



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
ABTEILUNG WIRTSCHAFT UND INFRASTRUKTUR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Zustellungsurkunde

Go-Ahead Facility GmbH
Bahnhof 2
73457 Essingen

Stuttgart 18.12.2017
Name Christian Wolff
Durchwahl 0711 904-12421
Aktenzeichen 24-3826.1 / Essingen-
Wartungsstützpunkt
(Bitte bei Antwort angeben)


Kassenzeichen (Bitte bei Zahlung angeben):

1805171101374

IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02

BIC: SOLADEST600

Betrag: 12937,00 EUR

 **Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 bis 18e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**
für den Neubau eines Wartungsstützpunktes für Schienenfahrzeuge in Essingen;
hier: Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Stuttgart
planfestgestellte Planunterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den Antrag der Go-Ahead Facility GmbH vom 25.5.2017 erlässt das
Regierungspräsidium Stuttgart gemäß §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
in Verbindung mit §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und
§§ 1 ff. des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) in
Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der
jeweils gültigen Fassung folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Inhaltsverzeichnis:

- I. Grundentscheidung
- II. Planunterlagen
- III. Nebenbestimmungen
- IV. Zusagen
- V. Hinweise Träger öffentlicher Belange
- VI. Zurückweisung von Bedenken und Einwendungen
- VII. Gebühr
- VIII. Begründung
 1. Verfahrensgegenstand
 - 1.1 Beschreibung des Vorhabens
 - 1.2 Darstellung der Umweltauswirkungen
 2. Anhörungsverfahren
 3. Planrechtfertigung
 4. Alternativenprüfung
 5. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den öffentlichen und privaten Belangen
 - 5.1 Eisenbahntechnische Belange
 - 5.2 Belange benachbarter Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 - 5.3 Schutz von Versorgungsleitungen
 - 5.4 Verkehrliche Belange/Erschießung
 - 5.5 Naturschutz einschließlich Artenschutz
 - 5.6 Wasserschutzgebiete/Grundwasserschutz/Bodenschutz/Altlasten
 - 5.7 Belange der Landwirtschaft
 - 5.8 Lichtimmissionen
 - 5.9 Lärmschutz
 - 5.10 Vereinbarkeit mit der Regionalplanung/Zielabweichung
 - 5.11 Erschütterungsschutz
 - 5.12 Kommunale Belange
 - 5.13 Arbeitsschutz
 - 5.14 Brandschutz
 - 5.15 Grundstücksinanspruchnahme
 - 5.16 Mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums
 6. Abschließende Bewertungen
 - 6.1 Nach § 12 UVPG

- 6.2 Gesamtabwägung
- 7. Gebührenfestsetzung
- IX. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise

I. Grundentscheidung:

Der Plan für den Neubau eines Wartungsstützpunktes für Schienenfahrzeuge in Essingen, einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht, in den Lageplänen, in den Bauzeichnungen sowie in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellten Maßnahmen wird nach Maßgabe der **Ziffern II. bis VII.** festgestellt.

Diese Entscheidung beinhaltet auch die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse im Sinne des § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

II. Gegenstand der Planung sind folgende Unterlagen:

- 1. **Erläuterungsbericht**
- 2. Genehmigungsverfahren:
 - 2.1 Antrag auf Planfeststellung
 - 2.2 (Nachrichtlich) Antrag auf Baugenehmigung
 - 2.2.1 Antrag auf Baugenehmigung
 - 2.2.2 Lageplan schriftlicher Teil
 - 2.2.3 Baubeschreibung
 - 2.2.4 Technische Angaben über Feuerungsanlagen
 - 2.2.5 Angaben zu gewerblichen Anlagen
 - 2.2.6 Ermittlung Bauwert & Rohbaukosten
 - 2.2.7 Flächenermittlung
 - 2.2.8 Stellplatznachweis
- 3. **Bauwerksverzeichnis**
 - 3.1 Bauwerksverzeichnis
 - 3.2 Lageplan mit Nummerierung des Bauwerksverzeichnisses
- 4. **Planungsunterlagen**
 - 4.1.1 Übersichtskarte
 - 4.1.2 Übersichtslageplan
 - 4.1.3 Lageplan mit Planfeststellungsgrenzen/Planfeststellungsbereich
 - 4.2 Erschließungsplan

- 4.3 Werkstattgebäude
 - 4.3.1 Werkstattgebäude, Grundriss Erdgeschoss
 - 4.3.2 Werkstattgebäude, Grundriss 1. Obergeschoss
 - 4.3.3 Werkstattgebäude, Grundriss 2. Obergeschoss
 - 4.3.4 Werkstattgebäude, Schnitt Bau-km 0,1 + 02,015
 - 4.3.5 Werkstattgebäude, Schnitt Bau-km 0,1 + 67,545
 - 4.3.6 Werkstattgebäude, Ansichten
- 4.4 Außenreinigungsanlage
 - 4.4.1 Außenreinigungsanlage, Grundriss
 - 4.4.2 Außenreinigungsanlage, Schnitt Bau-km 0,7 + 13,329
 - 4.4.3 Außenreinigungsanlage, Ansichten
- 4.5 Gleisanlagen
 - 4.5.1 Gleisanlagen, Lageplan
 - 4.5.2 Gleisanlagen, Höhenplan
 - 4.5.3 Gleisanlagen, Schnitt Bau-km 0,0 + 89,660
 - 4.5.4 Gleisanlagen, Schnitt Bau-km 0,2 + 62,399
 - 4.5.5 Gleisanlagen, Schnitt Bau-km 0,3 + 68,033
 - 4.5.6 Gleisanlagen, Schnitt Bau-km 0,4 + 08,000
 - 4.5.7 Gleisanlagen, Schnitt Bau-km 0,5 + 12,350
- 4.6 Oberleitungsanlage
 - 4.6.1 Oberleitungsanlagen, Lageplan
 - 4.6.2 Oberleitungsanlagen, Übersichtsplan mit Schaltanweisung
- 4.7 entfallen
- 4.8 entfallen
- 4.9 Niederschlagsentwässerung
 - 4.9.1 Kurzbericht Niederschlagsentwässerung und hydraulische Bemessungen
 - 4.9.2 Niederschlagsentwässerung, Lageplan
 - 4.9.3 Gleisentwässerung, Lageplan
- 4.10 Schmutzwasserentwässerung
 - 4.10.1 Kurzbericht Schmutzwasserentwässerung und hydraulische Bemessungen
 - 4.10.2 Schmutzwasserentwässerung, Lageplan
- 4.11 Umbau kommunaler Mischwasserkanal
 - 4.11.1 Kurzbericht Umbau Mischwasserkanal und hydraulische Bemessungen
 - 4.11.2 Umbau kommunaler Mischwasserkanal, Lageplan
- 4.12 Kurzbericht Hochwasserschutz
- 4.13 Kabel und Leitungen
 - 4.13.1 Lageplan Energieversorgung

- 4.13.2 Lageplan Außenbeleuchtung
- 4.14 Außenanlagen
- 4.15 Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen
- 5. **Betriebliche Abläufe**
- 6. **Grunderwerb/Gestattung/Widmung/Baulast/Kreuzungen**
 - 6.1 Kurzbericht Grunderwerb/Gestattung/Widmung/Baulast/Kreuzung
 - 6.2 Grunderwerb/Flurbereinigung
 - 6.3 Lageplan Gestattung
 - 6.4 Widmung
 - 6.5 Lageplan Baulast
 - 6.6 Kreuzung
- 7. **Umweltbelange/Artenschutz/Umweltverträglichkeit**
 - 7.1 Umweltbelange
 - 7.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
 - 7.3 EBA UVP-Checkliste
 - 7.4 Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 7.5 Ausnahmegenehmigung für nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope
- 8. **Landschaftspflegerische Maßnahmen**
 - 8.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - 8.2 Maßnahmenübersicht
 - 8.3 Bestands-, Konflikt- und Maßnahmenplan
 - 8.4 Lageplan Ersatzmaßnahme
- 9. **Gutachten**
 - 9.1 Baugrunduntersuchung/Geotechnischer Bericht
 - 9.2 Orientierende Altlastenuntersuchung
 - 9.3 Schalltechnische Untersuchungen
 - 9.3.1 Schalltechnischer Bericht zu Geräuschimmissionen durch Gewerbe und Verkehr
 - 9.3.2 Erschütterungstechnischer Bericht zu Erschütterungen durch Bautätigkeiten
 - 9.5 Brandschutzkonzept
 - 9.6 Kampfmittelfreiheit
 - 9.7 Einstufung Erdbebenzone/Maßnahmenkatalog
- 10. **Bautechnische Nachweise**
 - 10.1 Statische Berechnungen
 - 10.2 Bauphysikalische Nachweise
- 11. **(Nachrichtlich) Stellungnahmen/Erklärungen**
- 12. **Nachrichtliche Erklärungen**

- 12.1 Bestandslageplan Kabel und Leitungen
- 12.2 Funktionsbeschreibung Zugwaschanlage
- 12.3 Erläuterungsbericht Abwasserbehandlungsanlage ARA
- 12.4 Datenblätter zu Ver- und Entsorgungsanlagen
- 12.5 Entwurfsplanung Oberleitungsanlage, Prüfbericht
- 12.6 Entwurfsplanung Oberleitungsanlage, Technischer Erläuterungsbericht
- 12.7 Entwurfsplanung Oberleitungsanlage, Lageplan
- 12.8 Entwurfsplanung Oberleitungsanlage, Übersichtsplan mit Schaltanweisung

III. Nebenbestimmungen:

1. Eisenbahntechnische Belange:

- 1.1** Zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung, insbesondere im Bereich der Anbindung des Steckgleises nach Weissach, sind während der Umbauarbeiten die erforderlichen Maßnahmen gegen Gefahren aus dem Eisenbahn- sowie aus dem Baubetrieb durch den verantwortlichen Eisenbahnbetriebsleiter bzw. durch den verantwortlichen Bauleiter festzulegen und einzuleiten.

