



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591ppw/120-2024#027
Datum: 22.01.2026

1. Ausfertigung

Plangenehmigung

gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG

für das Vorhaben

„Schwäbisch Hall, Verkehrsstation Schwäbisch Hall, Wetterschutz
Bahnsteig 1“

in der Gemeinde Schwäbisch Hall

Bahn-km 64,700

der Strecke 4950 Crailsheim - Eppingen

Vorhabenträger:
DB InfraGO AG
Personenbahnhöfe
Lautenschlagerstraße 20
70173 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Genehmigung des Plans.....	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Besondere Entscheidungen	5
A.3.1	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen	6
A.4.1	Umweltfachliche Bauüberwachung Fachrichtung Naturschutz	6
A.4.2	Immissionsschutz.....	6
A.4.3	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	7
A.4.4	Kampfmittel	8
A.4.5	Eisenbahnbetrieb (DB AG Immobilien).....	8
A.4.6	Unterrichtungspflichten	10
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	10
A.6	Sofortige Vollziehung	10
A.7	Gebühr und Auslagen	10
A.8	Hinweise	10
B.	Begründung	12
B.1	Sachverhalt.....	12
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	12
B.1.2	Verfahren	12
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	14
B.2.1	Rechtsgrundlage	14
B.2.2	Zuständigkeit.....	14
B.3	Umweltverträglichkeit.....	15
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	15
B.4.1	Planrechtfertigung	15
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	15
B.4.3	Variantenentscheidung	15
B.4.4	Wasserhaushalt	17
B.4.5	Umweltfachliche Bauüberwachung	18
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	18
B.4.7	Artenschutz	19
B.4.8	Immissionsschutz.....	20
B.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	25
B.4.10	Denkmalschutz.....	25
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz	25
B.4.12	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	26
B.4.13	Kampfmittel	26

B.4.14	Sonstige öffentliche Belange	27
B.4.15	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	27
B.5	Gesamtabwägung	28
B.6	Sofortige Vollziehung	28
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	28
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	29

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträger) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

Plangenehmigung

A. Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Schwäbisch Hall, Verkehrsstation Schwäbisch Hall, Wetterschutz Bahnsteig 1“, in der Gemeinde Schwäbisch Hall, Bahn-km 64,700 der Strecke 4950,Crailsheim - Eppingen, wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Nebenbestimmungen genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rück- und Neubau eines Bahnsteigdaches an Gleis 1
- Anpassung der Entwässerung und des Bahnsteigbelages

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 25.09.2025, 23 Seiten	genehmigt
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:10000	nur zur Information
2.2	Übersichtsplan Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:1000	nur zur Information
3.1	Lageplan Planung und Rückbau Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:100	genehmigt
3.2	Lageplan Übersicht Verkehrsstation Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:500	genehmigt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 25.09.2025, 3 Blätter	genehmigt
5	Grunderwerbsplan Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:200	genehmigt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 25.09.2025	genehmigt
7.1	Bauwerksplan – Bahnsteig Draufsicht Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:100	genehmigt
7.2	Bauwerksplan – Bahnsteig, 3D-Ansicht Planungsstand: 25.09.2025, o.M.	nur zur Information
7.3	Bauwerksplan – Bahnsteig Schnitte Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:100	genehmigt
8.1-8.3	Querschnitte Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:100	genehmigt
9	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:200	genehmigt
10	Leitungsplan Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:100	genehmigt
11	Spurplanskizze Planungsstand: 25.09.2025, o.M.	nur zur Information
12	Unterlage zum Brand- und Katastrophenschutz Planungsstand: 25.09.2025, 25 Seiten	nur zur Information
13	Baugrundgutachten Planungsstand: 25.09.2025	nur zur Information
14.1	Habitatpotentialanalyse Planungsstand: 25.09.2025, 13 Seiten	genehmigt
14.2	Maßnahmenplan Planungsstand: 25.09.2025, Maßstab: 1:200	genehmigt
14.3	Maßnahmenblätter Planungsstand: 25.09.2025	genehmigt
15	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept Check und Kurzkonzept Planungsstand: 25.09.2025	nur zur Information
16	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung Planungsstand: 25.09.2025	nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere

behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung Fachrichtung Naturschutz

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer umweltfachlichen Bauüberwachung der Fachrichtung Naturschutz nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen – Teil VII: „Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet.

Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umwelt-Leitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Die mit diesen Aufgaben betrauten Personen sind der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Schwäbisch Hall und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart, rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

A.4.2 Immissionsschutz

Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umständen seitens des Vorhabenträgers zu ergreifen.
2. Es ist eine umfassende Einweisung des Baubetriebspersonals hinsichtlich Lärmvermeidung und -minderung durchzuführen.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

1. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.
Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.
2. Es ist eine gebäudetechnische Beweissicherung am Bahnhof Schwäbisch Hall 1 vor Beginn der Baumaßnahme vorzunehmen.

A.4.3 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

1. Allgemein

Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass vorhandene Leitungen im Rahmen der Bauarbeiten nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden. Im Bereich der Leitungen dürfen Baumaschinen nur so eingesetzt werden, dass eine Gefährdung der Leitungen ausgeschlossen ist. Hierfür sind rechtzeitig vor Baubeginn aktuelle Leitungspläne einzuholen und die zuständigen Leitungs- bzw. Anlagenträger über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen bzw. Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

2. Deutsche Telekom

Bestand und Betrieb der vorhandenen Telekommunikations-Linien müssen gewährleistet bleiben.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden

können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Sollte es erforderlich werden bestehende Leitungen zu verlegen, ist sich an das Team Betrieb der Telekom zu wenden (t-nl-suedwest-pti-21-betrieb@telekom.de).

A.4.4 Kampfmittel

1. Ein Kampfmittelräumkonzept ist rechtzeitig vor Baubeginn sachverständig zu entwickeln, fachlich fortzuschreiben und in jeweils aktueller Fassung der weiteren Planung zugrunde zu legen.
2. Das Baufeld ist unter Berücksichtigung der örtlichen Begebenheiten nach fachlich anerkannten Maßstäben und Methoden auf Kampfmittel zu erkunden und erforderlichenfalls von diesen fachlich räumen zu lassen.
3. Landratsamt und Gemeinde sind über baubegleitende Sondierungs- und Räumungsmaßnahmen und das Ergebnis der Kampfmittelbeseitigung unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

A.4.5 Eisenbahnbetrieb (DB AG Immobilien)

Sicherheit

1. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Strecke nicht gefährdet oder gestört werden.
2. Da die Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Gleise durchgeführt werden müssen, hat der Bauherr mindestens 8 Wochen vor Baubeginn eine schriftliche Betriebs- und Bauanweisung (Betra) bei der bauüberwachenden Stelle der DB InfraGO AG zu beantragen.
3. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu

stellen.

Bei dem Einsatz von Baukränen in der Nähe von Bahnflächen oder Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 10 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG zu beantragen ist.

4. Sowohl der Bahnverkehr als auch Dritte dürfen weder während noch nach den Baumaßnahmen beeinträchtigt oder gestört/verletzt werden. Die erhöhten Vorsichts- und Sicherungsmaßnahmen gelten nicht nur während der Durchführung der Arbeiten, sondern ebenso in der Vorbereitungs- und Nachbereitungsphase der Maßnahme.

Leitungen und Kabel

1. Vor Beginn der Arbeiten ist eine Kabeleinweisung durch das örtlich zuständige LST-Fachpersonal einzuholen.
2. Beim Umfahren der Fundamentkörper und eventuellen Schachtanpassungen ist sicherzustellen, dass keinerlei Beschädigungen an LST-Anlagen beziehungsweise an LST-Kabeln entstehen.
3. Es ist sicherzustellen, dass durch das Setzen und Entfernen der geplanten Fundamente keine dauerhaften Beeinträchtigungen entstehen, insbesondere, dass keine Leitungen und Durchbrüche beschädigt werden.
Im Bahnsteigbereich verlaufen TK-Kabel; diese sind besonders gegen Beschädigungen zu schützen.
4. Die Baustellenbeleuchtung muss so ausgerichtet sein, dass keine Blendwirkung für das Zugpersonal entsteht und eine fehlerhafte Signalbilddarstellung ausgeschlossen ist.
5. Während der gesamten Maßnahme ist sicherzustellen, dass keine Beschädigungen durch herabfallende Gegenstände entstehen, insbesondere an den LST-Anlagen wie Kabelkanälen. Die Sicherung der Baumaßnahme durch fachgerechte Schutzmaßnahmen ist über die gesamte Dauer der Arbeiten erforderlich.
6. Im Zuge der Grundlagenermittlung / Vorplanung des Bauvorhabens ist eine örtliche Einweisung durch einen Techniker der DB Kommunikationstechnik

erforderlich. Die Forderungen des Kabelmerkkblattes der DB AG sind einzuhalten.
Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

7. Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen.
TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2,50 m eingehalten werden.
8. Während der gesamten Baumaßnahme ist die Zugänglichkeit zu gewährleisten.
9. Sollten bei den Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebene TK-Kabel oder TK-Anlagen gestoßen werden, ist unverzüglich die DB Kommunikationstechnik zu informieren.

