



Regierungspräsidium Stuttgart

---

# **Planfeststellungsbeschluss**

für die

## **Erneuerung des Hausbahnsteigs im Bahnhof Weil der Stadt im Zuge der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn**

Az.: 24-3826.1 HHB-Bahnhof Weil der Stadt

09.01.2020



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	I
A) Tenor .....	1
I Grundentscheidung .....	1
II Planunterlagen .....	1
III Nebenbestimmungen.....	3
IV Zusagen.....	4
V Hinweise .....	9
VI Zurückweisung von Einwendungen .....	10
VII Kostenentscheidung.....	10
B) Begründung .....	11
I Beschreibung des Vorhabens.....	11
II Zuständigkeit und Verfahren.....	12
III Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen .....	14
IV Rechtliche Würdigung.....	15
1) Planrechtfertigung.....	15
2) Abschnittsbildung .....	20
3) Varianten.....	22
4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen .....	25
4.1 Eisenbahntechnische Belange.....	25
4.2 Immissionsschutz.....	25
4.3 Natur und Landschaft.....	28
4.4 Wasserwirtschaft.....	29
4.5 Bodenschutz, Altlasten, Abfall.....	29
4.6 Kommunale Belange.....	30
4.7 Öffentlicher Personennahverkehr .....	31

4.8	Öffentliche Sicherheit .....	32
4.9	Raumordnung.....	32
4.10	Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer .....	33
4.11	Denkmalschutz .....	33
4.12	Barrierefreiheit.....	33
4.13	Private Rechte, insbesondere Eigentum .....	35
V	Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung .....	36
1)	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen .....	36
2)	Gesamtabwägung und Zusammenfassung .....	36
VI	Kosten .....	37
C)	Rechtsbehelfsbelehrung .....	39

## A) Tenor

Auf Antrag des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn (Zweckverband HHB) vom 11.12.2017 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) für das o.g. Vorhaben folgenden

### **Planfeststellungsbeschluss:**

#### **I Grundentscheidung**

Der Plan für die Erneuerung des Hausbahnsteigs im Bahnhof Weil der Stadt durch den Zweckverband HHB einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VII **festgestellt**.

#### **II Planunterlagen**

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Anlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1a	Erläuterungsbericht		19.11.2019
2a	Bauwerksverzeichnis		13.06.2019
3	Bestandspläne		11.12.2017
3.1	Übersichtskarte	1:25.000	11.12.2017
3.2	Bestandspläne	1:250	11.12.2017
4	Neuplanung		
4.1	Lagepläne		
4.1.1	Übersichtslageplan	1:1.000	11.12.2017
4.1.2a	Lageplan	1:250	13.06.2019
4.2	Regelquerschnitte		
4.2.1a	Regelquerschnitt 1	1:50	13.06.2019
4.2.2	Regelquerschnitt 2	1:50	11.12.2017
4.2.3	Regelquerschnitt 3	1:50	11.12.2017
4.2.4	Regelquerschnitt 4	1:50	13.06.2019
4.3	Bahnsteigentwässerung		15.05.2017
5	Grunderwerb		
5.1a	Lageplan Grunderwerb	1:250	13.06.2019
5.2a	Grunderwerbsverzeichnis		13.06.2019
6.1	Umwelterklärung		14.05.2019
6.2	Schriftverkehr Abfalltechnische Kurzdarstellung		29.03.2017
7.	Gutachten und sonstige Unterlagen		
7.1	Baugrundgutachten und Gründungsempfehlung		13.12.2016
7.2.1	Abfalltechnische Untersuchung		03.03.2017
7.2.2	Abfalltechnische Untersuchung Anlagen		03.03.2017
7.3	Schalltechnische Untersuchung Baulärm		26.10.2017
7.4	Ergänzende Stellungnahme Baulärm		03.06.2019

### **III Nebenbestimmungen**

#### **Eisenbahntechnische Belange**

1. Die eisenbahntechnischen Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und soweit diese keine ausdrückliche Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit nachgewiesen ist. Es besteht eine Darlegungslast für eine mindestens gleich große Sicherheit.
2. Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) behält sich vor weitere Ausführungspläne und Nachweise zur Prüfung anzufordern.
3. Aus den Abnahmeschriften hat hervorzugehen, dass einer Inbetriebnahme keine Gründe entgegenstehen. Festgestellte Mängel und Unstimmigkeiten sind, mit einer entsprechenden Beurteilung dieser, aufzuführen.

#### **Immissionsschutz**

4. Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.
5. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der betroffenen Gemeinde in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen

6. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend gegebenenfalls notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen. Dabei sind durch die ausführenden Unternehmen anhand des geplanten Baustellenbetriebs konkrete Maßnahmen zur Minimierung zu treffen und umzusetzen.
7. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Leerfahrten sind zu vermeiden.
8. Sofern die Bauarbeiten mit Staubentwicklung verbunden sind, die in der Nachbarschaft erhebliche Belästigungen hervorrufen können, sind geeignete Maßnahmen zur Staubminderung vorzusehen. Staubaufwirbelungen durch Erdarbeiten und Lkw-Transporte sind soweit als möglich zu reduzieren.
9. Der Vorhabenträger hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die DIN 4150 Teil 2 eingehalten wird.
10. Hinsichtlich der Einwirkung von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die DIN 4150 Teil 3 eingehalten wird.

## **IV Zusagen**

Der Vorhabenträger hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

### ***Eisenbahntechnische Belange***

1. Der bei der Einfahrt des Zuges von den Fahrgästen freizuhaltende Raum wird über den Blindenleitstreifen parallel zur Bahnsteigkante witterungsbeständig und gut sichtbar markiert.
2. Die Bahnsteigkonstruktion erfolgt nach DB-Ril 813.



3. Beim Aufbau des Wetterschutzhauses werden die Vorgaben nach § 13 Abs. 2 EBO eingehalten. Die Ausführungs- und Bestandsplanung wird bemaßt.
4. Bauwerksteile und / oder Baubehelfe werden - soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so ausgebildet, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen werden der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer / Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorgelegt. In die Ausführungspläne werden sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufgenommen.
5. Bei der Planung und Durchführung von Erdarbeiten, sowie dem Bau von Erdbauwerken, Durchlässen, Hinterfüllungen, Entwässerungen usw. wird nach den Vorgaben nach DB-Ril 836 verfahren.
6. Die ausreichende Tragfähigkeit des Baugrundes wird geprüft und Verdichtungsnachweise gefertigt und aufbewahrt.
7. Für den Bereich elektrotechnischer Anlagen (50 Hz) werden der LEA rechtzeitig vor Baubeginn die folgenden Unterlagen in einfacher Ausführung vorgelegt: Erläuterungsbericht, Planverzeichnis, Prüfbericht des Planprüfers, Beleuchtungsberechnung für Bahnsteigbeleuchtungen
8. Vor Inbetriebnahme des Bahnsteiges wird die PZB-Funktion Überwachen von „Anfahren gegen Halt zeigende Signale“ realisiert.
9. Die Bahnsteigbeleuchtungen werden nach DIN EN 12464-2 oder Ril 813.05 der DB S&S AG ausgelegt. Die Beleuchtungswerte werden vor der Inbetriebnahme durch eine Messung nachgewiesen.
10. 50-Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitung werden nach DIN EN 50122-1 (VDE 0115 Teil 3) oder Ril 954.0107A01 der DB Energie GmbH ausgeführt.
11. Die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne werden der LEA in geprüfter Form vorgelegt. Die Ausführungspläne werden vom Planprüfer abgezeichnet.
12. Die schriftliche Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten wird von dem Eisenbahnbetriebsleiter (oder einer von ihm bevollmächtigten sachkundigen

gen Person) durchgeführt. Für den Bereich elektrotechnischer Anlagen 50 Hz und LST werden die Plan- und Abnahmeprüfer im Benehmen mit dem entsprechenden Fachdienst beauftragt. Die Termine werden der LEA rechtzeitig mitgeteilt mit der Möglichkeit sich daran zu beteiligen.