- 1.2** Bei der Planung und Ausführung der Baumaßnahme sind unter anderem die nachfolgend aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regelwerke in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten und anzuwenden:
 - (AEG) Allgemeines Eisenbahngesetz
 - (EBO) Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
 - (ESO) Eisenbahn-Signalordnung
 - (Obri-NE) Oberbau Richtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang
 - (ELTB) Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ist anzuwenden für alle Parameter, für die in den NE-Regelwerken keine Vorgaben und Grenzwerte zu finden sind)
 - DIN-Fachberichte zur Berechnung, Bemessung und Ausführung

- Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (DGUV-Information 214-009 – bisher BGI 770, DGUV-Vorschrift 73 – bisher BGV D 30, DGUV-Vorschrift 77 – bisher BGV D 33)
- Richtlinien über Kreuzungen von Wasserleitungen – NE-Wasserkreuzungsrichtlinien
- (DIN 18040-3) Barrierefreies Bauen
- (DIN EN 12464-2) Beleuchtung im Freien

- 1.3** Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den NE-Regelwerken entsprechen. Weiterführender Regelungsbedarf ist den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu entnehmen. Neben DIN-Vorschriften, VDV Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien usw. ist auch beispielsweise die „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“, eine vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herausgegebene Auflistung der anerkannten Regeln der Technik, zu beachten. Die ELTB kann auf der Internetseite des EBA im Serviceteil kostenlos heruntergeladen werden.
- 1.4** Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist. Wer von den anerkannten Regeln der Technik abweichen will, trägt die Darlegungslast für eine mindestens gleich große Sicherheit.
- 1.5** Für die beiden Arbeitsbereiche (aufgeständertes Gleis und Arbeitsgrube) sind entsprechende statische Nachweise und Prüfberichte zu fertigen, die Prüfberichte sind der LEA vorzulegen.
- 1.6** Bauwerksteile und/oder Baubehelfe sind – soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen – konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6 der DIN ENV 1991-3, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevan-

ten Ausführungsunterlagen sind der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer/Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorzulegen. In die Ausführungspläne sind sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufzunehmen. Erforderlichenfalls sind Querschnitte anzufertigen. Bei der Verwendung von Fertigteilen ist eine Typenstatik bzw. eine Zulassung derer der LEA vorzulegen

- 1.7** Bei den geplanten Unterflurgleisbereichen ist sicherzustellen, dass der untere Regellichtraum (Bereich für das Durchrollen der Räder) gemäß § 9 EBO i. V. m. Anlage 1, Bild 2, freigehalten wird.
- 1.8** Die Gleisenden auf dem Gelände des Wartungsstützpunktes sind mit Gleisabschlüssen zu versehen. Dies betrifft die Gleise Nr. 204 und 201B. Die Auslegung und Konstruktion der Bremsprellböcke ist unter Berücksichtigung der örtlich vorhandenen Parameter, wie Masse und max. V, zu wählen. Eine entsprechende Berechnung des Herstellers ist bei der LEA einzureichen. An den Gleisenden der Gleise 202B und 203B in der Wartungshalle sind z. B. abklappbare Knaggen als Gleisabschlüsse anzubringen.
- 1.9** In den Planunterlagen sind, ohne nähere technische Beschreibungen, folgende den Bahnanlagen zugehörige sogenannte maschinentechnische Anlagen vorgesehen: Kraftbetätigte Hallentore, Dacharbeitsbühnen, Hallenkran, Hebebockanlage für Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugaußenreinigungsanlage (ARA). Diese sogenannten maschinentechnischen Anlagen, von denen besondere Gefährdungen für die Bediener/Benutzer ausgehen, unterliegen neben den eisenbahntechnischen/standortspezifischen Vorgaben auch den spezialgesetzlichen Vorschriften der Richtlinie 2006/42/EG – Maschinenrichtlinie (ML) bzw. national dem Produktsicherheitsgesetz. Dazu muss vor der Inbetriebnahme dieser Anlagen jeweils eine EG-Konformitätserklärung im Sinne der EGMaschinenrichtlinie 2006/42/EG, Anhang II A der LEA vorgelegt werden. Zusätzlich sind diese Anlagen vor ihrer Inbetriebnahme nachweislich zu prüfen.

1.10 Der LEA sind rechtzeitig vor Baubeginn folgende Unterlagen in einfacher Ausführung vorzulegen:

Für den Bereich elektrotechnische Anlagen 50 Hz/Gleichrichteranlagen

- Erläuterungsbericht
- Übersichtsschaltpläne
- Ausführungspläne der Bahnerdungs- und Berührungsschutzmaßnahmen
- Planverzeichnis
- Prüfbericht des Planprüfers
- Beleuchtungsberechnung für Gleisfeldbeleuchtungen

Für den Bereich Oberleitungsanlagen

- Erläuterungsbericht
- Oberleitungslageplan
- Planverzeichnis
- Prüfbericht des Planprüfers
- Ausführungspläne der Erdungs- und Rückstromführungsmaßnahmen

2. Belange der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber:

2.1 Der Umbau an Bahnanlagen, wie z.B. Weichen, Gleissperren, LST, OIAnlagen, Kabel/ Leitungen usw. ist direkt mit der PD Ulm abzustimmen bzw. zu vereinbaren. Die entsprechenden Vorschriften und Richtlinien (RIL XXX.) sind einzuhalten.

2.2 Arbeiten im Druckbereich von Gleisen dürfen nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt werden. Entsprechende Unterlagen (Lageplan, Schnitte, Baubeschreibung usw.) sind frühzeitig zur Prüfung vorzulegen.

3. Verkehrstechnische Belange/Erschließung:

- 3.1** Der im Lageplan dargestellte Abstand aller Gebäude und Bauteile vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der geplanten B 29 darf nicht unterschritten werden.
- 3.2** Die im Zuge des Ausbaus der B 29 geplanten Brückenbauwerke 2 (Brücke über die B 29) und 3 (Brücke über die Bahn) sowie die Stützmauer zwischen der geplanten Zufahrt zum Wartungsstützpunkt und der Ausfahrrampe E (Bauwerk 4) dürfen weder durch den Bau noch durch den Betrieb des Wartungsstützpunktes Essingen beeinträchtigt werden.
- 3.3** Die Verkehrsteilnehmer der B 29 dürfen durch die geplante Beleuchtung des Wartungsstützpunktes nicht geblendet werden.
- 3.4** Falls durch die Unterschreitung des Anbauverbots höherwertige Schutzeinrichtungen für die Verkehrsteilnehmer der B 29 erforderlich werden sollten als ursprünglich vorgesehen, sind die Mehrkosten vom Bauherrn zu tragen.
- 3.5** Die Zufahrt und der Zugang haben wie vorgesehen über die Bahnhofstraße zu erfolgen. Eine direkte Zufahrt oder Zugang zur geplanten Bundesstraße wird nicht gestattet.
- 3.6** Der Wasserabfluss der bestehenden B 29 darf bis zum Ausbau der B 29 durch die Anlage des Wartungsstützpunktes nicht beeinträchtigt oder unterbrochen werden. Nach dem Ausbau der B 29 muss das Oberflächenwasser von der an die Umfahrt vom Antragssteller angepassten Böschung aufgenommen sowie schadlos und unentgeltlich abgeführt werden.
- 3.7** Der Antragssteller verzichtet bei eventuell entstehenden Behinderungen während der Bauzeit und der anschließenden Nutzung des Wartungsstützpunktes durch die Baumaßnahmen des Bundes „Ausbau der B 29 Essingen – Aalen“

bzw. „Ortsumfahrung Mögglingen“ auf jeglichen Schadensersatzanspruch gegen den Bund.

- 3.8** Der Antragssteller muss dem Straßenbaulastträger eine Erklärung vorlegen, in der er das Straßenunterhaltungspersonal von haftungsrechtlichen Ansprüchen, die durch Schäden an Anlagen des Wartungsstützpunktes im Zuge von Unterhaltungsarbeiten (z. B. Winterdienst, Mäharbeiten usw.) entstehen könnten, freistellt.
- 3.9** Auf den Grundstücksflächen des Bundes dürfen keine Baulasten durch Gebäude eingetragen werden.
- 3.10** Die geplanten Baumaßnahmen sind rechtzeitig bei der Straßenbauverwaltung anzumelden. Erforderliche Koordinationen für den Bauablauf der parallel verlaufenden Bundesmaßnahmen müssen rechtzeitig und einvernehmlich erfolgen.
- 3.11** Verkehrsrechtliche Anordnungen sind frühzeitig und nach vorheriger, einvernehmlicher Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Baureferat Ost, zu beantragen.
- 3.12** Auf Grundlage von Detailplänen ist – falls erforderlich – eine Vereinbarung über die künftige Unterhaltungslast der Böschungsf Flächen zwischen der B 29 und der Gebäudeumfahrt vom Wartungsstützpunkt abzuschließen. Darin ist auch das gegenseitige Betretungsrecht im Zuge von Unterhaltungsarbeiten an der Böschung und ggf. das Überfahrtsrecht für den Straßenunterhaltungsdienst zu regeln.
- 3.13** Aufgrabungen oder Veränderungen an der Bundesstraße, besonders für das Verlegen von Anschlussleitungen der Ver- und Entsorgung, dürfen nur nach Abschluss eines Nutzungsvertrages mit dem Landratsamt Ostalbkreis - Straßenbauamt - vorgenommen werden.