A.4.6 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, der Stadt Schwäbisch Hall sowie der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schwäbisch Hall möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Sofortige Vollziehung

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.8 Hinweise

Denkmalschutz

Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer

Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Zuwiderhandlungen werden gemäß § 27 DSchG als Ordnungswidrigkeiten geahndet. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten hierüber schriftlich In Kenntnis gesetzt werden.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Schwäbisch Hall, Verkehrsstation Schwäbisch Hall, Wetterschutz Bahnsteig 1“ hat im Wesentlichen den Rück- und Neubau des Bahnsteigdaches auf Gleis 1 sowie eine Anpassung der Entwässerung und des Bahnsteigbelages zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 64,700 der Strecke 4950 Crailsheim - Eppingen in Schwäbisch Hall.

B.1.2 Verfahren

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträger) hat mit Schreiben vom 29.10.2024, Az. I.IP-SW-IV1, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Schwäbisch Hall, Verkehrsstation Schwäbisch Hall, Wetterschutz Bahnsteig 1“ beantragt. Der Antrag ist am 29.10.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 26.11.2024 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 23.01.2025 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 28.08.2025, Az. 591ppw/120-2024#027, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH Stellungnahme vom 20.02.2025
2	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg Stellungnahme vom 21.02.2025

3	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24, Recht und Planfeststellung Stellungnahme vom 21.02.2025
4	Unfallversicherung Bund und Bahn Stellungnahme vom 26.02.2025, Az. F – 313.1 – FTZ
5	badenovaNETZE GmbH Stellungnahme vom 04.03.2025, Az. WAS-AM/bnkib1
6	Open Grid Europe GmbH; PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 03.03.2025, Az. 20250300234
7	GasLINE GmbH; PLEdoc GmbH Stellungnahme vom 03.03.2025, Az. 20250300235
8	TransnetBW Stellungnahme vom 06.03.2025
9	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg Stellungnahme vom 13.03.2025
10	Naturenergie netze GmbH Stellungnahme vom 12.03.2025
11	Vodafone West GmbH Stellungnahme vom 19.03.2025, Vorgangsnr. OEG-26435
12	Netze BW GmbH Stellungnahme vom 24.03.2025, Vorgangsnr. 2025.0289

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 25.02.2025, Az. RPS83-1-255-23/113/2
2	Landratsamt Schwäbisch Hall, Bau- und Umweltamt Stellungnahme vom 14.03.2025, Az. 40.2-797.11
3	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 25.03.2025, Az. TÖB-BW 25-200384
4	Telekom Deutschland GmbH Stellungnahme vom 02.04.2025, Az. 2025P_1

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen die Zustimmungen der in eigenen Rechten Betroffenen vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt (siehe B 1.2). Zudem hat der Vorhabenträger die Zustimmungserklärungen der in ihren Rechten betroffenen Dritten vorgelegt, und, soweit dies nicht der Fall war, werden die Rechte von Grundeigentümern nur unwesentlich beeinträchtigt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat zudem weitere in ihren Rechten betroffenen Dritte angehört.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen des Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB InfraGO AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben wurde mit o. g. verfahrensleitender Verfügung vom 28.08.2025 festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das gegenständliche Vorhaben ist von der UVP-Pflicht freigestellt. Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt in dieser Fallgruppe anhand gesetzlicher Merkmale aufgrund seiner Art und mit Prüfwerten. Es handelt es sich um ein Neuvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1b) UVPG einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² (Unterhalb der Prüfwerte von Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG).

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erneuerung der anlagenspezifischen Lebensdauer eines Bahnsteigdaches sowie die Wiederherstellung der Anlagensicherheit, nachdem die Lebensdauer im Bestand bereits erreicht und die Gebrauchstauglichkeit nicht mehr gegeben ist. Hierdurch werden eisenbahnrechtliche Zielsetzungen des § 1 AEG verwirklicht (Gewährleistung der Sicherheit und Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs).

Die antragsgegenständliche Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

Der Vorhabenträger erklärt im Antragsvordruck vom 29.10.2024, dass die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden und damit keine Abweichungen von Regelwerken vorliegen.

B.4.3 Variantenentscheidung

Der Vorhabenträger durfte sich für die gewählte Variante der Umsetzung der Maßnahme entscheiden. Diese Variante ist genehmigungsfähig, denn es gibt im

vorliegenden Verfahren keine Alternativlösung, die sich unter Beachtung der mit der Planung angestrebten Ziele und der berührten Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt.