13. Der Abschluss der Maßnahme wird unter Beifügung der Abnahmeniederschriften der LEA schriftlich mitgeteilt. Die Abnahme begründenden Unterlagen werden der LEA nach Aufforderung vorgelegt.
14. Der Beginn der Bauarbeiten wird der LEA rechtzeitig vor Baubeginn angezeigt, damit diese die Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchzuführen.
15. Ein einfacher Bauablaufplan wird der LEA vorgelegt.
16. Die Inbetriebnahme der geänderten/neu errichteten Anlagen wird der LEA durch den Eisenbahnbetriebsleiter angezeigt.

### **Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer, Aufgabenträger der S-Bahn und sonstiger Verkehrsträger**

17. Die Baumaßnahmen werden zwischen dem Vorhabenträger und der DB abgestimmt. Der Verband Region Stuttgart wird dabei eingebunden.
18. Der Verband Region Stuttgart wird zu den verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen informiert und angehört und bei notwendigen Abstimmungen beteiligt.
19. Die Kosten für die Maßnahme und die Verkehrsleistung der Hermann-Hesse-Bahn trägt der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn.
20. Im Bereich des Vorhabens befinden sich Fernmeldekabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG. Die Planung wird mit den Verantwortlichen für die DB Kommunikationsanlagen abgestimmt. Mindestens sieben Tage vor Baubeginn wird schriftlich unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. ein Termin zur Kabeleinweisung vereinbart.
21. Der Zugang für Notfallmanagement der DB AG wird während der Bauzeit gewährleistet.
22. Die Ausführungsplanung wird der DB AG zur Prüfung vorgelegt.

23. Bauzeitlich wird sichergestellt, dass die ungehinderte Durchfahrt für den öffentlichen Personennahverkehr möglich ist und die Straßen zur Andienung der Baustelle regelmäßig gesäubert werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.
24. Es wird sichergestellt, dass die Fahrgäste der Linien 766 und 670 der Fa. RBS die Abfahrtsstelle/Haltestelle ungehindert passieren können und diese bedient werden kann. Ggf. wird die Haltestelle im Zeitraum der Baumaßnahme verlegt.

### ***Natur und Landschaft***

25. Es wird eine ökologische Baubegleitung durchgeführt.

### ***Altlasten, Abfall***

26. Die anfallenden Aushubmassen werden nach den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen entsorgt bzw. verwertet. Der Entsorgungs- bzw. Verwertungsweg wird dokumentiert. Die Arbeiten werden durch einen in der Altlastenbearbeitung erfahrenen Sachverständigen gutachterlich begleitet. Nach Rückbau von Auffüllungen (z.B. Rückbau Laderampe) wird der anstehende Untergrund repräsentativ beprobt (Beweissicherungsproben) und laboranalytisch untersucht.
27. Werden im Rahmen der Bauarbeiten Verunreinigungen festgestellt, die über das bekannte Maß hinausgehen oder die als Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen anzusehen sind, wird umgehend das Landratsamt Böblingen informiert und das weitere Vorgehen abgestimmt.
28. Der Abschlussbericht des Sachverständigen wird dem Landratsamt Böblingen zeitnah vorgelegt.
29. Die beim Rückbau anfallenden Abfälle (Abbruch Hausbahnsteig, Bahnsteigkante mit Fundament lt. Nr. 3.2 des Erläuterungsberichtes vom 11.12.2017) werden ordnungsgemäß nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) in der jeweils gültigen Fassung entsorgt. Bei der Einstufung und Bezeichnung der Abfälle werden die Vorgaben der Abfallverzeichnis-

Verordnung (AVV) beachtet, die Entsorgung wird entsprechend der Nachweisverordnung dokumentiert.

### ***Wasserwirtschaft***

30. Sofern Verschmutzungen des Grundwassers festgestellt werden, werden diese unverzüglich dem Landratsamt Böblingen mitgeteilt.
31. In der Nähe der Baugrube werden wassergefährdende Stoffe (z.B. Dieseldieselkraftstoffe) nur in einer Auffangwanne gelagert. Fahrzeuge und Maschinen werden nur außerhalb der Baugrube auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen betankt oder repariert. Nach Arbeitsende werden sie auf solchen Flächen abgestellt.
32. Das Grundwasser wird nur auf die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderliche Tiefe abgesenkt. Der Bemessungswasserspiegel wird auf 404,5 müNN festgelegt. Sämtliche tiefer liegenden Bauteile werden wasserdicht ausgebildet.
33. Die abgepumpte Wassermenge wird mittels geeigneter Messeinrichtungen (schwimmergesteuerter Pumpe mit Betriebsstundenzähler oder Wasserzähler oder induktives Messgerät) laufend registriert und in einem Betriebsbuch eingetragen.
34. Das Betriebsbuch wird auf Verlangen dem Landratsamt Böblingen bzw. dem Abwassernetzbetreiber vorgelegt.
35. Für eine Einleitung des Wassers in den Regenwasser- bzw. in den Schmutzwasserkanal wird eine Genehmigung bei der Stadt Weil der Stadt (Tiefbauamt) eingeholt.

### ***Barrierefreiheit***

36. Die für den Winterdienst in Anspruch genommenen Unternehmen werden angewiesen, auch die taktilen Orientierungshilfen zu räumen.
37. Bei der Errichtung des Wetterschutzhäuschens werden die Forderungen der DIN 18040-3 eingehalten.

38. Spätestens bei Einführung der Express-S-Bahn und damit fahrplanmäßigem Halt am Hausbahnsteig wird eine Fahrgastinformation installiert.

### ***Kommunale Belange***

39. Das Wartehäuschen wird mit einer beleuchteten Vitrine, Standard „A0 quadrat“, sowie mit zwei 3er Sitzbänken mit Drahtgittern ausgestattet. Bei den Sitzbänken kann es sich um das Produkt „Remissio“ oder eines mit denselben Eigenschaften handeln.
40. Die Muldenrinne wird durch eine Kastenrinne ersetzt.

## **V Hinweise**

1. 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. Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht, eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gem. § 4 Abs. 3 AEG dem Eisenbahnunternehmer.
2. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, als potenzielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Daher ist es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtsforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.

Seit dem 02.01.2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg Luftbildauswertungen für Dritte zur Beurteilung möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken nur noch auf vertraglicher Basis kostenpflichtig durchführen. Diese Auswertung kann beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg mittels eines Vordrucks beantragt werden.

Die dafür benötigten Formulare können unter [www.rp-stuttgart.de](http://www.rp-stuttgart.de) (-> Service -> Formulare und Merkblätter) gefunden werden.

3. Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können unter <http://maps.lgrb-bw.de/> abgerufen werden und dem bestehenden Geologischen Kartenwerk entnommen werden. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt. Für Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes wird auf das Geotop-Kataster des LGRB verwiesen, welches im Internet unter der Adresse <http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann. Eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten kann der Homepage des LGRB ([www.lgrb-bw.de](http://www.lgrb-bw.de)) entnommen werden.
4. Abweichungen von den wasserrechtlich angezeigten Maßnahmen oder nachträgliche Änderungen in diesem Bereich bedürfen stets und rechtzeitig der vorherigen Mitwirkung der zuständigen Wasserbehörde. Änderungen sind unter Vorlage von entsprechenden Unterlagen dem Regierungspräsidium und dem Landratsamt anzuzeigen.
5. Eine dauerhafte Grundwasserabsenkung und Grundwasserableitung ist nicht Gegenstand der Genehmigung.

## VI Zurückweisung von Einwendungen

Die Bedenken und Hinweise der Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

## VII Kostenentscheidung

Für diese Entscheidung wird eine **Gebühr** in Höhe von **6.746,-- Euro** festgesetzt.

## **B) Begründung**

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

### **I Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand der Planfeststellung ist die Änderung des Hausbahnsteigs im Bahnhof Weil der Stadt. Dieser Bahnsteig ist derzeit außer Betrieb.

