



**Ausfertigung
für die Veröffentlichung
im Internet**

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24/0513.2-22/ RSB, PFA 5 - 1. Planänderung Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Planfeststellungsbeschluss

vom 29.01.2021

**zur 1. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 31.08.2017 zur
Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1, Planfeststel-
lungsabschnitt 5, Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bös-
mannsäcker, Landkreis Reutlingen (Az.: 24-6 /0513.2-21/ RSB, PFA 5)**

- Änderung des Haltepunktes Reutlingen-Storlach -

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Entscheidungsvorbehalt	4
3. Planunterlagen	4
4. Zusagen	8
4.1 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	8
4.2 Landratsamt Reutlingen	8
4.3 FairNetz GmbH, Reutlingen	8
5. Nebenbestimmungen.....	8
5.1 Lärm und Erschütterungen.....	8
5.2 Natur- und Artenschutz	8
5.3 Entwässerung	9
6. Kosten	9
7. Gebühren	9
B. Begründung	10
1. Planungsgegenstand	10
2. Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Vorhabenträgerin und Verwaltungsverfahren	11
3. Umweltverträglichkeitsprüfung	11
3.1 Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum	12
3.2 Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen	12
3.3 Auswirkungen während der Bauzeit	12
3.4 Zusammenfassung.....	13
4. Planrechtfertigung	13
5. Varianten	14
6. Vereinbarkeit des Vorhabens mit zwingendem Recht.....	15
6.1 Lärmschutz	15
6.1.1 Lärm aus dem Bahnbetrieb.....	15
6.1.2 Lärm während der Bauzeit	15
6.2 Erschütterungen.....	17
6.3 Eingriffsregelung nach BNatSchG	17
6.3.1 Eingriffe in Natur und Landschaft	17
6.3.2 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung	18
6.3.3 Kompensationsverzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde	19
6.3.4 Zusammenfassung	19
6.4 Artenschutz	19
6.5 Entwässerung	20
6.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG	20
7. Sonstige öffentliche Belange	20
7.1 Eisenbahn-Bundesamt.....	20

7.2 Deutsche Bahn Station & Service AG	20
7.3 Leitungsträger	20
8. Stadt Reutlingen	21
9. Private Belange	21
10. Gesamtwägung und Zusammenfassung.....	21
C. Rechtsbehelfsbelehrung	22
D. Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG.....	22

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Auf Antrag der Erms-Neckar-Bahn AG (im Folgenden: ENAG) vom 16.03.2020 wird der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 31.08.2017 zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1, Planfeststellungsabschnitt 5, Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker, Landkreis Reutlingen (Az.: 24-6/0513.2-21/RSB, PFA 5) insoweit aufgehoben, als er den Bau des Haltepunktes Reutlingen-Storlach östlich der Siemensstraße feststellt, und soweit er der vorliegenden Änderungsplanung widerspricht. Der Beschluss wird um die Genehmigung zum Bau des Haltepunktes Reutlingen-Storlach westlich der Siemensstraße ergänzt.

Die Planfeststellung erstreckt sich auf den Großteil der in Planunterlage 3.1.2 Blatt 1 vom 12.02.2020 bunt dargestellten Flächen südöstlich der Sondelfinger Straße. Nicht umfasst sind die bunt dargestellten Flächen auf und nordwestlich der Sondelfinger Straße. Der Beschluss erstreckt sich auch nicht auf die Neuerstellung einer ÖPNV-Anlage. Folgende im Plan bezifferte Maßnahmen sind somit nicht von der Planfeststellung umfasst: (Planunterlage 3.1.2 Blatt 1 vom 12.02.2020): 10.1.37, 10.1.38, 10.1.40, 10.1.41, 10.1.42. Insoweit wird der Antrag auf Planfeststellung abgelehnt.

Der geänderte Plan wird gemäß §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt.

2. Entscheidungsvorbehalt

Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, rechtzeitig vor Baubeginn der Planfeststellungsbehörde einen detaillierten Bauablaufplan sowie ein konkretes Schutzkonzept zur Vermeidung und Minderung von Baulärm auf der Basis der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung vorzulegen. Das Konzept muss darüber hinaus eine kontinuierliche Bauüberwachung vorsehen, die den Wirkungsgrad der Schallminderungsmaßnahmen überprüft und sicherstellt.

Mit Baumaßnahmen darf erst begonnen werden, wenn die Planfeststellungsbehörde über die Schutzmaßnahmen gegen Baulärm entschieden hat.

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen. Sie ersetzen die mit Beschluss vom 31.08.2017 festgestellten Unterlagen, soweit sie diese abändern, und ergänzen diese im Übrigen. Entfallene oder ersetzte Pläne und Textteile sind durchgestrichen. Neu hinzukommende Teile sind in blau dargestellt. Änderungen, die sich gegenüber der Offenlage im Änderungsverfahren ergeben haben, sind violett dargestellt.

Nachrichtlich enthaltene und ungültige Unterlagen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

Anlagen-Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt-Nr.	Datum
0	Legende	-	-	10.03.2017
				25.02.2020
				18.01.2021
1	Erläuterungsbericht			29.01.2016
				24.02.2020
2	Übersichtspläne			
2.1	Übersichtskarte Neckar-Alb Bahn	1:25000	1a	10.03.2016 18.02.2020
2.2	Übersichtskarte Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und Modul 1	ohne	1	10.03.2016
3	Lagepläne			
3.1	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 3.1, Blatt 1a	1:500	1	10.03.2016
3.1	Hp Reutlingen-Storlach (West)			
3.1.1	Lageplan Rückbau	1:500	1a	18.02.2020
3.1.2	Lageplan Neubau	1:500	1a	18.02.2020
3.1.3	Leitungslageplan	1:500	1a	18.02.2020
3.2	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	1	18.05.2016
4	Querprofile			
4.1	Hp Reutlingen-Storlach (km 32,8+00) - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 4.1 Blatt 1a bis 4a	1:50	1	10.03.2016
4.1	Hp Reutlingen-Storlach (West) (km 32,9+00)	1:50	1a	18.02.2020
	Hp Reutlingen-Storlach (West) (km 32,9+68)	1:50	2a	18.02.2020
	Hp Reutlingen-Storlach (West) (km 32,9+88)	1:50	3a	18.02.2020
4.1	Hp Reutlingen-Storlach (West) (km 33,0+07)	1:50	4a	18.02.2020
4.2	Hp Reutlingen-Bösmannsacker (km 36,1+17)	1:50	1	10.03.2016
5	Höhenpläne			
	- bleibt frei -			
6	Bauwerkspläne			
6.1	Hp Reutlingen-Storlach, km 32,8			
	Treppe/Gehweg l.d.B, Draufsicht, Längsschnitt - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 6.1, Blatt 1a	1:200	1	10.03.2016
	Treppe r.d.B, Draufsicht, Längsschnitt - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 6.1, Blatt 2a	1:100	2	10.03.2016
6.1	Hp Reutlingen-Storlach(West), km 32,8			
	Treppenanlagen, km 32,895, Draufsicht, Längsschnitt	1:100	1a	18.02.2020
	Fußgängerüberführung, km 33,015, Draufsicht, Schnitte	1:100	3	18.02.2020
6.2	Hp Reutlingen-Bösmannsacker, km 36,1			

