintensität in diesem Bereich muss davon ausgegangen werden, dass vor allem häufige, anspruchslose und ungefährdete an den menschlichen Siedlungsbereich angepasste Singvogelarten im Umfeld der Baumaßnahme anzutreffen sind. Bei einer Begehung am 21.03.2022 wurden die Arten Zilpzalp, Rotkehlchen, Blaumeise, Kohlmeise, Grünfink und Dohle festgestellt.

Eine Betroffenheit von Vogelarten mit hervorgehobener naturschutzfachlicher Bedeutung, von streng geschützten Vogelarten und Vogelarten der „Roten Liste der Brutvogelarten Baden-Württembergs“ kann ausgeschlossen werden.

Im Bereich der Eingriffsflächen sowohl am Haltepunkt wie im nahen Bereich der BE-Flächen konnten keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher gesichtet oder nachgewiesen werden.

Zum Umsetzungszeitpunkt des Vorhabens sind Vogelbruten in den Gehölzbeständen möglich. Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes nach § 44 BNatSchG darf eine Fällung oder Rückschnitt der Gehölze daher nur außerhalb der Vogelbrutsaison und innerhalb der gesetzlich erlaubten Fristen – von 1. Oktober bis 28.(29.) Februar – durchgeführt werden.

Das Eintreten des Störungstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Störungen einzelner Brutreviere können durch die naturgemäße Ausdehnung, wie sie häufige Vogelarten aufweisen, ausgeglichen werden. Es wird daher nicht zu einer Destabilisierung der Population als Ganzes kommen.

#### 2.1.2. Fledermäuse

Es ist davon auszugehen, dass die Strukturen des Haltepunkts von Fledermäusen allenfalls als nicht essenzielles Jagdhabitat genutzt werden. Quartiersangebote in Form von Höhlen, Spalten oder Gebäuden sind nicht vorhanden. Dies trifft auch auf den Bereich der BE-Fläche zu. Da die Fläche nur am Tag genutzt wird, können Beeinträchtigungen vermieden werden. Eine Fernwirkung mit relevanten Auswirkungen auf Fledermausvorkommen in der Umgebung oder auf lichtempfindliche Arten ist daher nicht zu erwarten.

#### 2.1.3. Reptilien

Bei drei Geländebegehungen konnten weder die Mauer- noch die Zauneidechse oder die Schlingnatter nachgewiesen werden, welche allesamt auf trocken-warme Standorte angewiesen sind und deren Vorkommen zunächst nicht ausgeschlossen werden konnte. Auch im Bereich der BE-Fläche konnten keine streng geschützten Reptilien nachgewiesen werden.

Daher kann das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, selbst wenn vereinzelt Tiere auftreten sollten, ausgeschlossen werden, da die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht erfüllt.

#### 2.1.4. Weitere Arten

Streng geschützte Schmetterlingsarten nach Anhang IV der FFH-RL sind nicht betroffen, da mit den im Bereich des Haltepunktes und der BE-Flächen fehlenden geeigneten Wiesenflächen schon die ökologischen Ansprüche der Arten nicht erfüllt werden. Gleiches gilt für wasser- oder baumbewohnende Käferarten und andere nach europäischem Recht geschützte Käferarten. Auch für diese weist das Untersuchungsgebiet keine geeigneten ökologischen Strukturen auf. Ein Vorkommen europarechtlich geschützter Amphibien- und Libellenarten sowie die für Fische ist auszuschließen, da im Plangebiet sowie im Bereich der geplanten BE-Fläche die für diese Arten notwendigen Still- bzw. Fließgewässer als Laichhabitate fehlen. Auch für ein Vorkommen der Haselmaus fehlen mit dem Nichtvorhandensein von Beeren- und Nusssträuchern sowie Gehölzbestände die notwendigen Strukturen. Ein Vorkommen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Arten ist auf Grund des Mangels geeigneter Strukturen in den Plangebieten bzw. der Lage der Eingriffsbereiche außerhalb des Verbreitungsgebietes der Arten, nicht anzunehmen. Ebenso ergaben die Übersichtsbegehungen keine Hinweise auf seltene und nur national geschützte Wildbienen, Heuschrecken oder andere wertgebende Arten (Rote Liste) oder FFH-Anhang II-Arten.

#### 2.1.5. Pflanzen

An dem Haltepunkt wurden keine Pflanzen des Anhang IV der FFH – Richtlinie nachgewiesen. Aufgrund allgemeiner Erwägungen, der landesweiten Verbreitung, der artspezifischen Standortansprüche und/oder der vorhandenen Nutzungen ist ein Vorkommen dieser Arten in dem Planungsgebiet auszuschließen bzw. sehr unwahrscheinlich. Streng geschützte, jedoch nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Arten, wurden nicht nachgewiesen.

### **3. Schutzgut Geologie, Boden/Fläche**

Für das Vorhaben wird zum großen Teil bereits befestigte Fläche in Anspruch genommen. Insgesamt wird anlagebedingt eine Bodenfläche von 2.357 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, 1.469 m<sup>2</sup> hiervon sind bereits versiegelt. 1.325 m<sup>2</sup> sind hiervon als Bahnsteig, Straße oder Weg, 124 m<sup>2</sup> als Gebäude und 20 m<sup>2</sup> als Gleisanlage befestigt. Es werden demnach 888 m<sup>2</sup> unbefestigte Flächen in Anspruch genommen. Naturnahe Böden mit einem weitgehend ungestörten Bodenprofil sind nicht betroffen.

Für die neuen Bahnsteige werden ca. 792 m<sup>2</sup>, für die Rampen- und Treppenanlage ca. 355 m<sup>2</sup>, für den P+R Platz sowie die B+R Anlage ca. 91 m<sup>2</sup>, für Zufahrten / Straßen ca. 68 m<sup>2</sup>, für Gebäude ca. 52 m<sup>2</sup> und schließlich für diverse Mauern ca. 34 m<sup>2</sup> beansprucht. Im Rahmen der Baumaßnahme werden im Bereich des Haus- und Gartengrundstücks sowie im Bereich der rückzubauenden Bahnsteige 588 m<sup>2</sup> rückgebaut. 386 m<sup>2</sup> dieser rückzubauenden Bahnsteige werden als Gleisschotter angelegt. Die verbleibenden 202 m<sup>2</sup> werden als Rasenflächen angelegt bzw. mit bodendeckenden Gehölzen bepflanzt.

Für das Vorhaben werden insgesamt 1.392 m<sup>2</sup> versiegelt. Aktuell sind bereits 1.469 m<sup>2</sup> als Straße, Weg, Bahnsteig oder Gebäude befestigt. Insgesamt ergibt sich bei Abzug der Neuversiegelung von Böden im Rahmen der Neuplanung von der bestehenden Versiegelung daher eine Netto-Entsiegelung von 77 m<sup>2</sup>.

Die Versiegelung aufgrund der Baumaßnahme bewirkt aufgrund des bereits gestörten Bodenprofile kaum zusätzliche, kompensationspflichtige Bodenbeeinträchtigungen. Die Versiegelung kann durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Erhebliche anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind daher insgesamt nicht zu erwarten.

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

Mögliche baubedingte Schadstoffeinträge können durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und die Beachtung der einschlägigen Schutzvorschriften vermindert bzw. vermieden werden. Vermehrte betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch den Betrieb, die Pflege und Unterhaltung des neuen Haltepunktes sind nicht zu erwarten.

Die Flächen der BE-Fläche südlich von Bilfingen werden nach Bauende rekultiviert. Dies beinhaltet die Beseitigung von Baustoffresten, die Lockerung des Bodens in Bereichen mit baubedingter Bodenverdichtung und die Wiederherstellung der Vegetationsdecke durch Einsaat einer gebietsheimischen Saatgutmischung.

#### **4. Schutzgut Wasser**

Der Bereich des Vorhabens liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten. Gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiete sind ebenfalls nicht vorhanden. Auch Oberflächengewässer sind nicht betroffen. Die Entwässerung der Bahnsteige erfolgt direkt über Entwässerungsrinnen oder die Hinterkante. Sofern die Entwässerung über die Entwässerungsrinnen erfolgt, leiten diese das anfallende Wasser in die bestehende Kanalisation. Hinsichtlich der Gleisanlage und der zurückgebauten Bahnsteigbereiche gibt es keine geänderte Entwässerung. Die Zuwegungen sowie die P+R- und B+R-Anlagen entwässern das anfallende Oberflächenwasser in die bestehende öffentliche Kanalisation.

Bei Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsstandards sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser nicht zu erwarten.

#### **5. Schutzgut Klima/Luft**

Zwar müssen im Bereich des Vorhabens Gehölze entfernt bzw. Rodungen vorgenommen werden. Dies hat jedoch keine erheblichen klimatischen Auswirkungen. Die während der Bauarbeiten durch Baumaschinen, Baustellenfahrzeuge und Lkw verursachten Emissionen sind von zeitlich kurzer Dauer und lokal begrenzt. Durch den Einsatz schadstoffarmer Geräte können diese Emissionen zudem vermindert werden. Betriebsbedingte Emissionen sind nicht ersichtlich.

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

## **6. Sonstige Schutzgüter**

Beeinträchtigungen sonstiger Schutzgüter, wie des Stadtbilds oder Kultur- und Sachgütern sind nicht zu erwarten. Durch das beantragte Vorhaben sind demnach insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

## **III. Rechtliche Würdigung**

### **1. Formell**

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

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

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

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

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

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

Zur Vorbereitung dieser Entscheidung hat das Regierungspräsidium durch erneute Anhörung bzw. Zuleitung der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin zu den eingegangenen Stellungnahmen ermittelt, ob ein weiterer Klärungsbedarf bestehe. Die erneut angehörten Stellen meldeten keinen weiteren Klärungsbedarf, sodass auch diesbezüglich kein Erfordernis für die Durchführung eines Erörterungstermins bestand (vgl. Abschnitt B.I.3.2.).

## **2. Materiell**

### **2.1. Planrechtfertigung**

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

Diese Voraussetzungen liegen vor.

### 2.1.1. Fachplanerische Zielkonformität

Gemäß § 1 Abs.1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz unter anderem der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsbedienung.

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

Als weiterer Maßstab sind das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Regionalplan 2003 des Regionalverbands Nordschwarzwald, der Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbands Kämpfelbachtal, der Nahverkehrsplan für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

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

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 sollen durch raumordnerische Festlegungen im Personenverkehr die Nutzung der Schiene gefördert (LEP 4.1.1), die Bedeutung



des Nahverkehrs auf der Schiene insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahn des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln gesteigert (LEP 4.1.15) und in verdichteten Räumen der ÖPNV auf Schiene und Straße weiter ausgebaut werden, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen (LEP 4.1.16).

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

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den wesentlichen Grundsätzen des einheitlichen Regionalplans Nordschwarzwald (2015). Dort ist u.a. ausgeführt, das Angebot im Schienenverkehr mit dem Ziel der Einbindung der Region in die großräumigen Fernverkehrsnetze, der besseren Anbindung an die Nachbarräume sowie eines weiteren Zusammenwachsens der Region weiterzuentwickeln ist, wobei besonderes Augenmerk auf den Ausbau und die attraktive Ausgestaltung im Verlauf der Entwicklungsachsen und in den Verdichtungsräumen samt Randzonen gelegt werden soll (4.1.11 Grundsatz, S. 79). Außerdem wird im Regionalplan Nordschwarzwald die Schienenstrecke Karlsruhe-Pforzheim-Stuttgart als regional bedeutsam eingestuft (4.1.13 Vorschlag 1, S. 81). Auf dieser Strecke soll der Schienenpersonenverkehr dauerhaft sichergestellt werden (4.1.13 Grundsatz 2, S. 81). Hierzu wird hervorgehoben, dass regionalbedeutsamer Schienenpersonennahverkehr mindestens im 1-Stunden-Takt gemäß dem seitens des Landes geplanten Integralen Taktverkehr auf allen Schienenstrecken in der Region gewährleistet werden soll und je nach Erfordernis aufgrund hoher Nachfrage oder auf Wunsch von Gebietskörperschaften im Sinne des „Angebotsprinzips“ durch Regional- oder zusätzliche Nahverkehrszüge verdichtet werden

soll. Um dieses Ziel zu erreichen soll die Streckeninfrastruktur entsprechend ausgebaut, mindestens jedoch erhalten werden (4.1.13 Ziel 4, S. 81). Zudem ist für die betroffene Strecke ausgeführt, dass zwischen Karlsruhe – Pforzheim – Bietigheim/Stuttgart das Angebot verdichtet und modernes Wagenmaterial eingeführt werden soll (4.1.13 Vorschlag 7, S. 81).

Das Vorhaben entspricht auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Enzkreis und die Stadt Pforzheim von 2021. Dort wird im Abschnitt 4 „Leitbild und Handlungsfelder“ u.a. unter Ziffer 4.2.3 ausgeführt, dass gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen vorgenommen werden und als mittelfristiges Ziel ein barrierefreier ÖPNV in der Stadt Pforzheim und im Enzkreis definiert wird. Unter Punkt 4.4 werden schließlich die Anforderungen an die Barrierefreiheit definiert. Hierbei spielt die Schaffung barrierefreier Wegeketten (siehe 4.4.2 des Nahverkehrsplans) eine besondere Rolle. Besonders hervorgehoben wird hierbei das Erfordernis ebener, kantenfreier Flächen für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte sowie Leitsystemen und ertastbarer Kanten für Blinde. Unter Abschnitt 6 „Maßnahmen“ und dort unter 6.2.2 wird zudem das Ziel definiert, dass die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

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

### 2.1.2. Erforderlichkeit

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

### 2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

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

Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder nicht abschließend geklärt ist. Insofern 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. Insofern kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Allerdings kann vorliegend nicht die Rede davon sein, dass die Finanzierung von vorneherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.04.2005, 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. dazu: BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12).

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

## 2.2. Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Insofern wird auf die Ausführungen unter B.3.2.1.1. verwiesen.

