



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südendstraße 44
76135 Karlsruhe

Az. 591ppw/119-2024#007
Datum: 18.12.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Bf Fichtenberg - Erneuerung/Verlegung der Verkehrsstation“

**in der Gemeinde Fichtenberg
im Landkreis Schwäbisch Hall**

Bahn-km 43,950 bis 44,700

der Strecke 4930 Waiblingen - SHA Hessental

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Bahnhofplatz 1
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	5
A.3	Besondere Entscheidungen	6
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	6
A.3.2	Konzentrationswirkung	8
A.4	Nebenbestimmungen	8
A.4.1	Generelle umweltfachliche Bauüberwachung.....	8
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	9
A.4.3	Immissionsschutz.....	12
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	17
A.4.5	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Daseinsvorsorge einschl. ÖPNV.....	19
A.4.6	Kampfmittel	20
A.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	20
A.4.8	Unterrichtungspflichten	21
A.4.9	Kompensationsverzeichnis.....	22
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	22
A.5.1	Zusagen zu den Forderungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. (ausweislich Erwiderung auf die Stellungnahmen der TÖB im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, Stand 19.11.2025)	22
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	22
A.7	Gebühr und Auslagen	23
A.8	Hinweise	23
A.8.1	Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes, Sachbereich 6.....	23
A.8.2	Hinweis des Eisenbahn-Bundesamtes, Planfeststellungsbehörde.....	23
B.	Begründung	24
B.1	Sachverhalt.....	24
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	24
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	24
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	24
B.1.4	Änderungen im Verfahren	25
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	26
B.2.1	Rechtsgrundlage	26
B.2.2	Zuständigkeit.....	26
B.3	Umweltverträglichkeit.....	26
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	26
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	26
B.4.1	Planrechtfertigung	26

B.4.2	Variantenentscheidung	27
B.4.3	Generelle umweltfachliche Bauüberwachung	27
B.4.4	Wasserhaushalt	28
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	35
B.4.6	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	38
B.4.7	Artenschutz	38
B.4.8	Immissionsschutz	40
B.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	52
B.4.10	Land- und Forstwirtschaft	52
B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	52
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten	53
B.4.13	Kampfmittel	53
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	53
B.4.15	Barrierefreiheit	54
B.4.16	Sonstige öffentliche Belange	57
B.5	Gesamtabwägung	59
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	60
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	61

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Bf Fichtenberg - Erneuerung/Verlegung der Verkehrsstation“ in der Gemeinde Fichtenberg im Landkreis Schwäbisch Hall, Bahn-km 43,950 bis 44,700 der Strecke 4930 Waiblingen - SHA Hessental, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- die bauliche Änderung der beiden Bahnsteige an Gleis 1 und Gleis 2 im Bf Fichtenberg durch Abriss und verlängerten Neubau von Bahnsteig 1 in selber Lage sowie Abriss und Neubau des Bahnsteigs 2/3 als halbseitig genutzter Mittelbahnsteig in neuer Lage östlich der Personenunterführung, jeweils einschließlich der Änderung der Treppenzugänge, sowie der Neubau bzw. Wiedererrichtung barrierefreier Zugänge zu den Bahnsteigen 1 sowie 2/3 jeweils aus dem öffentlichen Verkehrsraum,

Weitere Umbaumaßnahmen sind:

- die Erneuerung der Beleuchtung und der Bahnsteigausstattung einschließlich barrierereduzierender Maßnahmen,
- die Erneuerung von Wetterschutzeinrichtungen auf Bahnsteig 1 und 2/3,
- die anlagenbedingte Umtrassierung von Gleis 2 und die anlagenbedingte Umtrassierung von Gleis 3.

Im Zuge des Vorhabens werden landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen realisiert und Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsflächen im näheren Umfeld der Baumaßnahme eingerichtet.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 16.04.2025 44 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtsplan Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1: 25000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan Planungsstand: 03.04.2025, Maßstab 1 : 5000	nur zur Information
3.1	Lageplan Planungsstand: 05.05.2025, Maßstab 1:500	festgestellt
3.2	Bestandslageplan Planungsstand: 14.01.2025, Maßstab 1:500	nur zur Information
4.1	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 04.04.2025, 4 Blätter	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan Planungsstand:05.05.2025, Maßstab 1:500	festgestellt
6.1	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand:11.02.2025, 1 Blatt	festgestellt
7.1	Bauwerksplan, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1:100.1:50	festgestellt
8.1	Querschnitt Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab.1:50	festgestellt
8.2	Querschnitt Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab.1:50	festgestellt
9.1	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Planungsstand:05.05.2025, Maßstab 1:500	festgestellt
10.1	Kabel- und Leitungslageplan, Planungsstand: 11.02.2025, Maßstab 1:500	nur zur Information
11.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Planungsstand:03.12.2024, 68 Seiten zzgl. Anlagen	festgestellt
11.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter, Planungsstand:03.12.2025, 17 Blätter	festgestellt
11.3	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1:1000	nur zur Information
11.4	Maßnahmenplan, Planungsstand: 03.12.2024, Maßstab 1:1000	festgestellt
12.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 03.12.2024, 23 Seiten	nur zur Information
13.1	FFH-Vorprüfung, Planungsstand: 03.12.2024, 66 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14.1	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen, Planungsstand: 06.02.2025, 59 Seiten	nur zur Information
14.2	Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Planungsstand: 31.03.2025, 48 Seiten	nur zur Information
15.1	Geotechnischer Bericht, Planungsstand: 03.12.2024, 158 Seiten	nur zur Information
16.1	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 03.12.2024, 40 Seiten	nur zur Information
17.1	Erläuterungsbericht Entwässerung, Antrag auf wasserbehödl. Einleiterlaubnis, Planungsstand: 14.10.2025, 10 Seiten	festgestellt
17.2	Berechnung Bahnsteigentwässerung / Einleitmenge Bahnsteig 1, Planungsstand: 14.10.2025, 1 Seite	festgestellt
17.3	Berechnung Bahnsteigentwässerung / Einleitmenge Bahnsteig 2, Planungsstand: 03.12.2024, 1 Seite	festgestellt
17.4	Relevanzprüfung nach Merkblatt DWA-M 102-3, 2 Seiten ohne Datum	Nur zur Information
17.5	Einleitgenehmigung für bauzeitliche Wasserhaltung vom 23.09.2025, 2 Seiten	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der DB InfraGO AG (Personenbahnhöfe) wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG,
- das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das in das oberirdische Gewässer Fichtenberger Rot nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf dem Flurstück Nr. 840 der Strecke 4930, km 44,100 – 44,470 Gemeinde und Gemarkung Fichtenberg, Landkreis Schwäbisch Hall, Baden-Württemberg nach Maßgabe der nachfolgenden Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der dauerhaften Einleitung von Niederschlagswasser aus der Entwässerung der Bahnsteiganlagen in ein Oberflächengewässer sowie der bauzeitlichen Wasserhaltung zur Erfassung und Ableitung von anfallendem Sicker-, Tag- und Schichtenwasser aus der Baugrube.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die bauzeitliche Entnahme von Tag- und Schichtwasser aus der offenen Bauwasserhaltung nachfolgend festgelegter Wassermengen:

Bauabschnitt	Baugrube	Wassermenge pro Tag [m³/d]	Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89	
			Rechtswert	Hochwert
Personenunterführung	Zugangstreppe	6,48	551338.67	5426290.19

Die Ableitung des anfallenden Grundwassers erfolgt mit Zustimmung des Gemeindeverwaltungsverbands Limpurger Land in die öffentliche Kanalisation.

Zudem ist die DB InfraGO AG (Personenbahnhöfe), befugt, aus dem im Lageplan vom 05.05.2025, Maßstab 1 : 500, dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

A.3.1.1.1 Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche A_U [m²]	in das Gewässer
1	Bahnsteig 1 Bereich b = 2,75 m (A_E : 380 m²)	285	Fichtenberger Rot
2	Bahnsteig 1 Bereich b = 2,50 m (A_E : 173 m²)	129,75	Fichtenberger Rot
3	Bahnsteig 1 Bereich WSH (A_E : 60 m²)	45	Fichtenberger Rot
4	Zugang (A_E : 28 m²)	21	Fichtenberger Rot

A.3.1.1.2 Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89)	
					Rechtswert	Hochwert
E1	1-4	12,8	840	Fichtenberg	551142.46	5426312.83

Im Rahmen der fachtechnischen Prüfung wurde die bestehende Einleitmenge der Entwässerungsleitung von 80 l/s aus dem angrenzenden Gleiskörper und der Hebeanlage der Bahnsteigunterführung berücksichtigt.

A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

A.3.1.3 Befristung

Die Erlaubnis zur Entnahme von Tag- und Schichtwasser wird bis **zum Ende der Bauarbeiten** erteilt.

Die Erlaubnis zur Einleitung in das Gewässer Fichtenberger Rot wird **unbefristet** erteilt.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Generelle umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer generellen umweltfachlichen Bauüberwachung (UBÜ) nach den Maßgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen (Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung) des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin 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 Umweltschadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten. Die mit diesen Aufgaben betrauten Personen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, und der Stadt Heidelberg rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen. Die von der UBÜ anzufertigenden Berichte sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Stuttgart, möglichst zeitnah das heißt spätestens zwei Wochen nach Beginn bzw. Abschluss der Arbeiten sowie nach Abschluss jeder umweltrelevanten Bauphase insb. mit Eingriffen in Natur- und Landschaft bzw. Artenbetroffenheiten oder erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm (Erreichen von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tagsüber) unaufgefordert vorzulegen.

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.2.1 Allgemeines

- A.4.2.1.1 Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig, soweit hierfür nicht im Einzelfall die Zustimmung des Kanalnetzbetreibers vorliegt.
- A.4.2.1.2 Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- A.4.2.1.3 Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss

jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

- A.4.2.1.4 Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
- A.4.2.1.5 Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
- A.4.2.1.6 Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstelle nicht zulässig.
- A.4.2.1.7 In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen

Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

A.4.2.1.8 Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

A.4.2.2 Nebenbestimmungen zur bauzeitlichen Wasserhaltung

A.4.2.2.1 Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.

A.4.2.2.2 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.

A.4.2.2.3 Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.

A.4.2.2.4 Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.

A.4.2.2.5 Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

A.4.2.2.6 Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Arbeitsräume mit einem dem anstehenden Boden entsprechenden Material zu verfüllen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Durchlässige Bereiche können mit sauberem

Filterkies verfüllt werden. Hydraulisch wirksame Trennschichten sind – entsprechend den Technischen Regeln – mit Dämmmaterial abzudichten.

A.4.2.2.7 Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

A.4.2.3 Ableitung von Grundwasser in Kanalisation

A.4.2.3.1 Eine Versickerung des aus der Baugrube anfallenden Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.

A.4.2.3.2 Falls nach kommunalem Satzungsrecht erforderlich, ist für die Einleitung des Grundwassers in die Schmutzwasserkanalisation eine entsprechende Einleitgenehmigung zu beantragen.

A.4.2.4 Bei Einleitungen in oberirdische Gewässer

A.4.2.4.1 Die Einleitstelle in das Gewässer Fichtenberger Rot ist gegen Auskolkung zu sichern.

A.4.2.4.2 Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.3.1.1 Geltung der AVV-Baulärm; Fortschreibung des Schallschutzkonzeptes, Vorlagepflichten

Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV-Baulärm) anzuwenden.

Entsprechend des Verhinderungs- und Minimierungsgebots (§ 22 BImSchG) sind außerdem gegebenenfalls notwendige weitere Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände nach Maßgabe des Kapitels 6 der Planunterlage 14.1 zu ergreifen und das Schallschutzkonzept entsprechend fortzuschreiben. Notwendig gewordene Prognosen nach A.4.3.1.4 und das ggf. überarbeitete Schutzkonzept sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, unbeschadet der Vorgaben des §§ 18d AEG, 74 Abs. 6, 76 VwVfG auf Verlangen vorzulegen.

