



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart

Az. 591ppw/111-2023#008  
Datum: 06.06.2025

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Abs. 1 AEG**

**für das Vorhaben**

**„Roigheim - Umbau der Verkehrsstation“**

**in der Gemeinde Roigheim**

**Bahn-km 90,827 bis 91,257**

**der Strecke 4900 Bietigheim - Osterburken**

**Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Willy-Brandt-Platz 17  
68161 Mannheim**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	4
A.3	Besondere Entscheidungen .....	5
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnis .....	5
A.3.2	Konzentrationswirkung .....	6
A.4	Nebenbestimmungen .....	7
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	7
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege .....	11
A.4.3	Immissionsschutz .....	12
A.4.4	Leitungsträger .....	13
A.4.5	Denkmalschutz .....	13
A.4.6	Hochwasserschutz .....	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin .....	14
A.5.1	Brandschutz .....	14
A.5.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	14
A.6	Hinweise .....	14
A.6.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	14
A.6.2	Arbeitsschutz .....	15
A.6.3	Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien .....	15
A.7	Entscheidung über Forderungen, Hinweise und Anträge .....	15
A.8	Sofortige Vollziehbarkeit .....	16
A.9	Gebühr und Auslagen .....	16
B.	Begründung .....	17
B.1	Sachverhalt .....	17
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	17
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	17
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	18
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	19
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	19
B.2.2	Zuständigkeit .....	19
B.3	Umweltverträglichkeit .....	19
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	19
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	19
B.4.1	Planrechtfertigung .....	19
B.4.2	Variantenentscheidung .....	20
B.4.3	Raumordnung .....	21
B.4.4	Tangierende Planungen .....	23

B.4.5	Wasserhaushalt .....	25
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	29
B.4.7	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	37
B.4.8	Artenschutz .....	40
B.4.9	Immissionsschutz.....	42
B.4.10	Leitungsträger .....	50
B.4.11	Denkmalschutz.....	52
B.4.12	Brand- und Katastrophenschutz .....	55
B.4.13	Kampfmittel .....	56
B.4.14	Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen.....	57
B.4.15	Kapazität .....	59
B.4.16	Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien .....	61
B.4.17	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	63
B.5	Gesamtabwägung .....	63
B.6	Sofortige Vollziehbarkeit.....	64
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	64
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	65

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 „Roigheim - Umbau der Verkehrsstation“ in der Gemeinde Roigheim, Bahn-km 90,827 bis 91,257 der Strecke 4900 Bietigheim - Osterburken, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Hinweisen festgestellt.

Das Vorhaben hat im Wesentlichen eine Änderung der Verkehrsstation Roigheim zum Gegenstand, bei der beide Bahnsteige über eine Länge von 170 Metern auf eine Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO) erhöht werden sollen. In diesem Zuge sind auch die Erneuerung der Zuwegungen, des Vorplatzes, der Beleuchtungsanlage, der Bahnsteigausstattung sowie die Anpassung des Entwässerungskonzepts vorgesehen.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand 27.05.2025, 27 Seiten inkl. Anlage	festgestellt
2.1	Übersichtskarte Planungsstand 18.10.2022, Maßstab 1 : 50.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan Planungsstand 18.10.2022, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
3	Lageplan Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand 19.02.2025, 3 Blätter	festgestellt
5	Grunderwerbsplan Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand 19.02.2025, 1 Blatt	festgestellt
7	Querschnitt Planungsstand 18.10.2022, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
8	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
9	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
9.1	Erläuterungsbericht Planungsstand 27.05.2025, 45 Seiten	festgestellt
9.2	Maßnahmenblätter Planungsstand 27.05.2025, 15 Seiten	festgestellt
9.3	Bestands- und Konfliktplan Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information
9.4	Maßnahmenplan Planungsstand 19.02.2025, Maßstab 1 : 1000	festgestellt
10	Natura 2000 Vorprüfung Planungsstand 27.05.2025, 21 Seiten zzgl. 2 Anhänge	nur zur Information
11	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie Planungsstand 18.02.2025 39 Seiten zzgl. 2 Anlagen	nur zur Information
12	Baulärm- und Erschütterungsprognose Planungsstand 29.04.2025, 48 Seiten zzgl. 6 Anlagen	nur zur Information
13	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Planungsstand 19.02.2025, 48 Seiten zzgl. Anhang	nur zur Information
14	Abfall- und Geotechnischer Bericht Planungsstand 18.10.2021, 24 Seiten zzgl. 8 Anlagen	nur zur Information
15	BoVEK-Kurzkonzept Planungsstand 16.05.2023, 19 Seiten zzgl. 4 Anlagen	nur zur Information
16	Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis Planungsstand 19.02.2025, 7 Seiten zzgl. Anlagen	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 Erlaubnis**

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das oberirdische Gewässer Klinge nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG auf Gemarkung Roigheim, Flurstück 4121 der Strecke 4900, km 90,827-91,257 erteilt.

## 1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser auf den Bahnsteigen, den Gehwegen und dem Vorplatz über eine Entwässerungsrinne, die entlang der Bahnsteige läuft. Das anfallende Niederschlagswasser auf den Wetterschutzhäuschen wird ebenso gefasst und über Fallrohre an die Entwässerungsrinne angeschlossen.

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Fläche aus dem Lageplan	von der abflusswirksamen Fläche $A_E \times f_D$ [m <sup>2</sup> ]	in die
1	Bahnsteig ( $A_E$ : 970 m <sup>2</sup> )	2, 6	931,2	Klinge
2	Zuwegung Bahnsteig 1 inkl. Vorplatz ( $A_E$ : 170 m <sup>2</sup> )	3, 9	163,2	Klinge
3	Zuwegung Bahnsteig 2 ( $A_E$ : 40 m <sup>2</sup> )	7	38,4	Klinge

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung	gehört zu lfd. Nr.	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 32N/ETRS89)	
					Rechtswert	Hochwert
8	1	27,3	4121	Roigheim	524839	5467727
8	2	4,8	4121	Roigheim		
8	3	1,1	4121	Roigheim		

## 2. Widerrufsvorbehalt

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

### 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 Satz 1 VwVfG).

## **A.4 Nebenbestimmungen**

### **A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die folgenden Nebenbestimmungen beziehen sich auf die im Abschnitt A.3.1 dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis.

#### **A.4.1.1 Überwachung**

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

#### **A.4.1.2 Unterhaltung**

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.4.1.3 Störungen**

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.

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.4.1.4 Einsatz wassergefährdender Stoffe**

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.

Die folgenden Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen beziehen sich auf die im Abschnitt A.3.1 dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis.

#### **A.4.1.5 Regeln der Technik**

Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technischen Bauvorschriften.

#### **A.4.1.6 Benennung eines Anlageverantwortlichen**

Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.

#### **A.4.1.7 Böschungen an Einleitstellen**

Bei den Einleitstellen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.

#### **A.4.1.8 Verfüllen von Arbeitsräumen**

Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall – LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

#### **A.4.1.9 Einleitung**

Die Einleitung des Niederschlagswassers in das Gewässer Klinge hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt.

Das Gewässerbett ist - falls erforderlich - an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.

Die folgenden allgemeinen Nebenbestimmungen beziehen sich auf die im Abschnitt A.3.1 dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis.

#### **A.4.1.10 Vorbehalt nachträglicher Änderungen**

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.4.1.11 Vorbehalt des Widerrufs**

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

#### **A.4.1.12 Sicherung gegen Auskolkung**

Die Einleitstelle ins Gewässer ist gegen Auskolkung zu sichern.

#### **A.4.1.13 Schäden am Gewässer**

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.4.1.14 Standsicherheit**

Das wasserrechtliche Verfahren beinhaltet keine Prüfung zur Standsicherheit, Setzung oder Hebung von Baugruben, Gebäuden, Einrichtungen oder sonstiger Infrastruktur im Einflussbereich des Vorhabens oder durch das Vorhaben negativ hervorgerufene Einflüsse auf die Stabilität des Untergrundes (z.B. Grundbruch) etc. Die Standsicherheit ist von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten.

#### **A.4.1.15 Fortschreibung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den auf der Basis der Daten des zweiten WRRL-Bewirtschaftungsplans erstellten Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (siehe Planunterlage 11), im Zuge der Ausführungsplanung der Baumaßnahme unter Zugrundelegung derjenigen Fassung der Bewirtschaftungspläne (Wasserkörperstreckbriefe, Kartenmaterial) zu überprüfen und fortzuschreiben, die zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage Geltung haben werden, zumindest unter Zugrundelegung des dritten Bewirtschaftungsplans (2022–2027) der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Sich aus der Fortschreibung des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie möglicherweise ergebende Änderungen der Planung unterfallen dem Regelungsbereich der Norm § 76 VwVfG und insoweit der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Fortschreibung der Planunterlage 11 sowie verbundener Planunterlagen sind dem Sachbereich 6 Süd sowie der Planfeststellungsbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes spätestens einem Monat vor dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Anlage vorzulegen.