Die Betrachtung des Vorhabenträgers genügt den Anforderungen an eine Variantenuntersuchung. Im Rahmen der Plangenehmigung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsvarianten im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Planung ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Kostengesichtspunkten können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, die durch die teurere Variante vermieden werden könnten.

Im vorliegenden Fall hat der Vorhabenträger die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht und eine vertretbare Entscheidung getroffen. Im Rahmen der Vorplanung hat der Vorhabenträger folgende Varianten untersucht:

1. Rück- und Neubau des Bahnsteigdaches

Neues Bahnsteigdach mit ähnlichen Stützweiten und Abmessungen, mittig angeordneten Stützen mit Kragarmen, Ergänzungsüberdachung zum Schutz der Kellerbereiche und des Stellwerkraums.

Vorteile: Hohe Nutzungsdauer, geringe Instandhaltung, schnelle Errichtung, Nutzungsqualität gleichbleibend. Nachteile: Hohe Kosten.

2. Instandsetzung Tragwerk und Erneuerung Dachhaut

Vorteile: Nutzungsqualität gleichbleibend, Beibehaltung des authentischen Erscheinungsbildes, Nachhaltigkeit. Nachteile: Versteckte, weitere Schwachpunkte, alter Bestandskern, schlechter Instandhaltungsaufwand und Lebensdauer, längere Bauzeit, hohe Kosten.

3. Rückbau Bahnsteigdach und Neubau Wetterschutzhäuser

Vorteile: Kurze Bauzeit, geringe Kosten. Nachteile: kleinere wettergeschützte

Fläche, Sonderüberdachung zum Schutz der Kellerbereiche und des Stellwerkraumes

Der Vorhabenträger hat sich aus nachvollziehbaren Gründen für die Variante 1 entschieden. Gründe sind die hohe Nutzungsdauer, die Minimierung der Risiken aus der Umgebung (z.B. notwendiger Witterungsschutz für Kellerbereich und Stellwerksraum) und die im Vergleich ähnlichen Kosten.

Das Landratsamt Schwäbisch Hall hat in seiner Stellungnahme vom 14.03.2025 ebenfalls für die Variante 1 ausgesprochen.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme vom 13.03.2025 die Frage aufgeworfen, warum bei der Variante 1 die überdachte Fläche 20 m kürzer ausfällt als der Bestand. Die notwendige Länge richtet sich nach der Reisendenzahl. Auf Basis der Qualitätskennzahl für den Wetterschutz wird eine Länge von 30 m als technisch und wirtschaftlich als optimalste Lösung gesehen.

Die Variantenauswahl des Vorhabenträgers ist im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die Plangenehmigungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele in einer anderen Art und Weise unter einer geringeren Beeinträchtigung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verwirklichen ließe.

Insgesamt trägt die beantragte Maßnahme den eisenbahnrechtlichen, betrieblichen und sonstigen öffentlichen Belangen bestmöglich Rechnung. Weitere, bisher noch nicht untersuchte Varianten drängen sich aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde nicht auf.

B.4.4 Wasserhaushalt

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind im Ergebnis der TöB-Beteiligung neben der vorgesehenen Entwässerung keine wasserrechtlichen Tatbestände betroffen.

Mit der Realisierung des Vorhabens wird die bestehende Entwässerungssituation nicht verändert. Durch die Reduzierung der Dachfläche fällt hierüber weniger Niederschlagswasser an, dafür fängt die Entwässerung des Bahnsteiges mehr ab. Die Entwässerung des Bahnsteiges und des Dachs erfolgt vollständig über bereits vorhandene Leitungen. Das Stellwerkhaus, welches erkerartig am Empfangsgebäude angebaut ist, erhält eine Ergänzungsüberdachung, welche das Regenwasser gezielt der Bahnsteigentwässerung zuführt. Der Kellerabgang wird entwässerungstechnisch

an die Grundleitung angeschlossen, indem beim Antritt vor der Kellereingangstür ein Entwässerungsschacht erstellt wird.

Die untere Wasserbehörde des Landkreises Schwäbisch Hall teilte mit, dass das anfallende Dachflächenwasser zur Niederschlagswasserbeseitigung den bestehenden Grundleitungen zuzuführen ist. Dies ist Gegenstand des Vorhabens.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, hat keine Bedenken geäußert. Eine Einleiterlaubnis für die bestehende Entwässerung liegt vor.

B.4.5 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Vorhaben ist eine spezielle umweltfachliche Bauüberwachung Naturschutz einzurichten (Nebenbestimmung unter A.4.1).