- 3.14** Abwasser und Oberflächenwasser aus dem Baugebiet darf den Anlagen der Bundesstraße nicht zugeleitet werden. Es ist innerhalb des Baugebietes zu sammeln und gesondert abzuführen.
- 3.15** Die vorhandene ordnungsgemäße breitflächige Ableitung (Versickerung) des anfallenden Oberflächenwassers über die Bankett- und Böschungflächen der Bundesstraße ist dauerhaft zu gewährleisten. Eventuell erforderliche Änderungen sind in den Planfeststellungsunterlagen entsprechend darzustellen und auf Kosten des Veranlassers herzustellen und zu unterhalten.

4. Naturschutz:

Die Ersatzmaßnahmen sind in das Kompensationsverzeichnis einzutragen (siehe Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17.02.2011).

5. Wasserschutzgebiete / Grundwasserschutz / Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten:

- 5.1** Das auf den befestigten Fahr-, Hof-, Umschlag- und Lagerflächen bei der Außenreinigungsanlage anfallende, behandlungsbedürftige Oberflächenwasser ist vor der Einleitung in den Vorfluter durch ausreichend bemessene, in Abstimmung und mit Zustimmung der Unteren Wasserbehörde festgelegte Behandlungsanlagen entsprechend dem Stand der Technik zu reinigen. Die detaillierten Unterlagen zu den Behandlungsanlagen mit den Bemessungsansätzen, deren konstruktive Gestaltung und Anforderungen an Betrieb und Unterhaltung sind noch mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.
- 5.2** Die Befestigungs- und somit auch die Behandlungsart des auf dem inneren Erschließungsweg anfallenden Oberflächenwassers sind im Hinblick auf die Verkehrsbelastung, vor allem aber auch die Fahrzeuggewichte, nochmals zu prüfen.

- 5.3** Das Rohrmaterial ist auf die auftretenden Verkehrslasten abzustimmen.
- 5.4** Die extensive Dachbegrünung muss eine Mindestsubstratstärke von 10 cm aufweisen.
- 5.5** Der Anschluss der Druckleitung im Übergabeschacht ist hydraulisch günstig auszubilden.
- 5.6** Das bei der Außenreinigung anfallende Schmutzwasser ist in einer bauartzugelassenen Kläranlage zu reinigen und wird zum Teil wiederverwandt. Die vollständige bauaufsichtliche Zulassung und die Unterlagen zur Bemessung, konstruktiven Gestaltung, notwendigen Eigen- und Fremdüberwachung sind bei der Unteren Wasserbehörde nachzureichen. Die Unterlagen sollten u. a. auch die konstruktive Gestaltung der Zulaufaufteilung auf die beiden Vorklärbecken und Angaben zur Ansteuerung der Belüftung enthalten.
- 5.7** Die Anforderungen an das vorgereinigte Schmutzwasser der Indirekteinleitung sind mit der Gemeinde Essingen bzw. dem AZV Lauter-Rems abzustimmen. Die Entwässerungssatzung der Gemeinde ist zu beachten.
- 5.8** Die Analysen des gereinigten Schmutzwassers sind der Gemeinde Essingen bzw. dem AZV Lauter-Rems zu übersenden.
- 5.9** Die ordnungsgemäße Schlamm Entsorgung ist in Abstimmung mit der Gemeinde Essingen bzw. dem AZV Lauter-Rems durchzuführen.
- 5.10** Der Standort sowie das Entwässerungssystem der manuellen Vorreinigung von Kadaververunreinigungen sind der Unteren Wasserbehörde noch darzustellen.
- 5.11** Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahme sind der Wasserbehörde anzuzeigen, die eine wasserrechtliche Abnahme durchführen wird.

- 5.12** Der primäre Schutz vor Rückstau der Arbeitsgruben inkl. der Koaleszenzabscheider darf nicht durch einen manuellen Schieberbetrieb mit Betriebsanweisung erfolgen. In erster Linie muss das betriebliche Entwässerungssystem durch eine oder mehrere automatische Rückstauklappen vor Rückstau geschützt werden. Ein Schieber (vgl. Unterlage 4.12) darf nur eine sekundäre Maßnahme darstellen.
- 5.13** Das betriebliche Hochwasserschutzkonzept bzw. die betrieblichen Anweisungen für das Verhalten im Hochwasserfall sind mit der Unteren Wasserbehörde vor Betriebsbeginn abzustimmen.
- 5.14** Spezifikation und Anwendungsunterlagen für die Filtereinsätze in den Abläufen und Rinnen an den befestigten nicht überdachten Flächen westlich und östlich der ARA (vgl. Unterlage 4.9.1) sind der Unteren Wasserbehörde mit Erstellung der Ausführungsplanung zu übermitteln.
- 5.15** Bestandspläne für die Entwässerung sind der Unteren Wasserbehörde in digitaler Form (pdf) zu übergeben.
- 5.16** Nach den Angaben im Baugrund- und Gründungsgutachten vom 28.09.2016 ist in „tieferreichenden“ Baugruben mit Wasserzutritten in die Baugrube zu rechnen. Durch technische Maßnahmen erzeugte dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind innerhalb der gesättigten Bodenzone nicht erlaubt. Im Grundwasser liegende Gebäudeteile sind wasserdicht, zum Beispiel als „Weiße Wanne“, auszuführen. Temporäre Grundwasserhaltungen während der Bauzeit bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Ein entsprechender Antrag ist rechtzeitig vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde einzureichen.
- 5.17** Anfallender Aushub ist gemäß den Empfehlungen der Geotechnik im Gutachten vom 23.09.2016 zu behandeln und unter gutachterlicher Begleitung einer Verwertung/Deponierung zuzuführen.

6. Lichtemissionen:

Bei Installation und Betrieb der Beleuchtungsanlagen im Außenbereich ist zu vermeiden, dass Umwelteinwirkungen durch Licht auftreten, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Außenleuchten sollten nicht heller als unbedingt notwendig sein. Außenleuchten sollten ferner sehr gut abgeschirmt sein, damit sie nicht in unnötiger Weise Flächen beleuchten oder gar zu einer Blendwirkung führen.

7. Erschütterungsschutz:

Die in den vorgelegten Geräusch- und Erschütterungsgutachten (Unterlagen Nr. 9.3 und Nr. 9.4) der Firma ZECH Ingenieurgesellschaft mbH aufgeführten technischen bzw. organisatorischen Maßnahmen sind bei der Bauausführung vollständig umzusetzen bzw. beim späteren Betrieb zu beachten.

8. Brandschutz:

8.1 Das Brandschutzkonzept Revision 1 von Herrn Dipl.-Ing. Brandschutzsachverständiger Marcel Wijnveld ist umzusetzen und bildet die Grundlage für die nachstehend beschriebenen Korrekturen bzw. Ergänzungen.

8.2 Der Entwurfsverfasser hat die Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in der Planung zu bestätigen (Brandschutzkonzept, Seite 51).

8.3 Die Türen bzw. Türrahmen im Verwaltungstrakt zu Aufenthaltsräumen und Büros sind mit einem Klarglas-Lichtausschnitt in Augenhöhe (kein Oberlicht) auszuführen.

- 8.4** Das EG und 2. OG Verwaltungstrakt ist ähnlich wie im 1. OG mit einer Sichtverbindung zur Halle in der Widerstandsklasse EI:30 auszuführen. Diese kann auch in der Zugangstür integriert werden.
- 8.5** Es ist zu prüfen und nachzuweisen, inwieweit aufgrund der angrenzenden Oberleitung der Gleisanlage alle Gebäude mit einem entsprechenden Blitzschutz auszuführen sind. Die Blitzschutzanlage unterliegt dann der entsprechenden Prüfung.
- 8.6** Die Lage der Wandhydranten ist mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen und festzulegen.
- 8.7** Der sogenannte „Sommerweg“ ist gemäß der VwV-Feuerwehrflächen auszuführen, zu beschildern und ganzjährig als östliche Feuerwehrezufahrt freizuhalten.
- 8.8** Der Feuerwehrplan nach DIN 14095 ist der örtlichen Feuerwehr zweifach laminiert oder auf Synthetikpapier und dem Landratsamt Ostalbkreis einfach in digitaler Form zu übergeben. In diesem sind insbesondere die Oberleitung und die Schutzabstände darzustellen sowie die Vorgehensweise der Freischaltung/Erdung durch den Anlagenbetreiber.
- 8.9** Der Feuerwehr ist einmal jährlich Gelegenheit zu geben, sich mit den örtlichen Bedingungen vertraut zu machen.
- 9. Sonstiges:**
- 9.1** Die Eingangstür im Erdgeschoss des Verwaltungsbereichs muss als Notausgangstür in Fluchtrichtung aufschlagen. Die Fluchtwege mit den dazugehörigen Türen müssen gekennzeichnet sein. Diese Türen müssen sich von innen ohne Hilfsmittel jederzeit leicht öffnen lassen, solange Personen im Gefahrfall auf die Nutzung angewiesen sind.

- 9.2** Die Toilettenzelle für Damen im Erdgeschoss im Bereich des Dusch- und Umkleidebereichs darf nur über einen Vorraum mit dem Umkleidebereich in Verbindung stehen. Der Vorraum ist durch eine bis zur Decke führende Wand von den Toilettenzellen abzutrennen. Der Vorraum muss für sich gut lüftbar sein.

IV. Zusagen:

1. Belange der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber:

Im Baubereich liegen Kabel der OB-Kommunikationstechnik. Die Baumaßnahme erfordert Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Fernmeldekabel und TK-Anlagen. Zu Einleitung von Vorarbeiten sagt der Antragssteller zu, sich rechtzeitig an die DB Kommunikation GmbH, Kundenmanagement Hohenzollernstr. 4, 71638 Ludwigsburg zu wenden.