#### **A.4.1.16 Fortschreibung des Antrags auf wasserrechtliche Erlaubnis**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den auf der Basis der Norm DIN 1986-100 erstellten Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis (siehe Kapitel 2.2.1 der Planunterlage 16) im Zuge der Ausführungsplanung der Baumaßnahme unter Zugrundelegung derjenigen Fassung dieser Norm zu überprüfen und fortzuschreiben, die zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage Geltung haben wird (voraussichtlich 2025), zumindest unter Zugrundelegung der Fassung Dezember 2016 dieser Norm.

Sich aus der Fortschreibung des Antrags auf wasserrechtliche Erlaubnis möglicherweise ergebende Änderungen der Planung unterfallen dem Regelungsbereich der Norm § 76 VwVfG und insoweit der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Fortschreibung der Planunterlage 16 sowie verbundener Planunterlagen sind dem Sachbereich 6 Süd sowie der Planfeststellungsbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes spätestens einem Monat vor dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Anlage vorzulegen.

## **A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege**

### **A.4.2.1 Umweltfachliche Bauüberwachung (LBP-Maßnahme 004\_VA-V)**

Die umweltfachliche Bauüberwachung erfolgt nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes und zwar nach den besonderen Maßgaben für die Einrichtung einer generellen Umweltfachlichen Bauüberwachung.

### **A.4.2.2 Bericht über die Durchführung von LBP-Maßnahmen**

Die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen ist zu dokumentieren.

Die gemäß § 17 Abs. 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) anzufertigenden Protokolle sind innerhalb von zwei Wochen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt zuzuleiten.

### **A.4.2.3 Kompensationsverzeichnis (Ökoflächenkataster)**

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 jeweiligen örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde die hierfür notwendigen Angaben zu übermitteln.

### **A.4.2.4 Insektenfreundliche Beleuchtung**

Die technische Ausführungsplanung des geplanten Neubaus der Beleuchtungsanlage der Verkehrsstation (siehe Kapitel 1 der Planunterlage 1 sowie die Planunterlage 3), hat unter dem Gesichtspunkt der Insektenfreundlichkeit in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

### **A.4.3 Immissionsschutz**

#### **A.4.3.1 Schutz vor baubedingten Schallimmissionen**

##### **A.4.3.1.1 AVV-Baulärm**

Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen–“ (AVV Baulärm) anzuwenden. Soweit die Anlagen 5.1 und 5.2 der Planunterlage 12 höhere Pegel ausweisen, gelten sie als erhöhte Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm.

##### **A.4.3.1.2 Baulärmverantwortlicher**

Die Vorhabenträgerin hat einen Baulärmverantwortlichen zu benennen. Der Baulärmverantwortliche trägt Verantwortung darüber, dass bei der Umsetzung des Vorhabens die Anforderungen der AVV Baulärm gemäß Abschnitt A.4.3.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses erfüllt werden. Insoweit hat der Baulärmverantwortliche die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und erforderliche Minderungs- bzw. Schutzmaßnahmen zu veranlassen (siehe insbesondere Kapitel 10.9 der Planunterlage 1, Kapitel 4.2, 5.3 und 7 der Planunterlage 12, sowie Ziffer 4.1 der AVV Baulärm zzgl. der fachtechnischen Hinweise zu den Maßnahmen zur Minderung des Baulärms nach Anlage Nr. 5 dieser Vorschrift). Dabei wird er auch diejenigen Maßnahmen in seine Betrachtung einbeziehen, die die untere Immissionsschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 23.08.2023 vorgeschlagen hat (siehe Kapitel B.4.9.1 dieses Beschlusses).

Die Determinanten der Entscheidung mit Blick auf die Veranlassung einzelner Maßnahmen sind die Ergebnisse des Baulärmgutachtens, die Ergebnisse durchgeführter Messungen auf der Baustelle, die Dauer der Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm, die plangegebene Vorbelastung, bau- und eisenbahnbetriebliche Zwänge sowie sonstige Belange des öffentlichen Schienenverkehrs. Der Baulärmverantwortliche 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. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Baulärmverantwortlichen ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Unteren Immissionsschutzbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen sowie dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen.

#### **A.4.4 Leitungsträger**

##### **A.4.4.1 Vorerkundung**

Vor Beginn von Abbruch-, Hoch-, Tief- und Erdbauarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Leitungen im Baufeld festzustellen. Maßgeblich ist bei der Feststellung der Leitungen nicht ausschließlich der direkt in Anspruch genommene räumlich abgrenzbare Baubereich, sondern der Aktionsradius der Wirkungen einer Baumaßnahme auf vorhandene Leitungen. Hierzu sind von den betroffenen Versorgungsunternehmen durch das ausführende Bauunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn aktuelle Leitungsauskünfte für den geplanten Baubereich einzuholen.

Dabei sind zumindest zu berücksichtigen die Sparten der Netze BW GmbH, die Sparten der Gemeinde Roigheim sowie diejenigen Sparten, die im Lageplan der technischen Planung (Planunterlage 3) sowie im Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan (Planunterlage 8) eingetragen bzw. überplant sind.

##### **A.4.4.2 Abstimmung der Ausführungsplanung**

Die Ausführungsplanung der Baumaßnahmen ist mit den Leitungsträgern abzustimmen, insbesondere soweit es deren Interesse betrifft, dass der Leitungsbestand und der Leitungsbetrieb durch die Baumaßnahmen nicht gefährdet und Leitungsträgern ein Zugang zu ihren Leitungen ermöglicht wird.

#### **A.4.5 Denkmalschutz**

Die Festlegung des Umfangs der geplanten bautechnischen Beweissicherung hat unter Beteiligung der Unteren Denkmalschutzbehörde zu erfolgen (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1 sowie das Kapitel 6.4 der Planunterlage 12).

#### **A.4.6 Hochwasserschutz**

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den auf der Basis der Norm DIN 1986-100 in deren Fassung vom Mai 2008 erstellten Überflutungsnachweis für die Verkehrsstation Roigheim (siehe Kapitel 5.5 sowie die Anlage 1 zur Planunterlage 1) im Zuge der Ausführungsplanung der Baumaßnahme unter Zugrundelegung derjenigen Fassung dieser Norm zu überprüfen und fortzuschreiben, die zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage Geltung haben wird (voraussichtlich 2025), zumindest unter Zugrundelegung der Fassung Dezember 2016 dieser Norm.

Sich aus der Fortschreibung des Überflutungsnachweises möglicherweise ergebende Änderungen der Planung unterfallen dem Regelungsbereich der Norm § 76 VwVfG und insoweit der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Fortschreibung der Anlage 1 zur Planunterlage 1 sowie verbundener Planunterlagen sind dem Sachbereich 6 Süd sowie der Planfeststellungsbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes spätestens einem Monat vor dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Anlage vorzulegen.

## **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

### **A.5.1 Brandschutz**

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Landratsamt Heilbronn zugesagt, vor dem Baubeginn eine Sicherheitsbesprechung durchzuführen, in der die Belange der Feuerwehr (und die des Rettungsdienstes) besprochen und geklärt werden (siehe Abschnitt B.4.12 dieses Beschlusses).

### **A.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, eine Genehmigung zur Einleitung von anfallenden Niederschlags- und Grundwasser in die örtliche Kanalisation bei der Gemeinde Roigheim einzuholen, wenn die Umsetzung des Vorhabens eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich macht.

## **A.6 Hinweise**

### **A.6.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die folgenden Hinweise beziehen sich auf die im Abschnitt A.3.1 dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis.

#### **A.6.1.1 Anwendungsbereich**

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

#### **A.6.1.2 Haftung**

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.6.1.3 Ordnungswidrigkeiten**

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,- € geahndet werden.

### **A.6.1.4 Nachbarschaftliche Belange**

Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

### **A.6.1.5 Rechtsnachfolger**

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.6.2 Arbeitsschutz**

Bei der Umsetzung der Maßnahme ist das Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger sowie das diesbezüglich einschlägige staatliche Regelwerk zu beachten (siehe Abschnitt B.4.14 dieses Beschlusses).