Aufgrund der besonderen Bedeutung der potentiell betroffenen Arten sind Kontrollen der Einhaltung des auferlegten Schutzregimes unerlässlich. Die Einrichtung einer umweltfachlichen Bauüberwachung stellt die Einhaltung des Schutzkonzeptes des Vorhabenträgers und deren Zusagen sicher. Die Vollzugskontrolle wird infolge der Berichtspflichten zudem erleichtert. Die Anordnung richtet sich nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für wasser- und immissionsschutzrechtliche Zulassungsverfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VII, Umweltfachliche Bauüberwachung. Die Einrichtung einer generellen umweltfachlichen Bauüberwachung ist thematisch indes nicht angezeigt.

Der Vorhabenträger geht ebenfalls von der Erforderlichkeit einer umweltfachlichen Bauüberwachung aus.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Das geplante Vorhaben genügt unter Berücksichtigung der im Erläuterungsbericht genannten Maßnahmen mit den Anforderungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Ausweislich der Planunterlagen, insb. Planunterlage 1, Kap. 5 und 9.1 u. 9.2, sind die Auswirkungen auf Natur und Landschaft als sehr gering einzustufen. Insbesondere kommt es nicht zu Flächenneuversiegelungen. Insgesamt sind die Beeinträchtigungen von Naturgütern unter Erfüllung des Artenschutzkonzeptes (s. B.4.7) als nicht erheblich im Sinne des § 13 BNatSchG anzusehen, sodass keine Kompensationspflichten gem. § 14 BNatSchG ausgelöst werden.

B.4.7 Artenschutz

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist, für die im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie der im Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie genannten Vogelarten, zu prüfen ob durch das Bauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Zu diesem Zweck hat der Vorhabenträger eine für die Dimension des Vorhabens ausreichende Habitatpotentialanalyse vorgenommen und dabei das Vorhaben artenschutzfachlich betrachtet. Dabei wurde geprüft, inwieweit Wirkfaktoren im Wirkungsbereich des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG auslösen können.

Durch das Vorhaben besteht die Gefahr der Beeinträchtigung von Tieren. Durch baubedingte Bewegungen sind Störungen von Tieren, insbesondere von Vögeln und Fledermäusen möglich sowie ein Verlust potentieller Fledermausquartiere zu befürchten.

Im Rahmen der nachvollziehbaren Prüfung konnte festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen (Aufstellen von Bauzäunen, 001_V, Verschließen von Öffnungen im Gebäude, 002_V) Verstöße gegen artenschutzrechtliche Tatbestände ausgeschlossen werden können. Die zuständige Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Schwäbisch Hall hat den Maßnahmen unter Einsetzung einer entsprechenden Umweltbaubegleitung zugestimmt und verlangt, dass bei Vorliegen von planungsrelevanten Fledermausarten das weitere Vorgehen mit ihr abzustimmen ist. Dies wurde in die Nebenbestimmungen **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** aufgenommen.

Eine Kontrolle insbesondere auch bzgl. der Betroffenheit von Fledermäusen ist vorzunehmen. Im derzeit artenschutzfachlich nicht prognostizierten Betroffenheitsfall ist dem Eisenbahn-Bundesamt und der Unteren Naturschutzbehörde unaufgefordert ein Bericht hierzu zu übermitteln.

Im Ergebnis wird den artenschutzrechtlichen Belangen unter der Berücksichtigung der vom Vorhabenträger geplanten artenschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen und den in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Eine Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

B.4.8 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger bereits in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Durch diesen Beschluss wird sichergestellt, dass schädliche Einwirkungen auf die Umwelt nach den anerkannten Regeln der Technik weitest möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

Baubedingte Lärmimmissionen

Im Rahmen der Plangenehmigung ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens nicht nur im Hinblick auf das fertig gestellte Vorhaben erfolgt, sondern auch dessen Herstellung umfasst.

Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits in der Plangenehmigung sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Anwendbarkeit dieser Vorschriften auf die Plangenehmigung richtet sich nach § 74 Abs. 6 VwVfG.

Eine Baustelle als funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, sind diese nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen.

Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die AVV Baulärm, die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und nach § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Der Immissionsrichtwert gilt 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).

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung abgestufte Immissionsrichtwerte vor. Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind im Allgemeinen die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Gemäß Ziffer 3.2.2 der AVV Baulärm ist jedoch dann von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen, wenn diese im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten Nutzung abweicht.

Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm vom Vorhabenträger bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach deren Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

In der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm (Anlage 16 der Planunterlagen) sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung zur Tageszeit berechnet und beurteilt worden.