	Treppe l.d.B., Draufsicht, Längsschnitt	1:100	1	10.03.2016
7a	Bauwerksverzeichnis	ohne		06.11.2015 12.02.2020
8	Grunderwerb			
8.0a-b c	Grunderwerbsverzeichnis	ohne		23.01.2017 12.02.2020 19.01.2021
	Grunderwerbspläne			
8.1	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 8.1, Blatt 1b	1:500	1a	23.01.2017
8.1	Hp Reutlingen-Storlach(West)	1:500	1b	12.02.2020
8.2	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	1a	23.01.2017
8.3	Kompensationsfläche Achalm	1:2500	1	18.01.2021
9	Natur- und Artenschutz			
9.1.2	Einleitung UVS mit LBP			13.03.2020
9.1a	Erläuterungsbericht UVS mit LBP			01.12.2016 13.03.2020
9.2	Legende			20.01.2016
9.3	Pläne zur UVS und zum LBP			
9.3.1	Bestand Schutzgut Tiere und Pflanzen			
	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 9.3.1 Plan 1a	1:500	1	20.01.2016
	Hp Reutlingen-Storlach(West)		1a	18.02.2020
	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	2	20.01.2016
9.3.2	Planung Schutzgut Tiere und Pflanzen			
	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 9.3.5	1:500	1	20.01.2016
	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	2	20.01.2016
9.3.3	Bestand Schutzgut Boden			
	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Abbildung 5b in Anlage 9.1	1:500	1	20.01.2016
	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	2	20.01.2016
9.3.4	Planung Schutzgut Boden			
	Hp Reutlingen-Storlach - ungültig, wird ersetzt durch Anlage 9.3.5	1:500	1	20.01.2016
	Hp Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	2	20.01.2016
9.3.5	Maßnahmenplan Hp Reutlingen-Storlach (West)	1:500	1	18.02.2020
9.3.6	Maßnahmenblatt_Ersatzmaßnahme_RSB_HP_Storlach			10.03.2020

9.4	Erläuterungsbericht spezielle artenschutzrechtliche Prüfung			14.09.2015
9.4.2	Erläuterungsbericht spezielle artenschutzrechtliche Prüfung HP Reutlingen-Storlach (West)			08.01.2018
9.5	Scoping-Dokumente (nachrichtlich)			
9.5.1	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls analog EBA Leitfaden			20.01.2016
9.5.2	Erläuterungen zu Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls			22.01.2016
9.5.3	Inhalt und Umfang nach § 6 vorzulegender Unterlagen zur UVP			22.01.2016
10	Immissionsschutz und sonstige Belange			
10.1	Schall			
10.1.1	Schalltechnische Untersuchung Stellungnahme			29.01.2016
10.1.2a	Schalltechnische Untersuchung - Baulärm			01.03.2016 12.02.2020
10.1.3.1a	Schalltechnische Untersuchung - Stellungnahme Ausbau der Neckar-Alb-Bahn-Baulärm - entfällt -			19.12.2016
10.1.3.2	Anlage 2 zur Stellungnahme Baulärm - entfällt -			19.12.2016
10.1.3.3	Anlage 4 zur Stellungnahme Baulärm - entfällt -			19.12.2016
10.2	Erschütterungsprognose für Bauarbeiten			18.08.2015
10.2.2a	Neubewertung der Erschütterungen nach Planänderung an der Haltestelle Storlach			05.02.2020 23.11.2020
10.3	Elektromagnetische Verträglichkeit			
	Gutachterliche Stellungnahme zu EMV			11.12.2015
10.4	Geotechnischer Bericht Reutlingen Metzingen (nachrichtlich)			05.02.2015
	Anlage 1 Abkürzungsverzeichnis			05.02.2015
	Anlage 2 Lage- und Aufschlusspläne			09/2014 u 01/2015
	Anlage 3 Bohrprofile			01/2015
	Anlage 4 Bodenmechanische Laborversuche			24.11.2014
	Anlage 5 Ergebnisse Betonaggressivität			17 u 19.11.2014
	Anlage 6 Fotodokumentation			n.V.
10.5	Altlastenuntersuchung (nachrichtlich)			10.03.2016
10.6	Kampfmittel (nachrichtlich)			
10.6.0	Aussagen zu Kampfmitteln im PFA 5			10.03.2016
10.6.1	Bericht des KMBD Baden-Württemberg v. 11.11.2013			11.11.2013
10.6.2	Plan 1570-2 Reutlingen Storlach			07.11.2013
10.6.3	Plan 1570-3 Reutlingen Bösmannsacker			07.11.2013
Ohne	Entwässerungsplanung			
	Kabel- und Entwässerungsplan 8.2.1.2			17.06.2020
	Leistungsplan			29.09.2020
	Kanallageplan			18.11.2020
	Kanallängsschnitt			30.09.2020

4. Zusagen

4.1 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- einen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen.
- sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werden.

4.2 Landratsamt Reutlingen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

nur folgende Geräte einzusetzen:

- Schlagramme mit einer Energieklasse < 19 kNm
- Vibrationsramme mit Hochfrequenztechnik (>38 Hz), dynamisch verstellbaren Unwuchten und einer Energieklasse < Enk^2 ($E=3kNm$)
- Verdichtungsarbeiten mit Walzenzügen mit einer Betriebsfrequenz > 35 Hz und einem Einsatzgewicht < 6,5 Tonnen.