## **A.6.3 Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien**

Die während des planungsrechtlichen Zulassungsverfahrens durch den Gesetzgeber neu eingeführte Norm § 11a AEG ist bei der weiteren Planung und Umsetzung des Vorhabens zu beachten.

## **A.7 Entscheidung über Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde und sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.8 Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

#### **A.9 Gebühr und Auslagen**

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

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben „Roigheim - Umbau der Verkehrsstation“ hat im Wesentlichen eine Änderung der Verkehrsstation Roigheim zum Gegenstand, bei der beide Bahnsteige über eine Länge von 170 Metern auf eine Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO) erhöht werden sollen. In diesem Zuge sind auch die Erneuerung der Zuwegungen, des Vorplatzes, der Beleuchtungsanlage, der Bahnsteigausstattung sowie die Anpassung des Entwässerungskonzepts vorgesehen. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 90,827 bis 91,257 der Strecke 4900 Bietigheim - Osterburken in Roigheim. Zur Umsetzung des Vorhabens sind zwei räumlich zusammenhängende Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich, die über eine einzelne separate Zufahrt an das öffentliche Wegenetz angeschlossen werden (Bahnhofstraße Roigheim). Sie grenzen südwestlich an die Verkehrsstation. Für die Dauer der Baumaßnahme wurde ein Zeitraum von etwa sieben Monaten prognostiziert. Gegenstand des Vorhabens sind ferner Natur- bzw. Artenschutzmaßnahmen, zu denen die vorliegende Planung Anlass gibt. Im Übrigen wird auf die bautechnischen Festlegungen in den Planunterlagen verwiesen, die Bestandteil des genehmigten Plans sind (vgl. Abschnitt A.2 dieses Beschlusses).

#### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 13.01.2023, Az. I.SP-SW-IV 22, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Roigheim - Umbau der Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 18.01.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 17.02.2023 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 13.04.2023 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.05.2023, Az. 591ppw/111-2023#008, 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 Gemeinde Roigheim, das Landratsamt Heilbronn, das Regierungspräsidium Stuttgart und weitere Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 10.07.2023 um Stellungnahme bis zum 23.08.2023 gebeten.

#### **B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung**

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Gemeinde Roigheim in deren Gemeindeverwaltung vom 10.07.2023 bis einschließlich 09.08.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Roigheim am 29.06.2023 durch Veröffentlichung im Amtsblatt Roigheim ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 23.08.2023. Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Im Zuge der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben Privater eingegangen.

#### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

#### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet und die Vorhabenträgerin sowie die Träger öffentlicher Belange hierüber mit Schreiben vom 23.05.2024 unterrichtet.

## **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 AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, das eine Fläche von 5 000 m<sup>2</sup> oder mehr in Anspruch nimmt, Nummer 14.8.3.1 der Anlage 1 zum UVPG. Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das Vorhaben genügt dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die Planung dient der Anpassung der Bahnsteighöhen und -längen an die Bedarfe des Zugverkehrs und der barrierefreien Erschließung des Bahnhofs. Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Variantenentscheidung**

Das Gebot der gerechten Abwägung verlangt einen bewertenden Ausgleich der von der Planung berührten Interessen. Deshalb ist die Planfeststellungsbehörde verpflichtet zu prüfen, ob es – gegebenenfalls schonendere – Planungsalternativen gibt. Dabei ist zu prüfen, ob das Vorhaben an einem anderen Ort verwirklicht werden sollte oder in anderer Dimensionierung oder Ausführung.

Die Vorhabenträgerin hat sich diesbezüglich im Erläuterungsbericht zum Vorhaben grundsätzlich mit in Betracht kommenden Alternativlösungen auseinandergesetzt. In diese Betrachtung wurden zwei mögliche Planvarianten eingestellt. Die betrachteten Varianten unterscheiden sich nach dem Kriterium der Lage des Bahnsteigs 1 (Hausbahnsteig) in Relation zum ehemaligen Empfangsgebäude. Von diesem Kriterium hängen die Länge des Gehwegs ab, der zum Reisendenübergang (zu Bahnsteig 2) bzw. zum Vorplatz führt, sowie die Frage, ob beim Bahnsteig 1 ein Gleiswechselbetrieb möglich ist, d.h. der Bahnsteig 1 über die geplante Bestelllänge von 170 m in beide Richtungen befahren werden kann.

Als Zwangspunkt erweist sich, nach den Angaben der Vorhabenträgerin, ein Signal bei km 91,1+37, das sich in etwa auf der Höhe des südlichen Endes des ehemaligen Empfangsgebäudes befindet und dessen Verschiebung sich nachteilig auf die Betriebsqualität auswirken würde - entweder in Gestalt einer Absenkung der maximal örtlich zulässigen Geschwindigkeit oder in Gestalt einer Erhöhung der Sperrzeiten am Reisendenübergang, zu denen jeweils einschlägige Vorgaben in Modulen der Konzernrichtlinien 815 und 816 Anlass gäben.

Die Vorhabenträgerin hat sich dazu entschieden, die zweite Planvariante als wirtschaftlichere und kundenfreundlichere Vorzugsvariante im Projekt weiter zu verfolgen. Bei dieser Planvariante verlaufen beide Bahnsteige parallel, sodass sich ein kürzerer Verbindungsweg zwischen den Bahnsteigen 1 und 2 ergibt bzw. eine kürzere Anbindung an den Vorplatz. Ein künftiger Gleiswechselbetrieb ist bei dieser Variante eingeschränkt möglich; er wird von Seiten der DB Netz AG aber nicht verlangt (siehe Kapitel 3 der Planunterlage 1). Bisher wäre auch auf der Strecke kein Gleiswechselbetrieb möglich (siehe Kapitel 4.6 der Planunterlage 1). Sollte durch den Neubau des ESTW Osterburken auf der Strecke ein Gleiswechselbetrieb möglich werden, könnte der Bahnsteig 1 im Störfall über eine Länge von 115 m genutzt werden. Ein Ausstieg an Türen, die sich nicht auf der Höhe des Bahnsteigs befinden, kann durch eine selektive Türsteuerung verhindert werden.

Im Ergebnis genügt die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin den Ansprüchen an eine sachgerechte Planungsentscheidung und an eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens.

Einer Betrachtung der so genannten „Null-Variante“ – der Verzicht auf die Umsetzung des Vorhabens – bedarf es im Lichte der Planrechtfertigung nicht. Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde die Frage der Variantenentscheidung nicht aufgeworfen. Die beteiligte Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH hat im Verfahren keine Stellungnahme abgegeben.

### **B.4.3 Raumordnung**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

Hinsichtlich der Bewertung der Konformität des Vorhabens mit diesen Belangen erweisen sich als maßgeblich der Landesentwicklungsplan von Baden-Württemberg sowie der Regionalplan Heilbronn-Franken, der die Gemeinde Roigheim überdeckt, die sich im Verwaltungsraum Möckmühl in räumlicher Randlage befindet.

Der Plansatz 4.1.15 (Grundsatz) des Landesentwicklungsplans von Baden-Württemberg sieht vor, die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahnen des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern (siehe Seite 31 des Landesentwicklungsplans 2002 von Baden-Württemberg).

Kapitel 4.1.2 Absatz 1 (Grundsatz) des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020 sieht vor, das Schienennetz in der Region in seinem Umfang zu erhalten und so weiterzuentwickeln, dass eine leistungsfähige Einbindung in das innerdeutsche und europäische Schienennetz hergestellt und die Erreichbarkeit der Region auf der Schiene verbessert wird sowie ein befriedigendes Angebot im Regional- und Nahverkehr gewährleistet ist. Insbesondere sei die verbesserte Anbindung der Region und des Oberzentrums Heilbronn an das innerdeutsche Hochgeschwindigkeitsnetz anzustreben.

Kapitel 4.1.2 Absatz 3 (Grundsatz) des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020 sieht zur Verbesserung der Situation im regionalen Schienenverkehr vor, den Schienenverkehr in der Region durch Erhalt und Attraktivierung bestehender Bahnhöfe und Haltepunkte oder ggf. Reaktivierung oder Neuschaffung von Haltepunkten als wichtige Schnittstellen zum Verkehrsträger Schiene zu sichern und

zu fördern; anzustreben sei eine attraktive, kundenorientierte und zeitgemäße Ausstattung.

Die zitierten Grundsätze speisen ihre Begründung daraus, dass Bahnhöfe und Haltepunkte wichtige Schnittstellen zwischen ÖPNV, Individualverkehr, Fußgänger- und Radverkehr und dem Schienenverkehr darstellen. Unzureichende Zugänglichkeit und Attraktivität stellen oftmals ein Hemmnis dar. Eine nachdrückliche Verbesserung der Zugangsvoraussetzungen sowie die behindertengerechte Zuwegung sollten zur Steigerung der Akzeptanz und Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angestrebt werden (siehe Seite 135 des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020, Stand Juli 2006).