Im Umfeld des Bahnhofs Schwäbisch Hall befinden sich unmittelbar nördlich der Baumaßnahme gemischte Bauflächen und weiter nördlich schließen Wohnbauflächen an. Unmittelbar südlich schließen sich ebenfalls gemischte Bauflächen an, südwestlich der Baumaßnahme befindet sich das Zentrum für Psychische Gesundheit Schwäbisch Hall.

Die geplanten Bautätigkeiten finden tagsüber statt, die zu erwartenden Einsatzzeiten der Geräte und Maschinen über den Beurteilungszeitraum werden überwiegend

zwischen 7.00 Uhr und 20 Uhr betragen. Die Dauer der Bauarbeiten wird ca. 3 Monate in Anspruch nehmen.

Als Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass die grundsätzlich maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Tageszeitraum prognostisch nicht eingehalten werden können.

Die Bauarbeiten zur Erneuerung des Bahnübergangs lassen sich in folgende lärmintensive Bautätigkeiten mit prognostizierten Überschreitungen der grundsätzlich in der AVV Baulärm festgesetzten gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte unterteilen:

- Bauphase 1: BE-Flächen (ca. 5 Tage)
- Bauphase 2: Rückbauarbeiten (3 durchgehende Wochenenden, 9 Tage)
- Bauphase 3: Rückbau Tiefbau/Neubau Fundamente und Beläge (35 Tage)
- Bauphase 4: Neubau Dachbereich (16 Tage)
- Bauphase 5: Technische Ausrüstung (10 Tage)

Eine evtl. vorhandene Vorbelastung durch Schienenverkehr wurde nicht in die Berechnung miteinbezogen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde für die einzelnen Bauphasen die Schutzbedürftigkeit der Anwohner abgeschätzt. Betroffen sind demnach 4 Gebäude in Bauphase 1, jeweils 1 Gebäude in Bauphase 2 und 3 und jeweils 13 Gebäude in den Bauphasen 4 und 5. Eine Überschreitung von Beurteilungspegeln von 70 dB(A) am Tag wird nicht erreicht.

Anhand der prognostizierten Baulärmimmissionen werden in der schalltechnischen Untersuchung die spezifischen Beeinträchtigungen im Bereich der einzelnen Bautätigkeiten aufgezeigt. Dabei sind auch die aus der Bauablaufplanung jeweils ableitbaren Zeiträume der maßgeblichen Beeinträchtigungen für die verschiedenen Bautätigkeiten sowie der Umgriff der Betroffenen unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelt worden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurden verschiedene Möglichkeiten von Schutzvorkehrungen beleuchtet.

Es werden im Zuge der Ausschreibung „leise“ Baumaschinen und „lärmarme“ Bauverfahren eingesetzt. Die Baugeräte und -maschinen werden regelmäßig gewartet. Die vor Ort tätigen Mitarbeiter werden über „lärmarmes“ Verhalten eingewiesen. Die tägliche Betriebszeit lärmintensiver Baumaschinen wird auf

maximal 2,5 h tagsüber beschränkt. Ortsfeste Baumaschinen werden so positioniert, dass sie möglichst weit entfernt von maßgeblichen Immissionsorten betrieben werden und durch die Wahl des Standortes die schallabschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse ausnutzen. Die Anwohner werden umfassend informiert über Art und Umfang der Bautätigkeiten und es wird eine Ansprechstelle für die Anwohnenden benannt. Die tatsächlich aufgetretenen Schallimmissionen werden durch baubegleitende Messungen sowie deren Beurteilung nachgewiesen.

Der Einsatz stationärer Schallschirme (etwa Schallschutzwände, die zu einer Schallpegelminderung von bis zu etwa 10 dB(A) führen können) sei nur sehr eingeschränkt möglich, weil im vorliegenden Fall nur sehr beengte Platzverhältnisse bestehen und der Aufwand für die Errichtung einer temporären Schallschutzwand hoch sei. Temporäre Schallschutzwände könnten daher nur bei Bauarbeiten in einem eingeschränkten räumlichen Bereich eingesetzt werden.

Aufgrund geringer Abstände zum Immissionsort können – trotz der festgelegten Schutzvorkehrungen – während der Bauzeit grundsätzlich noch Überschreitungen der Vorgaben der AVV Baulärm auftreten. Diese müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden.

Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 8. Februar 2007, Az. 5 S 2257/05).