Der derzeit vorhandene Hausbahnsteig wird abgebrochen und auf einer Länge von 55 m und einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante neu errichtet. Dabei beträgt die Regelbreite des geplanten Außenbahnsteigs 2,50 m.

Die Gleisanlagen selbst und die Leit- und Sicherungstechnik sollen nicht verändert werden.

Die Zugänge und der Bahnsteig erhalten ein taktiler Blindenleitsystem.

Die barrierefreie Zuwegung zum Bahnsteig ist südlich des Empfangsgebäudes vorgesehen. Zudem soll südlich der Gaststätte ein Bahnsteigzugang mit einer Stufe hergestellt werden.

Die Bahnsteigzugänge und der Bahnsteig an sich werden beleuchtet. Auf dem Bahnsteig wird ein Wetterschutzhaus erstellt.

Nähere Einzelheiten der Planung sind Planunterlagen zu entnehmen.

## II Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt. Der Zweckverband HHB beantragte mit Schreiben vom 11.12.2017 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Erneuerung des Hausbahnsteigs im Bahnhof Weil der Stadt im Zuge der Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn. Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, leitete daraufhin mit Verfügung vom 22.01.2018 das Planfeststellungsverfahren ein.

Zeit und Ort der Planauslage wurden am 25.01.2018 in der Ausgabe Nr. 4 des Wochenblatts der Stadt Weil der Stadt ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 LVwVfG hingewiesen. Die Planunterlagen lagen gemäß § 73 Abs. 3 LVwVfG in der Zeit vom 14.02.2018 bis einschließlich 13.03.2019 im Rathaus der Stadt Weil der Stadt zur Einsicht aus. Die betroffene Kommune, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.08.2016 um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens kam es zu einer Planänderung hinsichtlich des Wetterschutzhäuschens auf dem Bahnsteig und einer Änderung von einer Muldenrinne in eine Kastenrinne. Die Stadt Weil der Stadt erhielt gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG die Gelegenheit dazu Stellung zu nehmen. Geänderte private Betroffenheiten entstanden durch die Änderung nicht.

Zur weiteren Untermauerung der Aussagen zur Umweltverträglichkeit und Artenschutz wurden von dem Vorhabenträger eine Baulärmergänzung vom 05.07.2019, eine Anpassung der Umwelterklärung mit Datum vom 14.05.2019 und eine aktualisierte Stellungnahme der GöG (Gruppe für ökologische Gutachten) vom August 2018 vorgelegt.

Eine Änderung der Planung wurde durch die ergänzenden Untersuchungen nicht notwendig. Die Anpassung der Umwelterklärung hat ebenfalls keine Änderung oder andere Betrachtung der Umweltverträglichkeit zur Folge.



Aufgrund einer Berichtigung von Geschwindigkeitsangaben bezogen auf den Bestand, also ohne Auswirkungen auf das Vorhaben, wurde der Erläuterungsbericht korrigiert.

Im Rahmen der Anhörung wurden keine Einwendungen durch Private erhoben.

Der Vorhabenträger hat sich mit den vorgebrachten Anregungen und Bedenken auseinandergesetzt und sich zu diesen Punkten gegenüber der Anhörungsbehörde geäußert.

Verfahrensbeteiligte, die Anregungen, Bedenken oder Einwendung erhoben haben, erhielten die Stellungnahmen des Vorhabenträgers mit der Gelegenheit zur Äußerung innerhalb angemessener Frist. Auf die Reaktion der betroffenen Behörden auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers erfolgten weitere Abstimmungen.

Mit dieser Vorgehensweise hatten die Verfahrensbeteiligten umfassend Gelegenheit, sich mit den Argumenten des Vorhabenträgers kritisch auseinanderzusetzen.

Am 19.07.2018 fand zudem eine Besprechung zwischen dem Vorhabenträger und der betroffenen Stadt Weil der Stadt statt, bei der die Einwendung und Stellungnahme besprochen wurden.

Mit Schreiben vom 28.03.2019 hat die Stadt Weil der Stadt ihre Einwendungen zurück genommen.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins bezüglich der im Verfahren vorgebrachten Punkte vollständig aufgeklärt, insbesondere da keine privaten Einwendungen eingelegt wurden. Zudem war bei einem Erörterungstermin kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten und auch die vom Erörterungstermin beabsichtigte weitergehende Befriedigung der Parteien nicht zu erreichen.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gemäß § 18a Nr. 5 Satz 1 AEG daher verzichtet.

### **III Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

Die Feststellung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde am 22.01.2018 der Öffentlichkeit bekannt gemacht.

Für das Vorhaben wurde aufgrund § 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung durchgeführt. Eine UVP-Pflicht besteht jedoch entsprechend § 9 Abs. 3 S. 2 UVPG nicht, da die Vorprüfung ergab, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorruft.

Der Antragssteller hat zu der vorliegenden Planung neben dem Erläuterungsbericht ein Umwelt-Screening und ein Schalltechnisches Gutachten erstellt. Soweit sich das Vorhaben auf die Schutzgüter auswirkt, sind diese Auswirkungen dort dargestellt.

Zudem wurde die antragsgegenständliche Fläche mehrfach, zuletzt während des Anhörungsverfahrens, in artenschutzrechtlicher Hinsicht auf Reptilien- und Brutvogelvorkommen ergebnislos untersucht.

Während des Verfahrens wurde zur nochmaligen Überprüfung der Einschätzung des Nichtbestehens einer UVP-Pflicht eine ergänzende Stellungnahme zum Baulärm vorgelegt. Das Screeningpapier (Anlage 6 II der Unterlagen) wurde korrigiert, das Auswirkungen aus Baulärm unter Ziffer 2 b fälschlicherweise verneint hatte. Diese Korrektur führt jedoch nicht zu einer Änderung der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, die Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterlassen.

Hinsichtlich der abfalltechnischen Untersuchung hat das Landratsamt Böblingen eine Stellungnahme abgegeben, dass dieser Aspekt ebenfalls keine UVP-Pflicht generiert.

Durch den Abbruch der Reste des Hausbahnsteigs und dem anschließenden Neubau sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Die kleinräumige Maßnahme befindet sich ausschließlich im Bereich bereits bisher versiegelter Flächen des bestehenden Bahnhofs Weil der Stadt. Die Baustelleneinrichtungsflächen und die Baustellenzufahrt wurden so gewählt, dass sie ebenfalls

möglichst geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter haben. Um Auswirkungen zu vermeiden und zu minimieren werden die Bauarbeiten mit einer ökologischen Baubegleitung durchgeführt. Zur Vermeidung von Auswirkungen durch belasteten Boden werden Bodenproben entnommen und das anfallende Bodenmaterial weiterverwertet bzw. entsorgt.

Insgesamt können erheblich nachteilige Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen hinreichend ausgeschlossen werden.

Insgesamt sind die Beschreibung der Umwelt und die möglichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens ausreichend, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu bewerten und bei der Abwägung zu berücksichtigen.

## **IV Rechtliche Würdigung**

Gemäß § 18 AEG bedarf das Vorhaben der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

### **1) Planrechtfertigung**

Die Württembergische Schwarzwaldbahn führt von Stuttgart nach Calw. Sie wurde im Jahr 1872 in Betrieb genommen. Derzeit endet sie in Richtung Westen in Weil der Stadt; der Betrieb des restlichen Streckenabschnitts (eingleisige Strecke zwischen Weil der Stadt und Calw) wurde 1988 eingestellt. Von der Haltestelle Schwabstraße bis Weil der Stadt verkehrt aktuell die S 6. Zwischen Renningen und Magstadt verkehrt die S 60. In Renningen besteht die Möglichkeit des Umstiegs von der S 6 zur S 60.