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden die Belange der Raumordnung in der koordinierten Stellungnahme des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 23.08.2023 aufgeworfen.

Vorgetragen wurde, aus raumordnerischer Sicht würden keine Bedenken gegen die beantragte Planfeststellung des Vorhabens bestehen. Das Vorhaben nähme Flächen in Anspruch, die in der Raumnutzungskarte des Regionalplanes Heilbronn-Franken 2020 als Eisenbahnstrecken bzw. als Bahnhof eingezeichnet seien. Die geplanten Maßnahmen würden dem Erhalt bzw. der Verbesserung der dort bestehenden Schienen(-infrastruktur) dienen und daher dem Schienenverkehr, sie entsprechen daher den Grundsätzen des Regionalplanes, vgl. insbesondere den PS 4.1.2 Regionalplan Heilbronn-Franken 2020.

Es werde jedoch ergänzend auf den seit Ende 2021 gültigen Bundesraumordnungsplan Hochwasser, den Landesentwicklungsplan 2002 und den Regionalplan hingewiesen. Insbesondere im Hinblick auf die erstgenannte Rechtsverordnung werde auf die erheblichen Prüfpflichten (Ziel der Raumordnung) hingewiesen – insbesondere Starkregenereignisse betreffend – und die dort genannten Grundsätze, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind. Dies sollte in den Planunterlagen noch dargestellt werden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, ein Überflutungsnachweis werde nachgereicht und sei in der Unterlage 1 Erläuterungsbericht unter Kapitel 11.1 einzusehen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Kenntnis, dass die Vorhabenträgerin die Planunterlagen entsprechend fortgeschrieben hat. Aus dem zitierten Überflutungsnachweis ergibt sich, dass das vorhandene Rückstauvolumen in Höhe von 10,1 m<sup>3</sup> genügt, um eine Regenwassermenge in Höhe von 9,1 m<sup>3</sup> auf dem

eigenen Grundstück schadlos zurückzuhalten. Die Parameter, die der Kalkulation zugrunde liegen, können dem Kapitel 11.1 der Planunterlage 1 entnommen werden.

Soweit der seitens der Vorhabenträgerin auf der Basis der Norm DIN 1986-100 erstellte Überflutungsnachweis, nach ihren Angaben, auf deren Fassung vom Mai 2008 basiert, diese Norm im Jahr 2025 eine bislang nicht vorliegende Fortschreibung erfahren wird und im Übrigen bereits in Gestalt der Fassung vom Dezember 2016 fortgeschrieben wurde, hat die Planfeststellungsbehörde, im Einvernehmen mit dem Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes, der Vorhabenträgerin aufgegeben, den Überflutungsnachweis im Zuge der Ausführungsplanung der Baumaßnahme unter Zugrundelegung derjenigen Fassung dieser Norm zu überprüfen und fortzuschreiben, die zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage Geltung haben wird, zumindest unter Zugrundelegung der Fassung Dezember 2016 dieser Norm (siehe Abschnitt A.4.6 dieses Beschlusses). Sich aus der Fortschreibung des Überflutungsnachweises (sowie verbundener Planunterlagen) möglicherweise ergebende Änderungen der Planung unterfallen dem Regelungsbereich der Norm § 76 VwVfG und insoweit der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Planfeststellungsbehörde hebt hervor, dass sich die Verpflichtung auch auf den Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis erstreckt (siehe Abschnitt A.4.1.16 dieses Beschlusses), da dieser ebenfalls in Abhängigkeit von der Norm DIN 1986-100 formuliert worden ist (siehe Kapitel 2.2.1 der Planunterlage 16).

Im Übrigen erkennt die Planfeststellungsbehörde keinen verbleibenden Abwägungs- oder Regelungsbedarf. Das Vorhaben läuft nicht den Zielen oder Grundsätzen des Bundesraumordnungsplans Hochwasser zuwider. Hinsichtlich der Belange des Wasserhaushalts wird auf den Abschnitt B.4.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit sich der Regionalverband Heilbronn-Franken am Verfahren mit Schreiben vom 02.08.2023 mit einer Stellungnahme beteiligt hat, vermochte er dem Antragsgegenstand keine regionalbedeutsame Wirkung beizumessen und verzichtete auf einen Vortrag von Bedenken gegenüber dem Vorhaben.

#### **B.4.4 Tangierende Planungen**

Das Vorhaben genügt dem Gebot der Rücksichtnahme soweit es tangierende Planungen betrifft.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit tangierenden Planungen im Erläuterungsbericht zum Vorhaben auseinandergesetzt.

Mit der Ausnahme des Projekts ESTW Osterburken, in dessen Zuge die Stellwerkstechnik erneuert wird und das im Jahr 2025 umgesetzt werden soll, waren ihr demnach keine weiteren tangierenden Planungen der Bahn oder Dritter zum Zeitpunkt der Antragsstellung bekannt (siehe Kapitel 6 der Planunterlage 1).

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde die Thematik der tangierenden Planungen in der koordinierten Stellungnahme des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 23.08.2023 durch dessen Abteilung 4 (Mobilität, Verkehr, Straßen) hervorgebracht. Vorgetragen wurde, das Bauvorhaben würde entlang der Bahnstrecke Bietigheim-Osterburken in Roigheim in unmittelbarer Nähe zur Landesstraße L 586 liegen. Die Gemeinde Roigheim habe hier im Jahr 2020/2021 verschiedene Varianten zur Beseitigung des bisher schienengleichen Bahnüberganges (BÜ) über die Landesstraße L 586 in einer Machbarkeitsstudie von der DB Engineering Consulting untersuchen lassen. Die Maßnahme sei aktuell nicht im Generalverkehrsplan des Landes enthalten. Eine Umsetzung der Maßnahme sei daher noch nicht absehbar.

Die untersuchten Varianten liegen auf der Gemeindestraße „Bahnhofstraße“, die direkt an das Bauvorhaben angrenzt. Auch wenn augenscheinlich keine Beeinträchtigung des Bauvorhabens erkennbar sei, sollten die untersuchten Varianten zumindest nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt werden, um ggf. Konflikte frühzeitig zu erkennen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, der BÜ an der L 586 liege ca. 150 m vom Projektgebiet entfernt, und stellte die in Bezug genommenen Unterlagen zur Verfügung (Machbarkeitsstudie, Varianten usw.).

Die Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der nachgereichten Unterlagen zum einen keine Anhaltspunkte dafür erkennen, dass die Planunterlagen, die im Anhörungsverfahren Anwendung gefunden haben, eine unzureichende Anstoßfunktion hätten entfalten können. Dies ergibt sich daraus, dass die Ersatzlösung für den angesprochenen BÜ außerhalb des Planungsgebiets verläuft.

Zum anderen ist es für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin Möglichkeiten ungenutzt gelassen hat, um auf die zur Sprache gebrachte tangierende Planung konfliktminimierend Rücksicht zu nehmen. Ohnehin fehlt es schon an einer hinreichenden Konkretisierung der (gemeindlichen) Planungsabsichten. Letztere wurden insbesondere im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht greifbarer. Die Gemeinde Roigheim hat in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2023 keine Anregungen und Bedenken geltend gemacht.

Soweit die Gemeinde Roigheim in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2023 ergänzend vorgetragen hat, sich, unabhängig von der Maßnahme, über eine Reduzierung der Wartezeiten an der Schranke zu freuen, stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass ihr auch diesbezüglich keine einschlägigen tangierenden Planungen bekannt sind, soweit sie damit auf den Reisendenübergang abstellen wollte.

Die höhengleiche Reisendensicherung (Resi) sowie der Reisendenübergang, der die beiden Bahnsteige der Verkehrsstation miteinander verbindet (Kapitel 4.2 der Planunterlage 1), sind nicht Gegenstand der beantragten Planung. Nach dem Inhalt des von Seiten der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 22.05.2023 zur Verfügung gestellten Projektauftrags aus dem Jahr 2020 wurde die Reisendensicherung im Jahr 2011 erneuert und soll im Zuge der Planung unter Einhaltung der aktuellen Lage der Bahnsteige beibehalten werden. Die Zustimmung der DB Netz AG liege vor. Um den Bestandsschutz weiterhin aufrecht zu erhalten, darf die Resi nicht umgebaut werden. Insoweit sind auch künftige tangierende Planungen nicht zu greifen.