A.4.3.1.2 Stand der Technik

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.

Die Vorhabenträgerin hat bereits in der Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.

A.4.3.1.3 Immissionsschutzbeauftragter

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29 BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionsschutztechnisch zu überwachen und gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Die o. g. Aufgaben können von der umweltfachlichen Bauüberwachung (siehe A.4.1) übernommen werden, soweit sie über entsprechende Fachkenntnisse in ausreichendem Maße verfügt (siehe hierzu Hinweis A.8.2).

A.4.3.1.4 Detaillierte Baulärmprognosen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen erforderlichenfalls detaillierte schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen. Es ist bei erkennbaren Immissionskonflikten zu prüfen, ob durch die Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, der Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder von temporären Abschirmmaßnahmen eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Konfliktreduzierung erreicht werden kann.

Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Immissionsorte (Gebäudefassaden, etagen genau) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach der AVV-Baulärm überschreitet. Dabei ist der ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

A.4.3.1.5 Rottenwarnanlagen

Bei der Sicherung der Baustellen vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb dürfen nur solche automatischen Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) eingesetzt werden, die über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

A.4.3.1.6 Entschädigung in Geld

Den jeweils betroffenen Eigentümern steht im Falle des Vorliegens eines über die Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) hinausgehenden Sonderopfers gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:

- für die Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (Kapitel A.4.3.1.4) für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) tagsüber bezogen auf Wohnräume;

- für die Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (Kapitel A.4.3.1.4) für die Anzahl an Tagen mit einem Beurteilungspegel von mehr als 67 dB(A) tagsüber bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume;
- für die Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (Kapitel A.4.3.1.4) für die Anzahl an Tagen mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) tagsüber bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm;
- für die Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (Kapitel A.4.3.1.4) im Außenbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden und gebietsbezogenen Immissionsrichtwert, zuzüglich der Einberechnung einer etwaigen Vorbelastung, tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt für Tage, an denen Ersatzwohnraum (Kapitel A.4.3.1.4) in Anspruch genommen wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung gemäß der vorstehenden Punkte jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die unter den vorstehenden Punkten genannten Werte überschreiten;
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum in Anspruch genommen worden ist, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit die jeweils Anspruchsberechtigten und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entschädigung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Wurden Detailprognosen nicht erstellt, ist Planunterlage 14.1 heranzuziehen.

A.4.3.1.7 Ersatzwohnraum

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohn- und/oder Ersatzschlafraum für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen (Kapitel A.4.3.1.4) für diejenigen Tage mit einem

Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tagsüber bezogen auf Wohnräume und mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume zu.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf den Ersatzwohnraum zu informieren.

Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.3.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

1. Die Vorhabenträgerin hat zum Schutz von Menschen in Gebäuden dafür Sorge zu tragen, dass bei Erschütterungseinwirkungen während der Bauarbeiten die DIN 4150 Teil 2 eingehalten wird.
2. Hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen auf bauliche Anlagen während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die DIN 4150 Teil 3 eingehalten wird.
3. Erschütterungsrelevante Bautätigkeiten wie Abbruch-, Verdichtungs- und Stopfarbeiten sind tagsüber durchzuführen.

A.4.3.3 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Für betriebsbedingte Immissionen hat die Vorhabenträgerin nach der für die Bestimmung maßgeblichen Planunterlage 14.2, Kapitel 7 u 8, Anlage 4.1 bis 4.3 den betroffenen Eigentümern der Gebäude:

- Bahnhofstraße 4, 1. OG W (Immissionsort – IO – Nr. 34), EG S (IO Nr. 35), 1. OG S (IO Nr. 35), 1. OG O (IO Nr. 36),
- Bahnhofstraße 8, 1.OG W (IO Nr. 31), EG S (IO Nr. 32), 1. OG S (IO Nr. 32), EG O (IO Nr. 33), 1. OG O (IO Nr. 33),
- Bahnhofstraße 14, EG S (IO Nr. 29), 1. OG S (IO Nr. 29),
- Bahnhofstraße 18, 1. OG S (IO Nr. 26),
- Bahnhofstraße 33, EG S (IO Nr. 2), 1. OG S (IO Nr. 2), 2. OG S (IO Nr. 2), EG S (IO Nr. 3), 1. OG S (IO Nr. 3), 2. OG S (IO Nr. 3), EG W (IO Nr. 1), 1. OG W (IO Nr. 1), 2. OG W (IO Nr. 1),

- Friedrich-Reinhardt-Straße 2, 1. OG W (IO Nr. 39), EG S (IO Nr. 40), 1. OG S (IO Nr. 40), EG O (IO Nr. 41), 1. OG O (IO Nr. 41),
- Friedrich-Reinhardt-Straße 4, 1 OG S (IO Nr. 42),
- Lindenstraße 5, EG S (IO Nr. 46), 1. OG S (IO Nr. 46), EG S (IO Nr. 45), 1. OG S (IO Nr. 45), 1 OG W (IO. Nr. 44),
- Lindenstraße 11 1. OG S (IO Nr. 49),

auf Antrag die notwendigen Kosten für die nach der aktuell gültigen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (insb. bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile, wie z. B. Wände, Dächer, Fenster und Rollläden, wenn diese nicht den notwendigen Anforderungen entsprechen; bei Schlafräumen bzw. für Räume mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen (z.B. Etagenheizungen) zusätzlich der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) zu erstatten. Für die abschließende Bestimmung des Kreises der Anspruchsberechtigten und des fassaden- und stockwerkabhängigen Anspruchsumfangs auf passive Schallschutzmaßnahmen sind die ermittelten Werte der Planunterlage 14.2 (Kapitel 7.3 und 8, Anlagen 4.1 bis 4.3) unter Berücksichtigung etwaiger Fortschreibungen (einschließlich erforderlichenfalls weiterer objektbezogener Detailprognosen) maßgeblich. Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen zu erweitern.

Ausschluss und Beschränkung eines Anspruchs auf Kostenerstattung oder Entschädigung richten sich im Übrigen nach den gesetzlichen Vorschriften.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

- A.4.4.1** Diese Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von den Verpflichtungen, die ihr hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der

Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

- A.4.4.2** Die in Planunterlage 11.1, Ziffer 5 dargestellten Maßnahmen für Natur und Landschaft, insbesondere die Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen sind zu beachten und umzusetzen.
- A.4.4.3** Die Größe der bauzeitlich beanspruchten Flächen (z. B. Zuwegungen zur Baustelle, Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen, Baufeld) ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
- A.4.4.4** Die Lagerflächen sind mit einem reißfesten Geotextil zu belegen, um das zwischengelagerte Material (z. B. Bauschutt und Gleisschotter) wieder exakt und ohne Vermischung mit dem anstehenden Unterboden abtragen zu können. Falls vorhanden, ist der humose Oberboden auf der Fläche vorher abzuschieben, seitlich zwischenzulagern und nach Beendigung der Maßnahme wieder aufzuschieben. Dabei darf der humose Oberboden nicht mit Radfahrzeugen befahren werden.
- A.4.4.5** Die zwischen gelagerten Materialien (Haufwerke) sind bis zur endgültigen abfallrechtlichen Klassifizierung (z. B. Analyse) mit reißfester Folie gegen eindringendes Niederschlagswasser abzudecken. Nach Feststellung der Materialqualität (Z-Werte) könnte dann die Abdeckung bei Einhaltung der Zuordnungswerte Z 0 und Z 1.1 entfernt werden. Die Abdeckung ist gegen das Wegfliegen zu sichern.
- A.4.4.6** Die temporär beanspruchten Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Verdichtete Bodenbereiche sind, um die Bodenfunktionen wiederherzustellen, in der gesamten Tiefe aufzulockern. Die Flächen sind unmittelbar nach Fertigstellung zu begrünen, um eine rasche Durchwurzelung und Stabilisierung des Bodens zu erreichen.
- A.4.4.7** Hinsichtlich der Verwertung von Bauschutt und Gleisschotter sind die „Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial“ vom 13.04.2004 (Dihlmann-Erlass) bzw. die „Handlungshilfe für die Verwertung von

Gleisschotter“, veröffentlicht durch das Umweltministerium Baden-Württemberg am 19.03.2008, zu beachten.

A.4.5 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Daseinsvorsorge einschl. ÖPNV

A.4.5.1 Die Vorhabenträgerin 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-/Anlagenträger über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen/Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

A.4.5.2 Der Schutzstreifen pro Mittelspannungskabel beträgt mindestens 1 m (je 50 cm links und rechts der Leitungsachse). Innerhalb des Schutzstreifens der Kabel müssen folgende Nutzungseinschränkungen eingehalten werden:

1. Die Leitungstrasse muss für Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten jederzeit zugänglich sein.
2. Bewuchs, der Betrieb und Instandhaltung der Leitung beeinträchtigen könnte, ist auszuschließen (z. B. Bäume oder andere Pflanzen mit tiefen Wurzeln; horizontales Wurzelwachstum ist bei Pflanzungen außerhalb des Schutzstreifens zu berücksichtigen).
3. Gebäude oder bauliche Anlagen dürfen nicht ohne die Genehmigung der Netze BW errichtet werden.
4. Das Gelände innerhalb des Schutzstreifens darf nur mit Zustimmung des Leitungsbetreibers verändert werden (z. B. Niveauänderung).
5. Grund- oder Stützmauern sind so anzuordnen, dass sie die Leitung nicht nachteilig beeinflussen (z. B. Kraftübertragung) und beim Freilegen der Leitung in ihrem Bestand nicht gefährdet werden.
6. Es dürfen keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand gefährden oder den Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden können (z. B. keine Einrichtung von Dauerstellplätzen; keine Lagerung von Schüttgütern, Pflanzung von Bäumen, Baustoffen und wassergefährdenden Stoffen).

A.4.5.3 Abstimmung Landratsamt Schwäbisch Hall

Die Vorhabenträgerin hat vor Baubeginn die Details sowie Lage des Fundamentes für das Kolibri-Terminal mit dem Landratsamt Schwäbisch Hall abzustimmen.

A.4.6 Kampfmittel

Aus Gründen der Gefahrenabwehr ist durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen, dass keine bodeneingreifenden Maßnahmen auf dem Gelände durchgeführt werden, bevor dieses durch ein Fachunternehmen bzw. einen Sachkundigen auf Kampfmittel untersucht und gegebenenfalls geräumt worden ist. Alle erforderlichen Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin mit den verantwortlichen Stellen der DB InfraGo AG vor Baubeginn abzustimmen. Landratsamt und Gemeinde sind über Sondierungs- und Räumungsmaßnahmen und das Ergebnis der Kampfmittelbeseitigung unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

A.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.
2. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) rechtzeitig durch Vorlage eines Bauzeitenplans anzuzeigen.
3. Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes oder der Zustellung an den Anschließer durch die Baumaßnahme sind der Fa. Scholz Recycling frühzeitig mitzuteilen.
4. Sollte während der Baumaßnahme Eisenbahnbetrieb im Anschlussgleis stattfinden, so ist der sichere Eisenbahnbetrieb während der gesamten Baumaßnahme zu gewährleisten. Hierzu ist der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der Scholz Recycling über den Baufortschritt zu informieren und bei Bauarbeiten, die die Gleise der Fa. Scholz Recycling beeinträchtigen könnten, einzubinden.
5. Bauliche Anlagen und sonstige Hindernisse müssen gem. § 8 BOA in Verbindung mit der VBG-Fachinformation BGI 770 einen Abstand von mindestens 2,25 m von der Gleismitte aufweisen. Dies gilt auch für Kräne und sonstige weitere Hilfsgeräte/Hilfsmittel, die für den Bauzustand notwendig sind. Besonders bei der Fußgängertreppe bei km 44,2+26 ist zu prüfen, ob der

Mindestabstand von 2,25m gewährleistet ist. Dies konnte nicht genau ermittelt werden, da im übermittelten Lagenplan 03-1_Lagepl keine Abstandsmaße zum Gleis der Fa. Scholz eingetragen sind.