Der Landkreis Calw strebt nach der Übernahme des Streckenabschnitts die Wiederinbetriebnahme an. Die Züge sollen nach dem künftigen Betriebsprogramm ab Renningen verkehren und damit Fahrgästen mit einem einmaligen Umstieg einen Anschluss an die S 6 Richtung Stuttgart und die S 60 Richtung Sindelfingen / Böblingen ermöglichen. Mit dem Verband Region Stuttgart, den Landkreisen Böblingen und Calw und den betroffenen Kommunen wurde ein betrieblicher Vorrang der S-Bahn im Fall von Störungen und Verspätungen vereinbart. Um Verspätungen zu vermeiden kann es in diesen Fällen erforderlich sein, Fahrten der Hermann-Hesse-Bahn bereits in Weil der Stadt enden zu lassen. Dafür ist es notwendig, weitere Bahnsteigkapazitäten zu schaffen. Daher soll der ehemalige Hausbahnsteig wieder hergestellt und in Betrieb genommen werden.

In einer Vereinbarung im November 2019 zwischen den Projektpartnern (Verband Region Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Landkreise Calw und Böblingen), in der in einem Stufenkonzept zuerst die möglichst rasche Reaktivierung der Strecke und anschließend in einer weiteren Stufe der Versuch der Einbindung in das S-Bahn-Netz beschlossen wurde, wurde auch der Vorrang einer zwischen Stuttgart-Feuerbach und Weil der Stadt verkehrenden Express-S-Bahn auf dem Abschnitt Renningen-Weil der Stadt geregelt. In den Zeiten, in denen die Express-S-Bahn verkehren soll, endet die Hermann-Hesse-Bahn auf dem Hausbahnsteig in Weil der Stadt. In den anderen Zeiten verkehrt die Hermann-Hesse-Bahn von Calw nach Renningen.

Die Stadt Calw und die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim sollen an den Schienenpersonennahverkehr angebunden werden.

Es soll sowohl für Berufs- als auch für Freizeitpendler eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch die Schaffung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots ermöglicht werden.

Bisher verkehrt eine Buslinie von Calw ausgehend bis Weil der Stadt. Gleiches gilt für die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim. In Weil der Stadt kann dann in die S 6 nach Stuttgart umgestiegen werden.

Eine Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben den Zielen des Fachplanungsrechts entspricht und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, die entgegenstehenden Rechte zu überwinden. Das Vorhaben muss vernünftigerweise geboten sein.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz nennt in § 1 abstrakte Ziele. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsanbindung.

Die hier vorliegende Schaffung bzw. Verbesserung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots und eine verbesserte Anbindung von Städten und Gemeinden fällt unter die in § 1 AEG genannten Ziele.

Auch die Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wie hier durch die Wiederinbetriebnahme des Hausbahnsteigs und damit einer Vermeidung von Leistungseinbußen im Netz und Erhalt von Fahrplanstabilität entsprechen dem Zweck des Fachplanungsrechts.

Für das Vorhaben ist eine Bedarfsprognose notwendig. Da es sich um eine Prognose handelt, muss der Bedarf nicht im Detail mit Gewissheit nachprüfbar sein. Zur Ermittlung der Bedarfsprognose kann hier die Standardisierte Bewertung herangezogen werden.

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. Gemäß einer Vereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit den Verkehrsministerien der Länder hat beim Ausbau von Schienenwegen, die gemäß dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden sollen, eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 50 Millionen Euro übersteigen. Damit wird der Nachweis einer volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach § 3 GVFG erbracht.

Die vorgelegte Untersuchung wurde entsprechend dem Verfahren der Standardisierten Bewertung in der aktuell gültigen Fassung aus dem Jahr 2006 erstellt und weist für das Vorhaben einen volkswirtschaftlichen Nutzen nach.

Die fahrplanmäßige Machbarkeit wurde durch die Erstellung des Fahrplankonzepts und den beiden Fahrplanrobustheitsprüfungen bestätigt. Aufgabe der Fahrplanrobustheitsprüfung ist die Darstellung der Wechselwirkung der Hermann-Hesse-Bahn (HHB) auf die Betriebsqualität der S-Bahn Linie 6 und die Prüfung des Fahrplankonzeptes der Hermann-Hesse-Bahn auf Robustheit. Die entscheidenden Eingangsp Parameter wurden im Vorfeld mit dem Verband Region Stuttgart, der DB Netz AG und den Landkreisen Böblingen und Calw abgestimmt. Die Fahrplanrobustheitsprüfungen wurden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Beide bestätigen die Machbarkeit des Vorhabens. Die zweite Fahrplanrobustheitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Hermann-Hesse-Bahn hinsichtlich Verspätungsentwicklung nur minimal auf die S6 auswirkt. Resultat für die Hermann-Hesse-Bahn ist, dass bei durchschnittlichen Störungen die Fahrplanreserven und Pufferzeiten ausreichen, um für den Gesamtabschnitt Renningen – Calw eine wirtschaftlich-optimale Betriebsqualität zu erreichen. Zusätzlich wurden in einer Sensitivitätsbetrachtung die Parameter für Schienenpersonennahverkehr bei hoher Streckenbelastung eingespielt. Hier zeigt sich in der Untersuchung, dass sich Verspätungen in Ostelsheim schnell auf den Gegenzug und dadurch wieder auf die Wende in Calw übertragen können und Verspätungen ansteigen. Zur Stabilisierung und um ein Hochschaukeln der Verspätungen im späteren Betrieb zu vermeiden, schlägt die Untersuchung vor, zu gegebener Zeit ein gemeinsames Dispositionskonzept zwischen den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erarbeiten und in einer Dispositionsvereinbarung zu fixieren. Eine solche Vereinbarung über den Vorrang der S-Bahn gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn wurde im Jahr 2017 geschlossen. Im Ergebnis kann jedoch auch unter diesen Bedingungen insgesamt eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erreicht werden.

Als Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Reduzierung von Auswirkungen auf die S-Bahn wurde unter anderem die Wiederinbetriebnahme des Hausbahnsteigs in Weil der Stadt seitens der Vorhabenträger zugesagt.

Die Notwendigkeit und Erforderlichkeit speziell der Maßnahme in Weil der Stadt ergibt sich eben aus dieser Vereinbarung, bzw. dadurch, dass ein Bedarf an einer weiteren Bahnsteigkapazität besteht. Die Bahnsteige des Mittelbahnsteigs sind durch die S-Bahn bereits gut ausgelastet. Der Hausbahnsteig soll zusätzliche, unabhängig vom Mittelbahnsteig nutzbare Bahnsteigkapazitäten schaffen und damit für den Fall von Fahrplankonflikten entlastend auf das Netz wirken.

Durch die aktuellen Entwicklungen und Vereinbarungen aufgrund des zusätzlich beschlossenen Einsatzes der Express-S-Bahn und deren Vorrang wird der Bedarf an weiteren Bahnsteigkapazitäten sogar noch erhöht. Vereinbart wurde, dass die Express-S-Bahn Vorrang vor der Hermann-Hesse-Bahn besitzt und diese in den Einsatzzeiten der Express-S-Bahn fahrplanmäßig am Hausbahnsteig in Weil der Stadt hält. Der Ausbau des Hausbahnsteigs ist im Falle des Verkehrs der Express-S-Bahn für das Funktionieren des Fahrplans unerlässlich.

Unüberwindbare Hindernisse in der Finanzierung werden nicht gesehen. Grundsätzlich ist die Finanzierung nicht Gegenstand der Planfeststellung, soweit sie nicht unüberwindlich sind. Der Landkreis Calw sowie die Stadt Calw und die Gemeinden Althengstett und Ostelsheim werden sich an der Finanzierung beteiligen und haben sich zu einem Zweckverband zusammengeschlossen. Sinn des Zweckverbands ist unter anderem die Investition in Infrastruktur und deren Finanzierung. Seitens des Landes Baden-Württemberg wurde im Jahr 2014 eine Absichtserklärung zur Unterstützung der Streckenreaktivierung für die Hermann-Hesse-Bahn überreicht.

Die vorliegende Planung ist für das Gesamtprojekt Hermann-Hesse-Bahn, das darauf gerichtet ist, ein verbessertes Schienenverkehrsangebot zu schaffen, unabdingbar und daher aus verkehrlichen Gründen als vernünftig einzustufen.