## **2.3. Zwingendes Recht**

### 2.3.1. Natur- und Artenschutz

#### 2.3.1.1. Eingriff in Natur und Landschaft

Entlang des Bahnsteigs 1 (Richtung Mühlacker) werden vorübergehend ca. 25 m<sup>2</sup> Beetflächen in Anspruch genommen. Entlang des Bahnsteigs 2 (Richtung Karlsruhe) werden durch den Bau des Bahnsteigs sowie den Bau der Rampen- und Treppenanlage 38 m<sup>2</sup> randliche Gehölze (Thujahecke) in Anspruch genommen. Zudem werden auf dem Grundstück Hauptstraße / Ebbstraße 173 m<sup>2</sup> Gartenfläche, 314 m<sup>2</sup> Rasenfläche und ca. 270 m<sup>2</sup> Ruderalflur überbaut. Ein Obstbaum, ein Kiefer sowie ein Zierstrauch müssen im Zuge der Bauarbeiten gerodet werden. Im nahen Gleisbereich werden weitere 68 m<sup>2</sup> Rasenfläche und 61 m<sup>2</sup> Ruderal- bzw. Rasenfläche als Gleisschotterflächen benötigt. Diese Maßnahmen stellen einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff im Sinne von § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG dar.

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. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist.

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt indes nicht vor. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft ist nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen gem. § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG durch Maßnahmen

des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG. Die Vorhabenträgerin sieht im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 9.1a zum Planfeststellungsantrag) Maßnahmen vor, mit denen sie dem Gebot weitgehender Vermeidung und Minimierung Rechnung trägt.

Die Planunterlagen ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde zur Sicherstellung der gesetzlichen Voraussetzung bzw. zur Konkretisierung der Maßnahmen Nebenbestimmungen festgesetzt (vgl. Ziff. A. III. 1) und kommt damit auch den Forderungen der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Enzkreis, nach, die sich mit Schreiben vom 13.03.2023 sowie mit weiterem Schreiben vom 23.06.2023 zu dem Vorhaben geäußert hat. Insbesondere in seiner Stellungnahme vom 23.06.2023 hat das Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz des Landratsamts Enzkreis mitgeteilt, dass unter Einhaltung der im landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine Bedenken gegenüber dem Vorhaben bestünden. Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vollständig auf die Anlage der 2.343 m<sup>2</sup> großen BE-Fläche südlich von Bilfingen zu verzichten, sodass die dortige Wirtschaftswiese auch nicht (vorübergehend) in Anspruch genommen werden muss. Dies schließt demzufolge auch eine Gefährdung der in der näheren Umgebung der ursprünglich vorgesehenen BE-Fläche vorhandenen Biotop aus.

Zur Vermeidung von Eingriffen in die Insektenfauna sind die unter Ziff. A.III.1.5 getroffenen Regelungen zu berücksichtigen. Gemäß § 21 Abs. 3 des Gesetzes des Landes Baden-Württemberg zum Schutz und zur Pflege der Landschaft (NatSchG) sind ab dem 1. Januar 2021 neu errichtete Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen grundsätzlich mit einer den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden insektenfreundlichen Beleuchtung auszustatten. Die Vorhabenträgerin hat dies entsprechend berücksichtigt und die bautechnische Beschreibung in diesem Punkt konkretisiert. Die Beleuchtungsanlagen sollen entsprechend des DB Regelwerks und dort der Ril 954. bzw. 813. umgesetzt werden. Die Vorhabenträgerin

wird LED-Leuchten verwenden, für die gemäß dieser Richtlinie verbindlich die Lichtfarbe 4000K gefordert wird und die Leuchten dementsprechend auch nur in dieser Lichtfarbe verfügbar sind. Im Geltungsbereich der EBO für Beleuchtung im gleisnahen und sicherheitsrelevanten Bereich ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, vielmehr sogar geboten.

Soweit Eingriffe nicht vermeidbar sind, sieht der landschaftspflegerische Begleitplan Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vor. Im zugehörigen Maßnahmenplan sind die Maßnahmen dargestellt. Ergänzend sind die in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Maßgaben und Nebenbestimmungen (vgl. auch hierzu Ziff. A.III.1) zu beachten. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange bewertet die Planfeststellungsbehörde die Maßnahmen als hinreichende Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Ursprünglich hat die untere Naturschutzbehörde die Auffassung vertreten, dass es sich bei den Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A4 nicht um Ausgleichsmaßnahmen, sondern um Gestaltungsmaßnahmen handeln würde. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der BE-Fläche 2 gesetzlich geschützte Biotop befinden würden. Die Vorhabenträgerin nahm hierzu Stellung und führte aus, die Maßnahmen seien als Ausgleichsmaßnahmen zu klassifizieren, da ihnen auch eine Ausgleichsfunktion zukommen würde. Die Ausgleichsmaßnahme A1 sei schon deshalb eine solche, da der Rückbau versiegelter Fläche grds. als eine solche zu qualifizieren sei. Die Begrünungsmaßnahmen A2-A4 seien hingegen deshalb als Ausgleichsmaßnahme zu werten, da bei dem Eingriff geringwertige Biotop betroffen seien, sodass eine kompensatorische Ausgleichswirkung erzielt werde. Dieser Argumentation der Vorhabenträgerin folgt die Planfeststellungsbehörde. Auch die untere Naturschutzbehörde ist dem nicht mehr entgegengetreten, nachdem ihr die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin überlassen wurde. Demnach ist davon auszugehen, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, den Eingriff auszugleichen.

### 2.3.1.2. Artenschutz

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten. Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen kann eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

Nachdem die untere Naturschutzbehörde zunächst mit Schreiben vom 13.03.2023 das artenschutzrechtliche Fachgutachten zunächst als nicht plausibel bezeichnete, wurden diese Bedenken nicht aufrechterhalten, nachdem die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin sowie die artenschutzrechtliche Prüfung zum Gebäude mit der Adresse Hauptstraße 22 vorgelegt wurde. Auch diesbezüglich geht die untere Naturschutzbehörde nunmehr von der Plausibilität der Unterlagen aus und äußert keine Bedenken, sofern die im landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen umgesetzt werden. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist ausweislich der Artenschutzverträglichkeitsprüfung bzw. der nachträglich vorgelegten artenschutzrechtlichen Prüfung zum Abriss des Gebäudes Hauptstraße 22 erfolgt. Der Haltepunkt und die direkt angrenzenden Flächen wurden im Rahmen dreier ökologischer Übersichtsbegehungen im Jahr 2021 am 26.04.2021, 06.07.2021 und 19.07.2021 und zweier ökologischer Übersichtsbegehungen im Jahr 2022 am 24.01.2022 und 10.05.2022 untersucht. Das Gebäude Hauptstraße 22 wurde in einer Übersichtsbegehung am 15.05.2023 untersucht. Die von der Planung betroffenen Flächen wurden dabei flächendeckend in Augenschein genommen.

Anhaltspunkte für das Vorkommen seltener oder streng geschützter Arten liegen nicht vor, ebenso konnten keine solchen beobachtet werden. Das Plangebiet ist aufgrund der zeitweise stark frequentierten Nutzung durch Lärm und Bewegungsunruhe vorbelastet. Zusätzliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich daher nicht.

Die potenziell vorkommenden weit verbreiteten und häufigen Vogelarten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 b) BNatSchG iVm Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009

(Vogelschutzrichtlinie) besonders geschützt und unterfallen damit den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass zum Umsetzungszeitpunkt des Vorhabens Vogelbruten in den Gehölzbeständen möglich sind. Um zu vermeiden, dass es zu einer Verletzung oder Tötung von Jungvögeln bzw. einer Beschädigung oder Zerstörung von Nestern und Eiern kommt, sieht die Vorhabenträgerin vor, dass keine Fällungs- bzw. Rodungsarbeiten in der Vogelbrutsaison bzw. außerhalb der gesetzlich zulässigen Fristen (1. Oktober bis 28. (29.) Februar) durchgeführt werden. Damit wird eine Verwirklichung der Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen. Erhebliche Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch die Bautätigkeiten können aufgrund der Störungsunempfindlichkeit der betroffenen Arten ausgeschlossen werden.

Fledermäuse sind von dem Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht betroffen. Der Bereich des Haltepunktes kommt allenfalls als nicht essenzielles Jagdhabitat, der Bereich der BE-Fläche als potentiell Jagdhabitat in Betracht. Beeinträchtigungen können aber bereits dadurch vermieden werden, dass die Bauarbeiten überwiegend am Tag durchgeführt werden und eine Flächennutzung nur vorübergehend stattfindet.

#### 2.3.1.3. Weitere Aspekte

Im Planungsgebiet sind keine naturschutzfachlichen Schutzgebietsausweisungen, wie Natura 2000-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete und Naturdenkmale vorhanden. Allerdings befindet sich östlich des Planungsbereichs in einem Mindestabstand von ca. 1 km das FFH Gebiet 7017341 „Pfinzgau Ost“.

Zudem befinden sich im näheren Umfeld der Maßnahme gesetzlich geschützte Biotop „Feldhecken in den Gewannen Viehweg und Ketzinger südwestlich Bilfingen“ (BiotopNr. 170172360324), „Hecken an der Bahn südwestlich Bilfingen“ (170172361353), „Feldgehölz im Gewann Viehweg I südwestlich Bilfingen“ (170172360325) und „Feldgehölze im Gewann Viehweg II südwestlich Bilfingen“ (170172360326). Aufgrund des Verzichts der Vorhabenträgerin auf die Anlage der BE-Fläche 2 mit einer Größe von ca. 2.343 m<sup>2</sup> auf den Grundstücken Flurstück-Nrn. 3434,



3435, 3436 und 3342 sowie 2452 ist eine Beeinträchtigung jedoch ausgeschlossen (vgl. Zusage unter Ziff. A.IV.1).

### 2.3.2. Immissionsschutz

#### 2.3.2.1. Lärmimmissionen

Mit dem barrierefreien Ausbau des Haltepunkts gehen keine Veränderungen der Trassierung der Gleisanlagen oder der Gleisnutzung einher. Durch die mit den Vorhaben verbundenen Anpassungen an den Zuwegungen ist nicht mit einer relevanten Zunahme von Verkehrsgeräuschen oder sonstigen betrieblich bedingten Beeinträchtigungen zu rechnen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus wird zwar für die vollständig neue Zuwegung zu Bahnsteig 2 Richtung Karlsruhe eine ca. 130 m lange Rampenanlage mit neuer Treppenanlage sowie einer weiteren Treppenanlage errichtet, zudem wird die bestehende Bahnsteigbrücke an diesem Bahnsteig zurückgebaut und neu hergestellt, allerdings sind auch insoweit durch die bauliche Änderung keine zusätzlichen betrieblich bedingten Beeinträchtigungen, insbesondere keine Zunahme von Verkehrsgeräuschen zu erwarten. Um dies fachlich beurteilen zu können war vorliegend kein Gutachten erforderlich. Eine wesentliche Änderung des Schienenwegs einer Eisenbahn im Sinne des § 41 Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) bzw. § 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist somit nicht gegeben. Entsprechend ergibt sich durch das Vorhaben insoweit keine immissionsschutzrechtliche Relevanz.

In der Bauphase werden sich jedoch Beeinträchtigungen durch Baulärm ergeben. Dies bestätigt die von der Vorhabenträgerin mit den Planunterlagen vorgelegte schalltechnische Untersuchung der MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG vom 13.12.2022 (Anlage 10 der Planunterlagen, vgl. dazu auch die Ausführungen unter Ziff. B.II.1).

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem

Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann nicht auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) zurückgegriffen werden, denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes 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 der von einer Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

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

- Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,  
70 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,  
tagsüber 65 dB(A)  
nachts 50 dB(A)

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

Bei Zugrundelegung dieser Richtwerte ergeben sich die unter Ziff. B.2.1.1. für die einzelnen Bauphasen dargestellten Überschreitungen.

Insbesondere vor dem Hintergrund dieser Überschreitungen hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms durch technische und organisatorische Maßnahmen aufgegriffen und folgt damit auch grundsätzlich den Vorschlägen der unteren Immissionsschutzbehörde (Landratsamt Enzkreis, Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz, E-Mail vom 13.03.2023).

Hinsichtlich des Einsatzes aktiver Lärmschutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin im Baulärmgutachten (Anlage 10 zu den Planunterlagen) ausgeführt, dass diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der Baustelle weder praktikabel noch aufgrund der relativ kurzen Bauzeit verhältnismäßig seien. Aufgrund der linienhaften Baustelle müssten die Schallschirme nicht möglichst nah an der Lärmquelle, sondern an einzelnen nächstgelegenen Wohngebäuden errichtet werden. Hier sei bereits deswegen die Wirksamkeit der Schallschirme anzuzweifeln, da die lärmemittierenden Baugeräte die Schallschirme in der Höhe übertreffen würden und die Wirkung mobiler Schallschirme ohnehin vergleichsweise eingeschränkt sei. Außerdem spreche auch die wechselnde

Lage der Baumaschinen gegen den Einsatz mobiler Schallschirme. Die Schirme müssten aus diesem Grund so beschaffen sein, dass diese schnell auf- und abgebaut werden könnten. Aber auch dies würde dazu führen, dass die zur Verfügung stehende Arbeitszeit reduziert werden würde oder aber die Bautätigkeiten länger andauern und sich daher die Dauer der Belästigungen verlängern würde. Dem ist die untere Immissionsschutzbehörde nicht entgegengetreten. Allerdings hat die untere Immissionsschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 13.03.2023 gefordert, die im Lärmgutachten vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Explizit wurde hierbei die Notwendigkeit der umfassenden Information der Betroffenen, die Nennung der Ansprechstelle für Lärmbeschwerden auch gegenüber dem Landratsamt sowie das gegebenenfalls zur Verfügung stellen von Ersatzwohnraum in Zeiträumen mit besonders hoher Lärmbelastung hervorgehoben. Dem möchte auch die Planfeststellungsbehörde nicht entgegenreten. Diese hält die Ausführungen der Vorhabenträgerin zum Ergreifen aktiver Schallschutzmaßnahmen für nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass sich die Baumaßnahme überwiegend auf einem Bahndamm, somit in exponierter Lage befindet. Dies erschwert zusätzlich den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen. Auch ist es nachvollziehbar, dass bei wechselnden Bauorten der Auf- und Abbau schallschützender Einrichtungen zu zusätzlichen Verzögerungen führen würde. Auf eine Verpflichtung zur Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen wird daher verzichtet, da diese für die Vorhabenträgerin aus den oben genannten Gründen nicht zumutbar wären. Um die Betroffenen jedoch angemessen vor Baulärm zu schützen und um den Forderungen der unteren Immissionsschutzbehörde nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, die im Baulärmgutachten vorgeschlagenen passiven Lärmschutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen festzuhalten und die Vorhabenträgerin hierdurch zur Vornahme der Maßnahmen zu verpflichten. Dieses Maßnahmenbündel umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- umfassenden Information der Anlieger,
- Verwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie geräuscharmer Baumaschinen und Geräte,
- Optimierung der Baustelleneinrichtung,
- Fortschreibung der Baulärmprognose,

- Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen,
- Stellung von Ersatzwohnraum,
- Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen,
- Entschädigung in Geld.