6. Die Bereiche, in denen der Regellichtraum gem. § 8 und Anlage A BOA nicht eingehalten wird, sind mit einer reflektierenden schwarz-gelben Markierung als Gefahrstellen zu kennzeichnen. Die Fa. Scholz ist darüber in Kenntnis zu setzen, falls neue Gefahrstellen entstehen sollten.
7. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc. ist das Überschwenken der Bahnfläche der Fa. Scholz Recycling mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Sollte das Überschwenken unumgänglich sein, so sind geeignete Maßnahmen mit dem EBL der Fa. Scholz Recycling GmbH abzustimmen.
8. Sollte die Infrastruktur der Fa. Scholz samt der erforderlichen Rangierwege aufgrund der Baumaßnahme genutzt oder temporär geändert werden, so ist nach Beendigung der Baumaßnahme der Ursprungszustand wiederherzustellen. Hierzu ist vorab mit der Fa. Scholz Recycling eine Bestandsaufnahme durchzuführen.
9. Durch die Baumaßnahme könnte durch Bohr- und Rammarbeiten die Lage der Gleise der Fa. Scholz beeinträchtigt werden. Vorab ist die Ist-Lage aufzunehmen und nach Beendigung Baumaßnahme ist Ursprungslage der Gleise wiederherzustellen. Dies ist mit dem EBL der Fa. Scholz Recycling abzustimmen.
10. Es konnten in den Antragsunterlagen keine geplanten Arbeiten an der Infrastruktur der Fa. Scholz Recycling festgestellt werden. Sollten in der Bauausführung doch Arbeiten an der Infrastruktur der Fa. Scholz notwendig werden, so sind diese mit dem EBL der Fa. Scholz Recycling abzustimmen. Weiterhin sind geeignete und zugelassene Baumaterialien zu verwenden. Solche Arbeiten sind dann durch den EBL der Fa. Scholz Recycling abzunehmen. Die Abnahmen sind zu dokumentieren. Der Landeseisenbahnaufsicht ist Gelegenheit zur Beteiligung zu geben.

A.4.8 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.9 Kompensationsverzeichnis

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das öffentlich einsehbare Kompensationsverzeichnis des Landes Baden-Württemberg aufzunehmen. Einen Monat nach Bestandskraft der Entscheidung hat die Vorhabenträgerin der zuständigen unteren Naturschutzbehörde die hierfür notwendigen Angaben zu übermitteln.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwände Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1 Zusagen zu den Forderungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. (ausweislich Erwiderung auf die Stellungnahmen der TÖB im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, Stand 19.11.2025)

1. Die blendfreie Beleuchtung und des Kontrastes nach DIN 32975 finden im gesamten Bauvorhaben Berücksichtigung.
2. Der Taster der Akustikausgabe des dynamischen Schriftanzeigers plus wird an das Blindenleitsystem nach DIN 32984 angeschlossen sein.
3. An alle Glasflächen werden Kontrastsicherheitsstreifen im Wechsel nach DIN 32975 angebracht.
4. Der Zugangsweg am östlichen Ende des Bahnsteigs 2 wird zum Schutz der Reisenden beidseitig mit Füllstabgeländern eingefasst. Zusätzlich erhalten die seitlich vorgesehenen Stützwände eine um 10 cm über die Pflasteroberfläche hinausragende Oberkante, sodass die Räder von Rollstühlen oder Kinderwagen nicht seitlich von der Gehfläche abkommen können.

A.6 Entscheidung über Einwände, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwände 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.7 Gebühr und Auslagen

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

A.8 Hinweise

A.8.1 Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes, Sachbereich 6

- A.8.1.1** Die wasserrechtliche Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
- A.8.1.2** Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften
- A.8.1.3** Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,00 Euro geahndet werden.
- A.8.1.4** Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.
- A.8.1.5** Die Einleitungen der Wässer aus der Bauwasserhaltung in den Kanal erfordern die Zustimmung des Abwasserbeseitigungspflichtigen. Bezüglich der Vorgaben und Nebenbestimmungen für die Einleitung in das öffentliche Kanalnetz sind die Vorgaben des Abwasserbeseitigungspflichtigen, in diesem Fall der Gemeindeverwaltungsverband Limpurger Land, zu beachten.

A.8.2 Hinweis des Eisenbahn-Bundesamtes, Planfeststellungsbehörde

Die generelle umweltfachliche Bauüberwachung muss insbesondere spezifische Kenntnisse in den Fachrichtungen Wasser und Naturschutz aufweisen (vgl. Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für

Magnetschwebbahnen, Teil VII, Umweltfachliche Bauüberwachung). Soweit sie Aufgaben im Bereich Immissionsschutz übernimmt, gilt dies auch für diese Fachrichtung.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Bf Fichtenberg - Erneuerung/Verlegung der Verkehrsstation“ hat die bauliche Änderung der beiden Bahnsteige an Gleis 1 und Gleis 2 zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 43,950 bis 44,700 der Strecke 4930 Waiblingen - SHA Hessental in Fichtenberg.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 11.12.2024, Az. I.IP-SW-IV2, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Bf Fichtenberg - Erneuerung/Verlegung der Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 11.12.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 18.12.2024 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit letztmaligem Schreiben vom 29.10.2025 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 03.04.2025, Az. 591ppw/119-2024#007, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die einschlägigen Fachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landratsamt Schwäbisch Hall, Stellungnahme vom 22.07.2025, Az.: 40.2-794.80
2.	Gemeinde Fichtenberg, Stellungnahme vom 16.07.2025, o. Az.
3	Sachbereich 6. Stellungnahme vom 24.06.2025 und 21.08.2025
4	Landeseisenbahnaufsicht, Stellungnahme vom 18.07.2025, Az.: 59274 / LEA / UL0437 (250225)
5	Netze BW GmbH, Schreiben vom 16.07.2025 und 15.09.2025, o. Az.
6	Fahrgastverband Pro Bahn e.V., Stellungnahme vom 20.08.2025, o. Az.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes im Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben vom 18.06.-17.07.2025 ausgelegen.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Der Zeitraum der Auslegung wurden im Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes sowie durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen Haller Tagblatt & der Rundschau Gaildorf am 13.06.2025 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 31.07.2025.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet ist ein Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.4 Änderungen im Verfahren

Die im Verlauf des Verfahrens erfolgten Anpassungen und Änderungen in den Planunterlagen waren entweder redaktioneller Natur oder folgten unmittelbar Forderungen aus dem Beteiligungsverfahren. Erneuter Anhörungsbedarf gem. § 73 Abs. 8 VwVfG zeigte sich insofern nicht.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

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. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.

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

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist eine Bestellung des Aufgabenträgers für den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) sowie die Anmeldung zur LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) 8.7-Länderliste. Die Bestellung des Aufgabenträgers beinhaltet eine Baulänge von 220 m zur Bedienung der Verkehrsstationen durch die neuen Doppelstock-Triebzüge des Landes in Doppeltraktion. Die Planung dient der

vom Auftraggeber formulierten betrieblichen Aufgabenstellung und dem technischen Regelwerk der DB AG sowie dem europäischen Regelwerk. Sie verwirklicht eisenbahnrechtliche Zielsetzungen im Sinne des § 1 AEG (insb. Steigerung der Attraktivität des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie der Betriebssicherheit).

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Bezüglich der Lage der Verkehrsstation wurden vier Varianten untersucht. Variante 1 betrachtete die Verlegung beider Bahnsteige in den Bereich der kommunalen Personenunterführung bei km 44,4+92 und als Variante 2 wurde die Verlängerung des Bahnsteigs 1 in bestehender Lage und die Verlegung des Bahnsteigs 2 in den Bereich der kommunalen Personenunterführung bei km 44,4+92 betrachtet.

In Variante 3 wurde die Verlängerung beider Bahnsteige in bestehender Lage und Nutzung der Bahnsteigunterführung bei km 44,2+14 betrachtet und bei Variante 4 die Verlängerung von Bahnsteig 1 in bestehender Lage und die Verlegung von Bahnsteig 2 in den Bereich östlich der Bahnsteigunterführung bei km 44,2+14.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde die Fortführung der Variante 4 (Verlängerung Bahnsteig 1 in alter Lage, Neubau Bahnsteig 2 östlich der Bahnsteigunterführung) festgelegt. Zwar fallen die geschätzten Baukosten für die Variante 4 im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten höher aus, jedoch wurden die Vorteile bezüglich Kundenfreundlichkeit und Barrierefreiheit sowie die Berücksichtigung der Belange der DB InfraGO AG (Fahrweg) zu Rangierwegen als entscheidend angesehen.

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin kann als nachvollziehbar und sachgerecht angesehen werden. Aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde drängt sich keine andere als die gewählte Variante aus. Insbesondere wurde im Rahmen der Anhörung kein Änderungsbedarf gesehen.

B.4.3 Generelle umweltfachliche Bauüberwachung

Aus Sicht der Plangenehmigungsbehörde ist eine generelle umweltfachliche Bauüberwachung aufgrund von Betroffenheiten von Schutzgütern in den Fachbereichen Wasser, Natur-, Arten-, Immissions- und Bodenschutz anzuordnen (siehe im Einzelnen B.4.4 bis B.4.9). Die Anforderungen des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für

Magnetschwebbahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes sind erfüllt, es bestehen mehrere spezifisch kontrollbedürftige Themenbereiche mit besonderer Bedeutung potentiell betroffenen Schutzgüter. Die Einrichtung einer generellen umweltfachlichen Bauüberwachung stellt die Einhaltung des Schutzkonzeptes der Vorhabenträgerin ergänzt durch Nebenbestimmungen und Zusagen sicher. Die Vollzugskontrolle wird infolge der Berichtspflichten zudem erleichtert.

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Es wurde eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG zur Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, und für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das in das oberirdische Gewässer Fichtenberger Rot nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt. Schädliche Gewässerveränderungen sind im Ergebnis der TÖB-Beteiligung nicht zu erwarten.

Im Einzelnen:

Zu 1. Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG für das Entnehmen und von Tag- und Schichtwasser im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltung

Für die Herstellung der Baugrube im Bereich der neuen Zugangstreppe zum Bahnsteig 2, ist eine temporäre offene Wasserhaltung vorgesehen. Nach Angaben im geotechnischen Bericht wurde der geschlossene Grundwasserspiegel in einer Tiefe von etwa 3,2 m unter Gelände angetroffen. Ein Eingriff in den geschlossenen Grundwasserleiter ist im Zuge der geplanten Bauarbeiten nicht zu erwarten. Die Wasserhaltung beschränkt sich daher auf die Ableitung geringfügiger Mengen an Sicker-, Tag- und Schichtenwasser, die sich in den offenen Baugruben ansammeln können. Die Entwässerung erfolgt über Pumpensümpfe bzw. Dränleitungen außerhalb der Gründungssohle. Der Schutz der Baugruben vor oberflächlich zulaufendem Niederschlagswasser ist baubegleitend sicherzustellen. Die für die Wasserhaltung errechnete Fördermenge beträgt ca. 6,48 m³/d.

Gemäß der Festlegung des Vorhabenträgers wird das geförderte Wasser in die kommunale Kanalisation abgeleitet. Die erforderliche Einleitgenehmigung der Gemeinde Fichtenberg liegt vor. Eine Einleitung in den Vorfluter ist nicht vorgesehen.