#### **B.4.5 Wasserhaushalt**

Das Vorhaben ist mit dem Belang des Wasserhaushalts vereinbar.

Das auf den Bahnsteigen anfallende Niederschlagswasser wird zunächst mit Hilfe einer entlang der Bahnsteige verlaufenden Entwässerungsrinne gesammelt. In diese wird auch das auf den Wetterschutzhäusern anfallende Niederschlagswasser mit Hilfe von Fallrohren eingeleitet. Das auf dem Vorplatz anfallende Niederschlagswasser wird über einen Schacht, der sich auf der Höhe des Reisendenübergangs befindet, ebenfalls in die Entwässerungsrinne eingeleitet.

Die Entwässerungsrinnen werden über Sinkkästen und Anschlussrohre entweder direkt an Schächte oder an eine Sammelhaltung angeschlossen, die entlang beider Bahnsteige verläuft. Auf der Höhe des Reisendenübergangs wird die Sammelhaltung für den Bahnsteig 1 über die Gleise geführt, verbindet sich dort mit der Sammelhaltung für den Bahnsteig 2 und verläuft östlich der Eisenbahnstrecke entlang der Bahnböschungen in Richtung des Fließgewässers Ortsklinge der Gemeinde Roigheim. Die Ortsklinge quert etwa 55 m nördlich des Reisendenübergangs die Eisenbahnstrecke in einem Durchlass. Es ist geplant, das Entwässerungssystem der Verkehrsstation daran anzuschließen. Die erkundeten Bodenverhältnisse ermöglichen keine Versickerung.

Die Ortsklinge mündet kurz hinter der Einleitstelle in die Seckach.

Nach der Antragsfassung der Planunterlage 16 (Stand 20.09.2022, Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis) ist auf der Grundlage eines Bemessungsregens von 220 l/(s·ha), einer Einzugsfläche von 850 m<sup>2</sup> und einem Spitzenabflussbeiwert von 0,96 aufgrund des im Bereich der Verkehrsstation anfallenden Niederschlagwassers von einer maximalen abzuleitenden Wassermenge von 18 l/s auszugehen. Dieser Wert liegt unterhalb des Abfluss-Mittelwerts des Mittelwasserkennwerts der Ortsklinge i.H.v. 25 l/s und deutlich unterhalb des Abfluss-Mittelwerts des Mittelwasserkennwerts der Seckach am Pegel Sennfeld, der 2440 l/s beträgt. Die Vorhabenträgerin plant, die Einleitmenge zu drosseln, sodass bei einer Überlastung der Ortsklinge die Einleitmenge reduziert werden kann. Die Notwendigkeit einer Drosselung werde im weiteren Planungsverlauf mit der Gemeinde Roigheim abgestimmt. Bei der berechneten (temporären) maximalen Ableitmenge während Niederschlagsereignissen ist nach der Einschätzung des Fachgutachters jedoch kein signifikanter Einfluss auf die Ortsklinge zu erwarten.

Eine dauerhafte und messbare Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des betroffenen Oberflächenwasserkörpers „Jagst ab Seckach“ ist auch ausweislich des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nicht zu erwarten (siehe Planunterlage 11). Gleiches gilt hinsichtlich der Grundwasserneubildung sowie hinsichtlich des mengenmäßigen und chemischen Zustands des betroffenen Grundwasserkörpers „Muschelkalk-Platten“.

Im Zuge des durch die Planfeststellungsbehörde durchgeführten Anhörungsverfahrens wurde der Belang des Wasserhaushalts aufgeworfen.

So hat sich der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes mit einer Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, es handele sich bei der beantragten Planung um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfe.

In dem vorliegenden Fall handele es sich um eine Direkteinleitung in ein Oberflächengewässer. Eine qualitative und quantitative Bewertung der Einleitung nach dem Arbeitsblatt DWA-A 118 (Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen) liege vor. Allerdings sei bei der Bilanzierung die Fläche des Vorplatzes bzw. die Fläche der Gehwege nicht berücksichtigt worden. Zudem wäre seit dem 01.01.2023 der KOSTRA-DWD-2020 anzuwenden, was eine Überarbeitung der in die Berechnung eingestellten Regenspender erforderlich mache.

Ferner wies der SB6 darauf hin, dass laut den Antragsunterlagen auf Grund der hydrogeologischen Verhältnisse zwar keine besondere Maßnahme zur

Wasserhaltung notwendig sei. Im LBP und dem geotechnischen Bericht werde jedoch empfohlen, eine vorsorgliche offene Wasserhaltung vorzuhalten. Falls eine bauzeitliche Gewässerbenutzung nicht ausgeschlossen werden könne, sollte hierfür ebenfalls eine wasserrechtliche Erlaubnis beim EBA beantragt werden.

Im Übrigen gehe aus den Antragsunterlagen das Entwässerungskonzept der Gehwege nicht eindeutig hervor. Der SB6 hat darum gebeten, die Gehwegsflächen und die Entwässerungssituation zu überprüfen und klarzustellen, inwiefern diese Flächen in die Berechnung mit einfließen.

In Bezug auf die Kritik am Entwässerungskonzept der Gehwege erklärte die Vorhabenträgerin, dass die Gehwege und der Vorplatz ebenfalls über Rinnen an das neue Entwässerungssystem angeschlossen sind. Diesbezüglich verwies sie auf die insoweit fortgeschriebenen Planunterlagen (Kapitel 5.5 der Planunterlage 1 sowie die Planunterlage 16).

Soweit der SB6 den Sachverhalt einer bauzeitlichen Gewässerbenutzung ansprach, erklärte die Vorhabenträgerin, für bauzeitlich anfallendes Niederschlags- und Grundwasser eine Erlaubnis zur Einleitung in einen Entwässerungsschacht bei der Gemeinde Roigheim zu beantragen.

Dem SB6 wurden die vorstehend wiedergegebene Erwiderung der Vorhabenträgerin sowie die fortgeschriebenen Planunterlagen mit Schreiben vom 18.10.2023 für eine abschließende Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

Mit Schreiben vom 04.12.2023 stellte der SB6 sodann eine fortgeschriebene Stellungnahme vom 01.12.2023 zur Verfügung. Darin wird vorgetragen, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung bestimmter Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt wird, die in der Stellungnahme aufgeführt waren. Ferner wies der SB6 darauf hin, dass die von den Landesbehörden in ihren Stellungnahmen verfassten Auflagen und Nebenbedingungen zu berücksichtigen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträgerin die fortgeschriebene Stellungnahme des SB6 vom 01.12.2023 mit Schreiben vom 08.12.2023 mit der Bitte um Erwiderung übersandt. Die Vorhabenträgerin trug mit Schreiben vom 12.12.2023 vor, dass der Stellungnahme des SB6 zu entnehmen sei, dass der Einleitung zugestimmt werde. Die dargestellte Zweckbindung der Ableitung von anfallendem Niederschlagswasser werde akzeptiert. In einem Gespräch, das am 05.03.2024

stattfand, erklärte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde, dass die Stellungnahme vom 12.12.2023 auch so zu verstehen sei, dass sie die vom SB6 abverlangten Nebenbestimmungen und Hinweise vollständig beachten werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat die beantragte Erlaubnis für den gestellten Antrag der Vorhabenträgerin im Kapitel A.3.1 dieses Beschlusses erteilt und der Vorhabenträgerin entsprechende Nebenbestimmungen und Hinweise in den Kapiteln A.4.1 und A.6.1 dieses Beschlusses aufgegeben.

Soweit es die Thematik der bauzeitlichen Wasserhaltung betrifft, wie sie im geotechnischen Bericht als vorsorgliche Empfehlung zur Baugrubensicherung behandelt wird (Kapitel 3.2 der Planunterlage 14), hat die Planfeststellungsbehörde die vorstehend wiedergegebene Erklärung der Vorhabenträgerin zur Einholung einer Genehmigung zur Einleitung von anfallenden Niederschlags- und Grundwasser in die Kanalisation der Gemeinde Roigheim im Bedarfsfall als Zusage im Beschluss aufgenommen (siehe Kapitel A.5.2 dieses Beschlusses).

Zu den Fragen des Wasserhaushalts hat sich ferner die am Landratsamt Heilbronn angesiedelte Untere Wasserschutzbehörde mit einer Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verwaltungsverfahren beteiligt.