## 2) Abschnittsbildung

Im Zuge der beabsichtigten Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts von Weil der Stadt nach Calw ZOB der Gleisstrecke 4810 wurde die Gesamtmaßnahme in Teilmaßnahmen unterteilt. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Kritik an der vorgenommenen Unterteilung der Maßnahme war Gegenstand mehrerer Stellungnahmen.

Das Gesamtvorhaben besteht in der Reaktivierung der Bahnstrecke. Einige Streckenbereiche unterfallen dabei nicht der Planfeststellung, da sie nur instandgesetzt werden müssen. Auch die reine Änderung im Betrieb einer Bahnanlage begründet kein Planfeststellungserfordernis. Es kann in diesem Vorhaben daher keine flächendeckende Planfeststellung geben, da Teile nicht planfeststellungsbedürftig sind.

Der Vorhabenträger hat eine Aufteilung in Streckenbereiche, die planfeststellungsbedürftig sind und solchen mit der Notwendigkeit reiner Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen unterteilt. Planfeststellungsrelevant sind dabei

- die neu dimensionierte Brücke bei der Ortsumfahrung von Weil der Stadt (B 295), vgl. Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02.04.2015, Az. 24-3826.1-Landkreis Calw 2/1
- den planfestgestellten „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ einschließlich des barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts Ostelsheim vgl. Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 04.07.2016, Az.: 24-3826.1- Landkreis Calw 2/3
- den noch planfestzustellenden „Einschnitt im Hau“
- den noch planfestzustellenden „Östlichen Voreinschnitt Tunnel Forst“
- die Änderung bzw. Errichtung der Haltepunkte, Althengstett, Calw/Heumaden, Calw/ZOB, Weil der Stadt und Renningen.

Eine solche Aufteilung kann nicht unter die übliche Abschnittsbildung gefasst werden.



Die Abschnittsbildung unterliegt den Grenzen planerischer Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. Durch die Bildung von Abschnitten in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung soll die Planung praktikabel und effektiv werden. Die Bildung der Abschnitte kann sich u.a. auf räumliche Teilbereiche beziehen.

Im Eisenbahnrecht muss daher im Gegensatz zum Straßenrecht nicht jedem Planfeststellungsabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion zukommen. Es wird dadurch dem im Vergleich zum Straßennetz viel weitmaschiger geflochtenen Schienennetz Rechnung getragen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Dezember 1995 – 11 VR 6/95 –, Rn. 26, juris). Es besteht für Dritte kein Recht darauf, dass über die Gesamtmaßnahme vollständig in einem Bescheid entschieden wird. Der Abschnitt muss dem Abwägungsgebot genügen. Allerdings darf aufgrund der notwendigen Konfliktbewältigung der Abschnitt nur zugelassen werden, wenn der späteren Zulassung des Gesamtvorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse gegenüberstehen.

In diesem Fall sind die notwendigen Genehmigungen über die Länge der Gesamtmaßnahme aufgrund der verschiedenen rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten zu differenzieren. Wie bereits erwähnt, soll die Gesamtmaßnahme eine in großen Teilen bereits vorhandene Infrastruktur in Teilbereichen ändern. Von der Gesamtmaßnahme umfasst sind auch Bereiche, die nicht planfeststellungsbedürftig sind. Auch von daher war eine Aufteilung sinnvoll.

Auch wenn man die Einschätzung, dass es sich nicht um eine klassische Abschnittsbildung handelt, nicht teilen würde, käme man bei der Betrachtung der Bildung von Teilabschnitten zu dem Ergebnis, dass diese zulässig ist.

Im vorliegenden Antrag wird ausschließlich die Änderung und Wiederinbetriebnahme des derzeit außer Betrieb befindlichen Hausbahnsteigs im Bahnhof Weil der Stadt behandelt. Es handelt sich um einen räumlich abgegrenzten Bereich der Gesamtmaßnahme. Der größte Teil der Gesamtmaßnahme, der einer Genehmigung bedarf, ist bereits planfestgestellt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass die Genehmigung des Gesamtvorhabens nach derzeitigem Stand positiv zu sehen ist. Entscheidend ist hierbei wieder, dass es sich bei dem

Vorhaben um die Reaktivierung einer Bestandstrasse handelt. Für die Streckenführung bieten sich daher keine größeren Trassenalternativen an. Soweit der Vorhabenträger mit dem „Neubau Tunnel und zweigleisiger Ausbau Ostelsheim“ die Bestandstrasse verlässt, liegt der Grund dafür in einer Verkürzung der bisherigen Bestandsstrecke durch Abschneiden der Hacksberger Schleife und einem damit bezweckten Zeitgewinn. Die restlichen Abweichungen sind rein punktuell, die voraussichtlich beherrschbar sind. Unüberwindbare Hindernisse sind nicht ersichtlich.

Dies wurde auch von der Planfeststellungsbehörde für den bereits planfestgestellten Teil im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Karlsruhe so gesehen.

### **3) Varianten**

In der Standardisierten Bewertung wurden mehrere Varianten untersucht.

Grundsätzlich gäbe es die Variante, die Hermann-Hesse-Bahn nicht bis nach Renningen durchzubinden, sondern in Weil der Stadt enden zu lassen. Die Variante ist bereits im Vorfeld zur Standardisierten Bewertung nach einer Kosten-Nutzen-Untersuchung ausgeschieden. Der Kosten-Nutzen-Faktor für eine Strecke ohne Weiterführung bis Renningen, also einem Inselbetrieb zwischen Calw und Weil der Stadt, wurde von dem Vorhabenträger untersucht und konnte lediglich einen Kosten-Faktor von 0,28 (Elektrotriebwagen) bzw. 0,4 (Dieseltriebwagen) erreichen. Diese deutlich unter dem notwendigen Wert von 1,0 (Punkt, an dem die Kosten gleich den Nutzen sind) liegenden Untersuchungsergebnisse rechtfertigen bereits das Ausscheiden der Variante. Entscheidendes und gewichtiges Argument für die Durchbindung bis Renningen ist es, für die Fahrgäste einen Anschluss an die S 6 Richtung Stuttgart sowie an die S 60 Richtung Sindelfingen/Böblingen mit nur einmaligem Umstieg zu schaffen. Im Falle eines Endpunkts in Weil der Stadt wäre ein zweimaliger Umstieg auf die S 6 sowie die S 60 notwendig. Die Umstiege wären zudem für Fahrten Richtung Sindelfingen/Böblingen auf einer insgesamt kurzen Gesamtstrecke mit kurzer Reisezeit

zwischen Ankunfts- und Abfahrtsbahnhof erforderlich. Die Alternative wurde, insbesondere aufgrund der zu geringen Nachfrage durch zweimalige Umstiege und damit verbunden vergleichsweise wenig generiertem Nutzen, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar nicht weiter verfolgt.

Abgesehen von dem Ergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung wäre auch bei einer politischen Entscheidung, die Bahn zumindest vorübergehend in Weil der Stadt beginnen und enden zu lassen, ein Ausbau des Hausbahnsteigs notwendig.

Aufgrund des aktuell während des Verfahrens im November 2019 vereinbarten Vorrangs der zukünftig in der Hauptverkehrszeit zusätzlich fahrenden Express-S-Bahn gegenüber der Hesse-Bahn dient der modernisierte Hausbahnsteig nicht nur als Halt im Störfall, sondern wird in den Zeiten, in denen die Express-S-Bahn verkehrt durch die Hesse-Bahn fahrplanmäßig angefahren. Die Wiederherstellung des Hausbahnsteigs ist dafür zwingend, da die Kapazitäten des Mittelbahnsteigs durch die vorrangig verkehrende, zusätzliche Express-S-Bahn erschöpft sind.