Da die zu erwartenden Wassermengen sehr gering sind und keine stoffliche Veränderung des Grundwassers erfolgt, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen die beantragte zeitlich befristete Grundwasserentnahme im Zuge der offenen Wasserhaltung keine Bedenken, sofern die Ableitung den Antragsunterlagen entsprechend erfolgt.

Zu 2. Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das Einleiten von Niederschlagswasser in ein Oberflächengewässer

Im Zuge des Vorhabens ist vorgesehen, das auf dem neu hergestellten Bahnsteig 1 anfallende Niederschlagswasser über die an der Bahnsteighinterkante angeordneten Kastenrinnen und eine Sammelleitung in die bestehende Entwässerungsleitung bei km 44,026 einzuleiten. Diese mündet im weiteren Verlauf in den nördlich der Bahnanlagen verlaufenden Entwässerungsgraben, der in westlicher Richtung verläuft und über einen Durchlass bei km 39,950 an die Vorflut Fichtenberger Rot anschließt. Die neu zu entwässernde Fläche des Bahnsteigs 1 beträgt 641 m². Für die Bemessung wurde eine Regenspende eines 10-jährigen, 15-minütigen Regenereignisses von $r = 265,6 \text{ l/(s} \cdot \text{ha)}$ (KOSTRA 2020, inkl. 22% Zuschlag zur Örtlichen Unsicherheit) zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich eine Abflussmenge von $Q_r = 12,8 \text{ l/s}$, die künftig zusätzlich in die bestehende Entwässerungsleitung bei km 44,026 eingeleitet wird. Zusammen mit den bereits bestehenden unveränderten Einleitungen aus der Gleisentwässerung und der Hebeanlage PU ergibt sich eine gesamte Regenwassermenge von $Q_r = 92,8 \text{ l/s}$. Das anfallende Niederschlagswasser wird in das Oberflächengewässer Fichtenberger Rot eingeleitet. Eine quantitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers ist unter Berücksichtigung einer einzuleitenden Wassermenge von maximal 92,8 l/s im Vergleich zum mittleren Niedrigwasserabfluss (MNQ) des tangierten Oberflächengewässers von 191,0 l/s nicht zu erwarten. Das anfallende Niederschlagswasser stammt ausschließlich von Bahnsteig-, Treppen- und Dachflächen der Wetterschutzhäuser. Auf den Flächen findet keine regelmäßige Befahrung mit Fahrzeugen statt, ein Einsatz von Streusalz ist nicht vorgesehen. Nach der Bewertung gemäß DWA-A 102-2 ist das Niederschlagswasser der Belastungskategorie „I“ zuzuordnen. Eine weitergehende Behandlung ist daher nicht erforderlich.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen die geplante Einleitung des Niederschlagswassers vom Bahnsteig 1 in den Entwässerungsgraben mit Vorflut

Fichtenberger Rot keine Bedenken, sofern die Bemessungsgrundlagen und Ableitungswege entsprechend den Antragsunterlagen umgesetzt werden.

B.4.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Die Vorhabenträgerin hat in Planunterlage 17 die Auswirkungen des Vorhabens auf den Wasserhaushalt untersucht. Sie ist im Verlauf des Verfahrens den Nachforderungen aus der TÖB-Beteiligung nachgekommen und hat insbesondere die geforderten Nachweise zur Entwässerung und notwendigen Überarbeitungen der Planunterlagen vorgenommen sowie die noch erforderlichen Anträge gestellt (s. hierzu im Einzelnen die Planunterlagen 17.1 bis 17.5).

Durch die fachbehördlich durch den Sachbereich 6 des EBA empfohlenen Nebenbestimmungen A.4.1 bis A.4.2 und Hinweise werden alle organisatorischen und technischen Maßnahmen getroffen, um den Schutz des Grundwassers und von Oberflächengewässer nachzukommen.

Die Nebenbestimmungen begründen sich im Einzelnen wie folgt:

Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig, soweit hierfür nicht im Einzelfall die Zustimmung des Kanalnetzbetreibers vorliegt.

Begründung: Die Einleitung entsprechender Wässer ist in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar.

2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

Begründung: Die Befugnis zur Vornahme entsprechender Maßnahmen folgt aus § 101 Abs. 1 WHG.

3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und

821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

Begründung: Die Nebenbestimmung beruht auf § 60 Abs. 1 WHG.

4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht.

5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

Begründung: Die Befugnis zur Vorlage entsprechender Angaben und Unterlagen folgt sowohl aus § 101 Abs. 1 WHG als auch aus § 7 Abs. 2 USchadG.

6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstelle nicht zulässig.

Begründung: Für Einleitungen in Oberflächengewässer dient die Nebenbestimmung der Einhaltung des § 32 Abs. 2 WHG (Reinhaltung

oberirdischer Gewässer) sowie der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 102.

7. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

Begründung: Die Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen folgt aus § 13 Abs. 1 WHG.

8. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

Begründung: Die wasserrechtliche Erlaubnis ist gem. § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

Nebenbestimmungen zur Bauzeitlichen Wasserhaltung

1. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.

Begründung: Die Pflicht zur Information der zuständigen Behörde folgt aus § 5 Abs. 1 WHG sowie § 4 USchadG. Sie ist darüber hinaus deckungsgleich mit der sich aus § 4 Abs. 2 BBodSchG ergebenden bodenschutzrechtlichen Verpflichtung.

2. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert § 48 Abs. 2 WHG.

3. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.

4. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar

aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.

5. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

Begründung: Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.

6. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.

Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Arbeitsräume mit einem dem anstehenden Boden entsprechenden Material zu verfüllen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Durchlässige Bereiche können mit sauberem Filterkies verfüllt werden. Hydraulisch wirksame Trennschichten sind – entsprechend den Technischen Regeln – mit Dämmmaterial abzudichten.

Begründung: Gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG sind nachteilige Gewässerveränderungen zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. Dies kann nur durch vollständige Wiederherstellung des Zustands vor Beginn der Bauwasserhaltung erreicht werden.

Im Hinblick auf den Grundwasserschutz erfordert dies die Wiederherstellung der schützenden Deck- und hydraulisch wirksamen Trennschichten. Details zum Rückbau von Grundwasserbrunnen werden durch das DVGW-Arbeitsblatt W 135 konkretisiert.

7. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

Begründung: Der durch die Nebenbestimmung verbindliche Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes.

Ableitung von Grundwasser in Kanalisation:

1. Eine Versickerung des aus der Baugrube anfallenden Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.

Begründung: Die Versickerung der anfallenden Bauabwässer stellt eine Gewässerbenutzung dar und ist gem. § 8 Abs. 1 WHG erst nach Einholung einer entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis zulässig.

2. Falls nach kommunalem Satzungsrecht erforderlich, ist für die Einleitung des Grundwassers in die Schmutzwasserkanalisation eine entsprechende Einleitgenehmigung zu beantragen.

Begründung: Es handelt sich nicht um eine belastende Nebenbestimmung, sondern um einen Hinweis auf die im konkreten Einzelfall zu beachtende Abwassersatzung.

Bei Einleitungen in oberirdische Gewässer:

1. Die Einleitstelle in das Gewässer Fichtenberger Rot ist gegen Auskolkung zu sichern.

Begründung: Gem. § 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG sind an oberirdischen Gewässern schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten. Auskolkungen führen zu einem Abtrag von Sohlmaterial, durch das an anderer Stelle im Gewässer Abflusshindernisse entstehen können.

2. Schäden am Gewässer, die auf die Einleitung zurückzuführen sind, sind umgehend zu beseitigen. Nach Beendigung der Einleitung ist der Zustand des Gewässers vor Baubeginn wiederherzustellen.

Begründung: Gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG sind nachteilige Gewässerveränderungen zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. Dies kann nur durch vollständige Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands vor Beginn der Baumaßnahme erreicht werden.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.

Begründung: Der Hinweis dient der Klarstellung, dass die einfache Erlaubnis – anders als die gehobene Erlaubnis oder die Bewilligung – keine privatrechtsgestaltende Wirkung entfaltet (siehe §§ 14, 16 WHG).

2. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

Begründung:

Der Hinweis beruht auf § 8 Abs. 4 WHG.

Aufgrund der hohen Wertigkeit des Schutzgutes Wasser erachtet die Planfeststellungsbehörde deren Einhaltung als erforderlich und angemessen. Die Kontrolle wird der umweltfachlichen Bauüberwachung übertragen.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß § 13 BNatSchG sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Eine Beeinträchtigung gilt dann als vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, mit denen der verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann. Gemäß § 15 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege entweder auszugleichen oder zu ersetzen.

Im Rahmen der Planung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 11) den Bestand an vorhandener Vegetation sowie der dort lebenden Tiere erfasst und die Empfindlichkeit der Lebensräume gegenüber Eingriffen bewertet. Die Erhebungen und deren Bewertung erfolgten durch einen anerkannten Sachverständigen auf Grundlage fachlicher Standards und begegnen hinsichtlich der angewandten Methodik keinen naturschutzfachlichen Bedenken.

Die geplanten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG haben bleibende Beeinträchtigungen (anlagenbedingte Wirkfaktoren) wie auch zeitlich begrenzte Beeinträchtigungen (baubedingte Wirkfaktoren) zur Folge.

Im Einzelnen ergibt sich aus der Bestandserfassung und Maßnahmenkonzeption folgendes:

Baubedingt kommt es zum Verlust von Biotopflächen/Nutzungen mit teilweise hoher Bedeutung (848 m² Ruderalvegetation, 546 m² Fettwiese, 92 m² Zierrasen, 63 m² Feld-hecke, 49 m² Gebüsch feuchter Standorte, 42 m² Gestrüpp, 18 m² Grünfläche; 1

Einzelbaum) durch die geplanten BE-Flächen und das erforderliche Baufeld sowie zu vorübergehender Inanspruchnahme von Böden (ca. 1.658 m²).

Anlagebedingt kommt es zur Beeinträchtigung durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Biotopflächen mit mittlerer Bedeutung durch Neuversiegelungen und Inanspruchnahme von Böden durch Neuversiegelung. Weiterhin besteht die Gefahr von baubedingtem Schadstoffeintrag in den Boden und in das Grundwasser (über Wirkungspfad Boden).

Die naturschutzfachliche Datenerhebung und Bewertung des Eingriffs, insb. die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, blieb fachbehördlich unbeanstandet. Das Landratsamt Schwäbisch Hall, Untere Naturschutzbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 22.07.2025, Az.: 40.2-794.80 keine Bedenken zu dem Vorhaben geäußert. Es begegnet auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen fachlichen Bedenken.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind textlich im Landschaftspflegerischen Begleitplan nebst Maßnahmenblättern und zeichnerisch im entsprechenden Maßnahmenplan dargestellt und entsprechend umzusetzen.