2. Schutz von Versorgungsleitungen:

Die Ergänzung des Anschlusses im Plan G-V-G13 gemäß Angabe der Netze NGO wird vorgenommen. Ein entsprechendes Deckblatt wird erstellt.

3. Arbeitsschutz

Der Antragssteller hat zugesagt, die mit der Verwaltung-Berufsgenossenschaft (VBG) begonnene Planungsberatungen bei Vorliegen detaillierter Planungsunterlagen fortzuführen

4. Straßenverkehr

Eine Erschließung aus östlicher Richtung, insbesondere für die Außenreinigungsanlage, über den „Sommenweg“, welcher sich aktuell als unbefestigter Weg darstellt, erfolgt nur, wenn dieser für den zu erwartenden Verkehr verkehrssicher hergestellt und zugänglich gemacht werden kann.

5. Sonstiges:

- 5.1** Es ist vorgesehen, das Flurstück 1123/3, Gemarkung Essingen, zum Flurneuerordnungsverfahren beizuziehen, um den Grenzverlauf neu anzupassen. Der Antragssteller sagt zu, den Geschäftsbereich Geoinformation und Landentwicklung des Regierungspräsidiums Freiburg nach Erfordernis in die zukünftigen Planungen zum Flurneuerordnungsverfahren einzubeziehen.
- 5.2** Der Antragssteller hat zugesagt, sich hinsichtlich einer möglichen Farbausführung der Wartungsanlage in Grün mit dem Regionalverband Ostwürttemberg abzustimmen.

V. Hinweise:

Allgemein:

- 1.** Gleisfeldbeleuchtungen sind nach DIN EN 12464-2 auszulegen. Die Beleuchtungswerte sind vor der Inbetriebnahme durch eine Messung nachzuweisen.
- 2.** 50 Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitung sind nach DIN EN 50122-1 (VDE 0115 Teil 3) oder Ril 954.0107A01 der DB Energie GmbH auszuführen bzw. umzurüsten.
- 3.** Zwischen Bauwerken und Oberleitungsanlagen sind die elektrischen Mindestabstände nach DIN EN 50119 einzuhalten.
- 4.** Vor einer späteren Inbetriebnahme sind beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) u. a. die erforderlichen Genehmigungen nach den §§ 6 und 7 AEG einzuholen sowie ein Eisenbahnbetriebsleiter und mindestens ein Stellvertreter zu bestellen.

5. Der Baubeginn ist der LEA rechtzeitig anzuzeigen, damit diese die Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchzuführen. Ein (einfacher) Bauablaufplan ist vorzulegen.
6. Die Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten ist im Sinne der Obri-NE AzObri 39 von dem Eisenbahnbetriebsleiter (oder einer von ihm bevollmächtigten sachkundigen Person) durchzuführen. Der Abnahmetermin ist der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese die Gelegenheit erhält, sich an der Abnahme zu beteiligen. Die LEA behält sich vor, die Abnahmeniederschrift und die Abnahme begründende Unterlagen anzufordern.
7. Die Inbetriebnahme der geänderten/neu errichteten Anlagen ist der LEA durch den Eisenbahnbetriebsleiter anzuzeigen.
8. Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht, eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gemäß § 4 Abs. 3 AEG dem Eisenbahnunternehmer.
9. Aufgrund des Hinweises im Erläuterungsbericht unter Pkt. 2.4 („Für den Gleisanschluss an das öffentliche Schienennetz der DB Netz AG ist ein eigenständiges Antragsverfahren über DB Netz beim Eisenbahn- Bundesamt erforderlich. Das Verfahren ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens“) wird für die Sicherungstechnik auf eine Vorlage für die dann noch betroffenen Handweichen verzichtet, da die Anschlussweiche 9 in diesem Verfahren nicht behandelt wird.
10. Die eisenbahntechnische Stellungnahme erstreckt sich nur auf die Beeinträchtigung der Sicherheit des Bahnbetriebes. Etwa erforderliche sonstige Prüfungen, insbesondere auf gewerbe-, bau- oder umweltrechtlichem Gebiet sowie solche durch den TÜV, werden durch diese Prüfung nicht ersetzt.

11. Die im Erläuterungsbericht genannten Maßnahmen in Bezug auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Öle, Fette, sonstige Betriebsstoffe usw.) in den Wasch- und Werkstatthallen sind umzusetzen.

Brandschutz:

11. Es wird empfohlen, im Bereich der Enden der Waschhalle jeweils einen zusätzlichen Notausgang, vergleichbar mit denen der Wartungshalle, auszuführen.
12. Es wird empfohlen, einen Feuerwehrschlüsseldepot (FSD) Typ 1 vorzusehen, um einen gewaltfreien Zugang zu ermöglichen. Die Ostzufahrt „Sommerweg“ ist gleichschließend auszuführen.

VI. Zurückweisung von Bedenken und Einwendungen:

Einwendungen, Forderungen und Hinweise der Verfahrensbeteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

- VII.** Für diese Entscheidung wird eine **Gebühr** in Höhe von **15.341,-- Euro** festgesetzt.

VIII. Begründung:

1. Verfahrensgegenstand:

1.1 Beschreibung des Vorhabens:

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau eines Wartungsstützpunktes für Schienenfahrzeuge im Bahnhof Essingen unmittelbar an der Eisenbahnstrecke 4710 (Stuttgart-Bad Cannstatt-Aalen-Nördlingen). Das Vorhaben umfasst eine Wartungshalle für Triebwagen, 2-gleisig, mit Werkstatt, Lager, Verwaltung und Sozialräumen für das Werkstattpersonal; eine Außenreinigungsanlage (ARA) für Triebwagen, 1-gleisig, vollständig eingehaust, ca. 120 m lang; eine stationäre sanitäre Ver- und Entsorgung und Bereiche für Abstellung / Innenreinigung, jeweils mit zugehöriger Gleisanlage sowie die Anbindung an das bestehende DB Streckennetz. Das Gleisfeld bis zur Wartungshalle und zur Außenreinigungsanlage sowie das Gleis 100 werden elektrifiziert und mit dafür notwendigen Masten bestückt.

Vom Antragssteller werden im Bereich des Stuttgarter Netzes über 40 Fahrzeuge betrieben. Um diese Fahrzeuge im Öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen, bedarf es einer regelmäßigen Kontrolle, Pflege, Wartung und Instandhaltung. Für diese Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten wird das beantragte Vorhaben benötigt. Der Antrag auf Planfeststellung umfasst die Gebäude des Wartungsstützpunktes sowie Gleisanlagen, einschließlich der gleisbelasteten Bauelemente des Wartungsstützpunktes.

Der Ausgleich für die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt im Wesentlichen durch die Anpflanzung von Hecken im Gewann Stockert auf den Flurstücken 1253,1230,1229 und 1274/1 in Form einer Kompensationsmaßnahme.

Der Umfang der geplanten Maßnahmen ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und den sonstigen Planunterlagen.

1.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen § 11 (UVPG):

Mit dem Bau des Wartungsstützpunktes sind Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Der Antragssteller hat zu der vorliegenden Planung einen landschaftspflegerischen Begleitplan und eine artenschutzrechtliche Prüfung erstellt (Planunterlagen 7.1 bis 8.4). Die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild, Boden, Wasser, Luft und Klima einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sind dort dargestellt.

Als wesentliche Umweltauswirkungen sind neben der Bodenversiegelung der Verlust von Wiesen und Rodungsflächen zu nennen sowie die mögliche Beeinträchtigung der Luftströmung. Im Übrigen wird auf die ausführliche Darstellung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung, der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie dem Beitrag zu den Umweltbelangen verwiesen.

Nach der Umwelterklärung des Antragsstellers (Planunterlagen 7.1, 7.3 und 7.4) und der Einzelfallprüfung der Planfeststellungsbehörde konnte auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden, da durch das Vorhaben **keine erheblichen** nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

2. Anhörungsverfahren:

Die Go-Ahead Facility GmbH hat mit Schreiben vom 25.5.2017 beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt, für den Neubau eines Wartungsstützpunktes in Essingen ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 ff. AEG i.V.m. §§ 73 ff. LVwVfG durchzuführen.

Die Prüfung der Planunterlagen durch das Regierungspräsidium hat ergeben, dass es sich bei dem Vorhaben **nicht** um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Der Bekanntmachungstext zum Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3a UVPG wurde zur Unterrichtung der Öffentlichkeit ins Internet eingestellt.

Den vom Vorhaben betroffenen Behörden und sonstigen Stellen wie auch den privaten Betroffenen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen wurden gehört:

- Landratsamt Ostalbkreis
- Gemeinde Essingen
- Regionalverband Ostwürttemberg
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 16
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 16 - Brandschutz
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 16 - KMBD
- Regierungspräsidium Stuttgart Referat 21, Raumordnung
- Regierungspräsidium Stuttgart Abt. 3
- Regierungspräsidium Stuttgart Abt. 4 / Ref. 42
- Regierungspräsidium Stuttgart Abt. 5 / Ref. 51
- Regierungspräsidium Stuttgart Ref. 86, Denkmalwesen
- Regierungspräsidium Tübingen Landesstelle für Straßentechnik
- Regierungspräsidium Freiburg Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
- Polizeipräsidium Aalen
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA)
- Bundeseisenbahnvermögen
- Deutsche Bahn AG
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND), Landesverband Baden-Württemberg
- BUND
- Arbeitsgemeinschaft "Die Naturfreunde"
- Schwarzwaldverein e.V.
- Deutscher Alpenverein
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg
- NABU Baden-Württemberg
- Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Schwäbischer Albverein e.V.
- Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
- VBG
- Landesbauernverband
- Kreisbauernverband Ostalb e.V.