4.3 FairNetz GmbH, Reutlingen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

die Hinweise und Bedingungen im übersandten Merkblatt „Bestandsschutz für Netze und Anlagen“ zu beachten.

5. Nebenbestimmungen

5.1 Lärm und Erschütterungen

Nebenbestimmungen 5.1.1 bis 5.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 31.08.2017 werden in Bezug auf den Haltepunkt Storlach aufgehoben. Zur Baulärmproblematik ergeht eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, sobald die Vorhabenträgerin ein entsprechendes Schutzkonzept vorgelegt hat (vgl. Entscheidungsvorbehalt oben A 2.).

Nebenbestimmung 5.1.5 wird in Bezug auf den Haltepunkt Storlach dahingehend abgeändert, dass die Empfehlungen aus der Planunterlage 10.2.2 umzusetzen sind.

5.2 Natur- und Artenschutz

Nebenbestimmung 5.2.1 des Beschlusses vom 31.08.2017 wird um die Maßnahme C 2 ergänzt. Nebenbestimmungen 5.2.2 bis 5.2.4 werden auf die mit diesem Änderungsbeschluss ergänzte Maßnahme K 1 und die neu festgesetzten Maßnahmen K 3 bis K 6 ausgeweitet.

Zudem wird der Vorhabenträgerin auferlegt, alle Maßnahmen dinglich zu ihren Gunsten zu sichern.

5.3 Entwässerung

Der Anschluss des Rückhaltebeckens an die Stadtentwässerung bedarf der Abnahme durch die Stadtentwässerung Reutlingen. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt:

5.3.1 Die Abnahme ist rechtzeitig unter Tel.: 07121 303-2943 bzw. 07121 303-2576 anzumelden.

5.3.2 Die Einbaustelle muss sauber und begehbar sein.

5.3.3 Ein sicherer und allseitiger Verbau ist vorgeschrieben.

5.3.4 Die Mindestgrabenbreiten gemäß DIN EN 1610 sind einzuhalten. Sie betragen z. B. im verbauten Graben bei einem Kanaldurchmesser von 300 mm mindestens 1,30 m.

5.3.5 Wird eine Abnahme verweigert und eine Nachabnahme erforderlich, so wird diese nach Zeit und Aufwand berechnet.

5.3.6 Kann eine Abnahme nicht vom offenen Graben aus vorgenommen werden und ist eine Abnahme erforderlich, ist diese Abnahme kostenpflichtig.

6. Kosten

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens.

7. Gebühren

Die Gebühr gegenüber der Vorhabenträgerin wird gesondert festgesetzt.

B. Begründung

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 31.08.2017 hat das Regierungspräsidium Tübingen die Genehmigung zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1, Planfeststellungsabschnitt 5, Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker erteilt. Mit Schreiben vom 16.03.2020 hat die Erms-Neckar-Bahn AG beantragt, diesen Beschluss dahingehend abzuändern, dass der Haltepunkt Reutlingen-Storlach verlegt wird.

1. Planungsgegenstand

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 31.08.2017 ist der Haltepunkt östlich der Siemensstraße festgelegt worden. Mit dem vorliegenden Planänderungsbeschluss wird der Haltepunkt auf die westliche Seite der Siemensstraße verlegt.

Während die 2017 beschlossene östliche Lage als Variante 1 im Ausgangsverfahren für vorzugswürdig befunden worden war, wurde die nun gewählte westliche Lage als Variante 2 seinerzeit verworfen. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen war die Variantenwahl neu zu treffen. Die Abwägung unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen hat ergeben, dass der nun beantragte Standort vorzugswürdig ist und daher genehmigt werden kann (s. unten B.5). Die Änderung erfordert auch eine Anpassung der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der immissionsschutzrechtlichen Bewertung.

Für die im Haltepunkt Reutlingen-Storlach haltenden Züge werden zwei Außenbahnsteige von 120 m Länge und 2,75 m Breite gebaut. Die Höhe beträgt, entsprechend den auf der Regionalstadtbahn Neckar-Alb vorgesehenen Fahrzeugen, 55 cm über Schienenoberkante (SOK). Die Ausstattung und die technische Ausgestaltung der Bahnsteige entsprechen den einschlägigen Normen und Regelwerken der DB, obwohl es sich um Anlagen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE-Bahn) handelt. Die Anlagen der Oberleitungstechnik, der Leit- und Sicherungstechnik, die Stromversorgung 50Hz und DB Telekommunikation einschließlich Gründungen werden angepasst.

Zu den Bahnsteigen gibt es mehrere Zugänge, und zwar von der Sondelfinger Straße, aus dem Gebiet „RTunlimited“ und von der Brücke über die Siemensstraße. Die unmittelbar nördlich und südlich an den Haltepunkt anschließenden Bereiche sind die HAUPTerschließungsrichtungen des Haltepunktes, einerseits aufgrund der direkten Anlieger, andererseits, auf der Seite der Sondelfinger Straße, wegen der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.

Neben Wegführungen, Treppen, Rampen und Aufzügen dient auch der Fußgängersteg über die Gleise als Bahnsteigzugang. Der Steg stellt sicher, dass von beiden Seiten der Bahntrasse auf kurzem Weg die Bahnsteige für beide Richtungen barrierefrei erreicht werden können. Der Steg stellt samt Treppen und Aufzügen einen Teil der Bahnanlage dar. Ebenso dienen die in den planfestgestellten Vorplatz integrierten Behindertenstellplätze, E-Ladestationen, Kurzzeitparkplätze sowie Fahrradboxen unmittelbar der Bahnanlage. Die Anordnung dieser Einrichtungen ist so organisiert, dass ein unmittelbarer Bezug zum Haltepunkt besteht und die Anlagen insoweit zweckgebunden sind.