Als Schutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin Vorkehrungen zum Schutz vor Beschädigung angrenzender Gehölze und Vegetationsbestände im Bereich der BE-Flächen und Arbeitsräume durch Schutzzäune benannt. Die Vermeidungsmaßnahmen umfassen sowohl den Schutz von Vegetations- und Gehölzbeständen während der Bautätigkeit als auch die Beschränkung der Beseitigung von Vegetation auf die unbedingt notwendigen Bereiche. Der naturschutzbezogene Teil des Maßnahmenpakets beinhaltet folgendes:

- Maßnahme 001_V Umweltfachliche Bauüberwachung, Einweisung Baufirma, Gehölzschutz (im näheren Umfeld der BE-Flächen und dem Arbeitsraum)
- Maßnahme 005_A Ersatzpflanzung mit standortgerechten gebietsheimischen Gehölzarten (BE-Flächen und Arbeitsraum) Maßnahme 006_A Ansaat der Wiesen- und Rasenflächen (BE-Flächen und Arbeitsraum)
- Maßnahme 007_A Rekultivierung und natürliche Sukzession (BE-Flächen und Arbeitsraum)

- Maßnahme 008_A Ökokontomaßnahme – „Entwicklung extensives Grünland (Sulzdorf) (Flurstk.-Nr.: 2419, Gemeinde Schwäbisch Hall, Gemarkung Sulzdorf, Ökokonto-Az.: 127.02.024)

Die Maßnahmen sind im Einzelnen in Planunterlage 11.1, 11.2 und 11.4 dargestellt und umschrieben

Ein Eingriff in Natur und Landschaft besteht vorliegend insbesondere auch nicht in Gestalt einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die TÖB-Beteiligung führte zu keiner anderen Bewertung.

Das Vorhaben befindet sich am südwestlichen Ortsrand von Fichtenberg. Landschaftsbildprägend sind die vorhandenen Gehölze (Feldhecken, Gebüsch) entlang der Bahnstrecke und die Ufergehölze der Rot sowie das extensive Nassgrünland nordwestlich des Bahnhofareals.

Die vorhandene Bahnlinie, die Bahnhofsinfrastruktur, Parkplätze und Straßen sowie das ausgedehnte Betriebsgelände eines Recycling-Unternehmens bilden vorbelastende Faktoren für das Landschaftsbild. Die geänderte Lage der Bahnsteige führt nicht zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes. Es werden nur baubedingt und sehr kleinflächig Gehölze entfernt. Diese werden durch Ersatzpflanzungen wiederhergestellt, so dass erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeschlossen werden können.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderungen von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind als genehmigter Teil der Planung durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat dies im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung sicherzustellen (siehe Nebenbestimmung A.4.1).

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Berücksichtigung des o. g. Maßnahmenkonzepts vereinbar.

Hinsichtlich der Führung eines Kompensationsverzeichnisses ist das Eisenbahn-Bundesamt als Plangenehmigungsbehörde grundsätzlich verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung zu übermitteln, § 17 Abs. 6 BNatSchG. § 2 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO kann die für die Zulassung des

Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs die entsprechende Datenübermittlungspflicht auferlegen (siehe A.4.9).

B.4.6 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Die durchgeführte FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Kochertal Abtsgmünd - Gaildorf und Rottal“ sowie das Vogelschutzgebiet „Kocher mit Seitentälern“ ergibt zusammenfassend, dass durch das geplante Vorhaben der Verlegung der Bahnsteige, auch unter Berücksichtigung ggf. entstehender Summationswirkungen, keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzziele bzw. des positiven Erhaltungszustands der Lebensräume nach Anhang I und Einzelarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie zu erwarten sind. Gleiches gilt für die im Vogelschutzgebiet vorkommenden Arten. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass sich innerhalb des Vorhabenbereichs sowie im nahen Umfeld weder Lebensraumtypen noch Lebensstätten der Einzel-/Vogelarten der beiden Gebiete befinden. Von einer Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Anforderungen des Natura 2000 - Gebietsschutzes ist daher auszugehen.

B.4.7 Artenschutz

Für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie ist zu prüfen, ob durch das Bauvorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten. Die Vorhabenträgerin hat als Planunterlage 12.1 eine artenschutzrechtliche Prüfung eingereicht und im Rahmen dieser nachvollziehbar untersucht, inwieweit die Wirkfaktoren des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG auslösen können. Die Auswirkungen der Maßnahmen und mögliche Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten wurden untersucht und die dadurch ggf. ausgelösten Verbotstatbestände geprüft. Die Ergebnisse flossen in den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 11) ein.

Im Ergebnis kommt die Untersuchung zu der Schlussfolgerung, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen keine Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG vorliegt.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens zeigten sich keine Bedenken gegenüber den Untersuchungsergebnissen. Insbesondere das Landratsamt Schwäbisch Hall mit Stellungnahme vom 22.07.2025 hat keine Einwände gegen die artenschutzfachliche Bewertung erhoben.

Betroffen ist vor allem die Artengruppe Fledermäuse.

Im Untersuchungsgebiet konnten mindestens sieben Fledermausarten mit Hilfe eines stationären Aufnahmegerätes akustisch nachgewiesen werden, die vermutlich die Gehölze entlang der Bahnstrecke als Leitstrukturen nutzen.

Betriebsbedingte Störungen infolge der Baumaßnahme sind nicht zu erwarten, da die Nutzung des Bahnhofs und der Bahnstrecke in demselben Maße bzw. derselben Auslastung wie vor den Bauarbeiten stattfinden wird. Zusätzliche Beleuchtungsanlagen sind im Bereich des bereits vorbelasteten Bahnhofareals als unerheblich einzustufen.

Da keine Leitstrukturen oder Teile von Leitstrukturen durch das Vorhaben gerodet werden, sind keine anlagebedingten Auswirkungen auf Fledermäuse im Wirkraum zu erwarten.

Im Eingriffsbereich befinden sich keine Quartierstrukturen von Fledermäusen. Durch eine an den Baustellenbereich angepasste Beleuchtung im Falle von Nacharbeiten, kann eine Beeinträchtigung lichtempfindlicher Arten vermieden werden (vgl. LBP-Maßnahme 003_V). Die fledermausfreundliche Baustellenbeleuchtung muss dabei freilich dem DB-Regelwerk genügen, was durch die Bestätigung im Antragsformular sichergestellt wird, wonach keine Abweichungen vom Regelwerk vorgesehen sind.

Das Maßnahmenkonzept wird ergänzt durch die Einschränkung der Rodungsarbeiten nach artenschutzfachlichen Standards (002_V), die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung, die Einweisung der Baufirma sowie Gehölzschutzmaßnahmen (001_V)

Nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde steht das Vorhaben damit unter Berücksichtigung der im LBP genannten Maßnahmen sowie den im Erläuterungsbericht festgelegten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes im Einklang.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan artenschutzfachlichen Maßnahmen sind als genehmigter Teil der Planung durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat dies im

Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung sicherzustellen (siehe Nebenbestimmung A.4.1).

B.4.8 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes, des Schutzes vor elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern sowie dem Schutz vor sonstigen Immissionen vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch die geplanten Maßnahmen keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionen hervorgerufen werden.

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.8.1.1 Rechtslage

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit der bauzeitlichen Lärmbelastungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung umfasst. Eine Baustelle als eine 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 (§ 3 BImSchG). Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. 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 rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Gemäß Ziffer 3.2.2 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 baulichen Nutzung abweicht.

B.4.8.1.2 Schalltechnische Untersuchung

Der Lärm in der Bauphase war Gegenstand einer Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen. Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten Arbeitsgänge und Emissionsansätze verschiedener Baulärmsituationen und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV-Baulärm. Für die einzelnen relevanten Bautätigkeiten wurde ein akustisches Ausbreitungsmodell aufgebaut und die Emissionen auf Basis der zum Einsatz kommenden Maschinen und deren Betriebszeiten ermittelt. In den erhobenen Emissionsansätzen sind die Zeitkorrekturen, sämtliche Zuschläge zur Berücksichtigung der Impulshaltigkeit nach Maßgabe der AVV-Baulärm enthalten. Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes waren dabei insbesondere die Arbeitsgänge von Bedeutung, in denen geräuschintensive Geräte und Maschinen in unmittelbarer Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen, insbesondere Wohngebäuden, zum Einsatz kommen werden. Diese Arbeitsgänge sind Einrichtung der Baustelle, Neubau der Bahnsteige und Rückbauarbeiten. Bei den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wurde zur Berechnung keine Verkehrslärmvorbelastung berücksichtigt. Als Immissionsorte wurden insbesondere die zum Baubereich nächstgelegenen Hauptgebäude festgelegt. Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass bei Bauarbeiten am Tage als auch in der Nacht die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm nicht eingehalten werden können. Für die insgesamt ca. 4 Tage und 3 Nächte dauernden Rückbauarbeiten an den Bahnsteigen wurden am Tage an insgesamt 35 Gebäuden Richtwertüberschreitungen berechnet. Bei den Arbeiten zum Neubau der Bahnsteige (Dauer ca. 8 Wochen) können die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm ebenfalls nicht eingehalten werden sowohl am Tage als auch in der Nacht.

Weitere Einzelheiten können der schalltechnischen Untersuchung entnommen werden (Anlage 14.1)

Die untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Schwäbisch Hall hat hierzu keine Stellungnahme abgegeben, da das Eisenbahnbundesamt selbst die zuständige Immissionsschutzbehörde sei.

B.4.8.1.3 Schallschutzmaßnahmen

Hinsichtlich Schallschutzmaßnahmen kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände,-wälle) aufgrund der begrenzten

Dauer der Bauzeit und der geringen Lärmbelastung für die umliegenden Wohngebäude nicht praktikabel sind. Außerdem würden sie nur zu einer geringfügigen Pegelminderung führen. Im Gutachten wird die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren vorgeschlagen. Darüber hinaus sind organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkung erforderlich. Dazu zählt eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Entsprechendes wurde in der Nebenbestimmung unter A.4.3.1.1 aufgegeben. Weiterhin verpflichtet sich die Vorhabensträgerin die Schallemissionen und -immissionen der Bautätigkeiten soweit wie möglich zu reduzieren und dazu geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik einzusetzen. Das Immissionsschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht bei Erreichen der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle die Bereitstellung von Ersatzwohnraum vor (vgl. Planunterlage 1, Kap. 9.2), was durch Nebenbestimmung A.4.3.1.7 die notwendige Konkretisierung erfährt.

B.4.8.1.4 Weitere Nebenbestimmungen

Des Weiteren werden allgemeine Nebenbestimmungen verfügt. Alle notwendigen Maßnahmen der Lärmverhinderung und -minimierung zur Einhaltung des § 22 BImSchG und der AVV-Baulärm sind zu ergreifen; dabei bestehen Berichtspflichten (siehe Nebenbestimmung A.4.3.1.1). Der Stand der Lärm- und Erschütterungsschutztechnik ist notwendigerweise einzuhalten (siehe Nebenbestimmung A.4.3.1.2). Die Überwachung der Baustelle erfolgt idealerweise über einen Immissionsschutzbeauftragten; bei vorhandener Fachkenntnis kann die umweltfachliche Bauüberwachung aufgrund der noch überschaubaren Gesamtdimension der Baumaßnahme die entsprechenden Aufgaben übernehmen (A.4.3.1.3). Der Baulärm ist in Kenntnis der eingesetzten Verfahren und Maschinen erforderlichenfalls detailliert zu prognostizieren (siehe Nebenbestimmung A.4.3.1.4). Für den Einsatz von Rottenwarnanlagen gelten Schutzvorschriften (siehe Nebenbestimmung A.4.3.1.5).

Insgesamt gelingt es, infolge der ergriffenen Maßnahmen gemäß des durch Nebenbestimmungen ergänzten Immissionsschutzkonzepts die Baulärmbelastung unter der nachfolgenden Prämisse noch als verträglich auszugestalten. Soweit dabei tagsüber eine unzumutbare Lärmbelastung unter Eigentumsschutzgesichtspunkten

verbleibt, ist der Vorhabenträgerin dem Grunde nach die nachfolgend ausdifferenzierte Entschädigungspflicht für Baulärmbeeinträchtigungen aufzuerlegen:

B.4.8.1.5 Entschädigung

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigung durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben. Diese sind unter A.4.3.1.6 genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden.