Hierdurch wird ein angemessener Schutz durch Baulärm herbeigeführt (vgl. hierzu Ziff. A.III.3. 2.). Damit die untere Immissionsschutzbehörde bei Beschwerden zielgerichtet vorgehen kann, ist dieser – entsprechend der eigenen Forderung – durch die Vorhabenträgerin auch die Ansprechstelle für Baulärmimmissionen vor Beginn der Baumaßnahmen zu benennen (vgl. hierzu Ziff. A.III.2.1.2.). Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Baulärmgutachten sowie der Auffassung der unteren Immissionsschutzbehörde, dass besonders schutzbedürftigen oder erheblich betroffenen Anwohnern angrenzender Wohngebäude für die Dauer der lärmintensivsten Arbeiten (Arbeiten bei denen mit Überschreitungen der Richtwerte zu rechnen ist) Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen und im Voraus über diese Möglichkeit zu informieren ist. Bautätigkeiten werden zur Umsetzung des Vorhabens sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum stattfinden. Besonders dem Nachtzeitraum kommt eine große Erholungsfunktion zu, da erholsamer Schlaf für die Gesundheit des Menschen unabdingbar ist. Dies wird auch durch die gesetzgeberische Wertung bei der Staffelung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm verdeutlicht. In der Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass bei Erreichen eines Wertes von 60 dB(A) in der Nacht eine Gefährdung für die Gesundheit besteht. Dies zielt jedoch auf Belastungen von Dauerlärm (Verkehrslärm) ab. Im vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) ist daher ein Aufschlag in Höhe von 3 dB(A) vorzunehmen, mit der Folge, dass ab dem Erreichen eines Schwellenwerts von 63 dB(A) nachts den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensivsten Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten ist.

Im Gegensatz zur Nacht kommt dem Tag eine geringere Erholungsfunktion und damit verbunden eine geringere Schutzbedürftigkeit der Betroffenen zu. Dies lässt sich auch der Wertung des Gesetzgebers in der Festlegung der höheren gebietspezifischen Immissionswerte entnehmen. Auch die Rechtsprechung nimmt für den Tageszeitraum einen gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) an. Auch dies bezieht

sich wieder auf Dauerlärm (Verkehrslärm) und ist daher auf den vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) nicht ohne weiteres übertragbar. Entsprechend den obigen Ausführungen zur Anhebung des nächtlichen Wertes wäre daher der Auslösewert unter Berücksichtigung eines Aufschlages von 3 dB(A) bei 73 dB(A) zu verorten. Vor dem Hintergrund der tagsüber grundsätzlich gegebenen Ausweichmöglichkeiten der Betroffenen hält die Planfeststellungsbehörde eine entsprechend generelle Verpflichtung der Vorhabenträgerin auch am Tage Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen im vorliegenden Fall für unverhältnismäßig. Lediglich im Falle von besonders schutzbedürftigen Anwohnern ist im Einzelfall auf Verlangen auch für den Tag Ersatzwohnraum anzubieten, sofern der oben genannte Schwellenwert von 73 dB(A) erreicht wird.

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

Passive Lärmschutzmaßnahmen erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit einerseits

und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits unverhältnismäßig. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden.

#### 2.3.2.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

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

#### 2.3.2.3. Luftschadstoffe

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

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen die Vorhabenträgerin zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubemissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Ziff. A.III.2.1.1.). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Ziff. A.III.2.4.). Damit folgt die Planfeststellungsbehörde auch dem Vorschlag der unteren Naturschutzbehörde aus ihrer Stellungnahme, die sie mit E-Mail vom 13.03.2023 übermittelt hat.

### 2.3.3. Bodenschutz und Abfall

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt – betroffen, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache.

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

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den



ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts.

- Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

#### 2.3.3.1. Bodenschutz

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht.

Im Rahmen der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.1 wird verwiesen.

Um das fachgerechte Vorgehen im Rahmen der Rekultivierungsmaßnahmen und der Bautätigkeit sowie zum Schutz der Bodenfunktionen sicherzustellen, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, Hinweise verbindlich festzusetzen, vgl. Ziff. A.III.3. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden.

### 2.3.3.2. Altlasten/Abfall

Die Vorhabenträgerin hebt in ihrem Erläuterungsbericht hervor, dass im geplanten Eingriffsbereich keine Altlastenverdachtsfälle vorliegen. Dem ist die untere Immissionschutzbehörde als untere Abfallbehörde nicht entgegengetreten. Die Vorhabenträgerin hat zudem ein Bodenmanagement- bzw. Abfallverwertungskonzept erstellt (vgl. Anlage 12 zu den Planunterlagen).

Neben den im Zuge der Baumaßnahmen zu erwartenden Abbruchabfällen, fällt auch Bodenmaterial, welches bei Bauarbeiten ausgehoben wird, in den Anwendungsbereich des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), sofern es sich nicht um unkontaminiertes Material handelt, das in seinem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem es ausgehoben wurde, für Bauzwecke verwendet wird, vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG. Es gelten damit die Grundpflichten des § 7 KrWG, wonach die Verwertung von Abfällen gegenüber der Beseitigung vorrangig ist. Die Verwertung hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Der Vorrang der Verwertung entfällt nach § 7 Abs. 2 Satz 2 KrWG, wenn die Beseitigung der Abfälle den Schutz von Mensch und Umwelt nach Maßgabe des § 6 Abs. 2 Satz 2 und 3 KrWG am besten gewährleistet.

Für die abfalltechnische Untersuchung und Einstufung des angefallenen Aushubmaterials, ist die „Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007“ maßgebend. Grundlage für die abfalltechnische Untersuchung und Einstufung von Bauschutt seien die „Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial“ des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 13.04.2004 (Dihlmann-Erlass). Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin als Erzeugerin und Besitzerin von gewerblichen Bau- und Abbruchabfällen die Vorgaben der Gewerbeabfallverordnung (GewAbV) zu erfüllen.

Um zu gewährleisten, dass die abfallrechtlichen Vorgaben eingehalten werden, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, klarstellende Nebenbestimmungen zum Umgang mit anfallendem Boden- und Rückbaumaterial sowie zum Vorgehen beim Auftreten von Untergrundverunreinigung im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. Ziff. A.III.3.)

#### 2.3.4. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Bauvorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und dem Gewässerschutz vereinbar.

Der Haltepunkt und das nahe Umfeld der geplanten Maßnahme liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes (WSG).

Ursprünglich war die Errichtung der BE-Fläche 2 westlich der EÜ Straßenäcker mit einer Größe von ca. 2.343 m<sup>2</sup> auf den Grundstücken Flurstück-Nr. 3434, 3435, 3436 und 3342 sowie 2452 geplant. Diese liegen zum Großteil in der Zone II und zu kleinem Anteil in Zone III des Wasserschutzgebietes (nach § 51 des WHG) „Röschwiesenquelle“ der Gemeinde Kämpfelbach. Nachdem die Vorhabenträgerin auf die Errichtung dieser BE-Fläche verzichtet hat, ist eine Gefährdung des Grundwassers in diesem Bereich ausgeschlossen. Die Verbotstatbestände der geltenden Rechtsverordnung (RVO) des Landratsamts Enzkreis vom 07.03.1994, wonach in Zone II sowohl das Einrichten und Betreiben von Baustellen und Baustofflagern (§ 4 Abs. 1 Nr. 5 der RVO) als auch das Betanken von Arbeitsmaschinen sowie die Lagerung von wassergefährdende Stoffe (§ 4 Abs. 1 Nr. 13 der RVO), werden daher nicht erfüllt. Eine Befreiung von diesen Verboten nach Maßgabe der § 52 Abs. 1 S. 2 WHG i. V. m. § 7 der RVO ist daher nicht notwendig.

Bahnsteig 1 entwässert von Bahnsteiganfang Bahn-km 17,0+31 auf einer Strecke von ca. 40 m über die Hinterkante, dort versickert das anfallende Oberflächenwasser in die angrenzende Böschung. Ab Bahn-km 17,0+70 wird hinter dem Bahnsteig eine Versickerungsmulde ausgebildet. Das Wasser entwässert in diese über die Bahnsteighinterkante oder eine Sammelleitung. In diese Versickerungsmulde entwässern auch die Entwässerungsrinnen im Bereich des Zugangs sowie Wartemoduls. Für die Versickerung des Oberflächenwassers in die Böschung auf den ersten 40 m hinter der Bahnsteigkante ist nach Ansicht der unteren Wasserbehörde keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, da ein unbeeinflusstes Ableiten ohne das Sammeln von Wasser durch entsprechende Vorrichtungen vorliegen würde und dies keine Gewässerbenut-

zung im wasserrechtlichen Sinne darstellen würde. Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde. Im Gegensatz hierzu stelle die Entwässerung im weiteren Verlauf des Bahnsteigs in die Versickerungsmulde, u.a. über eine Sammelleitung, einen erlaubnispflichtigen Tatbestand nach dem WHG dar, da das Sammeln von Niederschlagswasser eine Gewässerbenutzung darstelle. Eine Befreiung komme aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine gewerblich genutzte Fläche handle, die nach § 2 NiedSchlWasBesV von der Erlaubnisfreiheit ausgenommen sei, nicht in Betracht. Auch diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde. Allerdings kommt die Erteilung einer diesbezüglichen Erlaubnis in Betracht. Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde unter A.VII.1 die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt. In ihrer Stellungnahme vom 23.06.2023, die im Rahmen einer weiteren Anhörung nach Übersendung der Gegenstellungnahme abgegeben wurde, bat die untere Wasserbehörde um die Übernahme diverser Nebenbestimmungen. Diese vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend in ihre Entscheidung aufgenommen (vgl. A.VII.2.).

Bahnsteig 2 entwässert von Bahn-km 17,2+37 bis 17,1+60 über eine Entwässerungsrinne im Bereich der Bahnsteighinterkante mittels Transportleitung in den Mischwasserkanal der Ebbstraße. Die südliche Treppen- und Rampenanlage wird ebenfalls an diese Transportleitung angeschlossen. Die Haupttreppenanlage und die nördlichen Rampenbereiche werden mit einer getrennten Transportleitung an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen. Die verbleibenden ca. 80 m der Bahnsteigoberfläche vom Haupttreppenzugang bis zum Bahnsteigende bei km 17,0+97 werden über die Hinterkante des Bahnsteigs in die Grünfläche entwässert. Hierbei ist festzuhalten, dass sowohl die Einleitung des Oberflächenwassers in Mischwasserkanäle als auch das unbeeinflusste Ableiten ohne das Sammeln von Oberflächenwasser erlaubnisfrei möglich ist. Entsprechendes steht in Einklang mit der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde vom 23.06.2023. Nachdem die untere Wasserbehörde zunächst in ihrer Stellungnahme vom 13.03.2023 die Vorlage von Berechnungen erbeten hatte, um die ausreichende Dimensionierung der Mischwasserkanäle feststellen zu können, ist die Vorhabenträgerin dem Wunsch nachgekommen. Bedenken wurden im Anschluss von der unteren Wasserbehörde nicht geäußert. In der Stellungnahme vom 13.03.2023 hat die untere Wasserbehörde allerdings um die Aufnahme einiger Nebenbestimmungen

und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss gebeten. Dem kommt die Planfeststellungsbehörde nach.

Dis unter A.III.1. und A.VII.2. festgesetzten Nebenbestimmungen sowie die unter A.V.2. erteilten Hinweise sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher zum Gewässerschutz ausreichend, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, auf die Einrichtung der BE-Fläche 2 zu verzichten, sodass eine Gefährdung des Wasserschutzgebietes „Röschwiesenquelle“ ausgeschlossen werden kann (vgl. Ziff. A.IV.1.).

## **2.4. Abwägung**

### **2.4.1. Planungsalternativen**

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

#### 2.4.1.1. Null-Variante

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

#### 2.4.1.2. Sonstige Varianten

Im Zuge der Planung zum barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts wurden zahlreiche Varianten untersucht. Dies betraf insbesondere den Bahnsteig 2 Fahrtrichtung Karlsruhe, da der Bahnsteig 1 Richtung Pforzheim bereits derzeit schon stufenfrei erreichbar ist. Allerdings weisen beide Bahnsteige zum barrierefreien Einstieg in die Stadtbahnen im derzeitigen Zustand eine zu geringe Höhe auf. Für die Erschließung des Bahnsteigs 2 wurden mehrere Hauptvarianten untersucht. Dies waren unter anderem:

- Rampenanbindung an die Kirchgrundstraße
- Aufzug und Treppe an die Kirchgrundstraße
- Aufzugslösung mit Anbindung an die Hauptstraße
- Aufzug und Treppe an die Ebbstraße
- Aufzüge über die Bahntrasse
- Reisendenübergang über beide Streckengleise

Da die Vorhabenträgerin im Laufe des Planungsprozesses das Grundstück mit der Flurstücknummer 9 erwerben konnte, ergab sich zudem die Möglichkeit der Planung mit der nun vorliegenden Variante. Für diese sprach, dass sich die Gemeinde Kämpfelbach schon früh dafür aussprach, eine Anbindung an die Hauptstraße zu erreichen.