Vorgetragen wurde zur Thematik Grundwasser, das Plangebiet liege außerhalb von Wasserschutzgebieten. Im Textteil werde auf allgemeine Belange des Grundwassers und gesetzliche Regelungen zum Grundwasserschutz hingewiesen. Es würden aus fachtechnischer Sicht keine Anmerkungen oder Bedenken bestehen. Zur Thematik Abwasser wurde vorgetragen, dass nach fachlicher Prüfung der Planunterlagen aus abwassertechnischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Die Vorhabenträgerin vermochte in den Einlassungen keinen Anlass für eine Erwiderung zu sehen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Untere Wasserschutzbehörde am Landratsamt Heilbronn, soweit sie Bezug nimmt auf einen Textteil, in dem auf gesetzliche Regelungen zum Grundwasserschutz hingewiesen werde, inhaltlich Bezug nimmt auf das Kapitel 5.1 der Planunterlage 9.1 (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan). Dieses Kapitel enthält verbindliche Vorgaben, die bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten sind, die das Naturgut Wasser gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG betreffen. Diese Vorgaben sind zwar keiner spezifischen landschaftspflegerischen Einzelmaßnahme zugeordnet worden. Deren Beachtung obliegt jedoch dem Aufgabenbereich einer

umweltfachlichen Bauüberwachung. Diese Vorgaben sind insoweit in einem inhaltlichen Zusammenhang zu den vom SB6 des EBA abverlangten Nebenbestimmungen und Hinweisen zu sehen. Auf die assoziierte Thematik der Eingriffsregelung gemäß dem Kapitel 3 des Bundesnaturschutzgesetzes wird im folgenden Abschnitt dieses Beschlusses gesamthaft eingegangen.

Soweit der seitens der Vorhabenträgerin auf der Basis von Wasserkörpersteckbriefen zum Bewirtschaftungsplan der EU-Wasserrahmenrichtlinie erstellte Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie auf deren zweiten Fassung basiert, die Bewirtschaftungspläne aber bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung vom 13.01.2023 in Gestalt der dritten Fassung vorgelegen haben (Stand 14.04.2022), hat die Planfeststellungsbehörde, im Einvernehmen mit dem Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes, der Vorhabenträgerin aufgegeben, den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie im Zuge der Ausführungsplanung der Baumaßnahme unter Zugrundelegung derjenigen Fassung der Bewirtschaftungspläne zu überprüfen und fortzuschreiben, die zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der geänderten Bahnanlage Geltung haben wird, zumindest unter Zugrundelegung des dritten Bewirtschaftungsplans (2022–2027) der EU-Wasserrahmenrichtlinie (siehe Abschnitt A.4.1.15 dieses Beschlusses). Sich aus der Fortschreibung des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie möglicherweise ergebende Änderungen der Planung unterfallen dem Regelungsbereich der Norm § 76 VwVfG und insoweit der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

#### **B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die Vorhabenträgerin hat zu den durch das Vorhaben berührten Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einen Landschaftspflegerischen Begleitplan als Bestandteil der Planunterlagen vorgelegt (LBP, Planunterlage 9).

Die Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Rahmen dieser Begleitplanung basierte dabei auf den gesetzlichen Vorgaben des am 01.03.2010 in Kraft getretenen, novellierten Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege. Zu den weiteren rechtlichen Grundlagen siehe Kapitel 2.2 der Planunterlage 9.1.

Die Bestandteile des Naturhaushaltes gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan vollständig erfasst (siehe Kapitel 3.2 der Planunterlage 9.1, Erläuterungsbericht zum LBP), sodass mögliche vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft i.S.d. §§ 13 ff BNatSchG sichtbar gemacht werden können.

Relevante bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind anhand einer ausreichenden Charakterisierung des Vorhabens umfassend beschrieben (siehe Kapitel 3.1 und 4.1 bis 4.3 der Planunterlage 9.1), sodass vorhabenspezifische Konflikte nachvollzogen werden können (siehe Kapitel 4.4 der Planunterlage 9.1 sowie zur räumlichen Übersicht die Planunterlage 9.3). Die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens sind zum Großteil auf die Bauzeit beschränkt. Betriebsbedingte Wirkungen sind nicht zu erwarten.

Die Umsetzung des Vorhabens löst aufgrund seiner spezifischen Wirkungen bestimmte Konflikte in den Naturgütern des Naturhaushaltes aus:

- B/Bo1** Baubedingte Beeinträchtigung von Biotopen und Bodenfunktionen allgemeiner Bedeutung
- B/Bo2** Baubedingte Beeinträchtigung von Biotopen und Bodenfunktionen wertgebender Bedeutung
- B/Bo3** Anlagenbedingter Verlust von Biotopen und Bodenfunktionen allgemeiner Bedeutung
- B/Bo4** Anlagenbedingter Verlust von Biotopen wertgebender Bedeutung

Die temporäre Beeinträchtigung von Biotopen wertgebender Bedeutung für den Naturhaushalt hat ihre Ursache in der Inanspruchnahme von Flächen, die für die Einrichtung der Baustelle benötigt werden (siehe Planunterlage 8.1) und die derzeit mit ausdauernder Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte in einem Umfang von zirka 859 m<sup>2</sup> sowie mit grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation in einem Umfang von zirka 118 m<sup>2</sup> bestanden sind (Biotop-Typen 35.62 und 35.64).

Der anlagenbedingte Verlust von Biotopen wertgebender Bedeutung hat seine Ursache in der Inanspruchnahme von Flächen, die für die technische Planung der Bahnsteige vorgesehen sind und die derzeit mit ausdauernder Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte in einem Umfang von zirka 196 m<sup>2</sup> bestanden sind.

Als zusätzlicher Gegenstand der Fachplanung wurden dem Eingriff bestimmte Maßnahmen gegenübergestellt (siehe Kapitel 5 der Planunterlage 9.1). Hierzu zählen neben allgemeinen baubegleitenden Vorsorge- und Schutzmaßnahmen (siehe Kapitel 5.1 der Planunterlage 9.1), die folgenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung gemäß § 13 Satz 1 BNatSchG:

- 001\_VA-V** Einhaltung von Bauzeitenvorgaben

**002\_VA-V** Bautabuzonen

**003\_VA** Anpassung der Beleuchtung bei nächtlichen Arbeiten

Diese Maßnahmen dienen auch zu Gunsten der Naturgüter Tiere im Zusammenhang mit der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden gemäß § 13 Satz 2 BNatSchG durch die folgende Ausgleichsmaßnahme in Teilen kompensiert:

**005\_A** Wiederherstellung durch natürliche Sukzession

Da eine vollständige Kompensation der nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen im Planungsraum nicht möglich ist, wird zur Kompensation des verbleibenden Wertpunktedefizits i.H.v. 1808 Wertepunkten (zur Bilanzierung siehe Tabelle 2 im Kapitel 4.5 der Planunterlage 9.1) eine Ökokontomaßnahme herangezogen (Maßnahme 006\_ÖK). Die Vorhabenträgerin hat sich diesbezüglich für die in Baden-Württemberg situierte Maßnahme „Verbesserung der Biotopqualität in naturnahem Waldbestand im ehem. Munitionsdepot Siegelsbach“ entschieden. Trägerin der Maßnahme ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Teile der Planung werden im Zuge der Ausführungsplanung und der Umsetzung weiter präzisiert. So ist beispielsweise bei den Bautabuzonen vorgesehen, dass die Ausweisung bis spätestens unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten erfolgt und sie während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. Die im Maßnahmenplan eingezeichneten Bautabuzonen sind bei der Ausweisung jedoch entsprechend aufzunehmen.

Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin die Hinzuziehung einer umweltfachlichen Bauüberwachung als zusätzliche Maßnahme vorgesehen (Maßnahme 004\_VA\_V).

Diese hat die Planfeststellungsbehörde insoweit spezifiziert, dass sie, wie vom Fachgutachter empfohlen, nach den Maßgaben für die Einrichtung einer generellen umweltfachlichen Bauüberwachung entsprechend dem "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung" des Eisenbahn-Bundesamtes zu erfolgen hat (vgl. Abschnitt A.4.2.1 dieses Beschlusses).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung befasste sich auch mit den vorhabenbedingten Eingriffen in das Landschaftsbild, § 14 Abs. 1 sowie § 15 Abs. 2 BNatSchG. Das Landschaftsbild ist im landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben (siehe Kapitel 3.2.7 der Planunterlage 9.1).