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Verfahrens festzulegen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind Eigentümer. Wohnraummieter und andere, lediglich obligatorisch berechtigte, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruches nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach unter anderem die Betroffenheit in eigenen Rechten. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieter und sonstige lediglich obligatorisch berechtigte Nutzer, im

Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen.

Bei der Frage nach dem Bestehen von Entschädigungsansprüchen für die Einschränkung bei der Nutzung von Immobilien in der Fachplanung ist zu bedenken, dass es Sinn und Zweck des Fachplanungsrechts ist, die Einfügung eines Vorhabens in seine Umwelt und die Bewältigung von Konflikten zu regeln, die durch den Bau und die Nutzung des Planvorhabens auf einer Grundstücksfläche auf benachbarten Grundstücksflächen entstehen. Aus dieser Grundstücksbezogenheit des Bau- und Fachplanungsrechts kann gefolgert werden, dass bei einem Nutzungskonflikt die benachbarten Grundstücke durch ihre Eigentümer repräsentiert werden und auf dieser grundstücksbezogenen, planungsrechtlichen Ebene obligatorisch berechnete Nutzer, etwa Mieter, Pächter, Ehegatten und Kinder der Eigentümer, nicht in einer grundstücksbezogenen Weise in ihren Rechten betroffen sind. Diese durch die Rechtsprechung zunächst für das Bauplanungs- und Straßenplanungsrecht entwickelten Grundsätze finden auch für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung Anwendung.

Nach Rechtsprechung des BVerwG ist die Vorbelastung bei der Ermittlung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, bis zu dessen Erreichen eine Baulärmbeeinträchtigung entschädigungslos bleibt, zu berücksichtigen (siehe oben).

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel.

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen hat sich zunächst das Abstellen auf zulässige Innenschallpegel bewährt. Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A);
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A);
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung). Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV („Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße“) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung hat unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB(A), der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, die Bedeutung eines grundsätzlich einzuhaltenden Innengeräuschpegels, der auch für die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Schallimmissionen in benachbarten Gebäuden Anwendung finden kann.

Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV ist für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume von $D = 37 \text{ dB(A)}$, für Büroräume von $D = 42 \text{ dB(A)}$ und für Schlafräume von $D = 27 \text{ dB(A)}$ auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB(A) ergeben sich als zumutbare Innengeräuschpegel die oben genannten Werte von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A).

Angaben zu Innengeräuschpegeln, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (August 1987)“. Die Mittelungspegel in Tabelle 6 der Richtlinie sind nicht als Einzahlwerte, sondern mit einer Spannweite angegeben und darüber hinaus von der Schutzbedürftigkeit entsprechend der Gebietseinstufung abhängig. Es lassen sich aus dieser Tabelle sowohl die oben genannten Werte als auch niedrigere oder speziell im Nachtzeitraum auch höhere zulässige Innengeräuschpegel ableiten. Eine Berücksichtigung der niedrigeren Werte würde nach hiesiger Auffassung eine Überbewertung zeitlich begrenzter Geräuscheinwirkungen durch Bautätigkeiten gegenüber zeitlich unbegrenzt auftretendem Verkehrslärm darstellen und wird daher als nicht angezeigt angesehen.

Gegen eine Berücksichtigung höherer Innengeräuschpegel im Nachtzeitraum von bis zu 35 dB(A) spricht, dass der gebietsunabhängige Ansatz nach 24. BImSchV für die Betroffenen auf der sicheren Seite liegt, was gerade für überwiegend zum Schlafen benutzte Räume hier angemessen erscheint. Eine gebietsbezogene Unterscheidung für Schlafräume nachts (höherer Wert) wird dabei aber ebenso für nicht erforderlich gehalten wie für Wohnräume tagsüber (niedrigerer Wert). Ein solch pauschalierender Ansatz, auch ohne weitere Unterscheidung nach Großraumbüros, Gaststätten o.ä., wird hier nach wertender Betrachtung für die Bestimmung von Entschädigungsansprüchen beim Baulärm insgesamt als ausreichend genau und angemessen angesehen.

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitung der oben genannten Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) zu erwarten sind.

Diese Außengeräuschpegel können deshalb ebenfalls als (einfacher als Innengeräuschpegel zu berechnende oder gegebenenfalls durch Messungen zu überwachende) Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche:

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume;
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume);
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Bei der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster - die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, das heißt, niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz - durch einen Korrektursummanden von 6 dB(A) wie für innerstädtische Straßen nach Tabelle 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt. Dieser Korrektursummand findet sich im Übrigen auch in Tabelle 7 der VDI 2719.

Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster (pauschale Differenz zwischen Innen- und Außenpegel) können demzufolge grundsätzlich 30 dB(A) bei Schlafräumen und 27 dB(A) bei Wohn- bzw. Büroräumen angenommen werden.

Den Anwohnern kann dabei tagsüber insoweit auch zugemutet werden, während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen regelmäßig durch weitestgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Lüftung kann im Übrigen in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht

genutzt werden. Um die Verlärmung des Innenbereichs auch in den Nächten entsprechend gering zu halten, ist es den Anwohnern zumindest für jeweils nur kurze Einwirkungszeiten von nächtlichen Baulärmbeeinträchtigungen zuzumuten, die Fenster von Schlafräumen weitestgehend geschlossen zu halten und z. B. eine Lüftung innerhalb der Wohnung über lärmabgewandte Zimmer vorzusehen. Darüber hinaus können in diesen Beeinträchtigungsphasen nach eigenem Bedürfnis auch noch verschiedene sonstige persönliche Vorkehrungen für ungestörten Schlaf selbst ergriffen werden. Ab Überschreitung der insoweit zulässigen Außengeräuschpegel von 60 dB(A) ist dies im Übrigen jedoch nicht erforderlich, da dann sowieso ein Anspruch auf Ersatzschlafraum (z.B. Hotelaufenthalt) besteht.

Nachts, d. h. zwischen 20:00 Uhr und 07:00 Uhr, sind bei der Beurteilung von Baulärm neben den oben genannten dauerhaften Geräuschpegeln grundsätzlich auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant (vgl. Nr. 3.1.3 der AVV-Baulärm). In Bezug auf baulärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigungen schutzbedürftiger Räume betrifft dies nur Schlafräume. Spitzenpegel müssen dann nicht mehr gesondert betrachtet werden, wenn bereits jeweils das Kriterium der Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch die (Dauer-) Geräuschpegel zum Tragen kommt und zudem kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen nicht entsprechend maßgeblich darüber hinausragen. Im Übrigen ist eine zusätzliche Betrachtung nicht mehr ausschlaggebend, da nachts ab Geräuschpegeln von 60 dB(A) sowieso bereits ein Anspruch auf Ersatzschlafraum besteht.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen [dB(A)]	Geräuschpegel außen [dB(A)]
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 07 - 20 Uhr	40	67
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	tagsüber: 07 - 20 Uhr	45	72
Schlafräume	nachts: 20 - 07 Uhr	30	60

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen

berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) überschreitet.

Ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Anwohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. Ersatzschlafraum zur Verfügung zu stellen ist. Um unverhältnismäßige Überkompensationen zu vermeiden, entbindet ein in Anspruch genommenes Ersatzwohn- bzw. Ersatzschlafraumangebot ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts die Vorhabenträgerin während dieses Zeitraums von der Entschädigungspflicht.

Im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Eckdaten für die entsprechenden Entschädigungsverpflichtungen unter A.4.3.1.1 **Fehler!**

Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. als Nebenbestimmung aufgenommen. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Der Anspruch entfällt im Übrigen für Tage, an denen ab Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen bzw. 60 dB(A) nachts Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.8.2 Baubedingte Erschütterungen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind sowohl im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtsverbindliche Grenzwerte festgelegt. Anhaltswerte finden sich in der DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ für die Beurteilung von Erschütterungsemissionen durch Baumaßnahmen. Da es sich um Anhaltswerte nicht um Grenzwerte, handelt, liegen schädliche Umwelteinwirkungen nicht zwingend vor. Trotzdem können Anhaltswerte bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Emissionen aus Erschütterungen herangezogen werden. Bei Einhaltung der Anhaltswerte sind somit erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen

ausgegangen werden kann. Für die bei Baumaßnahmen zeitlich begrenzten Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden werden orientierend das Beurteilungsverfahren und die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 herangezogen. Die Anhaltswerte, deren Beurteilung in Stufen erfolgt, richten sich dabei nach der Anzahl von Tagen, an denen Erschütterungseinwirkungen stattfinden. Für die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen ist die DIN 4150 Teil 3 heranzuziehen, die Anhaltswerte nennt, bei denen Schädigungen im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden oder Gebäudeteilen nicht zu erwarten sind. Beeinträchtigungen durch Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit sind grundsätzlich lokal begrenzt und vorübergehender Natur und daher entschädigungslos hinzunehmen, soweit sie den üblichen Umfang nicht übersteigen.

Nach der Schall -und erschütterungstechnischen Untersuchung wird bezüglich der Bau-Erschütterungen auf Basis des zu erwartenden Geräteeinsatzes (Vibrationsrammen) und der Abstandsverhältnisse zu nächstgelegener schutzbedürftiger Nutzung (ca. 10 m) eingeschätzt, dass die Anhaltswerte für gebäudeschädigende Erschütterungen der DIN 4150 Teil 3 an einem Gebäude bei erschütterungsintensiven Rammarbeiten mit Großgeräten (Vibrationsramme) am OLA-Mast 44-5 und nach DIN 4150 Teil 2 im Nachtzeitraum nicht vollständig ausgeschlossen werden. Daher wird empfohlen, vor Baubeginn an diesem Gebäude eine bautechnische Beweissicherung durchzuführen und die Erschütterungen bei Rammarbeiten mit Großgeräten messtechnisch (mit Alarmmeldung) zu überwachen. Die Bauarbeiten könnten dann nach Durchführung von Minderungsmaßnahmen (z. B. Vorbohren) fortgesetzt und Gebäudeschäden wirkungsvoll vermieden werden. Im Gutachten sowie im Erläuterungsbericht werden Maßnahmen beschrieben, die die Plangenehmigungsbehörde in den Nebenbestimmungen unter A.4.3.1.2 konkretisiert hat. Zum Stand der Technik und zur Immissionsüberwachung, siehe B.4.8.1.

Den Interessen der Betroffenen ist durch die Vorkehrungen und Maßnahmen gegen bauzeitliche Erschütterungen ausreichend Rechnung getragen, wesentliche Beeinträchtigungen entstehen nicht bzw. es kann ihnen sachgerecht vorgebeugt werden.

B.4.8.3 Betriebsbedingte Immissionen

Die Vorhabenträgerin ist zu betriebsbezogen Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. §§ 1 ff. 16. BImSchV im Falle des Baus oder wesentlicher Änderungen von Eisenbahnen verpflichtet. § 41 Abs. 1 BImSchG

verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Verkehrsräusche sind dabei grundsätzlich nach der 16. BImSchV zu bewerten, welche der Verordnungsgeber über die §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) eingeführt hat. Die 16. BImSchV legt Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest.

Durch das Vorhaben wird nach fachgutachterlicher Bewertung erheblich baulich in den Schienenweg eingegriffen (deutliche horizontale Veränderung der Gleislage um 60 cm, womit im Regelfall eine Neuschotterung und Schienenneuerlegung verbunden ist), vgl. Planunterlage 1, Kap. 5.1, Planunterlage 3 und Planunterlage 14.2, Kap. 2.1.