Entgegen der Darstellung in den Planunterlagen sind jedoch die im Bereich des Haltepunkts als Bestandteil der Gesamtkonzeption eines „Mobilitätsknotens“ vorgesehenen Bushaltestellen beidseits der Sondelfinger Straße und die Querungen der Sondelfinger Straße mit Mittellinien und Lichtsignalanlage keine Bahnbetriebsanlagen und auch keine notwendigen Folgemaßnahmen der Planung nach § 75 Abs. 1 LVwVfG, weshalb die Planfeststellungsbehörde über diese Anlagen nicht entscheiden kann. Diese Anlagen sind, ungeachtet der Konzeption des gesamten Bereichs als „Mobilitätsknoten“, in kommunaler Verantwortung zu erstellen. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss erstreckt sich nicht auf diese Anlagen (vgl. im Einzelnen im Tenor unter A.1).

2. Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Vorhabenträgerin und Verwaltungsverfahren

Gemäß § 25 Abs. 3 LVwVfG fand für Anwohner und mögliche Betroffene am 27.01.2020 im Rathaus Reutlingen eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Von den Teilnehmenden dieser Veranstaltung wurde insbesondere angeregt, eine durchgehende barrierefreie Querung der Gleise über den geplanten Bahnsteig zu errichten, d. h. an Stelle der Treppen und Aufzüge auf beiden Seiten des Steges sollten Rampen kommen, die direkt an die Sondelfinger Straße und – auf der Südseite – an das Gebiet „RTunlimited“ anschließen. Im Zuge der Variantendarstellung wird auf diese Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsarbeit eingegangen.

Mit Schreiben vom 16.03.2020 beantragte die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) beim Regierungspräsidium Tübingen die Durchführung eines Planänderungsverfahrens nach § 76 Abs. 1 LVwVfG. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch amtliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Reutlingen vom 24.04.2020.

Die Planunterlagen lagen vom Montag, 04.05.2020 bis einschließlich Mittwoch, 03.06.2020 im Rathaus Reutlingen zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Es wurde nach § 73 Abs. 4 LVwVfG Gelegenheit gegeben, bis zum 03.07.2020 Einwendungen gegen die Planänderung zu erheben.

Mit Schreiben vom 28.04.2020 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und anerkannten Vereinigungen. Sie erhielten ebenfalls Gelegenheit, bis zum 03.07.2020 zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände gingen drei Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken ein. Von privater Seite ging eine Äußerung ein, ausdrücklich ohne eine Betroffenheit in eigenen Rechten geltend zu machen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen eine überarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie für den Haltepunkt Reutlingen-Storlach vom 13.03.2020 vorgelegt (Planunterlage 9.1a). Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen der Planänderung, wie sie sich aufgrund der geänderten Umweltverträglichkeitsstudie und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange darstellen, zusammengefasst.

3.1 Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum

Untersuchungsgegenstand und –gebiet wurden an die Planänderung angepasst (vgl. Anlage 9.3.1 Plan 1a).

Die Bewertung umfasst die Auswirkungen des Haltepunkts Reutlingen-Storlach selbst sowie auch die gesamte Mobilitätsstation, wobei nur Teile davon mit diesem Beschluss genehmigt werden.

3.2 Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Die Errichtung der Bahnsteige löst Flächeninanspruchnahmen von Bahnflächen aus. Vegetation muss insbesondere für die Zuwegung sowie für die Mobilitätsstation entfallen.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass etwaige Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bahnbetrieb nicht erforderlich sind, da die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) mangels Eingriff in die Substanz des Schienenweges keine Anwendung findet.

Unzulässige Belastungen durch elektromagnetische Felder sind für Personen nicht zu erwarten, da das Vorhaben zu keinen Änderungen hinsichtlich der elektromagnetische Verträglichkeit führt.

Beeinträchtigungen entstehen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Als Folge des Vorhabens wird dauerhaft ein Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren eintreten. Betroffen sind dabei auch hochwertige Biotope in Form von Feldgehölzen, die anlagebedingt entfallen.

3.3 Auswirkungen während der Bauzeit

Durch die Baumaßnahmen wird es zu temporären Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen kommen. Diese werden sowohl auf bereits versiegelten Flächen, als auch im Bereich von Feldgehölzen und Ruderalvegetation eingerichtet.

Durch die Baumaßnahmen im Bereich des Haltepunkts werden die Richtwerte der AVV Baulärm teilweise erheblich überschritten. Den Empfehlungen des schalltechnischen Gutachtens wird durch einen Entscheidungsvorbehalt und Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn ein Schutzkonzept vorzulegen.

Außerdem kommt es durch den Einsatz von Baumaschinen, Werkzeugen, LKW und schwerem Material zu Erschütterungen. Zur Vermeidung von Schäden und erheblichen Störungen durch baubedingte Erschütterungen enthält das Erschütterungsgutachten Empfehlungen, die bei der Ausführungsplanung umzusetzen sind. Diesen Empfehlungen wird durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Einzelheiten zu dem Themen Lärm und Erschütterungen können den jeweiligen Abschnitten in diesem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden.

Durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme von Feldgehölzen und Ruderalvegetation kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen für andere Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

3.4 Zusammenfassung

Die Planänderung kann unter Einbeziehung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen als umweltverträglich bewertet werden, da die Eingriffe kompensiert werden. Dabei ist auch zu beachten, dass das Vorhaben in Bereichen verwirklicht wird, in denen bereits Vorbelastungen bei den einzelnen Schutzgütern bestehen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidung nach § 12 UVPG erfolgt im Übrigen bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange.

4. Planrechtfertigung

Hintergrund der vorliegenden Planänderung ist die städtebauliche Entwicklung im räumlichen Umfeld des Haltepunktes Reutlingen-Storlach sowie die damit verbundene Veränderung der Verkehrsplanung, die sich nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 5 grundlegend verändert haben. Die Betriebsflächen der Spedition Betz, die südlich an die Neckar-Alb-Bahn anschließen und einen städtebaulichen Riegel bilden, sind seit 2016/2017 im Eigentum der Stadt Reutlingen. Die Fläche ist ca. 12 ha groß und Teil des ca. 100 ha umfassenden Gewerbe- und Industriegebiets In Laisen. Unter der Bezeichnung „RTunlimited“ soll auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Firma Betz eine von moderner Industrieproduktion und Dienstleistungsbetrieben geprägte Nutzung entstehen. Das städtebauliche Konzept lässt erwarten, dass die sich hier ansiedelnden Unternehmen eine hohe Personaldichte haben und die Qualifikation der meisten Beschäftigten eher überdurchschnittlich hoch ist. Die Planungen der Stadt Reutlingen gehen von mehr als 1.000 Arbeitsplätzen in „RTunlimited“ aus, wobei ein großer Teil dieser Beschäftigten von außerhalb kommen wird.