Demnach ist das Untersuchungsgebiet im weiteren Umfeld von den umliegenden Wald- und Landwirtschaftsflächen sowie direkt anliegendem gering besiedeltem Siedlungsbereich geprägt. Die Erholungsfunktion der Landschaft um den Eingriffsbereich herum wird als hoch eingestuft. Das direkte Umfeld der Baumaßnahme zeichnet sich durch die Lage am Haltepunkt Roigheim und die vorhandene verkehrliche Infrastruktur aus. Diese Strukturen zerschneiden und prägen die Landschaft bereits vor der Durchführung des Bauvorhabens. Der betrachtete Raum liegt am Rande eines Waldgebietes. Der Wald und dessen Saum werden nicht beeinträchtigt, es findet insoweit kein temporärer oder dauerhafter Eingriff statt.

Temporär greifen die Anlage von BE-Flächen und Zuwegungen zum Baufeld in verschiedene Biotop ein, diese werden landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. vor Ort ausgeglichen. Die Baumaßnahme hat keine negative dauerhafte Auswirkung auf bestehende Sichtbeziehungen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild bringen keine negativen Beeinträchtigungen der Erholungseignung mit sich. Die Eigenart des Gebietes wird durch das Vorhaben somit nicht beeinträchtigt.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen kann der Eingriff insgesamt kompensiert werden, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung verbleiben. Die Maßnahmen sind so festgelegt, dass sie im Sinne eines multifunktionalen Ausgleichs i.d.R. auch Eingriffe in andere Schutzgüter des Naturhaushalts und die Landschaft kompensieren.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist Bestandteil der Planung und wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.4.2 dieses Beschlusses konkretisiert. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen kann sichergestellt werden durch die vorgesehenen Unterhaltungspflichten und die angeordneten Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG sowie Abschnitt A.4.2.2 dieses Beschlusses). Bezüglich der Führung eines Kompensationsverzeichnisses ist das Eisenbahn-Bundesamt 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 Datenübermittlungspflicht auferlegen (siehe Abschnitt

A.4.2.3 dieses Beschlusses). Somit wird die Übermittlung der gebotenen Angaben gewährleistet.

Zu der landschaftspflegerischen Begleitplanung hat sich die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Heilbronn mit einer Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, nach fachlicher Prüfung würden aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, wenn in Gestalt von Nebenbestimmungen in die Entscheidung aufgenommen werde, dass die im Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans genannten Minimierungs-, Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie die Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbindlich eingehalten werden, der Landschaftspflegerische Begleitplan Bestandteil der Genehmigung werde und die Berichte der umweltfachlichen Bauüberwachung der unteren Naturschutzbehörde je nach Baufortschritt in 14-tägigem Abstand übermittelt werden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die Nebenbestimmungen umzusetzen zu wollen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt in den Einlassungen der Unteren Naturschutzbehörde indes keinen Regelungsbedarf. Die sich aus der Beachtung der Vorgaben des BNatSchG speisenden Maßnahmen sind verbindlicher Gegenstand der beantragten Planung, die insoweit die landschaftspflegerische Begleitplanung mit umfasst. Die informatorische Einbindung der Unteren Naturschutzbehörde obliegt der umweltfachlichen Bauüberwachung (siehe Abschnitt A.4.2.1 dieses Beschlusses sowie Anlage 2 des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes). Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen begründeten Anlass, der umweltfachlichen Bauüberwachung das Berichtsintervall vorzugeben oder die Interaktion mit Fachbehörden zu regeln.

Der gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG anzufertigende Bericht ist jedoch, sobald dieser vorliegt, innerhalb von zwei Wochen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt zuzuleiten (siehe Abschnitt A.4.2.2 dieses Beschlusses).

Ferner empfiehlt die Untere Naturschutzbehörde für die Erneuerung der Beleuchtungsanlagen eine insektenschonende Beleuchtung. Zum Schutz von nachtaktiven Insekten sollte die Außenbeleuchtung mit insektenschonenden Lampen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik ausgestattet werden. Es sollten Leuchten gewählt werden, die kein Streulicht erzeugen. Die Außenbeleuchtung solle auf das Mindestmaß beschränkt werden. Die Behörde verweist in ihrer

Stellungnahme auf eine Webseite, auf der Informationen für Bahnhofsvorplätze und Busbahnhöfe bereitgestellt werden.

Nach der Novellierung des § 21 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg im Juli 2020 haben sich für die Beleuchtung von Verkehrsflächen neue Regelungen zum Schutz von Insekten und anderen nachtaktiven Tieren ergeben. Ab dem 1. Januar 2021 seien neu errichtete Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen mit einer den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden insektenfreundlichen Beleuchtung auszustatten, soweit die Anforderungen an die Verkehrssicherheit eingehalten sind, Gründe der öffentlichen Sicherheit nicht entgegenstehen oder durch oder auf Grund von Rechtsvorschriften nichts Anderes vorgeschrieben sei. Gleiches gelte für erforderlich werdende Um- und Nachrüstungen bestehender Beleuchtungsanlagen. Im Übrigen seien bestehende Beleuchtungsanlagen unter den in Satz 1 genannten Voraussetzungen bis zum Jahr 2030 um- oder nachzurüsten (§ 21 Abs. 3 NatSchG).

Die Vorhabenträgerin erwiderte, für die Beleuchtung kämen Leuchtmittel aus einer Leuchtauswahlliste zum Einsatz, die bei der DB AG zugelassen seien (RFL530-SE[DB65] IP66:LD-12/24W/4K/700mA). Sie lässt jedoch Zweifel anklingen, ob die Leuchtmittel aus der Leuchtauswahlliste die abverlangten Anforderungen erfüllen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt in der als Hinweis formulierten Vorgabe, in der auf eine landesrechtliche Regelung verwiesen wird, eine Frage der Ausführungsplanung, deren abschließende Klärung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen hat (siehe der Abschnitt A.4.2.4 dieses Beschlusses).

Die rechnerische Ermittlung des Kompensationsbedarfs im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung sowie die Zuordnung des Defizits zur bereits genehmigten und in Umsetzung befindlichen Ökokontomaßnahme „Ehemaliges Munitionsdepot Siegelsbach“ hat die Untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme mitgetragen.

Soweit es das Naturgut Boden betrifft, trug die Untere Naturschutzbehörde vor, die Belange des Bodenschutzes seien nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sowie § 1a BauGB im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In den vorgelegten Unterlagen seien die Gründe und der Umfang der Maßnahme plausibel dargelegt worden. Nach fachlicher Prüfung der Planungsunterlagen würde aus bodenschutzfachlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Im Plangebiet gäbe es keine Einträge im Bodenschutz- und Altlastenkataster.

Die Vorhabenträgerin hat insoweit von einer Erwidern abgesehen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die im Kapitel 5.1 der Planunterlage 9.1 beschriebenen allgemeinen baubegleitenden Vorsorge- und Schutzmaßnahmen dem Belang des vorsorgenden Bodenschutzes Rechnung tragen und dass das Beteiligungsverfahren auch im Übrigen keinen Anlass geboten hat, diese in Frage zu stellen oder durch weitere Maßnahmen zu ergänzen.

Zu der landschaftspflegerischen Begleitplanung hat sich ferner die Höhere Naturschutzbehörde am Regierungspräsidium Stuttgart in dessen konsolidierter Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, Naturschutzgebiete sowie Flächen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg seien vom Vorhaben nicht betroffen. Der Vorhabensbereich liege jedoch innerhalb von Kern- und Suchräumen von Biotopverbundflächen mittlerer Standorte (vgl. Fachplan Landesweiter Biotopverbund, LUBW, 2014). Sollten diese Flächen überplant werden, so werde unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten auf § 22 Abs. 2 S. 1 NatSchG BW i.V.m. § 21 BNatSchG verwiesen, wonach alle öffentlichen Planungsträger bei ihren Planungen die Belange des Biotopverbundes zu berücksichtigen haben. Auch sei der Biotopverbund im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, durch das Vorhaben würden keine Vegetationsstrukturen dauerhaft entfernt, durch die es zu nachteiligen Auswirkungen auf Biotopverbundflächen oder mögliche Korridore kommt.

Die Planfeststellungsbehörde vermag eine relevante Überplanung von Kern- und Suchräumen von Biotopverbundflächen mittlerer Standorte nicht zu erkennen. Der sich überschneidende Bereich der Planfeststellungsgrenze mit den Biotopverbundflächen mittlerer Standorte ist, nach den Daten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, der Bereich der südlichen Baustelleneinrichtungsfläche. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um den Biotoptyp 60.23 (Weg oder Platz mit wassergebundener Decke, Kies oder Schotter), welcher lediglich temporär durch das Vorhaben beansprucht wird. Vor diesem Hintergrund steht das Vorhaben nicht dem Belang des Biotopverbundes entgegen. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Berücksichtigung dieses Belangs das Ergebnis der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung in Frage stellt (siehe Kapitel 4.5 der Planunterlage 9).