Aufzugslösungen wurden verworfen, da diese sehr hohe Investitions- und Betriebskosten haben und unter anderem sehr wartungsintensiv sind und die Gefahr besteht, mobilitätseingeschränkten Personen bei längere Zeit andauerndem Defekt von der Nutzung der Stadtbahnen auszuschließen. Bahnsteig 2 könnte nämlich in diesem Fall von diesem Personenkreis nicht auf annehmbare Weise erreicht werden. Die schlussendlich vorgelegte Lösung kombiniert eine Rampen- mit einer Treppenanlage. Diese Lösung ist weitestgehend wartungsfrei und bietet die Möglichkeit, auf Seiten der Hauptstraße zusätzlich P+R/B+R-Stellplätze anbieten zu können. Diese Argumentation ist nachvollziehbar und wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Aufgrund der Tatsache, dass Aufzugslösungen ein nicht geringes Potenzial haben, für längere Zeit aufgrund Defekts auszufallen, bliebe als einzige verbleibende Lösungen entweder die Rampenanbindung an die Kirchgrundstraße oder aber ein Reisendenübergang über beide Streckengleise. Da die Platzverhältnisse in der Kirchgrundstraße stark beengt sind, besteht dort kaum eine Möglichkeit, P+R/B+R-Stellplätze anbieten zu können. Ein Reisendenübergang hätte den Nachteil, dass zwei Streckengleise überquert werden müssten, was ein erhebliches Gefahrenpotenzial birgt, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen. Die vorgelegte Planung erweist sich daher als die vorzugswürdige Planung. Weitere Varianten sind nicht ersichtlich bzw. drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Dies aufgrund der Tatsache, dass sich der Haltepunkt exponiert auf einem Bahndamm befindet und sich rund um den Haltepunkt Wohnbebauung befindet, die Platzverhältnisse mithin insgesamt eingeschränkt sind und somit der Planung alternativer Varianten bereits aus diesem Grund natürliche Grenzen gesetzt sind.

#### 2.4.2. Makroklima und Mikroklima

Negative Auswirkungen durch das Vorhaben sind weder auf das Makro- noch auf das Mikroklima zu erwarten. Das Planvorhaben steht demnach dem in Art. 20a GG sowie im Klimaschutzgesetz (KSG) verankerten Klimaschutz, der nach § 13 KSG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist, nicht entgegen.

Außer Frage dürfte stehen, dass die Realisierung des Planvorhabens während der Bauphase nicht ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden kann. Fraglich ist bereits, ob

Emissionen für die Herstellung von Baustoffen abwägungsrelevant sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25.20). Dies kann hier aber dahinstehen, da jedenfalls langfristig mit einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung zu rechnen ist, so dass der bauzeitige CO<sub>2</sub>-Ausstoß dem Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, nicht entgegensteht. Der barrierefreie Ausbau des Haltepunkts Bilfingen ist nicht mit einer betriebsbedingten Steigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden. Da die Strecke ohnehin elektrifiziert ist, wäre überdies selbst bei einer Steigerung des Verkehrs fraglich, inwiefern dies sich negativ auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz auswirken würde. Denn eine Zunahme des Schienenverkehrs würde sowohl hinsichtlich des Personen- als auch des Güterverkehrs bedeuten, dass eine Verlagerung weg von der Straße, hin zur Schiene erfolgt. Dies wäre als positiv zu werten, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Hierbei gestaltet sich das Vorhaben auch gerade deswegen als günstig, da durch den barrierefreien Ausbau des Haltepunkts ein attraktives Angebot geschaffen wird und nunmehr auch mobilitätseingeschränkten Personen der Umstieg vom MIV auf ein ÖPNV ermöglicht wird und somit insgesamt mit einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in seiner Gesamtheit aufgrund der Reduzierung des MIV zu rechnen ist.

Auch ist nicht zu erwarten, dass der mit der Errichtung des Bauwerks zu erwartende Geländeverlust bzw. die damit einhergehende Versiegelung eine negative Auswirkung auf das Klima hat. Das Vorhaben befindet sich in einem Bereich, der bereits überwiegend versiegelt ist bzw. mitten in einem Siedlungsbereich. Anhaltspunkte, dass die Örtlichkeit für das Klima besonders wertvoll wäre, existieren nicht, zumal sich an selber Stelle bereits ein Haltepunkt mit entsprechend versiegelten Flächen befindet. Durch die Errichtung der Rampen-/Treppenanlage als Zuwegung zu Bahnsteig 2 Richtung Karlsruhe ergibt sich zwar eine Versiegelung von Flächen, allerdings wird in diesem Bereich ein Wohngebäude rückgebaut und die hierbei entstehende Fläche maßgeblich verwendet. Insgesamt kommt es durch das Vorhaben sogar zu einer Netto-Entsiegelung, was als klimatisch günstig bezeichnet werden kann.

Auch das Landratsamt Enzkreis, dort das Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz, hat keine Bedenken geäußert, dass eine nachteilige Auswirkung auf das Klima zu befürchten wäre.



Insoweit ist davon auszugehen, dass der Klimaschutz bei der Realisierung des Planvorhabens beachtet wird bzw. sich hierfür sogar als günstig erweist. Zudem verlangt das KSG kein entsprechendes Optimierungsgebot, sondern fordert schlicht die Berücksichtigung der gesetzten Zwecke und Ziele. Da sich aus obigen Ausführungen ergibt, dass sich das Vorhaben für das Klima als günstig erweist und eine Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erwarten ist, waren detaillierte Berechnungen zu den mit dem Vorhaben verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht erforderlich. Insoweit kann auch auf die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zurückgegriffen werden. Solange es keine konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen gibt, welche Vorgaben an die Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot enthalten, können solche auch nicht im Rahmen des Berücksichtigungsgebots abverlangt werden (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21).

#### 2.4.3. Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem Vorhaben zwingend entgegenstehen (vgl. Ziff. B.III.2.3.2.), 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 im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit eingeräumt wird, den ÖPNV als Beförderungsmöglichkeit, dies ggf. sogar als Ersatz für den MIV zu nutzen. Vor dem Hintergrund der aufgrund des Klimawandels immer weiter steigenden Bedeutung des ÖPNV und der Tatsache, dass die Immissionen lediglich aufgrund der Bauarbeiten für einen überschaubaren Zeitraum verursacht werden, überwiegt hier das Interesse an der Verwirklichung des Projekts das Ruhebedürfnis betroffener Personen

für den Zeitraum der Bautätigkeit. Zumal Betroffene nicht schutzlos gestellt sind, sondern die Planfeststellungsbehörde durchaus erkannt hat, dass die durch Baulärm verursachten Immissionen belästigende Wirkung haben, sodass unter A.III.2. auch entsprechende, Betroffene schützende, Nebenbestimmungen festgesetzt wurden.

#### 2.4.4. (Sonstiges) Umweltrecht

Auch bei den Erwägungen, ob sonstiges (zwingendes) Umweltrecht den Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

#### 2.4.5. Barrierefreiheit

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

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

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

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

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

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverband merkte in seiner Stellungnahme an, dass der Auffindestreifen auf der Rampe zu Bahnsteig 1 bis zum Gehweg reichen sollte. Bezüglich des Zugangs zu Bahnsteig 2 seien die Treppenanlagen mit Aufmerksamkeitsfeldern auszustatten. Angaben über kontrastreiche Markierungen der Tritt- und Setzstufen würden fehlen, zudem fehle ein Auffindestreifen für die Rampe. Einzelne Rampenteile würden nicht über Aufmerksamkeitsfelder verfügen, darüber hinaus verfüge die Treppe in einem Zwischenbereich ebenso wenig über ein Aufmerksamkeitsfeld wie über einen Auffindestreifen. Hier hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 27.03.2023 entgegnet, dass der Auffindestreifen an der Rampe zu Bahnsteig1 leider teilweise im Plan überdeckt werde aber vorgesehen sei. Sie sagt zu, bei der Ausführungsplanung hierauf zu achten. Hinsichtlich der Zuwegung zu Bahnsteig 2 führt die Vorhabenträgerin aus, dass grundsätzlich die DIN 32984 sowie die DIN 18040-3 Anwendung gefunden hätten, man überdies mit der Behindertenbeauftragten sowie dem Amt für nachhaltige Mobilität des Landratsamts Enzkreis im Austausch gestanden habe. Die angesprochenen, kreuzenden Verkehrsflächen zwischen Rampen- und Treppenanlage hätten dabei im Fokus gestanden. Die Aufmerksamkeitsfelder seien konform der DIN 32984. Man habe von der „Kann“-Vorschrift Gebrauch gemacht und auf ein Aufmerksamkeitsfeld vor der untersten Stufe verzichtet, da die Podestbereiche ansonsten mit Blindenleitelementen überhäuft wären. Hinsichtlich der Zwischenpodeste führte die Vorhabenträgerin aus, dass diese nach ihrer Ansicht nur dann vor abwärtsführenden Treppen angeordnet werden müssten, wenn diese tiefer als 3,50 m seien. Man sage aber zu, sicherheitshalber vor jedem abwärtsführenden Treppenlauf Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen. Darüber hinaus beabsichtige man, die Vorgaben der visuellen Stufenvorderkantenmarkierung einer Treppe und dem Leuchtdichtenkontrast des Oberflächenbelags der Tritt- und Setzstufen gem.

DIN 32984 umzusetzen. Die Rampenanlage sei deswegen nicht an das BLS angeschlossen, da blinde und sehingeschränkte Personen ausschließlich auf kurzem Weg über die Treppenanlage geführt werden sollten.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen der Vorhabenträgerin für nachvollziehbar und folgt diesen. Auch vor dem Hintergrund, dass die Planungen mit der Behindertenbeauftragten des Landratsamts Enzkreis sowie dem Amt für nachhaltige Mobilität abgestimmt wurden, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass den Belangen blinder und sehingeschränkter Personen ausreichend Rechnung getragen wurde. Auch hat der Badische Blinden- und Sehbehindertenverband im Nachlauf zur Übersendung der Gegenstellungnahme durch die Vorhabenträgerin keine erneute Stellungnahme abgegeben. Klarstellend werden jedoch die Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Ziff. A.IV.2.) sowie entsprechende Hinweise (vgl. Ziff. A.V.3.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

#### 2.4.6. Eigentum

Die für die Maßnahme erforderlichen Flächen, die sich nicht ohnehin im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden, stehen zu Teilen im Eigentum der Gemeinde Kämpfelbach (1490 m<sup>2</sup>) und des Landes Baden-Württemberg (201 m<sup>2</sup>). Andere Teile befinden sich in privatem Eigentum (2435 m<sup>2</sup>). Hiervon entfallen 2343 m<sup>2</sup> auf die BE-Fläche 2, die sich auf den Flurstück-Nrn. 3434, 3435, 3436 und 3342 sowie 2452 befindet. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, auf die Anlage dieser BE-Fläche zu verzichten (vgl. Ziff. A.IV.1.), sodass demzufolge auch die Inanspruchnahme der privaten Grundstücke nicht erfolgen muss. Hinsichtlich der Inanspruchnahme der verbleibenden Grundstücke wurden keine Einwendungen erhoben. Private Flächen werden in einem Umfang von 92 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen. Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse am barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Bilfingen überwiegt das Interesse des Grundstückseigentümers an der Nichtinanspruchnahme der privaten Flächen. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund der geringen Größe der in Anspruch genommenen Flächen und die kurze Dauer der Inanspruchnahme. Hinsichtlich der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum lassen

sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angesichts von Zusagen der Vorhabenträgerin und zahlreicher Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen, unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausschließen.

#### 2.4.7. Sonstiges

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch hinsichtlich keiner der im Zuge der Durchführung des Projekts notwendigen Maßnahmen sonstige Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären, als das berechtigte, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

### **2.5. Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen**

#### 2.5.1. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Regierungspräsidiums Stuttgart hat in seiner Stellungnahme vom 13.02.2023 darauf hingewiesen, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattgefunden hätten, ratsam sei, im Vorfeld jeglicher Bau(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen seien daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 angemerkt, dass sie bereits am 26.11.2014 beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg bzw. am 06.09.2021 über einen privaten Anbieter eine Luftbildauswertung habe durchführen lassen. Anhaltspunkte für erhöhte Belastungen hätten sich dabei nicht ergeben. Außerdem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, bei Bedarf weitere Maßnahmen/Überprüfungen bei konkretem Anlass durchzuführen.

Die Zusage der Vorhabenträgerin wurde verbindlich in den verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen (vgl. Ziff. A.IV.3.).