§ 41 Abs. 1 BImSchG knüpft die Pflicht, sicherzustellen, dass durch die Änderung von Eisenbahnen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, außerdem an das Merkmal der Wesentlichkeit der Änderung. Der Anwendungsbereich von § 41 BImSchG wird auch insofern durch die 16. BImSchV konkretisiert (vgl. § 43 Abs. 1 BImSchG). Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 16. BImSchV stellt ein erheblicher baulicher Eingriff dann eine wesentliche Änderung dar, wenn es zu einer qualifizierten Erhöhung des Lärms kommt (Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 41, Rn. 27 f.), d. h. um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 16. BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auch dann auszugehen, wenn die Lärmbelastung bereits vor der Änderung bei mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts liegt und der Lärm durch den Eingriff weiter erhöht wird (Jarass, a. a. O., Rn. 29 m. w. N.). Nach Rechtsprechung des BVerwG konkretisiert § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV in seinem Anwendungsbereich die Voraussetzungen der Wesentlichkeit abschließend (BVerwG, Urteil vom 23. 11. 2005 – 9 A 28/04 – Rn. 27, juris), die Möglichkeit eines darüberhinausgehenden Rückgriffs auf § 41 BImSchG ist unklar (vgl. Jarass, a. a. O., Rn. 30).

Die o. g. Sicherstellungspflicht besteht nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck

stehen würden. Sofern anstelle aktiver passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen sind, erfolgt deren Dimensionierung gemäß 24. BImSchV außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage der 24. BImSchV im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren objektbezogen festgelegt. Damit ist sichergestellt, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden. Ein Anspruch auf passiven Schallschutz ist im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses lediglich dem Grunde nach festzustellen.

Ausweislich der im Rahmen des Anhörungsverfahrens unbeanstandet gebliebenen nachvollziehbaren Untersuchung betriebsbedingter Schallimmissionen (Planunterlage 14.2) werden Schutzfälle (Verkehrslärmschutz nach § 41 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV, s. im Einzelnen Anlage 4.1. bis 4.3 der Planunterlage 14.2) ausgelöst. Die Vorhabenträgerin ist dem nicht entgegengetreten; vielmehr hat sie dies fachgutachterlich bestätigen lassen.

Zwar wird das Kriterium der wesentlichen Änderung einer Pegelerhöhung um 2,1 dB(A) an keinem Immissionsort erfüllt. An einzelnen Immissionsorten kommt es zu jedoch infolge des erheblichen baulichen Eingriffs in den Schienenkörper zu Pegelerhöhungen auf 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, bzw. werden vorhandene Beurteilungspegel von mindestens 70/60 dB(A) weiter erhöht (bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte), vgl. Planunterlage 1, Kap. 9.2, Planunterlage 14.2, Kap. 12). Hieraus resultiert die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen.

In einer nicht zu beanstandenden Kosten-Nutzen-Abwägung gelangt der Gutachter in der Folge zu dem Ergebnis, dass dabei passiven Schallschutzmaßnahmen (Fenster, Lüftungsanlagen) gegenüber einer Schallschutzwand der Vorzug zu geben ist (vgl. Kap. 6.3 der Planunterlage 14.2). Während für einzelne Fälle aktiver Lärmschutz bereits technisch nicht bewerkstelligt werden kann, sind für die übrigen Fälle Lärmschutzwände von 2 Meter (Schutzfälle bzgl. Lärm tagsüber, 65.000,00 Euro pro gelöstem Schutzfall) bzw. 8 bis 10 Meter (Schutzfälle bzgl. Nachtlärm, 100.000,00 bis 110.000,00 Euro pro gelöstem Schutzfall) mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden. Die Planfeststellungsbehörde hält die gutachterliche Auffassung vorliegend für sachgerecht. Der aus der vorstehenden Erwägung resultierende dem Grunde nach bestehendem Anspruch bestimmter Anwohner auf passiven Lärmschutz wird in Nebenbestimmung A.4.3.3 festgelegt.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Vorhabenträgerin hat auch die Belange der Abfallwirtschaft in ihren Unterlagen hinreichend berücksichtigt. Dies kommt insbesondere durch die Vorsorgemaßnahmen Boden- und Grundwasserschutz (LBP-Maßnahme 004_V) zum Tragen. Bei Umsetzung der von der Vorhabenträgerin beschriebenen Vorgehensweise und unter Berücksichtigung der fachbehördlich erbetenen und für erforderlich erachteten Nebenbestimmungen unter A.4.44 ist den Belangen der Abfallwirtschaft und des Bodenschutzes hinreichend Rechnung getragen. Das Landratsamt Schwäbisch Hall hat in seiner Stellungnahme vom 22.07.2025 weitere Angaben gefordert, die jedoch nicht einzeln aufzuführen sind, da mit den Nebenbestimmungen und den Zusagen der Vorhabenträgerin den Belangen der Abfallwirtschaft und des Bodenschutzes hinreichend Rechnung getragen wird. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die geforderten Bestimmungen des Landratsamtes Schwäbisch Hall an die ausführende Baufirma weiterzugeben und deren Einhaltung zu überwachen.

B.4.10 Land- und Forstwirtschaft

Land- und forstwirtschaftliche Belange sind nicht berührt. Das Amt für Flurordnung beim Landratsamt Schwäbisch Hall hat keine Bedenken zu dem Vorhaben geäußert, da laufende oder geplante Maßnahmen der Flurneuordnung nicht betroffen seien.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Vorhabenbereich befinden sich Kabel und Leitungen der Netze BW GmbH. Diese hat in ihrer Stellungnahme vom 16.07.2025 einige Nebenbestimmungen formuliert, die in den Nebenbestimmungen unter A.4.55 mit aufgenommen wurden. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme zugesichert, alle Auflagen in die weiteren Planungen mit aufzunehmen. Da die Kabel für die öffentliche Stromversorgung genutzt werden, müssen diese gesichert werden. Über den etwa bei Bahn-km 44,3+32 die Bahn querenden Mittelspannungskabeln der Netze BW GmbH ist der Bahnsteig 2 vorgesehen. Die Genehmigung der Netze BW für die Errichtung dieser baulichen Anlage wird von der Vorhabenträgerin beantragt. Die Genehmigung einer Überbauung der Mittelspannungskabel wird nach Aussage der Netze BW GmbH (E-Mail-Schreiben vom 19.09.2025) grundsätzlich nicht erteilt. Es wird während der Ausführung festgestellt, inwieweit die Kabellage verändert werden muss.

Durch die Planungen und verfükten Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen nicht zu besorgen. Mit der Nebenbestimmung ist sichergestellt, dass vorhandene Leitungen im Rahmen der Bauarbeiten nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

Es sind keine Straßen und Wege von externen Baulastträgern betroffen.

Das Straßenbauamt des Landratsamtes Schwäbisch Hall hat in der Gesamtstellungnahme vom 22.07.2025 keine Bedenken geäußert, da keine Betroffenheit vorliegt.

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. Von Blindgängern gehen erhebliche Gefahren für Leib, Leben und Eigentum sowie sonstige Belange aus. Dies erfordert spezifische Maßnahmen der Kampfmittelsondierung und -räumung in der Regel vor Baubeginn auf Grundlage eines geeigneten Kampfmittelräumkonzepts. Die Zuständigkeit zur Durchführung der Kampfmittelräumung liegt dabei grundsätzlich beim Grundstückseigentümer.

Das Vorkommen von Kampfmitteln im Baubereich kann nach erfolgter Sachverhaltsaufklärung der Vorhabenträgerin nicht ausgeschlossen werden, daher wird vor Beginn der Baumaßnahmen eine Kampfmittelsondierung durchgeführt.

Der Vorhabenträgerin hat die Kampfmittelsondierung und -räumung rechtzeitig und fachgerecht auszuführen. Die zuständigen Fachbehörden sind zur Gewährleistung einer effektiven Gefahrenabwehr einschließlich Bevölkerungsschutzmaßnahmen nicht nur über das Ergebnis der Kampfmittelbeseitigung, sondern auch fortlaufend über Sondierungs- und Räumungsmaßnahmen und entsprechende Zwischenergebnisse zu informieren (s. Nebenbestimmung A.4.6).

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Gemäß Planunterlage 5 und 6 werden für Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehende Flächeninanspruchnahmen auf Grundstücken Dritter erforderlich, diese sind aber bauzeitlich begrenzt. Diese Flächeninanspruchnahme ist zur Vorhabenrealisierung dringend erforderlich und liegt daher im öffentlichen Interesse.

Hinsichtlich der vorübergehenden Nutzung von Flächen werden Vereinbarungen mit erforderlichenfalls dinglichen Sicherungen getroffen. Für bauliche Anlagen werden – notwendigerweise und im öffentlichen Interesse liegend – im geringen Umfang Flächen Dritter dauerhaft in Anspruch genommen. Einwendungen blieben aus.

B.4.15 Barrierefreiheit

Die Reduzierung von Barrieren und Errichtung barrierefreier Gleiszugänge ist Antragsgegenstand.

Der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. hat in seiner Stellungnahme vom 30.07.25 und 20.08.2025 gefordert, Markierungen der freizuhaltenen Flächen und nach DIN 32986 Schilder anzubringen. Weiterhin müsse der geneigte Gehweg für mobilitätseingeschränkte Fußgänger geeignet sein. Alle Stufenkanten müssen nach DIN 18040-1 und alle Handläufe müssen gemäß DIN 18040-1 i. V. m. DIN 18065 30 cm waagrecht über die erste und letzte Stufe hinausragen, um die Stolpergefahr zu verhindern. Im gesamten Bereich des Bauvorhabens müsse ein Blindenleitsystem nach DIN 32984 vorhanden sein, welches auch die Personenunterführung, die Bushaltestellen, den Taxistand und das kommunale Bahnhofsumfeld einschließt. Ebenso solle eine blendfreie Beleuchtung nach DIN 32975 im gesamten Bauvorhaben Berücksichtigung finden.

Die Zusage der Vorhabenträgerin zu der geforderten blendfreien Beleuchtung wurde in A.5.1 übernommen. Weitere Forderungen zur Beschilderung, Schriftanzeiger und Videos mit Gebärdensprache wurden entsprechend der vorgesehenen Standardausführung übernommen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. hat nach Zusendung der Erwiderungen des Vorhabenträgers mit Schreiben vom 20.08.2025 Einwendungen zur Ausstattung des Blindenleitsystems durch den Straßenbaulastträger eingebracht. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Stellungnahme erklärt, dass sie gegenüber den Straßenbaulastträgern keine Weisungsbefugnis hat. Zur Ausstattung des barrierefreien Zugangsweges beim Treppenzugangs am östlichen Bahnsteigende in Form einer Rampe wird vom Fahrgastverband PRO BAHN e. V. gefordert, dass dieser Verbindungsweg mit Radabweisern nach DIN 18040-1 und DIN 18040-3 ausgestaltet wird.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung vom 02.09.2025 erklärt, dass der barrierefreie Zugangsweg am östlichen Ende des Hausbahnsteigs nicht als 'Rampe', sondern als 'Gehweg' im Sinne des DB-Regelwerks ausgebildet wird, da der seitliche

Höhenversatz kleiner ist als 1,0 m. Die Planung sieht daher an diesem Zugang keine Radabweiser vor. Die übrigen Forderungen wurden in den Zusagen unter A.5.1 aufgenommen.

Nach nochmaliger Rückfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 19.11.2025 zugesagt, der Zugangsweg am östlichen Ende des Bahnsteigs 2 zum Schutz der Reisenden beidseitig mit Füllstabgeländern einzufassen. Zusätzlich erhalten die seitlich vorgesehenen Stützwände eine um 10 cm über die Pflasteroberfläche hinausragende Oberkante, sodass die Räder von Rollstühlen oder Kinderwagen nicht seitlich von der Gehfläche abkommen können. Dadurch wird ausgeschlossen, dass Reisende unbeabsichtigt in den Gleisbereich geraten. Mit diesen Maßnahmen trägt die Vorhabenträgerin verbliebenen Sicherheitsbedenken hinreichend Rechnung.