Die städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption sieht vor, dass die Mobilität ganz überwiegend mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sichergestellt wird. Dementsprechend wird die Anzahl von Pkw-Abstellplätzen gegenüber vergleichbaren Gebieten und bislang üblichen Standards stark reduziert.

Aus der Kombination von hoher Verdichtung mit vielen hochwertigen Arbeitsplätzen und dem weitgehenden Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs, ergibt sich eine große verkehrliche Bedeutung des neuen Haltepunktes Reutlingen-Storlach an dem nunmehr beantragten Standort. Durch eine entsprechende Wegeanbindung des Haltepunktes an die entlang der Sondelfinger Straße liegende Wohnbebauung werden weitere Verkehrspotentiale erschlossen.

Über das örtliche Einzugsgebiet hinaus wird die Nutzungsfrequenz des Haltepunktes Reutlingen-Storlach auch durch Umsteigebeziehungen mit anderen Verkehrsmitteln bestimmt. In diesem Sinne gewährleisten auch die barrierefreie Gestaltung der Bahnsteigzugänge sowie die Anlage des Vorplatzes mit Behindertenstellplätzen, E-Ladestationen, Kurzzeitparkplätzen sowie Fahrradboxen eine möglichst hohe Nutzerfrequenz hinsichtlich der Bahn. Die Anordnung dieser Einrichtungen ist so organisiert, dass ein unmittelbarer Bezug zum Haltepunkt besteht und die Anlagen insoweit zweckgebunden sind.

Unter Beachtung aller genannten Faktoren verbessern sich die prognostizierten Ein- und Aussteigezahlen am Haltepunkt Reutlingen-Storlach durch die Lageänderung von Ost nach West signifikant. Zusammen mit der Realisierung des Gesamtprojekts und „RTunlimited“ verdoppeln sich die Zahlen im Vergleich zur Prognose der bislang planfestgestellten Variante.

Für das Vorhaben in der geänderten Gestalt besteht mithin, gemessen an den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, ein hinreichend belegter Bedarf.

5. Varianten

Die Vorhabenträgerin hat zum Haltepunkt Storlach eine neue Variantenprüfung vorgelegt (Anlage 1, Erläuterungsbericht, Nr. 3.4 S. 29 ff.). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die nunmehr beantragte Standortvariante westlich der Siemensstraße unter den aktuellen Bedingungen vorzugswürdig ist. Auch hinsichtlich der gewählten Zugänge und der Gestaltung des unmittelbaren Umfelds sind keine vorzugswürdigen kleinräumigen Varianten ersichtlich. Es gibt zur beantragten Planung keine fachlich ausgewogene Alternative, die öffentliche oder private Belange und Interessen in insgesamt erkennbar geringerem Maße beeinträchtigen und sich daher als vorzugswürdige und besser geeignete Lösung aufdrängen würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das eisenbahnrechtliche Vorhaben eingebettet ist in ein integriertes kommunales Verkehrskonzept („Mobilitätsknoten“). Der gewählte Standort sowie die dort im Einzelnen angeordneten Elemente gewährleisten eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad-, Bus- und Eisenbahnverkehr. Damit werden die Ein- und Aussteigezahlen signifikant erhöht. Das planfestgestellte Vorhaben dient damit einem auch im Sinne des AEG attraktiven Verkehrsangebot, was die höheren Herstellungskosten und die größeren Eingriffe in Natur und Landschaft an diesem Standort rechtfertigt. Zugleich sind diese nachteiligen Auswirkungen nicht von derartigem Gewicht, dass Abstriche vom verkehrlichen und städtebaulichen Zielerfüllungsgrad zu fordern wären. Dem Interesse, am gewählten Standort ein zukunftsfähiges und im Hinblick auf die Stärkung umweltfreundlicher Mobilität vorteilhaftes Vorhaben zu verwirklichen, ist hier der Vorrang einzuräumen.

Soweit in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert wurde, den Zugang zu den Bahnsteigen durch Erdrampen anstelle von Treppen und Aufzügen vorzusehen, um eine durchgängig barrierefreie Radverbindung in Nord-Süd-Richtung zu gewährleisten, ist diese Lösung nicht vorzugswürdig. Sie wäre mit höheren Herstellungskosten verbunden, ohne dass damit – im Sinne des Schienenverkehrs – ein höherer Nutzen verbunden wäre. Im Übrigen ist es jederzeit möglich, dass die Stadt Reutlingen eine solche bauliche Erweiterung im Rahmen ihrer Verkehrsplanungen und ihrer Zuständigkeit vornimmt.

Soweit Alternativen im Hinblick auf die Anordnung der Bushaltestellen vorgeschlagen wurden, so wurde der Plan für diese Haltestellen und die Querungshilfen entgegen dem Antrag nicht mit diesem Beschluss festgestellt. Die Stadt Reutlingen ist daher in der Anordnung frei.

6. Vereinbarkeit des Vorhabens mit zwingendem Recht

6.1 Lärmschutz

6.1.1 Lärm aus dem Bahnbetrieb

Im vorliegenden Planänderungsverfahren wird ausschließlich der Bau neuer Bahnsteige ohne Gradienten- und/oder Lageänderung der Gleise festgestellt. Hierauf findet die 16. BImSchV keine Anwendung, so dass eine Überprüfung auf etwaige Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bahnbetrieb nicht erforderlich ist.

6.1.2 Lärm während der Bauzeit

Während des Bahnsteigbaus und der Erdbauarbeiten ist mit erheblichen Lärmeinwirkungen auf die umliegende Bebauung zu rechnen.

Beim Baustellenbetrieb muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Gesetzliche Richtwerte zur Frage, ab welcher Belastung schädliche Umwelteinwirkungen infolge von Baulärm hervorgerufen werden, finden sich in § 66 Abs. 2 BImSchG i. V. m. Nr. 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970.

Bahnsteigbau

Während des Bahnsteigbaus am geplanten Haltepunkt Reutlingen-Storlach betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung tags und nachts bis 57 dB (A) im Reinen Wohngebiet und bis 59 dB (A) im Allgemeinen Wohngebiet. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden tags im Reinen Wohngebiet bis zu 7 dB (A) und im Allgemeinen Wohngebiet um bis zu 4 dB (A) überschritten. Nachts werden die Immissionsrichtwerte um bis zu 22 dB (A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB (A) nachts wird nicht erreicht.