Die Planunterlagen lagen in dem Zeitraum vom 28.08.2017 bis 27.09.2017 in der Gemeinde Essingen zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden zuvor im Amtsblatt der Stadt Aalen vom 29.07.2017 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen. Die Einwendungsfrist endete am 11.10.2017.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden eingehalten, insbesondere auch die in § 73 Absatz 3 i. V. m. Absatz 1 S. 2 LVwVfG getroffenen Regelungen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Pflicht zur Auslegung des Planes nebst Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, vollständig erfüllt. Es lagen darüber hinaus auch alle Unterlagen aus, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Fachgesetzen von der Antragstellerin vorgelegt werden mussten. Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, sich nach § 2 Absatz 1 Nr. 8 LUVPG i.V.m. § 9 Absatz 1 UVPG umfassend über die Umweltauswirkungen zu informieren und sich zu äußern.

Die Bitte um Stellungnahme an die betroffenen Kommunen, die weiteren Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzverbände erfolgte mit Schreiben vom 21.08.2017.

Im Rahmen der Anhörung wurden von einem Bürger Einwendungen erhoben.

Die im Rahmen des Rechtsverfahrens vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken wurden in das Verfahren einbezogen und sind inhaltlich in den nachfolgenden Abschnitten „Alternativenprüfung“ und „Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen und privaten Belangen“ behandelt.

Soweit mit den Einwendungen, Anregungen und Bedenken angesprochenen Punkte mit den allgemeinen Ausführungen erfasst sind, werden die Anregungen und Bedenken bzw. Einwände zur Vermeidung von Wiederholungen insofern nicht mehr gesondert angesprochen.

Soweit mit den Einwendungen, Anregungen und Bedenken darüber hinausgehend Inhalte vorgetragen werden, werden diese den einzelnen Sachthemen zugeordnet und dort abgehandelt.

Den Forderungen und Wünschen der beteiligten Behörden wurde weitestge-

hend durch Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen und Abgabe entsprechender Zusagen des Antragsstellers Rechnung getragen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde konnte der Sachverhalt vollständig aufgeklärt werden, sodass darüber hinaus der Planfeststellungsbehörde keine weiteren nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen mündlich übermittelt werden mussten.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins vollständig aufgeklärt. Zudem war bei einem Erörterungstermin kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten und auch die vom Erörterungstermin beabsichtigte Befriedigung der Parteien nicht zu erreichen.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gemäß § 18a Nr. 1 AEG daher verzichtet.

Mit den vom Antragssteller vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Erwiderungen des Antragsstellers zum Anhörungsergebnis ist das Vorhaben entscheidungsreif. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

3. Planrechtfertigung:

Aufgrund einer fehlenden Infrastruktur zur Wartung und Instandhaltung der Triebfahrzeuge der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH in der näheren Umgebung soll am Standort Essingen zur Reinigung, Wartung und Betankung der eingesetzten Fahrzeuge ein Wartungsstützpunkt neu gebaut werden.

Das Vorhaben ist im Zusammenhang mit den von der Go Ahead zu betreibenden Losen b und c des Stuttgarter Netzes 1 zu betrachten und leistet auch einen Beitrag zur politisch gewünschten sozial- und umweltverträglichen Mobilität. Für die Strecke werden insgesamt 45 drei- bis sechsteilige Fahrzeuge des

Fahrzeugtyps Flirt des Herstellers Stadler Pankow GmbH eingesetzt. Die Fahrzeuge legen dabei im Mittel insgesamt etwa 20.000 km pro Tag zurück. Für die geplanten Maßnahmen besteht ein Bedürfnis und sie sind vernünftigerweise geboten.

4. Alternativenprüfung:

Im Rahmen der Standortsuche wurden freie Flächen in Aalen, Böbingen, Wailbingen, Essingen, Crailsheim, Lauda-Königshofen und Horb untersucht. (Auf den Seiten 8 und 9 der Unterlage 1 werden die Standortvarianten umfangreich und detailliert dargestellt)

Der Antragssteller hat sich unter Abwägung folgender Kriterien für den Standort Essingen entschieden:

- Lage im Netz/Erreichbarkeit
- Bebaubarkeit mit dem notwendigen Werkstattkonzept
- Verfügbarkeit
- Nutzungseinschränkung
- Kosten

Das Anhörungsverfahren hat zu keinen anderen Erkenntnissen geführt bzw. es wurden keine anderen Standortvarianten vorgetragen oder diskutiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt, oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde.

Wie nachfolgend dargestellt ist dies nicht der Fall.

Der Standort Horb befindet sich zu weit abseits des Streckennetzes und scheidet daher aus betrieblichen Gründen aus.

Auf den Flächen in Böbingen und Lauda-Königshofen kann das Werkstattkonzept auf Grund der notwendigen Ausmaße nicht untergebracht werden – in Böbingen ist zudem keine Anschlussweiche vorhanden.

Der beiden Standorte in Crailsheim liegen für einen Teil der Fahrzeuge zu weit abseits des Streckennetzes. Für die Nutzung wäre überdies eine Entbehrlichkeitsprüfung bei der DB Netz AG abzufragen – hier ist bereits signalisiert worden, dass die Entbehrlichkeit nicht gegeben ist.

Der Standort Waiblingen scheidet aus zeitlichen Gründen aus. Für den Bau des Wartungsstützpunktes müsste die den Bauplatz überspannende Oberleitungsanlage umgebaut werden. Ein solcher Umbau ist bis zur Betriebsaufnahme von Go-Ahead nicht realisierbar. Die Verfügbarkeit wäre über eine Entbehrlichkeitsprüfung abzufragen, die i.d.R. 1 Jahr dauert.

Gegen den Standort Essingen spricht dagegen, dass das Grundstück nicht zusammenhängend ist und der Standort generell sehr eng ist. Der Standort ist aber zeitnah verfügbar und mit einer Anschlussweiche ausreichend erschlossen. Weiterhin ist die Lage im Netz günstig, da alle Fahrzeuge den geplanten Standort passieren.

Die vom Antragsteller beantragte Variante ist mithin auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdigste.

Der Neubau des Wartungsstützpunktes erfolgt unter Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots und unter Vornahme der notwendigen Ersatzmaßnahmen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden die vom Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange geprüft. Für die Planfeststellungsbehörde ist hinsichtlich der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen keine

Lösung ersichtlich, die die beteiligten öffentlichen und privaten Belange besser untereinander abstimmen könnte.

5. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen:

5.1 Eisenbahntechnische Belange:

Den Belangen der Landeseisenbahnaufsicht ist entsprechend **Ziffer 1.1 bis 1.10** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 1 bis 10** der Hinweise dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

5.2 Belange der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber:

Den Belangen der DB AG – DB Immobilien – Region Südwest ist entsprechend **Ziffer 2.1 bis 2.2** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 1.1 bis 1.2** der Zusagen dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

5.3 Schutz von Versorgungsleitungen:

Das planfestgestellte Vorhaben tangiert Leitungen der Netzgesellschaft Ostwürttemberg DonauRies GmbH Netze NGO. Den Belangen des betroffenen Leitungsträgers wird durch die Planung selbst und den unter **Ziffer 2.1** erteilten Zusagen Rechnung getragen.

Weiterhin befindet sich im betroffenen Bereich TK-Linien der Telekom GmbH, welche nicht beeinträchtigt werden dürfen. Hierbei handelt es sich um eine Glasfaser-Fernkabeltrasse. Bezüglich der Verlegung der Leitung ist der Antragssteller bereits mit der Telekom GmbH in Verbindung getreten.

5.4 Verkehrstechnische Belange/Erschließung:

Den Belangen verkehrstechnische Erschließung sowie der Verkehrssicherheit und der Anbindung an Ver- und Entsorgungsnetze - ist entsprechend **Ziffer 3.1- 3.15** der Nebenbestimmungen sowie **Ziffer 4.1** der Zusagen Rechnung getragen.

5.5 Naturschutz einschließlich Artenschutz:

Die vorliegende Planfeststellung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (siehe nachfolgend a), von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen (siehe nachfolgend b). Der Eingriff kann durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen und kompensiert werden (siehe nachfolgend c). Das planfestgestellte Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften (siehe nachfolgend d).

- a)** Die Realisierung des Bauvorhabens stellt einen naturschutzrechtlichen Eingriff im Sinne des § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.1) sind die für Natur und Landschaft zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen unter Ziffer 3.1 bis 3.4 sowie 5.1 bis 5.5 aufgelistet.

Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und den üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Der Vorhabensträger hat alles unternommen, um die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten, um auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

- b)** Der Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu

jede Beeinträchtigung vermeidbar. Auch der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt ebenso wenig wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe. Die Vermeidbarkeit bezieht sich mithin immer auf die Frage, ob bei Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Beeinträchtigungen, die zum Erreichen des planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, müssen vermieden werden.

Diese Vorgaben werden vorliegend erfüllt. Mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (V1.1 bis V1.4) werden Natur und Landschaft nur in einem zum Erreichen des Planungserfolges unerlässlichen Mindestumfangs in Anspruch genommen.