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

#### 2.5.2. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 42, Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen

Das Referat 42 nahm mit Schreiben vom 28.02.2023 Stellung und teilte mit, dass aus verkehrstechnischer Sicht keine Bedenken bestünden. Die Maßnahme stehe weder mit eigenen Bauvorhaben noch mit der im betreffenden Bereich befindlichen L 570 in Konflikt. Es fände keine Veränderung am Fahrbahnquerschnitt der L 570 statt und im Bereich des vorgesehenen Parkplatzes seien bereits im Bestand Rundbordsteine vorhanden, sodass keine größeren Eingriffe in der Landesstraßenfläche notwendig seien. Mit E-Mail vom 09.05.2023 stellte die Vorhabenträgerin eine Rückfrage an Referat 42. Man schilderte, dass die Maßnahme unter anderem vorsehe, die Stützwand (Bauwerk Nr. 7017) an der Hauptstraße 22, Flurstück-Nr. 9 ersatzlos zurückzubauen. Bislang sei man davon ausgegangen, dass sich die Stützwand im Eigentum des bisherigen Eigentümers des Flurstücks-Nr. 9 befunden hätte. Dies habe sich jedoch als unzutreffend herausgestellt. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger sei der Straßenbaulastträger der L 570. Vor diesem Hintergrund bitte man erneut um Prüfung und Stellungnahme. Hierauf erwiderte Referat 42 mit E-Mail vom 24.05.2023, dass es sich bei dem Bauwerk gem. der Bauwerksdatenbank um die Nummer 7017-552 handeln würde. Eigentumsverhältnisse seien jedoch nicht geregelt. Diese würden sich aus den gesetzlichen Vorgaben ergeben. Soweit die Wand also auf Flurstück-Nr. 9 stehe, sei der Grundstückseigentümer auch Eigentümer der Wand und könne hierrüber verfügen. Die Unterhaltungspflichten wiederum würden sich aus dem Straßengesetz ergeben, dies sei vorliegend aber nicht relevant. Sofern der Eigentümer die Wand beseitigen wolle, habe er dafür Sorge zu tragen, dass hierdurch keine negativen Auswirkungen auf das anliegende Straßengrundstück entstünden und dasselbe nutzbar bleibe. Insofern verbleibe es bei der ursprünglichen Stellungnahme. Man bitte aber darum, über einen etwaigen Rückbau informiert zu werden, sodass das Bauwerk aus der Datenbank gelöscht werden könne.

Nachdem die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 24.05.2023 eine entsprechende Zusage abgegeben hat, welche die Planfeststellungsbehörde in den verfügenden Teil

des Beschlusses aufgenommen hat (vgl. Ziff. A.IV.5.), ist damit dem Anliegen des Referat 42 des Regierungspräsidiums Karlsruhe aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Rechnung getragen. Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde einen entsprechenden Hinweis aufgenommen (vgl. Ziff. A.V.6.).

### 2.5.3. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2, Landesamt für Denkmalpflege

Das Landesamt für Denkmalpflege teilte mit Stellungnahme vom 27.02.2023 mit, dass gegen die Durchführung des Vorhabens keine Bedenken bestünden. Man bitte jedoch darum, dass ein Hinweis auf §§ 20, 27 DSchG in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werde. Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sei dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) seien bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden wäre. Ausführende Baufirmen sollten schriftlich in Kenntnis gesetzt werden. Mit Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 hat die Vorhabenträgerin entsprechende Zusagen abgegeben. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Planfeststellungsbehörde unter Ziff. A.III.5 eine entsprechende Nebenbestimmung zur Sicherung der Belange des Denkmalschutzes aufgenommen hat und dass die entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin unter Ziff. A.III.5 aufgenommen wurde, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen des Landesamtes für Denkmalpflege damit ausreichend Rechnung getragen.



## 2.5.4. Landratsamt Enzkreis, Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz

### 2.5.4.1. Naturschutz

#### 2.5.4.1.1. *Flora*

Das Landratsamt Enzkreis, Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz, nahm am 13.03.2023 Stellung.

Im nahen Umfeld des Haltepunkts befänden sich keine Schutzgebiete, Schutzobjekte, geschützte Biotope nach Naturschutzgesetz oder Natura 2000-Gebiete. An den BE-Flächen Flurstück 25/1 und 3434/0, 3435/0 und 3436/0 befänden sich im näheren Umfeld die gesetzlich geschützten Biotope „Feldhecken in den Gewannen Viehweg und Ketzinger südwestlich Bilfingen“ (BiotopNr. 170172360324), „Hecken an der Bahn südwestlich Bilfingen“ (170172361353), „Feldgehölz im Gewinn Viehweg I südwestlich Bilfingen“ (170172360325) und „Feldgehölze im Gewinn Viehweg II südwestlich Bilfingen“ (170172360326). Gemäß LBP würden Gehölzstrukturen im Außenbereich nicht beeinträchtigt und würden durch Schutzzäune (V3) geschützt werden sollen. Die im LBP formulierten Vermeidungsmaßnahmen V1 bis V3, sowie die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 seien standortgerecht. Bei denen im LBP bezeichneten „Ausgleichsmaßnahmen“ A1 bis A4 würde es sich nicht um Kompensationsmaßnahmen, die eine Beeinträchtigung von Natur und Landschaft funktional im räumlichen Zusammenhang ausgleichen, handeln. Vielmehr würde hier gestalterische Elemente im Innenbereich beschrieben, die für die wildlebende Fauna und Flora keine Wertigkeit als Habitat aufweisen würden. Die „Ausgleichsmaßnahmen“ seien deshalb ebenfalls als Gestaltungsmaßnahmen zu bezeichnen.

Hierauf erwiderte die Vorhabenträgerin mit Stellungnahme vom 13.03.2023. Man werde vollständig auf die Anlage der angesprochenen BE-Fläche verzichten.

Allerdings stelle der Rückbau versiegelter Flächen (A1) eine Ausgleichsmaßnahme und keine Gestaltungsmaßnahme dar. Den Maßnahmen A2, A3 und A4 käme neben ihrer Gestaltungsfunktion auch eine kompensatorische Funktion zu. Im vorliegende

Fall seien durch den Eingriff geringwertige Biotope und keine Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung betroffen, weshalb mit den Begrünungsmaßnahmen auch eine kompensatorische Ausgleichwirkung erzielt werde.

Mit Datum vom 26.06.2023 überließ die Planfeststellungsbehörde die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin der unteren Naturschutzbehörde mit Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme. Die untere Naturschutzbehörde trat den Argumenten der Vorhabenträgerin nicht erneut entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Argumenten der Vorhabenträgerin. Aufgrund der Tatsache, dass die Eingriffe lediglich geringwertige Biotope betroffen sind, sind die geschilderten Maßnahmen auch nicht lediglich gestalterischer Natur. Diese Ansicht scheint nun auch die untere Naturschutzbehörde zu teilen, andernfalls hätte sie die Gelegenheit zur Stellungnahme genutzt. Dadurch, dass die Vorhabenträgerin auf die Anlage der BE-Fläche 2 verzichtet, ist außerdem eine Gefährdung gesetzlich geschützter Biotope ausgeschlossen. Auf die Ausführungen unter B.III.2.3.1.1. wird verwiesen.

#### *2.5.4.1.2. Artenschutz*

Mit Stellungnahme vom 13.03.2023 teilte die untere Naturschutzbehörde mit, dass das artenschutzrechtliche Fachgutachten nicht plausibel sei. Weder würde daraus die untersuchende Person, noch eine Abgrenzung des Untersuchungsraums aufweisen. Es sei auch nicht plausibel oder nachvollziehbar, in welchem Umfang und mit welchen Methoden Fledermäuse, Vögel und Reptilien untersucht wurden. Es würden Angaben dazu fehlen, bei welchen Temperaturen die Begehungen durchgeführt worden seien und wie lange die Begehungen stattgefunden hätten. Die Angaben „bei sonnigem und trockenem Wetter“ sowie „trockene, +/- warm-sonnige Tage“ für die Untersuchung von Reptilien seien nicht nachvollziehbar. Die Kartier-Standards seien weder für Vögel, Fledermäuse, Reptilien sowie andere Arten eingehalten worden. Die Angaben, dass im Bereich der Eingriffsflächen sowohl am Haltepunkt wie im nahen Bereich der BE-Flächen keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher gesichtet worden seien bzw. nicht hätten nachgewiesen werden können, seien

nicht ausreichend. Es fehlten Angaben zum Untersuchungsraum sowie die Beschreibung potenziell wichtiger Habitatstrukturen, um eine ausreichende artenschutzrechtliche Beurteilung durchführen und eine potenzielle Störung von besonders geschützten Arten bzw. Zerstörung von Lebensstätten ausschließen zu können. Des Weiteren solle auf Flurstück Nr. 9 ein Wohngebäude zurückgebaut werden. Aktuell lägen keine Untersuchungen sowie Aussagen zu potenziellen Artenvorkommen am oder im Haus sowie auf dem umliegenden Grundstück vor. Diese Untersuchungen seien durch eine fachkundige Person durchzuführen und vor Abriss des Gebäudes der Naturschutzbehörde zur Stellungnahme vorzulegen. Eine abschließende naturschutzfachliche Beurteilung der Unterlagen sei aktuell nicht möglich. Die Kartierungen seien zu den genannten Artengruppen sowie ggf. zu weiteren planungsrelevanten Arten mit den aktuell gültigen Erfassungsstandards zu wiederholen. Der artenschutzrechtliche Beitrag sei zu überarbeiten.

Die Vorhabenträgerin nahm am 16.05.2023 hierzu Stellung. Insgesamt seien die Flächen im Jahr 2021 dreimal und 2022 ein weiteres Mal auf potentielle Vorkommen artenschutzrelevanter Arten untersucht worden. Hierdurch habe eine umfassende Erfassung dieses doch kleinen Eingriffsbereichs geschaffen werden können. Relevante Strukturen im angrenzenden Eingriffsbereich seien erfasst worden. Zu berücksichtigen sei, dass es sich um einen barrierefreien Ausbau eines Haltepunktes im Ortsbereich von Bilfingen handele. Weitere Kartierungen sehe man als nicht erforderlich an.

Die durchgeführte artenschutzrechtliche Prüfung sei ausreichend und angemessen. Die durchgeführten Standarderfassungen, die Auswahl der Kartiertermine und -bedingungen und die eigenen Erfahrungswerte der Gutachterin hätten eine qualifizierte und sachgerechte Bewertung ermöglicht. Eine unklare oder umstrittene Bestandssituation liege nicht vor. Erneute oder tiefergehende Erfassungen seien nicht erforderlich und würden keine planungsrelevanten zusätzlichen Erkenntnisse bringen. Die Kartierungen und Auswertungen seien durch Frau Dipl.-Ing. (TU) G. Scheurich durchgeführt worden, die über langjährige Berufserfahrung verfüge. Wie im Gutachten beschrieben sei der Haltepunkt und die direkt angrenzenden Flächen im Rahmen von drei artenschutzrechtlichen Ortsbegehungen untersucht und beurteilt worden. Der Haltepunkt

liege im Ortsbereich von Bilfingen, so dass an den Haltepunkt beidseitig bebaute Flächen angrenzen würden. Die Kartierungen seien bei geeigneter Witterung durchgeführt worden. Diese Aussage der Kartierenden sei nicht von geringerem Gewicht, als wenn sie durch eine Auflistung mit – nach welchen Standards auch immer erhobenen – Wetterdaten ergänzt worden wäre. Die Dokumentation der konkreten Wetterbedingungen bei den einzelnen Begehungen würde keine zusätzlichen Erkenntnisse bringen und sei daher bei Standarduntersuchungen im Rahmen der Dokumentation entbehrlich, auch um Berichte schlank zu halten (sh. dazu auch Jürgen Trautner: "Müssen Faunakartierende auch das Wetter erfassen?" Erschienen in Natur und Landschaft, Heft 5, 2021, S 20- 25).

Die Kartierungen würden den fachlichen Standards und Methoden entsprechen. Wie aus der Beschreibung der Arten hervorgehen würde, und auch auf Seite 7 des Gutachtens beschrieben sei, seien Vögel optisch und akustisch nach Art registriert worden. Weiterhin seien die Gehölze im Eingriffsbereich sowie im angrenzenden Eingriffsbereich sowohl am Haltepunkt wie im nahen Bereich der BE-Flächen hinsichtlich für Vögel geeigneter Höhlenbäume und Baumspalten untersucht worden. Außerdem sei bei den Bäumen bzw. Gehölzen nach (alten) Horsten gesucht worden. Bezüglich der Fledermäuse sei der Haltepunkt mit den vorhandenen Strukturen auf Quartierangebote in Form von Höhlen oder Spalten untersucht worden. Bezüglich der Reptilien habe man das Schotterbett sowie die angrenzenden Böschungen untersucht. Die Erfassungen sei bei geeigneter Witterung durch langsames Abschreiten unter Berücksichtigung des artspezifischen Verhaltens erfolgt. Das Gebiet sei zudem auf geeignete Strukturen weiterer Arten untersucht worden. Diesbezüglich habe es jedoch keine Hinweise, auch nach Abgleich mit den Aussagen der landesweiten Verbreitung (S. 8) gegeben. Das Gebäude auf Flurstück Nr. 9 sei derzeit noch bewohnt. Fassade und Dach würden keine besonderen Eigenschaften für gebäudebewohnende Fledermaus- und Vogelarten aufweisen. Der Garten sei begangen und auf mögliche planungsrelevante Arten und Habitatstrukturen untersucht worden. Es würde sich um artenschutzrechtlich unbedeutende Flächen handeln. Es sei für das 2. Q 2023 vorgesehen, in Absprache mit dem Mieter, den Dachstuhl und Keller auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln und Fledermäusen zu untersuchen.

Die Vorhabenträgerin überließ der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 22.05.2023 die artenschutzrechtliche Vorprüfung bezüglich des Gebäudes auf Flurstück-Nr. 9.

Die Planfeststellungsbehörde überließ dieses Gutachten gemeinsam mit der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin am 26.06.2023 per E-Mail der unteren Naturschutzbehörde und bat um ergänzende Stellungnahme.

Dem kam die untere Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 23.06.2023 nach. Die ursprünglich erhobenen Bedenken wurden nicht aufrechterhalten. Die untere Naturschutzbehörde stellte lediglich die Forderung, dass die im LBP formulierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eingehalten werden.

Dem folgt die Planfeststellungsbehörde. Hier kann auf die Ausführungen unter B.III.2.3.1. verwiesen werden. Zur Sicherung der Einhaltung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wurden diese klarstellend in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. A.III.1.1). Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass damit dem Anliegen des Landratsamts Enzkreis Rechnung getragen wurde.