Erdbau

Während der Erdbauarbeiten am geplanten Haltepunkt Reutlingen-Storlach betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung tags bis 59 dB (A) im Reinen Wohngebiet und bis 63 dB (A) im Allgemeinen Wohngebiet. Nachts finden keine Erdbauarbeiten statt. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden tags im Reinen Wohngebiet bis zu 9 dB (A) und im Allgemeinen Wohngebiet um bis zu 8 dB (A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht erreicht.

Da eine gänzliche Vermeidung dieser Beeinträchtigungen faktisch ausgeschlossen ist, wird der Vorhabenträgerin verpflichtet, Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsricht-

wert der AVV Baulärm überschreitet. Entgegen der Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss vom 31.08.2017 ist hier kein Zuschlag von 5 dB(A) zu gewähren. Nr. 4.1 der AVV Baulärm, der als „Eingreifwert“ eine Überschreitung um 5 dB(A) festlegt, kommt als Messabschlag bei prognostischen Einschätzungen in Genehmigungsverfahren nicht zum Tragen, weil dort nachzuweisen ist, dass die Zumutbarkeitskriterien eingehalten werden (vgl. BVerwG Urt.v.10.07.2012 - 7 A 11/11).

Die Planunterlagen sehen bereits vor, die Bauarbeiten soweit möglich tagsüber durchzuführen. Nächtliche Arbeiten sind jedoch nicht vollständig vermeidbar, da sie zu einer erheblichen Verlängerung der Bauzeit führen würden. Die Einwirkzeit der Maschinen wurde bei den Berechnungen mit einer Dauer von maximal 8 Stunden tags (Bahnsteigbau und Erdbau) bzw. 6 Stunden nachts (Bahnsteigbau) sowie mit der entsprechenden Pegelkorrektur berücksichtigt.

Darüber hinaus wird der Vorhabenträgerin wie in der schalltechnischen Untersuchung empfohlen, auferlegt, bei der Planung der Bauausführung eine detaillierte Prognose der maßgeblichen Bauphasen zu erstellen und weitergehende Schutzmaßnahmen (z.B. Einsatz lärmarmer Maschinen, abschirmende Elemente, etc.) einschließlich organisatorischer Maßnahmen zu konzipieren. Hierzu zählt insbesondere eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Da es Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, alle Konflikte umfassend zu bewältigen, kann die Festlegung der Maßnahmen nicht der Vorhabenträgerin überlassen werden. Weil über den Antrag im Übrigen entschieden werden kann und feststeht, dass die Baulärmproblematik im ergänzenden Verfahren bewältigt werden kann, ohne dass dies Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis und den Beschluss im Übrigen hat, hat die Planfeststellungsbehörde einen Entscheidungsvorbehalt in diesen Beschluss aufgenommen (A.2). Nach § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 3 LVwVfG ist, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

Damit wird auch der Forderung der Unteren Immissionsschutzbehörde Rechnung getragen. Sie hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die prognostizierten erheblichen Überschreitungen der in der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte der detaillierten Ausführungsplanung der Bauarbeiten erhebliche Bedeutung zukomme. Spätestens dann solle festgelegt werden, wann und wo lärmintensive Arbeiten stattfinden, die unter Umständen weitere Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich machen. So könne der Einsatz von abschirmenden Elementen und die Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises zielgerichteter durchgeführt werden. Zudem wird empfohlen, eine kontinuierliche Bauüberwachung durchzuführen, die den Wirkungsgrad der Schallminderungsmaßnahmen

überprüft und sicherstellt, dass prognostizierte Beurteilungspegel möglichst unterschritten oder mindestens eingehalten werden. Diese Forderung wurde in den Entscheidungsvorbehalt aufgenommen.

Soweit bei der Wahl der maßgeblichen Immissionsorte verschiedene Geschosshöhen ausgewählt wurden (Nr. 7.2, Tabelle 5 - Beurteilungspegel Bahnsteigneubau Reutlingen-Storlach) ist die Annahme der unteren Immissionsschutzbehörde zutreffend, dass es sich dabei jeweils um das Stockwerk mit den „ungünstigsten“ Beurteilungspegeln handelt.

6.2 Erschütterungen

In einer Neubewertung der Erschütterungen (Unterlage 10.2.2 vom 05.02.2020) werden die Erschütterungsauswirkungen der Baumaßnahmen auf angrenzende schutzbedürftige Nutzung prognostiziert. Dabei wurde in den ausgelegten Unterlagen versehentlich die Himmelsrichtungen vertauscht, was nun korrigiert wurde.

Die Gebäude südöstlich der Gleise werden bis Baubeginn abgerissen sein. Im Einwirkungsbereich der Bauarbeiten wird sich daher nur das Bürogebäude nordwestlich der Sondelfinger Straße befinden. Hier werden die Anhaltswerte eingehalten, sofern folgende Baugeräte und Energieklassen eingesetzt werden:

- Schlagramme mit einer Energieklasse < 19 kNm
- Vibrationsramme mit Hochfrequenztechnik (>38 Hz), dynamisch verstellbaren Unwuchten und einer Energieklasse < E_{bk2} (E = 3 kNm),
- Verdichtungsarbeiten mit Walzenzügen mit einer Betriebsfrequenz > 35 Hz und einem Einsatzgewicht <6,5 to

Andere Bauverfahren, wie Baustellenverkehr, das Erstellen von Bohrpfählen sowie Bagger- und Abrissarbeiten führen laut des Erschütterungsgutachtens mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Überschreitung der Anhaltswerte. Der Vorhabenträgerin wird in einer Nebenbestimmung aufgegeben, die Empfehlungen aus dem Erschütterungsgutachten bei der konkreten Planung der Bauausführung entsprechend umzusetzen. Die Vorhabenträgerin hat die Umsetzung im Rahmen der Ausführungsplanung im Übrigen zugesagt.

Insgesamt verbleiben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der umzusetzenden Nebenbestimmungen keine erheblichen Belästigungen der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft durch Immissionen von Erschütterungen, die weitere zusätzliche Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG erforderlich machen würden.