- c)** Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch die geplanten Ersatzmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Als Ersatzmaßnahme sind vorgesehen: Dachbegrünung (E1) sowie eine Heckenbepflanzung im Gewann Stockert auf den Flurstücken 1253,1230,1229 und 1274/1. Diese Maßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig sind. Die ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen sind im LBP nachvollziehbar beschrieben. Insgesamt kommt es im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung zu einer Überkompensation von rechnerisch 382 Ökopunkten.
- d)** Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden auch die zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange erforderlichen Untersuchungen vorgenommen (Unterlage 7.2). Das Vorhaben steht im Einklang mit den artenschutzrechtlichen Anforderungen in § 44 BNatSchG. Im Vorhabenbereich können mit hinreichender Sicherheit Vogelbrutplätze ausgeschlossen werden. Für die im Umfeld brütenden Vögel ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung des Gebietes und der geringen Zunahme von

Emissionsquellen durch das Vorhaben keine erhebliche Störung zu erwarten. Weiterhin ist die Bedeutung des Vorhabensbereichs auf Grund des bereits bestehenden hohen Versiegelungsgrades als Nahrungshabitatgebiet als gering einzuschätzen.

Im Übrigen ist den Belangen des Naturschutzes mit der Nebenbestimmung **Ziffer 4.1** Rechnung getragen.

Die von der Abteil 5 – Umwelt vorgetragenen Bedenken hinsichtlich eines Eingriffs in eine Biotopverbundfläche mittlerer Standorte (vgl. Fachplan Landesweiter Biotopverbund, LUBW, 2014) können nicht durchgreifen. Mit dem Vorhaben werden keine Flächen des Biotopverbunds (Flurstücke 1282/2, 1283/1, 1284/2) in Anspruch genommen. Zwischen dem Vorhabensbereich und dem Beginn des Biotopverbunds besteht ein Abstand von ca. 28 m. Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Biotopverbundplanung des Landes ist nicht zu befürchten.

5.6 Wasserschutzgebiete / Grundwasserschutz / Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten:

Der Eingriff in den Boden wird mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit 29.154 ÖP bilanziert. Durch die geplante Dachbegrünung wird das Defizit bei der Bilanzierung minimiert.

Im Altlastenkataster ist ein Teilbereich des Flurstücks-Nr. 1123/3 als Altstandort „AS Bahnhof Essingen“ mit dem Handlungsbedarf „B“ und dem Kriterium „Anhaltspunkte; derzeit keine Exposition“ erfasst. Darüber hinaus wurde auf dem Baugelände eine orientierende Altlastenerkundung durch das Büro Geotechnik Aalen durchgeführt. Die Ergebnisse der Altlastenerkundung sind im Gutachten der Geotechnik vom 23.09.2016 dargestellt. Demnach wurden in verschiedenen Proben entsorgungsrelevante MKW-Konzentrationen festge-

stellt. Ein Belastungsschwerpunkt ergab sich im Bereich der Bohrsondierung 8. Dem Belang wurde mit der Nebenbestimmung **Ziffer 5.17** Rechnung getragen.

Das Plangebiet befindet sich auch außerhalb eines bestehenden oder geplanten Wasserschutzgebietes. Bereichsweise ist mit hoch stehendem sowie möglicherweise betonangreifendem Grundwasser zu rechnen.

Die geplante Einleitung/Versickerung des auf der extensiv begrünter Dachfläche, den nicht überdachten befestigten Außenflächen bei der Außenreinigungsanlage sowie dem inneren Erschließungsweg anfallenden Oberflächenwassers in den Sauerbach bzw. Versickerung über die belebte Bodenschicht vom Betriebsgelände bedarf gemäß den §§ 8 i. V. m. 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sowie des § 14 des Wassergesetzes Baden-Württemberg (WG) und § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Niederschlagswasserverordnung einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Diese wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 19 I WHG unter Zustimmung der unteren Wasserbehörde erteilt.

Ansonsten ist den Belangen mit den Nebenbestimmungen **Ziffer 5.1 bis 5.17** Rechnung getragen worden.

Die von der unteren Wasserbehörde geforderte Nebenbestimmung hinsichtlich der Möglichkeit einer Freispiegelbeschickung wird nicht entsprochen. Eine Freispiegelbeschickung ist auf Grund der mangelnden Platzverhältnisse technisch nicht umsetzbar. Gleiches gilt für die geforderte Nebenbestimmung zur Minimierung der Anpassung des aktuellen Geländeniveaus im Hinblick auf mögliche Überschwemmungen. Die Planungen haben unter Berücksichtigung des vorhandenen Geländeniveaus weitergehende Veränderungen am aktuellen Geländeniveau bereits auf ein Minimum reduziert.

5.7 Belange der Landwirtschaft

Die im Rahmen des Eingriffs nach § 14 BNatSchG erforderlichen externen Eingriffsausgleichsmaßnahmen unmittelbar südlich des Gewerbegebietes Stockert befinden sich auf bisher intensiv genutzten, in der Flurbilanz Baden-Württemberg in Vorrangflur Stufe II eingestufte Acker- und Dauergrünlandflächen. Gleichzeitig wird diese Fläche extensiviert, indem der Oberboden abgetragen wird. Durch die geplante Heckenpflanzung soll das nördlich bestehende Gewerbegebiet von der südlich in Essingen angrenzenden Wohnbebauung abgeschirmt werden. Ebenfalls tritt ein Abschirmungseffekt hier gegen den von der B29 herrührenden Pkw-Lärm auf. Weiter ist festzustellen, dass sich die hier geplante externe Eingriffsausgleichsmaßnahme (Heckenpflanzung in das für die Erweiterung der B 29 erstellte Planfeststellungskonzept) als integrierte Maßnahme in das Gesamtkonzept der geplanten Eingriffsausgleichsmaßnahmen einfügt. Unter Abwägung der oben geschilderten Sachverhalte werden daher bestehende landwirtschaftliche Bedenken im vorliegenden Fall zurückgestellt.

5.8 Lichtemissionen:

Es sind keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lichtimmissionen zu erwarten. Licht gehört gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gemäß § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen im Sinne des Gesetzes. Lichtimmissionen gehören nach dem BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen. Das Grundstück des Wartungsstützpunktes liegt in einem Taleinschnitt. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass die durch den Schienenverkehr des Wartungsstützpunktes ausgehenden Lichtemissionen zu erheblichen Nachteilen oder Belästigungen führen werden.

5.9 Lärmschutz:

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Nach Ansicht

der Planfeststellungsbehörde trägt das vorgesehene Lärmschutzkonzept den Belangen der Anwohner hinreichend Rechnung.

Die den verfahrensgegenständlichen Lärmgutachten zugrunde liegenden Methoden sind nicht zu beanstanden. Der Antragssteller hat die maßgebliche Lärmbelastung der einzelnen repräsentativ ausgewählten Grundstücke im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens korrekt auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung vom 21.06.1990 (16. BImSchV), der TA Lärm und den Vorgaben der Rechtsprechung an die Gesamtlärmbelastung ermittelt.

Der zu erwartende Betriebslärm (Beurteilung gemäß TA Lärm) unterschreitet nach den schlüssig und nachvollziehbar dargestellten gutachterlichen Aussagen des schalltechnischen Ingenieurbüros Zech die maßgeblichen Lärmgrenzwerte, Tages- und Nachtimmissionsrichtwerte, nach TA-Lärm in der Nachbarschaft um 6 dB(A). Lediglich bei zwei Immissionspunkten sind nachts relevante Immissionsbeiträge bzw. Richtwertüberschreitungen nicht auszuschließen. Da sich derzeit aber keine Wohnnutzung in diesen Gebäuden befindet ist der Nachtzeitraum – hinsichtlich der Anforderungen an gesunde Schlafverhältnisse – als nicht beurteilungsrelevant einzustufen. Auch sind durch den Wartungsbetrieb in der Nachbarschaft keine Spitzenwertüberschreitungen gemäß TA-Lärm zu erwarten.

Des Weiteren ist schlüssig und nachvollziehbar dargestellt, dass beim Betrieb der jeweiligen Schienenfahrzeuge auf dem Wartungsstützpunkt die maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Hierbei ist der Erschließungsverkehr für PKW und LKW über die westliche Hauptanbindung mit berücksichtigt worden.

Der Antragssteller hat auch die zulässige Gesamtlärmbelastung aus Straße und Schiene entsprechend den von der Rechtsprechung aufgestellten Regeln untersucht. Dabei ist bei grundsrechtskonformer Auslegung von § 41 BImSchG

unter Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nach Artikel 14 Abs. 1 und 3 Grundgesetz (GG) bzw. der Gesundheitsschwelle des Artikels 2 Abs. 2 Satz 1 GG zusätzlich zu beachten, dass ab einem Schwellenwert von 70/60 dB(A) tags/nachts Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen sind, um einer Gesundheitsgefährdung der Anwohner und einem unzumutbaren Eingriff in ihr Eigentum zu begegnen.

Nach der zugrunde gelegten Gesamtlärbetrachtung sind alle wesentlichen Emissionsquellen (Straße und Schiene) eingestellt. Die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens zeigten, dass durch die vom Wartungsstützpunkt hervorgerufenen Geräuschimmissionen im Bereich der umliegenden schützenswerten Wohnungsnutzung außerhalb des südlich angrenzenden „Gewerbegebietes Stockert“ keine Erhöhung auf den Schwellenwert von 70/60 dB(A) tags/nachts oder darüber hinaus verursacht wird. Die zu erwartende Pegelerhöhung gegenüber der Verkehrslärmsituation ohne Wartungsstützpunkt beträgt weniger als 1 dB und ist mithin als subjektiv nicht wahrnehmbar einzustufen.