Das sich aus den vom Vorhabenträger ausweislich Erläuterungsbericht übernommenen fachgutachterlichen Empfehlungen der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm und den im Erläuterungsbericht sowie durch Zusagen vorgenommenen Ergänzungen zusammensetzende Schallschutzkonzept gewährleistet die Zumutbarkeit der Baumaßnahme damit in ausreichender Weise. Erhebliche Betroffenheiten könnten hierdurch abgewendet werden.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

In DIN 4150 Teil 2 sind unter Ziffer 6.5.4 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen durch Baumaßnahmen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer und drei Belästigungsstufen enthalten, bei deren Überschreitung unterschiedlich gewichtige Maßnahmen zu treffen sind. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt aber auch klar, dass bei deren Überschreitung - anders als bei Grenzwerten - schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Analog sind in DIN 4150 Teil 3 Anhaltswerte für die Beurteilung der Wirkung von Erschütterungsimmissionen auf (für vorwiegend ruhende Beanspruchung bemessene) bauliche Anlagen enthalten, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken nicht eintreten.

Der Vorhabenträger hat in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16) die Erschütterungsemissionen berechnet. Im Rahmen der Prognose kommt es zu potentiellen Überschreitungen. Die erschütterungsintensiven Arbeiten finden in den Phasen 2 und 3 (Rückbauarbeiten und Rückbau Tiefbau/Neubau Fundamente und Beläge) statt.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurden verschiedene Möglichkeiten von Schutzvorkehrungen beleuchtet.

Das Schutzkonzept für benachbarte Anwesen beinhaltet die umfassende Information über Maßnahme, Dauer, die Aufklärung über die Unvermeidbarkeit, die Benennung

einer Ansprechstelle, zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen wie Pausen, Einhaltung der Ruhezeiten etc., Information über die Erschütterungseinwirkung auf das Gebäude, der Nachweis der tatsächlich aufgetretenen Erschütterungen durch baubegleitende Messungen.

Zur Dokumentation werden an dem Gebäude Bahnhof Schwäbisch Hall 1 gebäudetechnische Beweissicherungen angeordnet (Nebenbestimmung unter 0 Nr. 2).

Dem Erschütterungsschutz wird damit ausreichend Rechnung getragen.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Der Vorhabenträger hat ein BoVEK-Kurzkonzept erstellt (vgl. Planunterlage 15.2), welches Maßnahmen für den anfallenden Abfall vorsieht. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, 10.4) ist die Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial geregelt. Es kommt zu ca. 250 m³ Beton- und 3t Stahlabfall, die abtransportiert und aufbereitet werden. Die zu treffenden Maßnahmen richten sich unmittelbar nach dem Regime des Bodenschutz- und Kreislaufwirtschaftsrechts. Über die vorgelegte Planung hinausgehende spezifische Festlegungen bedarf es in dieser Genehmigung nicht.

Das Vorhaben ist mithin mit den Belangen des Abfalls, der Altlasten und des Bodenschutzes vereinbar.

B.4.10 Denkmalschutz

Belange der Bau- und Kunstdenkmalspflege sind nicht betroffen; Belange der Archäologischen Denkmalspflege sind – soweit bekannt – ebenfalls nicht betroffen. Da der Aufschluss archäologischer Kulturdenkmäler im Zuge von Tiefbauarbeiten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, bat das Landesamt für Denkmalspflege um Aufnahme eines Hinweises zur Berücksichtigung der Regelungen der §§ 20 und 27 Denkmalschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg (DSchG). Dies ist mit obenstehendem Hinweis unter A.9 erfolgt.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Durch das Vorhaben werden die örtlichen Gegebenheiten nicht verändert, sodass das bereits bestehende Brandschutzkonzept weiterhin seine Gültigkeit behält. Ebenso verhält es sich mit den Rettungswegen, diese erfahren durch die Bauarbeiten keine Veränderung, sodass die vorhandene Rettungssituation nach wie vor gegeben ist.

B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Mit Stellungnahme vom 02.04.2025 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet Telekommunikationslinien der Telekom befinden, die gesichert werden müssen. Der Bestand und Betrieb müssen weiterhin gewährleistet sein. Beschädigungen sind zu vermeiden und der ungehinderte Zugang ist jederzeit zu gewährleisten, auch für Abzweigkästen, Kabelschächte und oberirdische Gehäuse. Der Vorhabenträger muss sich vor Bauausführung über die Lage der Telekommunikationslinien informieren und sich bei Verlegung von Kabeln mit der Deutschen Telekom abstimmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen im Interesse des Medienträgers unter Punkt A.4.3 erlassen, um diese Belange zu berücksichtigen. Diese tragen der öffentlichen Versorgungssicherheit Rechnung und belasten den Vorhabenträger nicht übermäßig.