6.3 Eingriffsregelung nach BNatSchG

Der Beurteilung liegt die in Planunterlage 9.1a enthaltene überarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) zugrunde.

6.3.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der neu gewählte Standort für den Haltepunkt Storlach ist stark von Gehölzen geprägt. Es befinden sich Gehölze auf der gesamten Böschung zwischen der Sondelfinger Straße und

dem ehemaligen Gleisbereich sowie zum Teil auf der Böschung zu den Gleisen. Der Übergang des Gewerbegebiets zu den Gleisen ist ebenfalls von Gehölzen gesäumt. Alle genannten Gehölze müssen auf der Länge des Bauabschnitts für den Haltepunkt entfernt werden. Die Straßenbäume an der Sondelfinger Straße bleiben erhalten.

Die Gehölze und die Ruderalvegetation stellen ein Jagdhabitat für Fledermäuse dar. Zudem kommt es durch den Abriss von Gebäuden im Bereich der künftigen Baustelleneinrichtungsflächen zum Verlust von für Fledermäuse geeigneten Spaltenquartieren.

Bei den weiteren Schutzgütern ergeben sich keine relevanten Änderungen.

Der Vorhabenträger hat sein Maßnahmenkonzept dahingehend ergänzt, dass am Haltepunkt Storlach Fledermauskästen angebracht werden (Maßnahme C2). Außerdem werden im Zuge der bereits festgesetzten Maßnahme K 1 anstatt 16 Bäumen 23 Bäume gepflanzt. Ergänzt wird die Planung außerdem um Maßnahmen

- K3: Entwicklung einer Magerwiese
- K4: Pflanzung von Gebüsch mittlerer Standorte
- K5: Entwicklung einer grasreichen Ruderalvegetation
- K6: Förderung einer historischen Waldnutzungsform „Hutewald“

Die Beschreibung der Maßnahmen ist den Maßnahmeblättern in der angepassten Planunterlage 9.1, Seite 67 f. zu entnehmen. Mit der Durchführung der genannten Maßnahmen ist der vorhabenbedingte Eingriff vollständig kompensiert.

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde bestehen hinsichtlich des Natur- und Landschaftschutzes keine Bedenken gegen die Planänderung. Die planexterne Ersatzmaßnahme „Historischer Hutewald an der Achalm“ (Stadt Reutlingen, 10.03.2020) wird ausdrücklich begrüßt.

6.3.2 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind die Ausgleichsmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

Vorliegend wurde für die Maßnahme K 1 bereits eine dauerhafte Erhaltungspflicht festgesetzt. Alle Bäume sind dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten, bei Abgang artengleich zu ersetzen.

Maßnahmen K 3, K 4, K 5 und K 6 sind ebenfalls dauerhaft gemäß den Vorgaben in den Maßnahmeblättern zu erhalten.

Alle Maßnahmenflächen sind nach § 15 Abs. 4 BNatSchG zwingend rechtlich zu sichern. Die Planfeststellungsbehörde hält eine dingliche Sicherung für unverzichtbar. Rein schuldrechtliche Vereinbarungen, auch mit Kommunen, sind insoweit nicht ausreichend. Auch lässt sich das Kompensationskonzept nicht wie in den Unterlagen dargestellt aufteilen. Trägerin des eisenbahnrechtlichen Vorhabens ist die Erms-Neckar-Bahn AG. Sie ist mithin auch für alle mit dem vorliegenden Beschluss festgesetzten Kompensationsmaßnahmen verantwortlich.

Dies gilt auch in Bezug auf Maßnahme K 6 (Förderung der historischen Waldnutzungsform Hutewald). Diese Maßnahme wird durchgeführt auf dem im städtischen Eigentum befindlichen Flurstück 9577/0 der Gemarkung Reutlingen. Selbstverständlich kann die Vorhabenträgerin die Stadt Reutlingen mit der Durchführung und Betreuung der Maßnahme beauftragen. Die rechtliche Verpflichtung zur Durchführung der Maßnahme trifft jedoch die Vorhabenträgerin. Eine entsprechende dingliche Sicherung ist vorgesehen.

6.3.3 Kompensationsverzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde

Nebenbestimmung 5.2.4 wird auf die mit diesem Änderungsbeschluss festgesetzten Maßnahmen ausgeweitet und bezieht sich damit im Ergebnis auf alle Maßnahmen K 1 bis K 6.

6.3.4 Zusammenfassung

Das Maßnahmenkonzept des angepassten Landschaftspflegerischen Begleitplans ist geeignet, erforderlich und angemessen, um die mit dem Vorhaben in seiner geänderten Gestalt verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig zu kompensieren.

Hinweis: Da der vorliegende Beschluss die Bushaltestellen und Querungshilfen an der Sondelfinger Straße von der Genehmigung ausnimmt, entsteht eine geringfügige Überkompensation. Da damit allerdings keine Inanspruchnahme Dritter verbunden ist und die Vorhabenträgerin sowie die Stadt Reutlingen einverstanden sind, hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, das Konzept wie beantragt festzusetzen.

6.4 Artenschutz

Die bereits mit Beschluss vom 31.08.2017 angeordneten Vermeidungsmaßnahmen wie Bauzeitenbeschränkungen, Vergrämungsmaßnahmen und die ökologische Baubegleitung werden auf die Maßnahmen am neuen Standort erstreckt. Wie oben unter 7.4 bereits ausgeführt, wird zugunsten der Fledermäuse die Habitataufwertungsmaßnahme C 2 ergriffen, so dass eine Beeinträchtigung des Lebensraums vermieden wird (§ 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG).

Die Untere Naturschutzbehörde hat keine Einwände. Bei der Durchführung der Gehölzmaßnahmen zwischen Oktober und Februar seien keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten.

Insgesamt wird damit auch durch das Vorhaben am neuen Standort kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

6.5 Entwässerung

Am neuen Standort erfolgt die Bahnsteigentwässerung über ein Rückhaltebecken, welches an die Stadtentwässerung angeschlossen ist. Die Stadtentwässerung Reutlingen (SER) hat den Anschluss genehmigt. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen vorgelegt, die den Anschluss an die Kanalisation darstellen und den Anforderungen der Abwassersatzung der Stadt Reutlingen genügen. Sie wurden nach Anlage Nr. 10 in den Planordner eingefügt und festgestellt. Der Vorhabenträgerin wird dem Wunsch der SER entsprechend eine Abnahme durch die SER auferlegt (Nebenbestimmung 5.3).