Die von der Gemeinde Essingen sowie einem Einwender im Rahmen des Anhörungsverfahrens geäußerten Bedenken hinsichtlich einer möglichen Schallreflexion greifen nicht durch. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen zu Gesamtlärmsituation wurden die geplanten Bauwerke und damit einhergehend deren Abschirmwirkung sowie die Schallreflexion an den Gebäuden entsprechend den anzuwendenden Berechnungsverfahren zur Berechnung der Straßen- und Schienenverkehrslärmsituation mit berücksichtigt. Die durch das Vorhaben bedingten Pegelerhöhungen betragen weniger als 1 dB(A) und sie daher als subjektiv nicht wahrnehmbar einzuordnen.

Weiterhin ist die vom Einwender prognostizierte Überschreitung der zulässigen Schalldruckwerte nach den Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens nicht nachvollziehbar bzw. subjektiv nicht wahrnehmbar. Zutreffend ist, dass der untersuchte Immissionspunkt (IP) 26 „Beim Blümle 9“, sich gemäß dem Bebauungsplan Galgenweg Nord in einem allgemeinen Wohngebiet (WA) be-

findet. Hier liegen die Immissionsrichtwerte nach der TA Lärm zur Beurteilung der Gewerbelärmsituation bei 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zur Beurteilung des Verkehrslärms liegen bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Gemäß Anlage 9, S. 2 des schalltechnischen Berichts (Unterlage 9.3.1) ergibt sich – jeweils für das 1. OG – durch den Betrieb der gewerblichen Anlagen (für den kritischeren Betrieb an Sonn- und Feiertagen) ein maximaler Beurteilungspegel von 42,8 dB(A) tags und 31,8 dB(A) nachts.

Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den künftigen Betrieb unterschritten: 24,9 dB(A) tags bzw. 26,6 dB(A) nachts.

In der Gesamtbelastung sind gegenüber der Verkehrslärmsituation ohne Wartungsstützpunkt (56,2 dB(A) tags, 49,3 dB(A) nachts) Pegelerhöhungen von 0,2 dB(A) tagsüber – auf künftig 56,4 dB(A) – und 0,1 dB(A) nachts – künftig 49,4 dB(A) zu erwarten. Diese sind als subjektiv nicht wahrnehmbar einzustufen.

5.10 Vereinbarkeit mit der Regionalplanung/Zielabweichung

Das geplante Vorhaben umfasst insgesamt ca. 1,26 ha. Das östliche Gebäude (Außenreinigungsanlage) ragt mit ca. 0,3 ha in die Regionale Grünzäsur 10 nach Plansatz 3.1.2 (Z) des Regionalplans Ostwürttemberg hinein.

Unter den Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 ROG kann das Ziel der Raumordnung im Wege einer Zielabweichungsentscheidung ausgeräumt werden. Dafür müssen die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar sein (a) und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden (b). Der Antrag auf Zielabweichung wurde beim Regierungspräsidium Stuttgart, höhere Planfeststellungsbehörde, am 23.08.2017 eingereicht. Die formelle und materielle Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG BW) erfasst auch die Zielabweichung, sodass die Zielabweichungsentscheidung integriert werden kann.

Die Voraussetzungen für eine Zielabweichung sind vorliegend erfüllt.

a) Eine raumordnerische Vertretbarkeit ist gegeben, da die Zielabweichung mit Rücksicht auf den Zweck der Zielfestlegung planbar gewesen wäre, wenn der Weg der Planung statt der Abweichung gewählt worden wäre.

Eine Wartungs- und Außenwaschanlage mit Gleisanschluss steht bislang im Netz des Antragstellers nicht zur Verfügung. Der intensive Fahrzeugeinsatz wird eine regelmäßige Kontrolle, Pflege, Wartung und Instandhaltung erfordern, um einen reibungslosen Betriebseinsatz bieten zu können. Mit einem funktionsfähigen und sicheren Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs wird ein hochrangiges öffentliches Interesse gesichert. Das Vorhaben ist weiterhin nur in Form einer örtlichen Kombination von beiden Anlagen (Wartungs- und Außenwaschanlage) zweckdienlich und wirtschaftlich sinnvoll.

Die zu Grunde liegende Alternativenprüfung möglicher Standorte ist nachvollziehbar. Andere Standorte kommen als Alternativen nicht in Betracht (siehe Abschnitt Alternativenprüfung). Der gegenständliche Standort zeichnet sich durch eine gegebene Verfügbarkeit der Flächen aus. Er hat den Standortvorteil, dass alle Zuglinien an ihm vorbei führen und damit eine günstige Erreichbarkeit im Netz. Als notwendige Nebenanlagen zu Infrastrukturvorhaben wäre die Aufnahme einer entsprechenden Feststellung im Regionalplan Ostwürttemberg gleichsam möglich gewesen.

b) 2. Durch das beantragte Vorhaben werden auch die Grundzüge der Planung nicht berührt, da nicht in das Interessengeflecht des Regionalplans eingegriffen wird.

Die Regionale Grünzäsur zeigt bereits eine bandartige Durchschneidung durch Bahnlinie und Bundesstraße. Der Standort wird nördlich durch die Bahntrasse und südlich durch die Bundesstraße umgeben. Durch diese Abgrenzung der genannten Infrastruktureinrichtungen wird die Fläche stark vorgeprägt und tritt eher untergeordnet als eigenständige Fläche in Erscheinung.

Das ebenfalls länglich gezogene Gebäude der Außenreinigungsanlage (Maße 120 m x 10 m x 8 m) fügt sich zwischen diese beiden Linien ein. Auch aus topografischen und baulichen Gesichtspunkten wie Gebäudeformat und Fassadengestaltung werden die Auswirkungen auf Blickbeziehungen auf ein minimales Maß reduziert. Es ist mithin nur eingeschränkt wahrnehmbar.

Das Gebäude der Außenwaschanlage ist so weit wie möglich westlich angeordnet und orientiert sich dabei am weiteren Bestand. Es folgt dem Prinzip der Flächensparsamkeit und ragt nur so weit wie notwendig in die Grünzäsur hinein.

Die Grünzäsur erfüllt auch aktuell trotz der bisher bereits vorhandenen oben genannten Vorbelastungen ihre Funktion der Siedlungsgliederung und der Erhaltung ökologischer Ausgleichsfunktionen wohnungsnaher Landschaftsbereiche. Beiderseitig der bestehenden Verkehrsstrassen grenzen größere Freiräume direkt an. Indem sich das gegenständliche Vorhaben innerhalb dieser Vorbelastung hält, kommt keine wesentlich über die bisherige Beeinträchtigung hinausgehende Auswirkung hinzu.

Ein Härtefall liegt vor. Eine weitere Waschanlage ist im Netz des Antragstellers nicht vorhanden und für die Sicherheit des von ihm betriebenen Schienennetzes erforderlich. Ein Ausweichen auf einen anderen Standort beziehungsweise der Verzicht auf die Anlage ist im vorliegenden Fall aufgrund seiner weitreichenden Auswirkungen abzulehnen.

Der fristgerechte beziehungsweise sichere Betrieb des Bahnnetzes würde verhindert. Im gegebenen Einzelfall würde dies angesichts der dargelegten Auswirkungen des Vorhabens zu einer unzumutbaren Härte führen.

Die Zulassung der Zielabweichung verdient deshalb unter Würdigung der genannten und der sich weiterhin aus den Antragsunterlagen ergebenden Umstände des vorliegenden Einzelfalles im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung den Vorzug gegenüber der absoluten Geltung der Plansätze des Regionalplans Ostwürttemberg.

Die Höhere Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21) sowie der Regionalverband Ostwürttemberg wurden hierzu angehört. Das Benehmen wurde hergestellt.

5.11 Erschütterungsschutz:

Es sind keine nennenswerten Erschütterungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Bauvorhabens zu erwarten. Gleiches gilt für mögliche Erschütterungen durch den Betrieb des Wartungsstützpunkts. Die erschütterungstechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass sich bei den beurteilungsrelevanten Ereignissen (hier: das Überfahren von Weichen auf dem Betriebsgrundstück) auf Grund der Unterschreitung der unteren Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) bzw. der Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Einwirkungen auf Gebäude) nicht mit erheblichen Belästigungen oder mit Schäden an Gebäuden zu rechnen ist.

Das Vorhaben ist unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmung **Ziffer 7.1** mit den Belangen des Schutzes vor Erschütterungen vereinbar.

5.12 Kommunale Belange

Die Gemeinde Aalen hat in Ihrer Stellungnahme vom 27.09.2017 Bedenken hinsichtlich der Kaltluft-/Frischluftezufuhr geäußert. Diese richten sich vordringlich gegen die Höhe und das Baukörpervolumen der geplanten Gebäude: Wartungshalle mit einer Höhe von 11,95 m sowie Außenreinigungsanlage mit einer Höhe von 7,80 m; das Gesamtvolumen aller geplanter Gebäude beträgt knapp 41.000 m³. Beide Gebäude liegen in einer für die Stadt Aalen wichtigen Kaltluftleitbahn, die für die Frischluftezufuhr des westlichen Stadtgebietes von besonderer Bedeutung sei. Weitere Baukörper in dieser Höhe würden die Kaltluftleitbahn im Sauerbachtal künftig merklich beeinträchtigen und damit zur weiteren Erwärmung des Aalener Stadtkerns beitragen.

Die Bedenken können hier nicht durchgreifen. Im Klimaschutzteilkonzept „Klimagerechtes Flächenmanagement“ ist das geplante Brückenbauwerk im Zuge des Ausbaus der B 29 nicht berücksichtigt. Dieses Brückenbauwerk wirkt wie ein Querriegel im Tal, während die geplanten Gebäude des Wartungsstützpunktes in der Längsrichtung des Tales gebaut werden und damit keine zusätzliche Beeinträchtigung zu erwarten ist. Gemäß dem Landschaftsplan der VG Aalen-Essingen- Hüttlingen (2000) setzt sich die für Aalen wichtige Kalt- und Frischluftzufuhr aus einer Hauptluftströmung von West nach Ost und drei größeren Kaltluftabflüssen (nördliches Sauer-, Erlen- und Katzenbachtal) zusammen. Bei einer genaueren Analyse von Relief und Flächennutzung lassen sich drei weitere kleinere Talwindssysteme (Schradenberg, Schnaitberg und Stockert) abgrenzen. Die kleinklimatischen Kaltluftabflüsse sind bei austauscharmen Wetterlagen für die Stadt Aalen von großer Bedeutung.