Zur Sicherung des Fahrplans auch der S-Bahn ist eine Möglichkeit der Umsetzung der Wiederinbetriebnahme ohne die Wiederherstellung des Hausbahnsteigs in Weil der Stadt nicht machbar (s. Kapitel Planrechtfertigung). Ein Verzicht auf den Umbau in Weil der Stadt bei einer Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn ist daher keine weiter zu prüfende Alternative.

Näher untersucht wurde der Ohnefall, der überwiegend identisch ist mit dem Istfall, der Pendelbetrieb mit Dieseltriebwagen und der Pendelbetrieb mit Elektrotriebwagen bezogen auf den Betrieb von Calw bis Renningen.

Der Ohnefall wäre die kostengünstigste Variante, da der Verkehr auf der Strecke stillgelegt würde. In der Standardisierten Bewertung wurden Beurteilungsindikatoren ermittelt, die monetär darstellbar sind. Aus diesen Teilindikatoren wurde für die Mitfälle, also den Pendelbetrieb mit Dieseltriebwagen und der Pendelbetrieb mit Elektrotriebwagen ein Nutzen-Kosten-Indikator berechnet, der für beide Mitfälle über 1 liegt und damit gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist.

Einer der auch in der Öffentlichkeit diskutierten Alternativen ist, die Anbindung durch eine Elektrifizierung und Weiterleitung der S-Bahn S6 bis Calw zu erreichen. Es wird vorgebracht, dass es dadurch zu einer Verringerung von Emissionen kommen würde. Es wird kritisiert, dass diese Alternative nicht untersucht worden wäre und nicht in den Planunterlagen mit einbezogen sei.

Die vorgeschlagene Alternative ist eine Konzeptalternative. Der Vorschlag einer Integration in das S-Bahn-Netz des Verbands Region Stuttgart und einer insgesamt Elektrifizierung - die Bereitschaft des Verbands Region Stuttgart, diese Aufgabe zu übernehmen, vorausgesetzt - ist grundsätzlich unterschiedlich in der Vorgehensweise. Zwischenzeitlich wurde eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der S-Bahn vorgelegt, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist. Die Planungen sind aber noch nicht konkretisiert und zeitlich nicht einschätzbar. Die Konzeptalternative würde zudem über den zu prüfenden Umfang im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens hinausgehen. Die Antragstellerin könnte diese Alternative auch alleine nicht verwirklichen. Diese Alternative musste daher durch die Antragstellerin nicht weiter verfolgt werden. Selbst wenn man diesen Vorschlag als Alternative betrachten würde, stellt diese einen enormen Mehraufwand dar und wäre auch von daher ausscheidbar.

Der Verband Region Stuttgart regt an, dass der Hausbahnsteig auch im Regelbetrieb von der Hermann-Hesse-Bahn genutzt werden sollte, um dadurch einen barrierefreien Ausbau des Mittelbahnsteigs auf die S-Bahn-Höhe von 96 cm zu ermöglichen.

Antragsgegenständlich ist ein Regelbetrieb der Hermann-Hesse-Bahn am Gleis 101 und lediglich im Störungs- und Verspätungsfall ein Anfahren des Hausbahnsteigs. Ein störungsfreier Betrieb dieses beantragten Szenarios ist durch die Fahrplanrobustheitsprüfung belegt. Der Bahnsteig am Gleis 101 ist bereits zum Teil auf die Höhe von 96 cm ausgebaut. Ein solcher barrierefreier Ausbau durch eine Teilerhöhung ist grundsätzlich auch am Gleis 102 denkbar. Allerdings ist dies nicht die Aufgabe des Vorhabenträgers. Ein barrierefreier Ausbau des Bahnhofs wird daher durch den Antrag nicht verhindert.

## **4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen**

### **4.1 Eisenbahntechnische Belange**

Die eisenbahntechnischen Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO, bzw. soweit diese keine Regelung enthält den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Neben den DIN-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien, usw. ist beispielweise die „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“ eine anerkannte Regel der Technik.

Die von der Landeseisenbahnaufsicht geforderten Nebenbestimmungen wurden in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen oder seitens des Vorhabenträgers zugesagt.

Den Belangen der Eisenbahntechnik ist entsprechend Ziffer 1 bis 3 der Nebenbestimmungen, Ziffer 1 bis 16 der Zusagen und Ziffer 1 der Hinweise dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

### **4.2 Immissionsschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. § 22 BImSchG fordert, dass der Betreiber von Baustellen schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Nach der AVV Baulärm gilt der Immissionsrichtwert als überschritten, wenn der

Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet oder der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit von einem oder mehreren Messwerten um mehr als 20 dB(A) überschritten wird (Spitzenpegel). Überschreitet der Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert, sind Maßnahmen zur Minderung der Geräusche anzuordnen.

Der Vorhabenträger hat eine Schalltechnische Untersuchung für die Bauzeit vorgelegt. Im Verfahren hat der Gutachter eine ergänzende Stellungnahme zu dieser Untersuchung abgegeben.

Der Bau des Vorhabens wird insbesondere beim Rückbau der Laderampe, beim Neubau des Bahnsteigs und bei den Gleisstopfarbeiten lärmintensiv sein.

Für Gebäude in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung ist der Richtwert von 55 dB (A) für den Tag und 40 dB (A) nachts zugrunde zu legen. Richtwerte von 60 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts sind in Gebieten mit sowohl gewerblichen Anlagen und Wohnungen anzusetzen. Für Wohngebäude in Gebieten mit überwiegend gewerblicher Nutzung gelten die Richtwerte von tags 65 dB (A) und nachts 50 dB (A). Alle drei Gebietstypen sind in dem vorliegenden Verfahren betroffen. Die Zuordnung der untersuchten Immissionspunkte zu den Gebietstypen sind dem Gutachten entnehmbar. Die Zuordnung erfolgte sowohl auf Grundlage von Bebauungsplänen als auch anhand der tatsächlichen Nutzung.

Das vorgelegte Gutachten zeigt nachvollziehbar, dass für den Rückbau der Rampe und dem Neubau des Bahnsteigs bis zu einem Abstand von ca. 130 m zur Baumaßnahme und bei den Gleisstopfarbeiten bis zu einem Abstand von 120 m mit Überschreitungen der Richtwerte zu rechnen ist.

Am stärksten betroffen sind die Gebäude Eisenbahnstraße 12, 14 und 16, sowie das Empfangsgebäude (Immissionspunkt 26).

Entscheidend ist, ob sich in diesen Gebäuden schutzwürdige Nutzungen, wie Wohnungen befinden. Dies wurde bei dem ersten Gutachten offen gelassen. Im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme wurden diese Gebäude hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit untersucht und es wurde festgestellt, dass sie nicht als schutzwürdig ein-

zustufen sind, da es sich um Lagerstätten und ähnliches handelt, bzw. das Empfangsgebäude tagsüber nicht genutzt wird.

Die höchsten Überschreitungen der Immissionswerte an schutzwürdigen Gebäuden sind beim Gebäude Bahnhofstr. 22 zu erwarten. Bei den untersuchten Bauphasen sind Werte zwischen 63,5 dB(A) bis zu 67,5 dB(A) zu erwarten.

Im vorliegenden Verfahren kommt es nicht zu Beeinträchtigungen durch Baulärm, die die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschreiten. Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für Baulärmeinwirkungen angenommen werden kann, ist bisher weder in Vorschriften noch durch die Rechtsprechung geregelt. Die Besonderheit hier ist die nur vorübergehende Einwirkung des Lärms. Die Rechtsprechung hat für dauerhaften Verkehrslärm Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen entwickelt, die im Interesse der Betroffenen auch hier herangezogen werden können. Diese Schwelle wird an allen schutzwürdigen Nutzungen um mindestens 2 dB(A) unterschritten.

Das Gutachten schlägt Minimierungsmaßnahmen vor, die auch als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss eingeflossen sind. Es sind geräuscharme Bauverfahren vorzusehen und geräuscharme Maschinen zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Soweit möglich sind Maßnahmen zur Minderung bei der Einrichtung der Baustellen und an den Baumaschinen umzusetzen. Die Betriebszeit lautstarker Baumaschinen ist soweit möglich zu beschränken und es ist zu prüfen, ob Bauzäune mit schallabschirmender Wirkung zum Einsatz kommen können. Diese Prüfung kann aber erst nach Feststehen des Bauablaufs der durchführenden Firmen erfolgen.