#### 2.5.4.2. Grundwasser

Hinsichtlich des Schutzes von Gewässern nahm das Landratsamt Enzkreis ebenfalls mit E-Mail vom 13.03.2023 Stellung. Die geplante Baustelleneinrichtungsfläche westlich der Unterführung Straßenäcker (Flst. Nr. 3434, 3435, 3436, 3342 und 2452 mit 2.343 m<sup>2</sup>) liege zum Großteil in der Zone II (vernachlässigbare Anteile in Zone III) des Wasserschutzgebietes „Röschwiesenquelle“ der Gemeinde Kämpfelbach. Gemäß der geltenden Rechtsverordnung (RVO) des Landratsamts Enzkreis vom 07.03.1994 sei in Zone II des Wasserschutzgebietes das Einrichten und Betreiben von Baustellen und Baustofflagern verboten (§ 4 Abs. 1 Nr. 5 der RVO). Gemäß dem Erläuterungsbericht solle in eigens hierfür ausgerüsteten Bereichen der BE-Flächen das Betanken von Arbeitsmaschinen erfolgen sowie wassergefährdende Stoffe gelagert werden, was ebenfalls verboten sei (§ 4 Abs. 1 Nr. 13 der RVO). Eine Befreiung von diesen Verboten sei nur nach Maßgabe des § 52 Abs. 1 S. 2 WHG i. V. m. § 7 der RVO möglich. Für die

Erteilung einer Befreiung müssten entsprechende Nachweise vorgelegt werden. Die Befreiung, sollte sie erteilt werden können, wäre in den Planfeststellungsbeschluss einzuschließen (§ 75 Abs. 1 S. 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz).

Grundwasser wurde im Rahmen der Bohrungen des Baugrundgutachtens nicht nachgewiesen. Ein Eingriff in das Grundwasser durch die Baumaßnahme sei nicht zu erwarten. Zur generellen Vermeidung von Boden- und Grundwasserverunreinigung seien folgende Vorsorgemaßnahmen zu treffen:

- Durch die Arbeiten dürften keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen.
- Um während der Bauphase das Risiko von Boden- oder Gewässerverunreinigungen durch Eintrag von Schadstoffen in Folge des Maschineneinsatzes zu minimieren, seien die eingesetzten Maschinen regelmäßig auf Tropfverluste zu überprüfen.
- Es seien ausreichend Ölbindemittel und Auffangwannen vorzuhalten.

In der Gegenstellungnahme teilte die Vorhabenträgerin mit, vollständig auf die Anlage der BE-Fläche 2 zu verzichten und sagte zu, die geforderten Schutzmaßnahmen einzuhalten. Die Planfeststellungsbehörde hält für angebracht, die vom Landratsamt Enzkreis vorgeschlagenen Vorsorgemaßnahmen verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen (vgl. Ziff. A.III.4.). Auch wurden entsprechende Hinweise aufgenommen (vgl. Ziff. A.V.2.). Unter Berücksichtigung dieser Aspekte und der Zusage der Vorhabenträgerin ist dem Anliegen des Landratsamts Enzkreis aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

#### 2.5.4.3. Bodenschutz/Abfallrecht

Hinsichtlich des Bodenschutzes nahm das Landratsamt Enzkreis ebenfalls mit E-Mail vom 13.03.2023 Stellung. Für das überplante Gebiet seien im Bodenschutz- und Altlastenkataster keine Einträge verzeichnet. Im Bereich des Haltepunktes und im Bereich der sonstigen, bereits befestigten Flächen seien die natürlichen Bodenverhältnisse bereits verändert. Es lägen befestigte, verdichtete Böden bzw. aufgefüllte Schotterkörper und Nebenflächen vor. Durch die anthropogenen Bodenveränderungen

seien wichtige Regelungsgrößen des Bodenwasser- und Grundwasserhaushaltes bereits beeinträchtigt bzw. zerstört. Naturnahe Böden mit einem weitgehend ungestörten Bodenprofil seien nicht betroffen. Es seien aber folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Der Baubetrieb sei so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen, Verschmutzungen) auf das engere Baufeld beschränkt blieben.
- Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden seien nach Ende des Vorhabens fachgerecht wiederherzustellen oder zu rekultivieren.
- Anfallender Straßenaufbruch, überschüssiger Erdaushub und sonstige Bauabfälle seien ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Sofern nichts Anderes beschrieben ist, seien die in den Planunterlagen dargestellten Minimierungs-, Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zu befolgen.
- Zudem weise man darauf hin, dass zum 1. August 2023 die neue Ersatzbaustoffverordnung (Teil der sogenannten Mantelverordnung) in Kraft treten werde und unter anderem auch die VwV Boden und den Dihlmann-Erlass ablöse. Bei der Entsorgung / Verwertung sowie dem Einbau von Erdmaterial und Baustoffen seien entsprechend die neuen Regelungen zu beachten.

In ihrer Gegenstellungnahme hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die entsprechenden Vorgaben zu beachten. Dennoch sieht es die Planfeststellungsbehörde geboten, die entsprechenden Vorgaben verbindlich als Nebenbestimmungen (vgl. Ziff. A.III.1.1. und Ziff. A.III.3.) bzw. als Hinweise (vgl. Ziff. A.V.1.) aufzunehmen.

#### 2.5.4.4. Immissionsschutz

Auch zum Immissionsschutz nahm das Landratsamt Enzkreis, dort die untere Immissionsschutzbehörde, mit E-Mail vom 13.03.2023 Stellung. Gemäß den vorliegenden Unterlagen würde die Vorhabenträgerin die ausführenden Baufirmen dazu verpflichten, lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren und Baugeräte dem Stand der Technik entsprechend einzusetzen, damit Beeinträchtigungen und schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden können. Die Vorhabenträgerin ist zur Beachtung der Regularien der AVV Baulärm verpflichtet. Unabhängig von den technischen Maßnahmen

sei eine umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb vorgesehen. Außerdem werde eine Ansprechstelle genannt, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben. In besonderen Fällen wird auch eine temporäre Unterbringung erheblich Betroffener in von Baulärm unbelasteten örtlichen Beherbergungsstätten in Betracht gezogen. Man bitte darum diese Ansprechstelle unter [umweltschutzamt@enzkreis.de](mailto:umweltschutzamt@enzkreis.de) genannt zu bekommen, damit eventuell beim Umweltamt eingehende Fragen, Beschwerden etc. zielgerichtet weitergeleitet werden könnten. Neben der Betrachtung der Lärmemissionen und Erschütterungen rege man ergänzend an, auch den Staubemissionen, insbesondere während der Abbrucharbeiten, gleiche Beachtung zu schenken und auch hier Minderungsmaßnahmen, entsprechend dem Stand der Technik einzusetzen. Sollten auf einer BE- Fläche, welche nicht im räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhabenstandort steht, auch Abfälle zwischengelagert werden, sei hierfür ggf. eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Gemäß Nr. 8.12.2 des Anhang 1 zu § 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen – 4 BImSchV) bedürfe die zeitweilige Lagerung von nicht gefährlichem Abfall, wozu auch Erdaushub zähle, wenn er den Abfallbegriff erfülle, ab einer Lagermenge von 100 Tonnen einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Bei gefährlichen Abfällen bestehe eine immissionsschutzrechtliche Genehmigungspflicht bereits ab einer Lagermenge von 30 Tonnen (Nr. 8.12.1.2 der Anlage 1 zur 4. BImSchV). Bei Umsetzung der genannten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Anmerkungen bestünden aus Sicht des Immissionsschutzes jedoch keine Bedenken.

Mit Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 teilte die Vorhabenträgerin mit, entsprechende Maßgaben umzusetzen und auch die Ansprechstelle der unteren Immissionsschutzbehörde zu benennen. Die Planfeststellungsbehörde hat immissionsschutzrechtliche Maßgaben verbindlich als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziff. A.III.2.). Auf die Ausführungen unter B.III.2.3.2. wird verwiesen. Unter Berücksichtigung dieser Umstände geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen der unteren Immissionsschutzbehörde damit Rechnung getragen wurde.



#### 2.5.5.5. Gewässer / Abwasser

Die untere Wasserbehörde des Landratsamts nahm in Ihrer E-Mail vom 13.03.2023 auch zu wasserrechtlichen Themen Stellung. Hinsichtlich der künftig geplanten Entwässerung gehen aus den Unterlagen zwar die Planungsgrundsätze hervor, Ermittlungen zu den anfallenden Regenwassermengen lägen hingegen jedoch noch nicht vor. Hinsichtlich der Entwässerung von Bahnsteig 1 bei Bahn-km 17,0+31 über eine Distanz von ca. 40 m handele es sich bei der unbeeinflussten Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers nicht um eine Gewässerbenutzung, da keine Sammlung erfolge und damit kein Einleitungstatbestand verwirklicht werde. Hierfür bedürfe es keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Ab Bahn-km 17,0+70 werde eine ca. 40 m lange Versickerungsmulde hinter dem Bahnsteig ausgebildet. Das Niederschlagswasser werde der Versickerungsmulde direkt über die Hinterkante des Bahnsteigs bzw. über eine Sammelleitung zugeleitet. Auch die geplanten Entwässerungsrinnen im Bereich des Zugangs sowie des Wartemoduls würden in die Versickerungsmulde entwässern. Die Mulde werde mit einer mindestens 30 cm mächtigen belebten Bodenschicht versehen. Als Notüberlauf werde ein Straßeneinlauf mit einer Einlaufhöhe ca. 10 cm über der Muldensohle versehen, welcher an den Kanal in der Kirchgrundstraße angeschlossen werden solle. Das Versickern von Niederschlagswasser bedürfe hier einer Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, da das Niederschlagswasser von gewerblich genutzten Flächen stamme und technische Vorkehrungen zur Sammlung vorliegen würden, einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Hinsichtlich des Bahnsteigs 2 sei von Bahn-km 17,2+37 bis 17,1+60 im Bereich der Bahnsteighinterkante eine Entwässerungsrinne vorgesehen. Das hier anfallende Niederschlagswasser werde mittels Transportleitung zum südlichen Bereich der Rampenanlage geführt und dort an den Mischwasserkanal in der Ebertstraße (DN 300 SB) angeschlossen. An diese Transportleitung werde ebenfalls die Entwässerungsrinnen der südlichen Treppen- und Rampenanlage angeschlossen. Die Flächen würden an die Mischwasserkanalisation angeschlossen, dabei werde keine wasserrechtliche Entscheidung notwendig. Die Entwässerungsrinnen der Haupttreppenanlage sowie der nördlichen Rampenbereiche würden mit einer zweiten Transportleitung Richtung Hauptstraße geführt und dort an den vorhandenen Mischwasserkanal (DN 250 STZ) angeschlossen. Die Bahnsteige seien gewerblich genutz-

ten Flächen gleichzusetzen. Die Flächen würden an die Mischwasserkanalisation angeschlossen, dabei werde keine wasserrechtliche Entscheidung notwendig. Die restlichen 80 m Bahnsteigoberfläche vom Haupttreppenzugang bis zum Bahnsteigende bei Bahn-km 17,0+97 würden über die Hinterkante in die anschließende Grünfläche entwässert werden. Es handele sich bei der unbeeinflussten Versickerung (ohne Sammlung) nicht um eine Gewässerbenutzung. Dies sei erlaubnisfrei möglich. Der Erlaubnis spreche grundsätzlich nichts entgegen. Allerdings solle im Zuge der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis beachtet werden, dass nach den Grundsätzen der Abwasserbeseitigung (vgl. § 55 Abs. 2 WHG) Niederschlagswasser bei Möglichkeit ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden soll, soweit dem weder wasserrechtliche, noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstünden. Einem Anschluss an die Mischwasserkanalisation könne nur bei Berücksichtigung der o.g. Grundsätze zugestimmt werden.

- Um die in die Kanalisation einzuleitenden Wassermengen so gering wie möglich zu halten, sollte die bei Bahnsteig 1 vorgesehene Versickerungsmulde mit einer Einstauhöhe von 30 cm ausgebildet werden, ehe über den Notablauf in die Mischwasserkanalisation abgeführt wird.
- Der Versiegelungsgrad der überplanten Flurstücke darf den dem AKP zugrundeliegenden Versiegelungsgrad nicht überschreiten. Gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen zur Reduktion umzusetzen (z.B. versickerungsfähige Beläge).

Anhand der vorliegenden Unterlagen könne zur geplanten Entwässerung keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Es seien die anfallenden Regenwassermengen zu bestimmen und ein Vergleich zwischen Bestand und Planung vorzunehmen. Aus den Unterlagen habe hervorzugehen, von welchen Flächen zu welchen Punkten hin entwässert werden solle und welche Mengen dabei anfallen würden.

Hierauf entgegnete die Vorhabenträgerin, dass man zusage, die Grundsätze der Abwasserbeseitigung gemäß § 55 Abs. 2 WHG einzuhalten. Außerdem sage man auch zu, die bei Bahnsteig 1 vorgesehene Versickerungsmulde mit einer Einstauhöhe von 30 cm auszubilden. Hinsichtlich des Versiegelungsgrads der überplanten Flurstücke

würde der dem AKP zugrundeliegenden Versiegelungsgrad reduziert. Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) würde dazu in Kap. 5 "Flächenbilanz" folgende Werte innerhalb des Maßnahmenbereiches ermitteln: bestehende Versiegelung = 1.469 qm  
Gesamtversiegelung im Rahmen der Neuplanung = 1.392 qm. Damit ergebe sich eine Netto-Entsiegelung von 77 qm. Damit sei der Nachweis erbracht, dass der Versiegelungsgrad im Vergleich zum Bestand, respektive der AKP-Grundlage, grundsätzlich reduziert werde.