B.4.13 Kampfmittel

Die Kampfmittelbeseitigung richtet sich eisenbahnrechtlichen Verfahren grundsätzlich nach § 17 AEG i. V. m. der LBauO BW und dem sonstigen einschlägigen (technischen) Regelwerk.

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld eine Luftbildauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg durchführen lassen. Diese kam zum Ergebnis, dass eine Kampfmittelbelastung im vorgesehenen Baubereich nicht ausgeschlossen werden kann; Maßnahmen daher erforderlich sein können. Dies betrifft v. a. Bau- und Aushubarbeiten im Bahnhofsbereich.

Von Blindgängern gehen erhebliche Gefahren für Leib, Leben und Eigentum, hier ferner Denkmalschutzbelange, aus.

Dies erfordert spezifische Maßnahmen der Kampfmittelsondierung und -räumung in der Regel vor Baubeginn. Der Vorhabenträger hat für die Ausführungsplanung ein Kampfmittelräumkonzept zu erstellen.

An eine – etwa spezifischer örtlicher Gegebenheiten durchzuführende – baubegleitende Kampfmittelräumung sind spezifische Anforderungen zu stellen. Diese sind dem fachtechnischen Regelwerk zu entnehmen. Verwiesen werden kann auf die DGVU-Information 201-027, Handlungsanleitung zur Gefährdungsbeurteilung und Festlegung von Schutzmaßnahmen bei der Kampfmittelräumung. Der Vorhabenträger vor einem Wechsel auf baubegleitende Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verdachtsmomente nachvollziehbar zu erörtern, weshalb eine

zeitlich unabhängige und eigenständige Kampfmittelräumung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht vorgenommen werden kann und dass der Aufwand einer Kampfmittelräumung im Vorfeld im Vergleich zur eigentlichen Baumaßnahme unangemessen hoch und aufgrund möglicher Anomalien auch nicht zielführend ist.

Die Anforderungen der o. g. Regelungen sind zu erfüllen. Klarstellend werden dem Vorhabenträger die fachgerechte Sondierung und ggf. erforderliche Räumung aufgegeben. Das zu erarbeitende, den Maßnahmen zugrunde zu legende fachgerechte Kampfmittelkonzept ist dabei aktuell zu halten. Die dortigen Empfehlungen sind umzusetzen. Hinzutretende Risiken, auch durch Dritte, sind zu berücksichtigen. Die zuständigen Fachbehörden sind zur Gewährleistung einer effektiven Gefahrenabwehr einschließlich Bevölkerungsschutzmaßnahmen nicht nur über das Ergebnis der Kampfmittelbeseitigung, sondern auch fortlaufend über baubegleitende Sondierungs- und Räumungsmaßnahmen und entsprechende Zwischenergebnisse zu informieren

B.4.14 Sonstige öffentliche Belange

Die DB AG Immobilien hat mit Stellungnahme vom 25.03.2025 eine Stellungnahme abgegeben. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Dafür sind eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) und Kranvereinbarung zu beantragen, Überschwenkverbote von Bau- und Hubgeräten, Kabellagen zu beachten und Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. Diese Auflagen wurden in die Nebenbestimmungen unter 3 aufgenommen.

B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Bauliche Eingriffe auf Flurstücken Dritter erfolgen nicht. Für die Errichtung der Baustelleneinrichtung werden Flächen der Stadt Schwäbisch Hall benötigt. Die Zur-Verfügung-Stellung wurde im Vorfeld mit der Stadt abgestimmt. Sie stimmt der Nutzung ihrer Flächen für die Baumaßnahme zu.

Die Fassade des Empfangsgebäudes, welches sich im Eigentum der Stadt Schwäbisch Hall befindet, wird im Bereich der Abbruchstellen der Festlager saniert und geschlossen. Die Stadt hat der Beanspruchung ihres Eigentums im Zuge der Baumaßnahme zugestimmt.

Den Anforderungen des § 74 Abs. 6 S. 1 Nr. 1 Var. 3 wird genügt.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Es überwiegen die mit der Erneuerung einhergehenden Vorteile gegenüber der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange.

Die Planung stellt, ergänzt durch die o. g. Nebenbestimmungen, sicher, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf ein zumutbares Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegengestellt werden müsste.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11, 68165 Mannheim

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen die vorstehende Plangenehmigung hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die vorstehende Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieser Plangenehmigung beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11, 68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Stuttgart, den 22.01.2026
Az. 591ppw/120-2024#027
EVH-Nr. 3525921