Vor der Durchführung besonders lärmintensiver Tätigkeiten sind die Betroffenen rechtzeitig auf die bevorstehenden Belastungen zu informieren.

Das Landratsamt Böblingen fordert in seiner Stellungnahme, dass bereits im Rahmen der Ausschreibungen ein Konzept zur Reduzierung der Lärmbelastungen erstellt werden soll. Zudem sollen die unvermeidbaren Auswirkungen durch Baulärm so weit wie möglich reduziert werden.

Diesen Anregungen trägt der Beschluss dem Sinn nach durch die Nebenbestimmungen Nr. 4 bis 8 bis Rechnung.

Die betriebsbedingten Schallimmissionen im Abschnitt Weil der Stadt bis Renningen wurden im Planfeststellungsverfahren Renningen behandelt und gelöst.

Durch die Bauarbeiten, insbesondere durch die Verdichtungsarbeiten und die Abbrucharbeiten entstehen auch Erschütterungen. Aufgrund der Arbeiten und der Entfernung zur nächsten schutzwürdigen Nutzung von ca. 40 m ist davon auszugehen, dass die für Erschütterungen geltenden Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 (Beurteilung der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150-3 (Beurteilung der Einwirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden.

### **4.3 Natur und Landschaft**

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften. Dauerhaft sind durch den Abbruch der Reste des Hausbahnsteigs und dem Neubau keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Beeinträchtigt werden nur Flächen mit geringer Wertigkeit und nur in einem geringen Umfang.

Baubedingt wird der geschotterte Parkplatz in Anspruch genommen. Auch hier entstehen keine erheblichen Eingriffe.

Auf einen Landschaftspflegerischen Begleitplan konnte daher verzichtet werden. Ein Minimierungsgebot für Eingriffe besteht bereits gesetzlich.

Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen.



Der Vorhabensbereich wurde mehrfach vor Ort von einem Gutachter begangen. Zuletzt wurden die Flächen nochmals zweimal im Jahr 2018 untersucht. Ein Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten wurde nicht verzeichnet.

Das Landratsamts Böblingen hat die Vorgehensweise nicht kritisiert. Es kann aber ein mögliches Vorkommen von Reptilienarten nicht ausschließen.

Um Verbotstatbestände sicher zu umgehen, wurde seitens der Gutachter eine ökologische Baubegleitung empfohlen, die der Vorhabenträger auch zugesagt hat.

Schutzgebietsbetroffenheiten nach dem BNatSchG, NatSchG oder LWaldG liegen nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Planung unter der Maßgabe der Zusagen Nr. 25 dieses Beschlusses den naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Vorgaben entspricht.

#### **4.4 Wasserwirtschaft**

Das Vorhaben bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Grundwasser wird weder entnommen, zutage gefördert, zutage geleitet noch abgeleitet. Das Landratsamt Böblingen hat in seiner Stellungnahme die Einhaltung einiger Punkte gefordert, die überwiegend durch den Vorhabenträger zugesagt wurden.

Den Belangen der Wasserwirtschaft wird durch die Nebenbestimmungen Nr. 30 bis 35 und den Hinweisen Nr. 4 bis 5 dieses Beschlusses ausreichend Rechnung getragen.

#### **4.5 Bodenschutz, Altlasten, Abfall**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung entspricht den bodenschutzrechtlichen Vorgaben der §§ 1, 4, 7 BBodSchG.

Das Vorhaben liegt am Rande des Altstandorts „AS Bahnhofstraße, Güterhalle“ und ist als altlastverdächtige Fläche erfasst. Der Landkreis hat in Kenntnis dessen 2017 abfalltechnische Untersuchungen im Baufeld durchführen lassen. Ein Altlastenverdacht wurde nicht bestätigt.

Vor dem notwendigen Bodenaustausch unter dem Fundament erfolgen antragsgemäß Beprobungen.

Das Landratsamt fordert in seiner Stellungnahme spezielle Punkte für die Entsorgung und Verwertung von Aushubmassen. Der Vorhabenträger hat alle vorgetragenen Forderungen zugesagt (Zusagen Nr. 26 bis 29).

Den Belangen des Bodenschutzes wird damit ausreichend Rechnung getragen.

#### **4.6 Kommunale Belange**

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar. Soweit die städtebaulichen Planvorstellungen der Stadt Weil der Stadt hinreichend konkretisiert sind, sind sie im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Stadt Weil der Stadt und der Landkreis Böblingen hatten im Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Interessenlagen darzustellen.

Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat die Stadt Weil der Stadt eine kritische Einwendung abgegeben. Zwischenzeitlich hat sie sich mit dem Vorhabenträger geeinigt und die Einwendungen zurückgenommen. Das Änderungsverfahren entspricht ebenfalls den Wünschen der Stadt Weil der Stadt.

Das planfestgestellte Vorhaben entzieht weder wesentliche Stadtgebiete der kommunalen Planungshoheit noch stört es kommunale Planungen in nachhaltiger Weise. Auf gestalterische Wünsche der Stadt wurde eingegangen (s. Zusage Nr. 38 bis 39).

#### **4.7 Öffentlicher Personennahverkehr**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs vereinbar.

Der Verband Region Stuttgart hat in seiner Funktion als Aufgabenträger der S-Bahn im Verfahren neben der Kritik u.a. an der Abschnittbildung, auf die im entsprechenden Kapitel eingegangen wurde, vorgetragen, dass er Aussagen zur Gesamtlinienkonzepktion und zum Betriebskonzept vermisste, ohne die er die Trasse nicht beurteilen könne. Außerdem wurde der Nachweis eines störungsfreien Betriebs der S-Bahn gefordert.

Die aktualisierte Fahrplanrobustheitsprüfung aus dem Jahr 2017 wurde der DB Netz AG, dem Verkehrsministerium und dem Verband Region Stuttgart, die alle auch an der Erarbeitung der Vorgaben für diese Prüfung beteiligt waren, vorgestellt. Die Fahrplanrobustheitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine negativen Auswirkungen auf das S-Bahn-System zu erwarten sind. Die vom Verband Region Stuttgart in seiner Stellungnahme vorgebrachten Randbedingungen hinsichtlich Fahrplan- und Fahrstraßensituation sind in der Fahrplanrobustheitsprüfung zu Grunde gelegt.

Am 20.07.2017 wurde zudem eine Vereinbarung über den Vorrang der S-Bahn gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn zwischen dem Vorhabenträger und dem Verband Region Stuttgart geschlossen.

Im November 2019 wurde zudem der Vorrang der Express-S-Bahn von Stuttgart-Feuerbach bis Weil der Stadt vereinbart.

Der Verband Region Stuttgart vermisst weiter Aussagen, ob der Bahnsteig im Falle eines S-Bahnausbaus auf die erforderliche Höhe nachgerüstet und elektrifiziert werden kann.

Der Bahnsteig ist nach Aussage des Vorhabenträgers im Falle einer S-Bahn-Verlängerung über Weil der Stadt hinaus nach Calw obsolet, insofern erübrigt sich

auch für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar eine Anpassung, wobei grundsätzlich eine nachträgliche Elektrifizierung möglich ist.

Die Forderungen des Landratsamts Böblingen hinsichtlich der im Bereich der Bau-  
maßnahmen verlaufenden Buslinien und Haltestellen wurden zugesagt.

#### **4.8 Öffentliche Sicherheit**

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass alle nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen seien, und merkt an, dass die Auswertung dieser Flächen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg beantragt werden kann. Die Anmerkungen sind in den Hinweisen enthalten.

Im Verfahren wurde zur Verbesserung des Radverkehrs ein Umbau der Unterführung angeregt. Die Unterführung befindet sich nicht im Eigentum Vorhabenträgers, sondern im Eigentum der DB AG.