Die geplanten Einleitmengen seien im Zuge der Entwurfsplanung mit dem AKP-Ersteller der Gemeinde Kämpfelbach, dem Ing. Büro Weber, abgestimmt worden. Dabei sei geprüft worden, dass diese Einleitmengen von den vorhandenen Kanälen aufgenommen werden könnten. Der Versiegelungsgrad sei im Vergleich zum Bestand reduziert. Die beiden bestehenden Abwasserhaltungen (Kanal Ebbstraße und Hauptstraße), in welche eingeleitet werde, fänden sich in Anlage 4 (LP Bestand mit Leitungen). Die neuen Schächte und Haltungen seien in Anlage 5.2 dargestellt. Bahnsteig 1 entwässere durch Versickerung vollständig über die Bahnsteighinterkante. Bei Bahnsteig 2 betrage die angesetzte Regenspende entsprechend eines r5(2) für Kämpfelbach nach Kostra 233,3 l/s\*ha. Diese Regenspende sei mit dem Ersteller des AKP, dem Ing. Büro Weber, im Planungsprozess abgestimmt worden. Weiter seien die Werte wie folgt:

Hydraulische Kennwerte:

Regenspende: 233,3 l/s\*ha

Abflussbeiwert (versiegelt): 0,9

Abflussbeiwert (Böschung): 0,4

Abflussmengen (dezentrale Versickerung) Bahnsteig 1:

Zu entwässernde Fläche Bahnsteig ABs1 = 400 m<sup>2</sup>

QBs1:  $233,3 \text{ l/s*ha} * 0,9 * 400 \text{ m}^2 * 1/10000 = 8,4 \text{ l/s}$

Abflussmengen, Einleitung in den Kanal der Ebbstraße DN 300 SB:

Zu entwässernde Fläche Bahnsteig 2 ABs2 = 80 m<sup>2</sup>

QBs2:  $233,3 \text{ l/s*ha} * 0,9 * 80 \text{ m}^2 * 1/10000 = 1,7 \text{ l/s}$

Zu entwässernde Fläche Zugang Bahnsteig 2 AZu = 140 m<sup>2</sup>

Qzu:  $233,3 \text{ l/s*ha} * 0,9 * 140 \text{ m}^2 * 1/10000 = 3,0 \text{ l/s}$

QgesEbbstraße: 4,7 l/s

Abflussmengen Einleitung in den Kanal Hauptstraße DN 250 Stz:

Zu entwässernde Fläche Zugang Bahnsteig 2 Treppen AZuTr = 140 m<sup>2</sup>

QzuTr:  $233,3\text{l/s}\cdot\text{ha} \cdot 0,9 \cdot 86 \text{ m}^2 \cdot 1/10000 = 1,8 \text{ l/s}$

Zu entwässernde Fläche Zugang Bahnsteig 2 Rampen AZuRa = 175 m<sup>2</sup>

QzuRa:  $233,3\text{l/s}\cdot\text{ha} \cdot 0,9 \cdot 175 \text{ m}^2 \cdot 1/10000 = 3,7 \text{ l/s}$

QgesHauptstraße: 5,5 l/s

Die Planfeststellungsbehörde übermittelte dem Landratsamt Enzkreis die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 26.05.2023 mit der erneuten Gelegenheit zur Stellungnahme. Mit E-Mail vom 23.06.2023 nahm das Umweltamt zu den wasserrechtlichen Themen erneut Stellung. Insbesondere wurde erneut angemerkt, dass die geplante Entwässerung des Bahnsteigs 1 ab Bahn-km 17,0+70 durch das Ausbilden einer der ca. 40 m langen Versickerungsmulde hinter dem Bahnsteig einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 9 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) bedürfe, da das Niederschlagswasser über die vorgesehene Sammelleitung gesammelt werde und somit eine Gewässerbenutzung vorliegen würde. Und es sich bei den Bahnsteigen um gewerblich genutzte Flächen, welche nach § 2 der NiedSchlWasBesV von der Erlaubnisfreiheit ausgenommen sind, handeln würde. Für die Erteilung der Erlaubnis schlage man folgende Nebenbestimmungen vor:

- (1) Das Niederschlagswasser darf nicht von unbeschichteten Zink-, Kupfer- oder Bleiflächen in die Versickerungsmulde geleitet werden.
- (2) Die Versickerung muss über eine mindestens 30 cm mächtige, bewachsene Bodenschicht erfolgen.
- (3) Die Versickerungsmulde ist mindestens so zu dimensionieren, dass fünfjährige Regenereignisse gefasst und versickert werden können, ohne dass über den Notüberlauf abgeleitet wird.

Aufgrund der im Rahmen der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis (vgl. Ziff. A.VII.1.) und den hierzu ergangenen Nebenbestimmungen (vgl. Ziff. A.VII.2.), der Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Ziff. A.IV.2.) und den erteilten Hinweisen (vgl. Ziff. A.V.2.) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass damit dem Anliegen der

unteren Wasserbehörde ausreichend Rechnung getragen wurde. Insbesondere wurde damit das gem. § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen hergestellt.

#### 2.5.5.6. Verkehrsamt

Das Landratsamt Enzkreis hat in seiner Stellungnahme vom 13.03.2023 bezüglich verkehrlicher Belange keine Bedenken angemeldet. Es wurde lediglich angeregt, die Parkplätze im Bereich der P+R Anlage an der L 70 so anzulegen, dass eine ausreichende Sicht auf Personen im Gehwegbereich und auf den fließenden Verkehr gegeben ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht es daher als ausreichend an, dies als Hinweis in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um dem Anliegen des Verkehrsamts Rechnung zu tragen.

#### 2.5.5. Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt nahm zu dem Plan mit Schreiben vom 16.03.2023 Stellung.

Man bitte darum, zur Wahrung der eigenen Belange folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

Sofern nicht geschehen, ist ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen.

Im Übrigen sei sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werde. Da die AVG die Vorhabenträgerin sei, sei die Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LEA) zu beteiligen. Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, werde die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Gutschstraße 6, 76137 Karlsruhe, als Trägerin öffentlicher Belange, empfohlen, da das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit der Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen prüfe. Vom Sachbereich 6

habe es die Rückmeldung gegeben, dass nach Durchsicht der Unterlagen nicht festgestellt werden konnte, dass Entwässerungsanlagen einer Eisenbahn des Bundes (EdB) direkt betroffen bzw. hierzu wasserrechtliche Tatbestände vorhanden seien. Die Zuständigkeit für die Beurteilung und ggf. Genehmigung der wasserrechtlichen Belange liege bei den jeweiligen Wasserbehörden des Bundeslandes. Somit sei eine Betroffenheit des Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes nicht gegeben und es werde daher auch keine Stellungnahme zu dem Vorhaben erfolgen. Sollten durch die Durchführung der Maßnahme dennoch wasserrechtliche Belange einer Eisenbahnbetriebsanlage des Bundes (z.B. einer Entwässerungsanlage der DB Netz AG) berührt werden oder wasserrechtlich zu genehmigende Tatbestände hinsichtlich der unmittelbar benachbarten EdB verursacht werden, sei dies vom Antragsteller im Detail mitzuteilen und dem EBA Sb6-Süd als zuständige Wasserbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.

In der Gegenstellungnahme vom 16.05.2023 sicherte die Vorhabenträgerin zu, dass die Standsicherheitsnachweise des unmittelbar an die Eisenbahnstrecke angrenzenden Bauwerks im Zuge der Ausführungsplanung vom AN-Bau erstellt werden würden, dies bezogen auf die Bahnsteigbrücken, die Stützwände und die Treppen- und Rampenanlage. Anschließend würden die Unterlagen bei einem vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter zur Prüfung eingereicht. Der Gutachter werde im weiteren Projektverlauf beauftragt. Entwässerungsanlagen der DB AG würden nicht berührt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Anhörung sowohl die DB Netz AG als auch die Landeseisenbahnaufsicht (vgl. Ziff. 2.5.6. und Ziff. 2.5.7.) am Verfahren beteiligt. Beide Stellen haben Stellungnahmen abgegeben, welche die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung berücksichtigt hat. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die geforderten Standsicherheitsnachweise zu erbringen. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als geboten, die Forderung des EBA sowie die Zusage der Vorhabenträgerin als verbindliche Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Dementsprechend ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen des EBA Rechnung getragen.

### 2.5.6. Landeseisenbahnaufsicht

Die Landeseisenbahnaufsicht nahm mit Schreiben vom 15.03.2023 Stellung. Gegen die Realisierung der Baumaßnahmen bestünden grundsätzlich keine Bedenken. Die AVG habe jedoch rechtzeitig vor Fertigstellung der Baumaßnahme beim VM nach § 6 AEG eine Unternehmensgenehmigung, sowie nach § 7 AEG die Aufnahme des Betriebes zu beantragen. Zudem erteile man den Hinweis, dass die in den Erläuterungsberichten benannten und beschriebenen allgemeinen Richtlinien und Gesetze sowie die allgemein geltenden Regeln der Technik zwingend für die Erstellung der Baumaßnahme einzuhalten seien.

In der Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 sagte die Vorhabenträgerin zu, die Genehmigungen nach § 6 und § 7 AEG einzuholen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage (vgl. Ziff. A.IV.8) sowie die Hinweise (vgl. Ziff. A.V.4.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Damit ist dem Anliegen der Landeseisenbahnaufsicht Rechnung getragen.

### 2.5.7. Deutsche Bahn AG, Immobilien

Die Deutsche Bahn AG, Immobilien, nahm am 27.03.2023 zu dem Vorhaben Stellung. Man sei auch von der DB Netz AG und Station & Service AG bevollmächtigt. Gegen das Plangenehmigungsverfahren bestünden aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, sofern folgende Hinweise und Anregungen beachtet werden würden: Die bauliche Trennung der neuen Bahnsteig-Überführung der AVG mbH von der vorhandenen EÜ der DB Netz AG sei so auszuführen, dass im Rahmen einer EÜ-Erneuerung die Bahnsteigbrücke Richtung Karlsruhe unberührt bleiben könne.

Hierauf entgegnete die Vorhabenträgerin mit Stellungnahme vom 12.05.2023, dass die neue Bahnsteigbrücke Richtung Karlsruhe separat mit Widerlagern auf Mikropfählen gegründet sei. Die EÜ könne baulich unabhängig von der Bahnsteigbrücke erneuert werden. Hierzu würden zum Ein-/Ausheben die entsprechenden Anschlagpunkte am Fertigteil bereits bei der Herstellung vorgesehen. Diese Zusage berücksichtige und aufgrund der Tatsache, dass die Vorgabe der Deutsche Bahn AG verbindlich in den

Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurde (vgl. Ziff. A. III.8.2.), ist davon auszugehen, dass den Anliegen und Belangen der Deutsche Bahn AG damit ausreichend Rechnung getragen wurde.

#### 2.5.8. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst

In der Stellungnahme vom 22.03.2023 teilte Referat 16 mit, keine Bedenken zu haben. Man gehe davon aus, dass die zuständige Brandschutzdienststelle (Kreisbrandmeister des Enzkreises) ebenfalls beteiligt worden sei. Von einer eigenen fachlichen Stellungnahme zu Belangen des Brandschutzes sehe man ab. Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z. B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, seien rechtzeitig mit der betroffenen Brandschutzdienststelle abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.

Eine Gegenstellungnahme gab die Vorhabenträgerin nicht ab. Aufgrund der Nebenbestimmung zum Brandschutz und Rettung (vgl. Ziff. A.III.6.) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen des Referats 16 Rechnung getragen wurde.

#### 2.5.9. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Referat 91 - Geowissenschaftliches Landesservicezentrum

Referat 91 des RP Freiburg nahm am 20.03.2023 zum Vorhaben Stellung. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen. Es werde darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgen. Auf die Lage der südlichen BE-Fläche ("Eingleisstelle 2") in Schutzzone II des festgesetzten Wasserschutzgebietes "Röschwiesenquelle" werde hingewiesen. Die Schutzzone II einer Wasserfassung stelle einen sehr sensiblen Bereich für die Trinkwasserversorgung dar. Innerhalb der Zone II einer Fassungsanlage benötige das genutzte Grundwasser eine Fließzeit von 50 Tagen oder weniger bis zur Fassungsanlage. Mit einem Eingriff in die Deckschichten werde die Schutz und Reini-



gungswirkung der Deckschichten für das zur Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasser reduziert. Die Schutzbestimmungen (Handlungsbeschränkungen, Verbote etc.) in den Schutzzonen eines Wasserschutzgebietes würden von der zuständigen Wasserbehörde mit einer Rechtsverordnung (Wasserschutzgebietsverordnung) festgelegt. Aktuell findet im Plangebiet keine Bearbeitung durch Referat 91 zu hydrogeologischen Themen statt.

Die Vorhabenträgerin entgegnete den Bedenken, dass man vollständig auf die Anlage der angesprochenen BE-Fläche verzichten würde.

Gem. den vorgelegten Planunterlagen ist die empfohlene Baugrunderkundung erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde geht nach all dem davon aus, dass dem Anliegen des Referat 91 des RP Freiburg Rechnung getragen wurde. Dennoch wurden zur Klarstellung entsprechende Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Ziff. A.V.6).