Die Untere Wasserbehörde hat ihr Einverständnis zum Entwässerungskonzept erteilt. Sie hat darauf hingewiesen, dass das Rückhaltebecken für das anfallende Oberflächenwasser nicht für eine dezentrale Versickerung vorgesehen sei, sondern zur reinen Pufferung und zum gedrosselten Abfluss in den städtischen Kanal. Die Böschungsgestaltung am Böschungsfuß stelle keine Ableitungsmulde dar, sondern diene lediglich zum Schutz vor unkontrolliertem Wasserzutritt auf Bahnsteig oder Verkehrswege aus dem bewachsenen Böschungsbereich. Eine wasserwirtschaftliche Relevanz ergebe sich daher nicht.

6.6 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG

Soweit es durch die Vorhabensänderung zu weitergehenden Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen kommt, können auch diese vollständig kompensiert werden. Insgesamt stehen Umweltbelange dem geänderten Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

7. Sonstige öffentliche Belange

7.1 Eisenbahn-Bundesamt

Soweit das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) fordert, einen vom EBA anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen, hat die Vorhabenträgerin dies zugesagt. Ebenso hat sie zugesagt, sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.

7.2 Deutsche Bahn Station & Service AG

Die Deutsche Bahn Station & Service AG hat am 02.10.2020 dem Vorhaben zugestimmt. Dabei war maßgeblich, dass der Steg über die Gleise, Treppen und Aufzüge Anlagen der ENAG sind. Dies ist der Fall. Bei den Bahnsteigen sowie allen weiteren von dieser Planung umfassten Maßnahmen handelt es sich nicht um Betriebsanlagen der Deutschen Bahn.

7.3 Leitungsträger

FairNetz GmbH, Reutlingen

Die FairNetz GmbH gibt zu bedenken, dass sich im Bereich des neuen Haltepunktes Anlagen und Leitungen mit Nebeneinrichtungen der FairNetz GmbH befinden, die zu beachten und ggf.

zu sichern seien. Sie fordert, die Hinweise und Bedingungen in ihrem Merkblatt „Bestandsschutz für Netze und Anlagen“ zu beachten. Weiter verlangt die FairNetz GmbH bei Kreuzungen mit ihren Leitungen ein lichten Mindestabstand von 20 cm und bei Parallelführungen einen Mindestabstand von 50 cm einzuhalten.

Die Vorhabenträgerin sagt dies zu.

8. Stadt Reutlingen

Das vorliegende eisenbahnrechtliche Vorhaben ist veranlasst durch und eng verwoben mit den Planungen der Stadt Reutlingen zur künftigen Nutzung des Areals „RTunlimited“ und dem in diesem Bereich angestrebten integrierten kommunalen Verkehrskonzept. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin sowohl die technische Planung wie auch die landschaftspflegerische Begleitplanung eng mit der Stadt Reutlingen abgestimmt.

Der Gemeinderat der Stadt Reutlingen hat der vorliegenden Planung am 02.10.2020 zugestimmt. Die Stadtverwaltung hat am 14.12.2020 eine abschließende positive Stellungnahme abgegeben. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die vorliegende Planung sowohl den kommunalen Belangen umfassend Rechnung trägt wie auch gewährleistet, dass das eisenbahnrechtliche Vorhaben insbesondere im Bereich des „Mobilitätsknotens“, wo zur Herstellung der von der Stadt gewünschten Bushaltestellen weitere Abstimmungen werden erfolgen müssen, reibungslos umgesetzt werden kann.

9. Private Belange

Im Rahmen der Anhörung ist eine private Äußerung eingegangen. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine Einwendung. Nach eigenem Bekunden ist keine persönliche Betroffenheit gegeben. Inhaltlich werden Verbesserungsvorschläge insbesondere zu den in den Planunterlagen dargestellten Bushaltestellen vorgetragen. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Bushaltestellen und ihre Anbindung nicht von diesem Beschluss umfasst sind. Lage und Anbindung festzulegen, fällt in die Zuständigkeit der Stadt Reutlingen. Diese hat ihre Planung mit der ENAG abzustimmen. Sollte sich der Bedarf einer Anpassung der vorliegenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellung an die Planung der Stadt ergeben, hat die ENAG gegebenenfalls einen Planänderungsantrag beim Regierungspräsidium Tübingen einzureichen.

10. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Bei Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange kann der Planänderungsantrag genehmigt werden. Seit 2017 sind die Planungen der Stadt Reutlingen zur Entwicklung eines neuen Quartiers auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Firma Betz („RTunlimited“) soweit fortgeschritten, dass es planerisch gerechtfertigt ist, diesen Belangen durch die Verlegung des Haltepunktes Rechnung zu tragen. Die Verlegung ermöglicht die Errichtung einer funktional über den Bahnhofpunkt hinausgehende Mobilitätsstation, welche verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpft. Diesen städtebaulichen und verkehrlichen Belangen ist eine hohe Bedeutung auch aus eisenbahnrechtlicher Sicht zuzumessen. Es ist mit signifikant höheren Ein- und Ausstiegswerten als unter Beibehaltung der Variante 1 zu

rechnen. Demgegenüber treten die Nachteile dieser Variante – größere Eingriffe in Natur- schutzgüter und höhere Kosten – in den Hintergrund.

Hinsichtlich der Immissionen (Baulärm, bauzeitliche Erschütterungen) ist diese Variante güns- tiger zu bewerten als die 2017 festgestellte, da sich weniger Bestandsbebauung im Umfeld befindet. Aufgrund der an den Standort angepassten, vor Baubeginn im Hinblick auf den Bau- lärm noch festzulegenden Schutzmaßnahmen sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Das angepasste Kompensationskonzept gewährleistet, dass alle naturschutzrechtlich relevan- ten Eingriffe ausgeglichen werden.

Insgesamt kann daher dem Änderungsantrag der ENAG entsprochen und der Plan mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Nebenbestimmungen und für verbindlich er- klärten Zusagen festgestellt werden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

D. Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG

Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, An- schrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

gez.

Dr. Anja Dürr