Weitere Forderungen des Fahrgastverbands PRO BAHN e. V. waren, dass der Taster der Akustikausgabe des dynamischen Schriftanzeigers plus an das Blindenleitsystem nach DIN 32984 angeschlossen sein muss und an allen Glasflächen Kontrastsicherheitsstreifen im Wechsel nach DIN 32975 angebracht werden müssen. Die Einhaltung dieser Forderung wurde durch die DB InfraGO AG zugesagt.

Im Rahmen des hier zur Genehmigung vorgelegten Vorhabens sind ausschließlich die Eisenbahnbetriebsanlagen zu betrachten, also die Bahnsteige und deren Zugänge vom öffentlichen Wegenetz her. Andere Verkehrsanlagen sind nicht von der Vorhabenträgerin nicht zu überplanen. Die Bahnsteige und deren Zugänge werden regelkonform mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Die Weiterführung dieses Leitsystem im öffentlichen Straßenraum obliegt nach übereinstimmender Auffassung der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde den dort zuständigen Straßenbaulastträgern.

Die Forderung der KreisVerkehr AG, dass die DB InfraGO bzgl. Bahnsteighöhe und -neigung die Vorgaben zur Barrierefreiheit berücksichtigt, wird in Gestalt einer Zusage in die Planung aufgenommen, da die Bahnsteige gemäß dem DB-Regelwerk vollständig barrierefrei geplant werden.

Den Wünschen der KreisVerkehr AG, dass in diesem Zusammenhang dann auch die barrierefreie Ertüchtigung der Bushaltestelle „Fichtenberg Bahnhof“, die vor Jahren geplant wurde, ausgeführt wird, wird seitens der Vorhabenträgerin nicht entsprochen, da sie diese nicht ihrem Aufgabenkreis zugehörig und als nicht

verfahrensgegenständlich ansieht. Ebenso liege die geforderte Ausbildung des öffentlichen Wegenetzes außerhalb der Bahnanlage nicht Aufgabenbereich der Vorhabenträgerin und sei nicht verfahrensggegenständlich.

Soweit sich die Vorhabenträgerin bzgl. Anpassungswünschen auf den Verfahrensgegenstand beruft und die ihr obliegenden Maßnahmen auf die Eisenbahnbetriebsanlage beschränkt, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht.

Der kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Landratsamt Schwäbisch Hall begrüßt die Zuwegung über barrierefreie Gehwege, sieht jedoch für körperbehinderte Menschen, blinde und sehbehinderte Menschen die Anforderung für behinderte Menschen nicht erfüllt und fordert breitere Gehwege auf Gleis 1, ein frühes, grundlegendes und verständliches Beschilderungskonzept für ortsfremde Menschen mit Behinderung. Ebenso wird bemängelt, dass nur 1 Parkplatz für Behinderte ausgewiesen wird, die den Öffentlichen Personennahverkehr nutzen. Ein barrierefreier Zugang von der Bushaltestelle, dem Empfangsgebäude sowie von Gleis 1 zu Gleis 2 fehle vollständig. Die vorhandene Rampe als Unterführung erfülle die Funktionsanforderungen und Schutzziele an die Barrierefreiheit nicht. Die bisherige barrierearme Erreichbarkeit der Bahnsteige für Fahrräder und Kinderwagen werde aufgegeben.

Die Vorhabenträgerin trägt vor, dass für die hier behandelten Anlagen das Regelwerk der DB AG Anwendung findet, insbesondere die Richtlinie 813. Die darin festgelegten Mindestbreiten werden von allen hier geplanten Bahnsteigzugängen erfüllt. Für die hier angesprochenen geplanten Gehwege wurden allesamt die Vorgaben aus dem DB-Regelwerk eingehalten. Weitere Forderungen können nicht erfüllt werden, da sie nicht Gegenstand des Verfahrens seien. Die Planfeststellungsbehörde hat die Anfrage der kommunale Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Landratsamt Schwäbisch Hall zum Anlass genommen, die bestehende und geplante Zuwegung unter Barrierefreiheitsaspekten zum Gegenstand weiterer Sachverhaltsaufklärung zu machen (s. Schreiben an die Vorhabenträgerin vom 20.11.2025 und 24.11.2025). Die Vorhabenträgerin hat unter Vorlage einer Fotodokumentation dargelegt, dass u. a. sicherheitstechnische Vorgaben gegen die Beibehaltung der vorhandenen Rampen sprechen, insgesamt barrierefreie Zugänge zu den Gleisen jedoch beibehalten bzw. neu geschaffen werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Anforderungen des § 2 Abs. 3 EBO erfüllt. Diese werden durch das gültige technische Regelwerk ausgeformt,

wozu die von der Vorhabenträgerin herangezogenen Richtlinien und Programme zählen. Forderungen, die keinen spezifischen Vorhabenbezug aufweisen, müssen von der Vorhabenträgerin nicht erfüllt werden. Auf das einschlägige Regelwerk kann sich die Vorhabenträgerin berufen. Den Forderungen wurde im Übrigen sachgerecht entsprochen. Bei der Bewertung des Umstands, dass infolge der Maßnahme Verschlechterungen im bestehenden (barrierearmen) Gleiszugang aus der Unterführung in Kauf genommen werden müssen, ist zu berücksichtigen, dass nach Vorhabenverwirklichung der bisherige barrierefreie Zugang aus dem öffentlichen Verkehrsraum zu Gleis 1 fortbesteht und eine solcher zu Gleis 2/3 neu geschaffen wird. Eine Rechtspflicht zur Beibehaltung eines barrierearmen Umstands, zu welchem die Vorhabenträgerin nach dem geltenden technischen Regelwerk nicht verpflichtet wäre, besteht nicht (vgl. grundlegend insgesamt BVerwG, Urteil vom 05.04.2006, Az. 9 C 1.05), erst recht nicht, wenn wie hier technische Sicherheitsvorschriften der Ril. 813 Mindestmaße festlegen und ein barrierefreier Zugang je Gleis aus dem öffentlichen Verkehrsraum verbleibt. Eine barrierefreie öffentlich zugängliche Gleisquerungsmöglichkeit befindet sich in zumutbarer Nähe.

B.4.16 Sonstige öffentliche Belange

Das Vorhaben wurde mit der Gemeinde Fichtenberg, dem Landratsamt Schwäbisch Hall, der Netze BW, der Geschäftsstelle des Landes- Behindertenbeauftragten, des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht, der Firma Scholz Recycling GmbH und des Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamt, abgestimmt.

Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen und Hinweise ist das Vorhaben insgesamt auch mit sonstigen öffentlichen Belangen vereinbar. Hierzu im Folgenden:

B.4.16.1 Landeseisenbahnaufsicht

Die Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg hat in Ihrem Schreiben vom 18.07.2025 für die sich in der Nähe befindenden Eisenbahninfrastruktur der Fa. Scholz Recycling GmbH Nebenbestimmungen gefordert, die in den Nebenbestimmungen unter A.4.77 ihren Eingang finden. Hierbei handelt es sich um technische und organisatorische Anforderungen, deren Erfüllung für eine konfliktlose Vorhabenrealisierung erforderlich ist. Die Vorhabenträgerin hat sich hiergegen nicht verwehrt.

B.4.16.2 Denkmalschutz

Die Gemeinde Fichtenberg hat in ihrem Schreiben vom 16.07.2025 darüber informiert, dass das alte Stellwerk vom Landesdenkmalamt Stuttgart als Denkmal eingestuft wurde und von der Gemeinde Fichtenberg nach Überprüfung durch die DB-Immobilien erworben werden und als Museum dienen solle.

Aus Sicht des Denkmalschutzes bestehen keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben, wenn nachfolgender Hinweis beachtet wird: Auf dem Gelände, auf dem die Veränderungen vorgenommen werden befinden sich ein Stellwerksvorbau mit Befehlsstellwerk „1“ am Empfangsgebäudes des Bahnhofs und ein Stellwerkgebäude „2“, die beide gem. § 2 DSchG unter Denkmalschutz stehen. Diese Kulturdenkmale dürfen durch die geplanten Maßnahmen nicht tangiert werden und müssen unversehrt erhalten bleiben.

Die Vorhabenträgerin berichtet zum Befehlsstellwerk "1" am Empfangsgebäude, dass der vor dem Gebäude durchlaufende Bahnsteig im Bereich des Vorbaus mit der Regelbreite von 2,75 m vorgesehen und nach hinten mit einer Winkelstützwand mit Geländer abgeschlossen wird. Zwischen dem Niveau des dann barrierefreien Bahnsteigs und dem Umfeld am Vorbau ergibt sich eine Höhendifferenz von ca. 0,35 m. Zwischen Vorbau und der Bahnsteighinterkante ergibt sich ein Abstand von ca. 1,00 m. Der Vorbau mit dem darin vorhandenen Befehlsstellwerk wird damit nicht tangiert. Das Stellwerkgebäude "2": liegt weitab von den hier geplanten Maßnahmen und wird nicht tangiert. Denkmalschutzrechtliche Belange sind daher nicht nachteilig betroffen.

B.4.16.3 P+R-Parkplätze

Zum unter B.4.16.2 behandelten Immobilienkomplex gehört auch der Stellwerkturm auf dem Flst. 743. Auf diesem Flurstück würde die Gemeinde Fichtenberg im Falle des Erwerbs Parkplätze (P+R) für die Bahnreisenden einrichten, damit diese näher am neuen Zugang zu Gleis 2 verortet sind, da Parkplätze im Bereich der Hauptstraße aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht umsetzbar sind.

Ein Grunderwerb des Flst. 743 mit dem darauf befindlichen Stellwerkturm habe im Zuge der geplanten Baumaßnahme „Erneuerung/Verlegung der Verkehrsstation“ aus Sicht der Gemeinde Fichtenberg einen deutlichen Mehrwert, da Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum barrierefreien Gleiszugang auf Gleis 2 dort geschaffen werden können. Die Gemeinde Fichtenberg bittet daher, dies bei den Planungen

entsprechend zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass in dem hier behandelten Vorhaben keine Parkplätze behandelt werden und dass die Schaffung von Parkplätzen nicht zu den Aufgaben der Vorhabenträgerin gehöre. Der von der Gemeinde geforderte Grunderwerb zur Schaffung von Parkplätzen könne ebenfalls nicht in diesem Verfahren behandelt werden.

B.4.16.4 ÖPNV

Die KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH empfiehlt, dass das vorhandene Kolibri-Terminal am Bahnsteig 1 bestehen bleibt, idealerweise weiterhin am Zugang der DB-Unterführung. Mit der veränderten Lage und Zugänglichkeit von Bahnsteig 2 sei ein weiteres Kolibri-Terminal für den Check-In und Check-Out an Bahnsteig 2 erforderlich, und zwar im Bereich des Zu-/Ausgangs in Richtung Ortsmitte. Für das Terminal sei ein Fundament sowie ein separat abgesicherter Stromanschluss erforderlich. Das Terminal selber wird von der KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH aufgestellt. Es wird gefordert, dass die Vorhabenträgerin die Details des Fundamentes und dessen Lage vor Baubeginn mit der KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH abstimmt. Die Vorhabenträgerin sagt die Beibehaltung des Kolibri-Terminals am Zugang zum Bahnsteig 1 sowie die Ergänzung eines Kolibri-Terminals am Zugang zum Bahnsteig 2 zu. Auf die hierzu sachgerecht ergehende Nebenbestimmung A.4.5.3 wird verwiesen.

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 der Verkehrsstation 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 das unabdingbare 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 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

Karlsruhe, den 18.12.2025

Az. 591ppw/119-2024#007

EVH-Nr. 3528490