Die Kaltluft aus dem nördlichen Sauerbachtal (zwischen Essingen Forst und Gewerbegebiet) strömt direkt in das Gewerbegebiet (GE) Sauerbach ein. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades durch Gebäude und Verkehrsflächen handelt es sich dabei um eine größere zusammenhängende Wärmeinsel in der Landschaft. Das südlich angrenzende Plangebiet trägt ebenfalls durch den bereits hohen Versiegelungsgrad nur unwesentlich zur Frisch- und Kaltluftproduktion bei. Der Erhöhung des Versiegelungsgrades durch die weitere Bebauung mit dem Wartungsstützpunkt steht die vorgesehene Ausstattung mit einer Dachbegrünung ausgleichend gegenüber. Die aus dem nördlichen Sauerbachtal eingeströmte Kaltluft entfaltet im GE Sauerbachtal ihre Hauptwirkung. Folglich dürften aus dem GE nur geringe Mengen an Kaltluft ausströmen, die dann weiter durch das Sauerbachtal in Richtung Aalen fließen könnten. Der Beitrag des nördlichen Sauerbachtals zur Kühlung des warmen Stadtklimas in Aalen wird dadurch als äußerst gering eingeschätzt. Der Kaltluftabfluss von den Hängen des nördlich gelegenen Schnaitberges fließt zum Großteil ebenfalls in das GE am Talgrund ein. Ein kleiner Teil strömt direkt in das Sauerbachtal ein und kann von dort ungehindert weiter nach Aalen fließen. Eine Beeinträchti-

gung des Talwindsystems am Schnaitberg durch das Vorhaben muss somit nicht befürchtet werden.

Aufgrund der Lage östlich des Plangebiets können ebenso Beeinträchtigungen der Kaltluftabflüsse und Einzugsgebiete aus dem Erlen- und Katzenbachtal sowie dem Schradenberg ausgeschlossen werden. Ein Teil der von Süden über den Hangrücken vom Gewann Stockert in das Plangebiet einfließenden Kaltluft wird künftig von der geplanten Außenreinigungsanlage an der weiteren Strömung zum Talgrund behindert. Die Wirkung der bestehenden Kaltluftschneise auf das Stadtklima wird aufgrund des relativ geringen Einzugsgebietes (Teilstück angrenzender Hang östlich GE Stockert) im Vergleich mit den anderen, deutlich größeren Einzugsgebieten, der Querung warmer Verkehrswege (B 29, Bahnlinie) und einem kleinen abflusseinschränkendem Waldstück im Talgrund, als geringfügig eingestuft.

Ein Zusammenhang zwischen der beeinträchtigten Kaltluftschneise am Stockert mit geringfügiger Wertigkeit und einer merklichen Erwärmung des Stadtklimas in Aalen kann somit nicht nachvollzogen werden.

Weiterhin wurde von der Gemeinde Aalen auf die aktuelle Gesamtfortschreibung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans der Verwaltungsgemeinschaft Aalen-Essingen-Hüttingen mit den darin enthaltenden Planungsabsichten hingewiesen. In der Auslagefassung wurden allerdings keine Anhaltspunkte entdeckt, die in Konkurrenz zu diesem Vorhaben stehen.

5.13 Arbeitsschutz:

Den Belangen des Arbeitsschutzes durch die Zusage **Ziffer 3.1** Rechnung getragen. Soweit der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft gefordert hat, dass ein Verkehrskonzept für die Außenflächen vorzulegen ist, wird dies zurückgewiesen. Für den Wartungsstützpunkt ist kein gesondertes Verkehrskonzept notwendig. Auf Grund der beengten Grundstücksverhältnisse ist z.B. Rückwärts-

fahren beim Anlieferungsverkehr nicht zu vermeiden. Einzelheiten zu den Abläufen wird der Antragssteller in der Sammlung Betrieblicher Vorschriften (SBV) regeln.

5.14 Brandschutz:

Den Belangen des Brandschutzes ist entsprechend **Ziffer 8.1 bis 8.9** der Nebenbestimmungen sowie **Ziffer 11 bis 12** der Hinweise Rechnung getragen.

5.15 Grundstücksinanspruchnahme:

5.15.1 Die für den Wartungstützpunkt notwendigen Grundstücke befinden sich bereits im Eigentum des Antragsstellers. Alle Erwerbs- und Tauschmaßnahmen wurden mit den jeweiligen Eigentümern bereits im Vorfeld zur Antragsplanung durch den Antragssteller abgestimmt.

5.15.2 Die vom Vorhaben einschließlich Grundstückszufahrten und Ausgleichsmaßnahmen auf Dauer oder vorübergehend betroffenen Grundstückseigentümer haben hiergegen keine Einwendungen erhoben bzw. haben dem Vorhaben unter bestimmten Maßgaben zugestimmt.

5.16. Mittelbare Beeinträchtigungen des Eigentums:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht im Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Die Planung des Antragsstellers trägt auch dem Interesse dieser Grundstücks-

eigentümer angemessen Rechnung, in dem sie diese soweit als möglich vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist durch das geplante Vorhaben gewährleistet, dass den mittelbar betroffenen Grundstücken keine unzumutbaren Nachteile erwachsen.

In Bezug auf den Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffen wird auf die Nebenbestimmungen, die vom Antragsteller gemachten Zusagen und die Ausführungen in den entsprechenden Kapiteln verwiesen.

Halten sich dagegen die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen, wie dies hier bei allen Grundstücken der Fall ist, im gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu.

6. Abschließende Bewertungen:

6.1 Zusammenfassende Bewertungen der Umweltauswirkungen:

Aufgrund der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und ihrer detaillierten Berücksichtigung in umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen ist festzuhalten, dass die wesentlichen Beeinträchtigungen für Umweltschutzgüter nach § 2 UVPG mit Abschluss der Bauzeit enden, während die Betriebsphase im Verhältnis zum Ist-Zustand keine zusätzlichen erheblichen Belastungen der Umwelt mit sich bringt.

Während der Bauphase können trotz des umfassenden Schutzkonzepts Beeinträchtigungen, insbesondere durch Lärm, Erschütterungen und Staub, nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Beeinträchtigungen werden aber als geringfügig eingeordnet. Demgegenüber werden die Eingriffe im Bereich Naturschutz durch Kompensationsmaßnahmen im Wesentlichen ausgeglichen.

Den Beeinträchtigungen steht der Bau einer bisher fehlenden Infrastruktur zur

Wartung und Instandhaltung der Triebfahrzeuge der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH gegenüber. Deshalb soll das Vorhaben wegen seiner nachhaltigen positiven Wirkungen verwirklicht werden. Zu dieser Überzeugung ist die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Restbelastungen in wertender Betrachtung nach § 12 UVPG gelangt.

6.2 Gesamtabwägung:

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die planfestgestellte Maßnahme zum Betrieb der Verbindung erforderlich ist. Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen im Ergebnis die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden.

Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung, einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die vom Antragssteller beantragte Variante nicht zu beanstanden. Unter diesen Umständen ergibt die Abwägung in der Gesamtschau der Bahnstrecke mit den zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen einschließlich ihrer Attraktivität für die Bahnkunden, dass gewichtige Belange für den Bau des Wartungsstützpunkts sprechen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen.

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG

und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Projekts mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

Mit diesen Maßgaben ist das Projekt mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar.

7. Gebührenfestsetzung:

Der Gebühr wird neben den anteiligen Personalkosten der Landeseisenbahnaufsicht der Verwaltungsaufwand der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt.

Auf den Vorbehalt unter **VII.** dieser Planfeststellung wird verwiesen.

Die Festsetzung der Gebühr beruht auf §§ 3 bis 5 LGebG i.V.m. der Gebührenverordnung Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Nr. 14.1.6 Gebührenverzeichnis Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands bei der Festlegung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren und von sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg über die Erhebung von Verwaltungsgebühren für die Tätigkeit der Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht.

Die Gebühr wird nach § 18 LGebG mit der Bekanntgabe dieses Bescheides fällig. Sie ist innerhalb eines Monats nach Fälligkeit unter Angabe des o. g. Kasenzeichens auf das Konto der Landesoberkasse Baden-Württemberg, Baden-Württembergische Bank, Konto-Nr.: 7495530102 (BLZ 600 501 01) zu entrichten. Geben Sie als Verwendungszweck bitte das oben angeführte Kasenzeichen an und leisten Sie Zahlungen ausschließlich an die Landesober-

kasse Baden-Württemberg, BW-Bank Karlsruhe, Konto-Nr.: 7495530102, BLZ 600 501 01 oder IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02, BIC: SOLADEST600

Wird die Zahlungsfrist nicht eingehalten, so ist gemäß § 20 LGebG für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 vom Hundert des rückständigen, auf volle 50,-- Euro nach unten abgerundeten Betrages zu entrichten

IX. Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim, schriftlich Klage erhoben werden.

Hinweis:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt.

Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen bezieht oder welcher Teil der Begründung sich auf das Vorbringen eines anderen bezieht, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist. Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozess-kostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Auf § 67 Abs. 4 VwGO wird hingewiesen.



Christian Wolff