Das Vorhaben trägt auch den brandschutztechnischen Belangen angemessen Rechnung.

#### **4.9 Raumordnung**

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde wie auch der Planfeststellungsbehörde bestehen unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen die Planung. Die höhere Raumordnungsbehörde hat abgesehen davon darauf hingewie-

sen, dass sich das Vorhaben in einem Vorranggebiet für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte befindet und damit die Projekte Vorrang vor anderen Nutzungen haben. Da das Vorhaben sich nur auf den Bahnhofsbereich selbst und dauerhaft nur geringfügig auf angrenzende Flächen der Stadt auswirkt, werden solche Projekte dadurch nicht verhindert.

#### **4.10 Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer**

Die Belange benachbarter Eisenbahnunternehmer und werden durch die Zusagen Nr. 17 bis 24 in ausreichendem Maß berücksichtigt.

#### **4.11 Denkmalschutz**

Denkmalschutzrechtliche Belange werden durch die Planung nicht berührt.

#### **4.12 Barrierefreiheit**

Im Verfahren wurden im Hinblick auf die Barrierefreiheit angeregt, taktile Leitstreifen auf dem Mittelbahnsteig des Bahnhofs Weil der Stadt anzubringen. Der Mittelbahnsteig befindet sich im Eigentum der DB AG und damit außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabenträgers.

Der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V. und der Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. haben sich in das Verfahren eingebracht.

Unter anderem wurde vorgebracht, dass aus den Planunterlagen nicht erkennbar sei, wie groß der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug sei. Dieser Spalt müsse so klein wie möglich gehalten werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert zurecht, dass der Spalt nicht Gegenstand der Planfeststellung sein könne, da dieser fahrzeugseitig überbrückt werden müsse und nicht seitens des Bahnsteigs. Der Bahnsteig wird fahrzeugunabhängig entsprechend den Richtlinien der DB und damit auch so hergestellt, dass den Berechtigten diese Eisenbahninfrastruktur diskriminierungsfrei zugänglich gemacht wird.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend der vorgebrachten Anregung zugesagt, die taktilen Orientierungshilfen zur Sicherung der Funktionalität auch in den Wintermonaten räumen zu lassen.

Der Forderung, Einstiegsfelder für Fahrgäste mit Rollstuhl bzw. Fahrgäste mit Sehbehinderung und Blindheit festzulegen, wird abgelehnt. Die Fahrzeuge, die den Bahnsteig anfahren, werden sich im Laufe der Zeit ändern. Mit der Fahrzeugänderung ändern sich auch die Türabstände und würden bei jeder Änderung einen Umbau zur Folge haben. Dies kann dem Vorhabenträger nicht zugemutet werden.

Die geforderte Reisendeninformationsanlage hat der Vorhabenträger spätestens zu dem Zeitpunkt, an dem die Express-S-Bahn eingesetzt und damit der Hausbahnsteig fahrplanmäßig angefahren wird, zugesagt.

Die Beleuchtung wird entsprechend den geltenden Regelwerken hergestellt.

Weiter wird die Einhaltung der DIN 18040-3 im Hinblick auf das Wetterschutzhäuschen gefordert, was seitens des Vorhabenträgers zugesagt wurde.

Die vom Dachverband für Integratives Planen und Bauen geforderten Angaben zur Beurteilung der DIN-Konformität der Zugänge wurden im Verfahren übermittelt und nicht kritisiert.

Das Längsgefälle der Zuwegung zum Hausbahnsteig wurde kritisiert. Diese entspricht nicht der Ziffer 4.3 der DIN 18040-3. Die genannte Ziffer regelt die Längsneigung von Rampen. Es handelt sich aber hier nicht um eine Rampe, sondern die Zuwegung ist ein Gehweg im Sinne der DIN 18040. Die Längsneigung von Gehwegen darf entsprechend der DIN 18040-1 bis zu 6 % betragen, wenn in Abständen von 10 m Zwischenpodeste mit einer Längsneigung von maximal 3 % hergestellt werden. Diese Kriterien der DIN sind durch die Planung erfüllt.

Der Belang der Barrierefreiheit ist in der Planung und durch die Zusagen Nr. 36 bis 37 ausreichend berücksichtigt.

#### **4.13 Private Rechte, insbesondere Eigentum**

Für das Vorhaben ist Grunderwerb von der DB Netz AG und von der Stadt Weil der Stadt erforderlich. Die Planung sieht sowohl den Erwerb von Flächen als auch die Belegung von Teilen mit dinglicher Belastung und Flächen mit vorübergehender Inanspruchnahme vor. Eigentum von Privatpersonen wird weder temporär noch dauerhaft benötigt.

Die vorübergehenden und dauerhaften flächenmäßigen Inanspruchnahmen von Eigentum sind angemessen zu entschädigen. Über die konkreten Entschädigungsbeträge wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entschieden.

Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren und erforderlichenfalls im Enteignungsverfahren geklärt.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückzustehen.

## **V Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung**

### **1) Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Auf der Grundlage der summarischen und wertenden Betrachtung der Umweltauswirkungen gemäß §§ 24 bis 26 UVPG einschließlich der dargestellten Vermeidungs- bzw. Minimierungs- und (Lärm-)Schutzmaßnahmen ist bei diesem Vorhaben nach Maßgabe der geltenden Gesetze eine wirksame und ausreichende Umweltvorsorge im Sinne der §§ 3 UVPG getroffen worden.

Durch das Vorhaben werden Schutzgüter des UVPG beeinträchtigt. Diese Umweltbeeinträchtigungen werden auf das unabdingbare Maß begrenzt. Die verbleibenden nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen müssen im Interesse der planerischen Zielsetzung hingenommen werden.

### **2) Gesamtabwägung und Zusammenfassung**

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen, die in der Entscheidungsfindung berücksichtigt wurden.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Gesamtsaldierend betrachtet ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange und der damit zusammenhängenden Schaffung bzw. Verbesserung eines Schienenpersonennahverkehrsangebots und



eine verbesserte Anbindung von Städten und Gemeinden und einer Attraktivitätssteigerung der Strecke die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Das Vorhaben ist dringend geboten. Es drängt sich keine andere als die gewählte Alternativen auf.

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 gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

## **VI Kosten**

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

Die Festsetzung der Gebühr beruht auf §§ 3 bis 5 LGebG in Verbindung mit 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 grundsätzlich gegebene persönliche Gebührenfreiheit für Landkreise nach § 10 Abs. 2 LGebG kommt hier wegen § 10 Abs. 5 nicht zur Anwendung, da hiernach die Befreiung nicht eintritt, soweit die Zweckverbände berechtigt sind, die Gebühren Dritten aufzuerlegen oder sonst auf Dritte umzulegen.

Diese Möglichkeit ist hier im Fall des Landkreises als Eisenbahnunternehmen gegeben. Entscheidend ist, dass die zu entrichtende Gebühr zum Beispiel über die Fahrpreise Dritten auferlegt bzw. auf Dritte umgelegt werden kann. Es kommt dabei nicht darauf an, dass die Gebühr tatsächlich umgelegt wird oder etwa Kostendeckung erreicht wird. Die Gebührenpflicht besteht bereits dann, wenn lediglich die theoretische Möglichkeit zur Umlage oder Weiterberechnung auf Dritte besteht.

Die Gebühr wird nach § 18 LGebG mit der Bekanntmachung dieses Bescheides fällig.

Sie ist innerhalb eines Monats nach Fälligkeit auf das Konto der Landesoberkasse Baden-Württemberg zu entrichten. Bitte geben Sie als Verwendungszweck das oben angeführte Kassenzeichen an und leisten Sie Zahlungen ausschließlich an die Landesoberkasse Baden-Württemberg, BW-Bank Karlsruhe, 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 v. H. des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten abgerundeten Betrags zu entrichten.

## C) 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, Klage erhoben werden.

Hinweise:

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.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, 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.

Mit freundlichen Grüßen



Rebekka Beck