## **2.6. Stellungnahmen von Verbänden**

### **Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. (BBSV)**

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein nahm mit Schreiben vom 10.03.2023 Stellung. Man begrüße den barrierefreien Ausbau des Hp Bilfingen. Die beiden Bahnsteige selbst seien korrekt mit Blindensystemen ausgestattet. Bei Bahnsteig 1 werde über eine Rampe zum Bahnsteig geleitet. Der hiermit verbundene Auffindestreifen solle jedoch bis auf den Gehweg gehen (vgl. Bahnsteig 2 am Treppende). Beim Bahnsteig 2 erfolge die Zuführung über ein langes Treppenbauwerk, das mehrfach von einer Rampe zum Bahnsteig gekreuzt werde. Bei den Treppen fehlten jeweils die Aufmerksamkeitsfelder unten vor den Stufen. Ebenso fehlten Angaben über die kontrastreiche Markierung der Tritt- und Setzstufen. Sei das Treppenbauwerk unten über einen Auffindestreifen über den Gehweg direkt angeschlossen, fehle ein entsprechender Auffindestreifen für die Rampe gänzlich. Bei den einzelnen Rampenteilen seien keinerlei Aufmerksamkeitsfelder vorgesehen. In einem Zwischenbereich werde

man mit einer Treppe auf etwa halber Rampenhöhe auf die Rampe geführt. Dort fehlen ebenfalls Aufmerksamkeitsfelder am unteren Treppenende sowie ein Auffindestreifen. Am oberen Treppenende sei das Aufmerksamkeitsfeld eingezeichnet. Insgesamt müssten also Treppen und Rampen noch mit Bodenindikatoren nachgerüstet werden, um eine barrierefreie Nutzbarkeit zu erreichen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.05.2023 Stellung. Der Auffindestreifen werde an Bahnsteig 1 bis zum Bordstein der vorhandenen Ebbstraße geführt (Anbindung an das öffentliche Umfeld). Durch ein im Plan dargestelltes Textfeld werde der Streifen leider teilweise verdeckt und sei nicht unmittelbar erkennbar. In der folgenden Ausführungsplanung werde auf die Sichtbarkeit des BLS geachtet. Hinsichtlich des Bahnsteigs 2 seien die Planungen zum barrierefreien Stationsausbau intensiv sowohl mit der Behindertenbeauftragten wie auch dem Amt für nachhaltige Mobilität des Landkreises Enzkreis abgestimmt worden. Bei den Planungen hätte grundsätzlich die DIN 32984 sowie die DIN 18040-3 Anwendung gefunden. Im Fokus der Überlegungen zur taktilen Ausgestaltung hätten insbesondere die kreuzenden Verkehrsflächen der kombinierten Treppen-/Rampenkonstruktion gestanden. Dabei seien nachfolgende Ansätze verfolgt und mit dem Landkreis entsprechend kommuniziert worden:

- Die Aufmerksamkeitsfelder (AMF) sind konform mit der DIN 32984 angeordnet. Die DIN sieht in Kap. 5.7.1 vor, dass bei Treppen auch vor der untersten Stufe ein Aufmerksamkeitsfeld vorgesehen werden kann. Auf dieses haben wir bei unserer kombinierten Lösung nun bewusst verzichtet, da ansonsten die Podestbereiche (zwischen den einzelnen Treppenläufen) mit Blindenleitelementen überhäuft wären.
- Die DIN sieht in Kap. 5.7.1 vor, dass bei Zwischenpodesten nur dann AMF vor der abwärtsführenden Treppe angeordnet werden, wenn die Podeste tiefer als 3,50 m sind. Wir interpretieren hier dahingehend, dass die DIN von einer durchgehenden Treppenanlage (im Idealfall mit durchgehender seitlichen Geländerführung) ausgeht, was bei unserer Kombilösung nicht der Fall ist. Sicherheits halber sind hier vor jedem abwärtsführenden Treppenlauf ein AMF (wie in den Plänen dargestellt) vorsehen.

Der Landkreis Enzkreis habe die o.g. Überlegungen bestätigt und habe der aufgetragenen Lösung zugestimmt. Die Vorgaben der visuellen Stufenvorderkantenmarkierung einer Treppe und dem Leuchtdichtekontrast des Oberflächenbelags der Tritt- und Setzstufen gem. DIN 32984 Kap. 5.7.1 würden umgesetzt. Am Bahnsteig 2 sei vorgesehen, blinde- und sehingeschränkte Reisende mittels taktilem Blindenleitsystem auf kurzem Wege ausschließlich über die Treppenanlage als zentrales Verbindungselement zwischen Bahnsteig und öffentlichem Umfeld zu führen. Die Rampenanlage sei deshalb nicht an das BLS angebunden.

Die Vorhabenträgerin hat ihre Gegenstellungnahme vorab mit Schreiben vom 27.03.2023 an den Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein überlassen. Auch die Planfeststellungsbehörde überließ mit Schreiben vom 13.06.2023 die Gegenstellungnahme mit erneuter Gelegenheit zur Stellungnahme. Auf die erneute Kontaktaufnahme der Planfeststellungsbehörde durch Schreiben vom 03.08.2023 reagierte der BBSV zustimmend und bezeichnete die Zusicherungen der Vorhabenträgerin als ausreichend. Die Planfeststellungsbehörde folgt im Ergebnis der Argumentation der Vorhabenträgerin. Das Blindenleitsystem ist plausibel und nachvollziehbar. Dies wird dadurch gesichert, dass die gültigen DIN-Vorschriften DIN 32984 sowie die DIN 18040-3 eingehalten werden. Nachvollziehbar ist, dass teilweise vor den Treppenabsätzen vor der untersten Stufe auf die Aufmerksamkeitsfelder verzichtet wird. Aufgrund der kombinierten Rampen-/Treppenanlage würde dies in der Tat zu einer „Überladung“ führen und die Orientierung dadurch erschweren. Außerdem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor der abwärtsführenden Treppenanlage AMF vorzusehen. Auch dass das Konzept mit den zuständigen Stellen im Landratsamt Enzkreis abgestimmt wurde, spricht dafür, dass die Vorhabenträgerin die Belange blinder und sehbeeinträchtigter Personen ausreichend berücksichtigt hat. Zur Sicherung der Belange hat die Planfeststellungsbehörde die Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Ziff. A.IV.3.) und entsprechende Hinweise (vgl. Ziff. A.V.3.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Auf die Ausführungen unter B.III.2.4.5. wird verwiesen.

## **2.7. Stellungnahmen von Leitungsträgern**

### **2.7.1. Ericsson Services GmbH**

Die Ericsson Services GmbH nahm mit Schreiben vom 10.02.2023 zu dem Vorhaben Stellung. Sie teilte mit, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden, sofern dieses nicht vor dem 31.12.2023 abgeschlossen sei. Man bitte allerdings darum, die Deutsche Telekom Technik GmbH gesondert an dem Verfahren zu beteiligen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen Rechnung getragen. Neben der Tatsache, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, sich mit der Telekom Technik GmbH abzusprechen, wurde diese auch im Rahmend der Anhörung von der Planfeststellungsbehörde beteiligt. Zudem ist ausgeschlossen, dass das Vorhaben vor dem 31.12.2023 abgeschlossen sein wird. Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass die Bauzeit des eigentlichen Haltepunkts auf mindestens 4 Monate angesetzt ist und die Bauarbeiten erst im Jahr 2024 beginnen sollen. Insofern ist dem Anliegen der Ericsson Services GmbH bereits aus diesen Gründen Rechnung getragen. Darüber hinaus sind Nebenbestimmungen verbindlich festgesetzt, die dem Schutz der Leitungsträger dienen (vgl. A.III.7.).

### **2.7.2. Netze-Gesellschaft Südwest mbH**

Die Netze Gesellschaft Südwest mbH gab ihre Stellungnahme mit Datum vom 15.02.2023 ab. Hierin teilte sie mit, dass sowohl in der Kirchgrundstraße als auch in der Ebbstraße eigene Erdgasleitungen vorhanden seien. Bei wesentlichen Änderungen der Höhenlage der Straßen- und Gehwegoberfläche (Abtrag > 10 cm, Auftrag > 30 cm) müsse man rechtzeitig in die Planungen einbezogen werden. Unbeabsichtigte Freilegungen oder Beschädigungen seien sofort zu melden. Die Arbeiten seien in diesen Fällen bis zum Eintreffen eines eigenen Mitarbeiters sofort einzustellen. Zur Sicherheit der Gasmitteldruckleitung sei anzunehmen, dass bei Mindestabdeckung von ca. 60 cm und tragfähigem Untergrund eine Gefährdung nicht bestünde, sofern standardisierte Baustellenfahrzeuge das zulässige Gesamtgewicht von 30 t nicht überschreiten. Sofern die Mindestabdeckung von 60 cm durch Abtragungen unterschritten werde, seien zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. Außerdem solle die Lagerung von

Materialien wie Aushub, Kanalrohren, etc, vermieden werden. Sofern Arbeiten im unmittelbaren Bereich der Gasmitteldruckleitung notwendig werden würden, seien Handschachtungen vorzunehmen. Sollten im Zuge dieser Maßnahme ausnahmsweise Umlegungen der eigenen Versorgungsleitungen erforderlich sein und habe die Gemeinde dabei Ersatzansprüche gegenüber Dritten oder leisteten Dritte Zuschüsse, seien diese zur Minderung der Änderungskosten zu verwenden, soweit dies mit der Zweckbestimmung der geleisteten Zuschüsse in Einklang stünde. Die Kostenerstattungsregelung für förmlich festgelegte Sanierungsgebiete gemäß § 150 Baugesetzbuch blieben unberührt. Bei dinglich gesicherten Verteilungsanlagen gilt die gesetzliche Folgekostenregelung (§ 1023 BGB). Hinsichtlich der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen würden die Vorgaben des Technischen Regelwerkes DVGW GW 125 (M) gelten. Falls bei geplanten Baumpflanzungen der Mindestabstand von 2,50 m zu den eigenen Versorgungsleitungen unterschritten werde, seien mechanische Schutzmaßnahmen erforderlich, die durch den Erschließungsträger abzustimmen, zu veranlassen und zu bezahlen seien.

Die Vorhabenträgerin teilte in ihrer Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 mit, dies „zur Kenntnis zu nehmen“ und sagte zu, die Maßnahmen zur Sicherheit der Gasmitteldruckleitung einzuhalten. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass dies dahingehend zu werten ist, dass die Vorhabenträgerin dementsprechend keine Einwände gegen die geforderte Vorgehensweise hat.

In Anbetracht der Tatsache, dass aus den Planunterlagen nicht hervorgeht, dass im Zuge des Vorhabens entweder an der Kirchgrundstraße oder an der Ebbstraße wesentliche Änderungen beabsichtigt sind und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass aufgrund einer Nebenbestimmung (vgl. A.III.7.) die Rechte der Leitungsträger geschützt werden und der Zusage der Vorhabenträgerin, die von der Netze-Gesellschaft Südwest mbH vorgegebenen Maßnahmen zum Schutz der Gasmitteldruckleitung einzuhalten (vgl. Ziff. A.IV.4.) ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde daher dem Anliegen der Netze-Gesellschaft Südwest mbH ausreichend Rechnung getragen.

### 2.7.3. Deutsche Telekom Technik GmbH

Mit Stellungnahme vom 20.02.2023 teilte die Deutsche Telekom Technik GmbH mit, dass im Planbereich Anlagen der Telekom vorhanden seien. Der Telefonanschluss

des Gebäudes Hauptstraße 22, das im Zuge der Errichtung der Rampen-/Treppenanlage rückgebaut werden soll, sei noch nicht gekündigt. Es werde gebeten, die Kündigung des Anschlusses zu veranlassen und den Telekomanschlusspunkt abzubauen. Außerdem würde sich am nördlichen Ende des Plangebiets ein Telekomanschluss für den Ticketautomaten befinden. Man bitte darum, diese Telekomanlage bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen. Hierauf hat die Vorhabenträgerin mit Gegenstellungnahme vom 12.05.2023 mitgeteilt, den Bitten entsprechend nachzukommen. Dementsprechend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass – auch unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung zum Schutz der Leitungsträger (vgl. A.III.7.) – dem Anliegen der Deutsche Telekom Technik GmbH ausreichend Rechnung getragen wurde.

### **2.8. Einwendungen privater Personen**

Einwendungen privater Personen sind bis zum Zeitpunkt der Entscheidung bei der Planfeststellungsbehörde nicht eingegangen.

### **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 Vorhabenträgerin auf barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Bilfingen nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern alle für und gegen die Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch die Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung der beantragten Vorhaben insge-

samt 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 keine Alternativen an, mit denen die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit den Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen vor allem in Einzelbereichen kritische Lärmbelastungen durch Baulärm, vereinzelt werden private Grundstücke und Grundstücke die in öffentlichem Eigentum stehen beansprucht, dies vor allem während der Bauzeit, für drei Grundstücke werden dingliche Sicherungen vorgenommen.

Sofern hiervon ein privates Grundstück (Flst.-Nr. 8) betroffen ist, ergibt sich hierbei im Vergleich zum derzeitigen Zustand jedoch keine Veränderung, da diese zur Realisierung der Zuwegung zum Bahnsteig Richtung Karlsruhe bereits im derzeitigen Zustand dient. Zudem wird nur ein geringer Teil des Grundstücks mit einer dinglichen Sicherung belastet. Einwendungen sind gegen die (vorübergehende) Inanspruchnahme von Eigentum weder von privater noch von öffentlicher Seite erhoben worden. Der Bedarf wurde im Übrigen auf das nicht weiter einschränkbare Minimum begrenzt.

Den Baulärmbelastungen wird durch passiven Lärmschutz entgegengewirkt. Für die Lärmbelastungen in der Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a.: Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, umfassende Information der Anlieger, Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer 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, Entschädigung in Geld) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen herbeiführen.

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 Interessen sowie das öffentliche Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden.

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

### **C. Gebühr**

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 Landesgebührengesetz (LGebG) i. V. m. § 1 der Gebührenverordnung (GebVO VM) und 11.1.7 des Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) des Verkehrsministeriums eine Gebühr erhoben, die die Albtal-Verkehrsgesellschaft als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

### **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

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



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

Matthias Weckesser

Karlsruhe, den 26. September 2023  
Regierungspräsidium Karlsruhe

## Anhang      **Abkürzungsverzeichnis**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AKP	Allgemeiner Kanalisationsplan
AVG	Albtal Verkehrs-Gesellschaft mbH
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes /Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BLS	Blindenleitsystem
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Baden-Württemberg
B + R	Bike and Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EiTB	Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen
e.V.	Eingetragener Verein
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZuVO	Eisenbahnzuständigkeitsverordnung
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium
GebVO VM	Gebührenverordnung Verkehrsministerium
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GV	Güterverkehr
GWB	Gleiswechselbetrieb
Hp	Haltepunkt
KompVzVO	Kompensationsverzeichnis-Verordnung
L-BGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LEP	Landesentwicklungsplan
LGebG	Landesgebührengesetz
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
KSG	Klimaschutzgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz Baden-Württemberg)
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
OL	Oberleitung
P+R	Park and Ride
RVO	Rechtsverordnung
SO	Schienenoberkannte
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA-Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TBIL	Haltepunkt Bilfingen
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
TENP	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
TEN-T	Transeuropäisches Verkehrsnetz

TöB	Träger öffentlicher Belange
UVB	Unfallversicherung Bund und Bahn
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

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