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin den Textteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung im Übrigen um eine klarstellende Aussage ergänzt (Kapitel 3.2.6 der Planunterlage 9.1).

Die Höhere Naturschutzbehörde trug ferner vor, die weitere naturschutzfachliche Beurteilung sowie die artenschutzrechtliche Prüfung (ggf. inkl. der CEF-Maßnahmen) gem. §§ 44 ff. BNatSchG obliege grundsätzlich zunächst der unteren Naturschutzbehörde. Nur dann, wenn für streng geschützte Tier und Pflanzenarten eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlich sei, bedürfe es eines Antrags an das Regierungspräsidium (Referat 55). Gleiches gelte, wenn es für streng geschützte sowie für nicht streng geschützte Arten zusammen einer Ausnahme oder Befreiung bedarf.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die weiteren Einlassungen der Behörde zur Kenntnis genommen zu haben. Die Planfeststellungsbehörde vermag darin keinen Regelungsbedarf zu erkennen.

Soweit die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens darum gebeten hat, die landschaftspflegerische Begleitplanung in Gestalt der Antragsfassung vom 16.05.2023 um die folgenden, bereits an Hand der Planunterlagen ersichtlichen Konflikte zu ergänzen, hat sich daraus kein Bedarf für eine erneute Beteiligung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG ergeben:

**B1** Baubedingte Störung von Fledermäusen

**B2** Baubedingte Störung eines Eisvogels

Die Bewältigung der vorgenannten Konflikte mit Hilfe der LBP-Maßnahmen 002\_VA-V und 003\_VA wurde bereits in der Antragsfassung konzipiert, sodass die Fortschreibung insoweit keine grundsätzliche Änderung der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Folge hatte (siehe Abschnitt B.4.8 dieses Beschlusses sowie die Anlage zur Planunterlage 13). Gleiches gilt hinsichtlich der sich aus der Norm § 73 Abs. 8 VwVfG ergebenden Rechtsfolgen, soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens, auf ausschließliche Veranlassung der Planfeststellungsbehörde, die Angaben zum Umfang der Versiegelung (Kapitel 3.2.3 der Planunterlage 9.1) sowie die Bezeichnung der Ökokontomaßnahme (Kapitel 5.2 der Planunterlage 9.1) richtiggestellt und den Umfang der von der Maßnahme 005\_A umfassten Flächen weiter konkretisiert hat (Kapitel 5.2 der Planunterlage 9.1).

Die Fortschreibung der betroffenen Planunterlagen war im Ergebnis zwar nicht rein redaktioneller Natur, sondern hat sich tatsächlich auf das Ergebnis der naturschutzfachlichen Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ausgewirkt (siehe Kapitel 9.5 der Planunterlage 1, Kapitel 4.5 der Planunterlage 9.1 sowie die von der Maßnahme 005\_A und 006\_ÖK betroffenen einschlägigen Stellen in den

Planunterlagen 9.2 und 9.4). Es ist für die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht ersichtlich, dass die vorgenommenen Änderungen den in § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG definierten Anwendungsbereich eröffnen, zumal die vorgenommenen Änderungen solchen Gründen zuzurechnen sind, die bereits im Zuge der Anhörung von den dort beteiligten Stellen hätten zur Sprache gebracht werden können (Inkongruenzen zwischen der technischen Planung bzw. der Baustelleneinrichtungsplanung und der landschaftspflegerischen Begleitplanung).

#### **B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

Das Vorhaben ist mit dem Belang des Gebietsschutzes vereinbar.

Die Vorhabenträgerin hat eine Natura 2000 Vorprüfung als Bestandteil der Planunterlagen vorgelegt, wozu die räumliche Nähe des antragsgegenständlichen Vorhabens zum Vogelschutzgebiet „Jagst mit Seitentälern“ (Schutzgebiets-Nummer 6624401) Anlass gegeben hat (Planunterlage 10).

Im Rahmen einer solchen Vorprüfung wird der Frage nachgegangen, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile eines Natura 2000-Gebietes durch das Vorhaben grundsätzlich möglich ist oder bereits offensichtlich ausgeschlossen werden kann.

Kann die Frage nach einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile eines Natura 2000-Gebietes nicht ohne vernünftigen Zweifel verneint werden, ist die Durchführung einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich (siehe Kapitel 2 des vom Eisenbahn-Bundesamt am 08.11.2022 herausgegebenen Umwelt-Leitfadens, Teil IV).

Die Natura 2000 Vorprüfung hat sich inhaltlich sowohl mit den festgelegten Erhaltungszielen des Schutzgebietes (Kapitel 2 der Planunterlage 10), als auch mit den relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens befasst (Kapitel 3 der Planunterlage 10).

Der Fachgutachter kommt im vorliegenden Fall zu dem Schluss, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden können.

Die fachgutachtliche Einschätzung stützt sich dabei im Wesentlichen darauf, dass im betrachteten Vogelschutzgebiet keine Flächeninanspruchnahme bzw. keine Veränderung der Nutzungen oder der Strukturen stattfinden, die Wirkungen grundsätzlich vorübergehender Natur sind und vorliegend, aufgrund der Vorbelastungen im Bahnhofsbereich und an den Gleisen, schließlich keine effektiven nachteiligen Wirkungen auftreten werden (siehe Kapitel 4 der Planunterlage 10).

Soweit sich der Fachgutachter bei der Prognose auf das Ergebnis anderer Fachbeiträge gestützt hat, wie dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Planunterlage 11), in dem Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eingingen, stößt dies im Lichte des Urteils zum EUGH-Verfahren C-323/17 vom 12.04.2018 auf keine Bedenken, da es sich um keine Natura 2000-spezifischen Maßnahmen handelt, die insoweit ausschließlich auf die Belange des Gebietsschutzes abstellen (siehe Kapitel 3.2 des vom Eisenbahn-Bundesamt am 08.11.2022 herausgegebenen Umwelt-Leitfadens, Teil IV).

Die Planfeststellungsbehörde geht insoweit davon aus, dass es sich bei den in der Natura 2000 Vorprüfung beschriebenen potentiellen Auswirkungen um solche Auswirkungen handelt, die die Vorhabenträgerin durch die Anwendung von Präventivmaßnahmen von Anfang an vermeidet (siehe Kapitel 3.1.4 der Methodik-Leitlinien der Kommission 2021/C 437/01 vom 28.10.2021).

Das während des bereits laufenden planungsrechtlichen Zulassungsverfahrens auf die Schlussanträge der Generalanwältin Juliane Kokott vom 22.02.2024 ergangene Urteil zum EUGH-Verfahren C-66/23 vom 12.09.2024 gibt zu keiner anderen Würdigung der Sach- und Rechtslage Anlass.

Der EUGH hat dabei für Recht anerkannt, dass Art. 4 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten sowie Art. 6 Abs. 2 bis 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen dahin auszulegen sind, dass sie den Mitgliedstaaten aufgeben, für jedes einzelne besondere Schutzgebiet hinsichtlich aller in Anhang I der Richtlinie 2009/147 aufgeführten Vogelarten und der in diesem Anhang I nicht aufgeführten, regelmäßig auftretenden Zugvogelarten sowie ihres Lebensraums Ziele und Schutzmaßnahmen festzulegen. Dabei obliegt es den Mitgliedstaaten, nach Maßgabe der Bedeutung dieser Maßnahmen für die Verwirklichung der Erhaltungsziele für alle diese Arten Prioritäten festzulegen.

Ferner hat der EUGH für Recht anerkannt, dass Art. 4 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2009/147 sowie Art. 6 Abs. 2 bis 4 der Richtlinie 92/43 dahin auszulegen sind, dass die Verpflichtung zur Umweltprüfung von Projekten gemäß der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der durch die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

vom 16. April 2014 geänderten Fassung keine Auswirkungen auf den Umfang der sich aus diesen Bestimmungen ergebenden Verpflichtungen hat.

Das Urteil des EUGH nimmt insoweit Bezug auf besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten, die von den jeweils zuständigen Gebietsverwaltungsbehörden übernommen werden. Der EUGH hat dabei klargestellt, dass die Mitgliedsstaaten für jedes besondere Schutzgebiet individuelle Erhaltungsziele und Erhaltungsmaßnahmen in Bezug auf alle vorkommenden Vogelarten des Anhangs I und die regelmäßig vorkommenden Zugvogelarten sowie ihre Lebensräume festzulegen haben. Die Festlegung darf sich insoweit nicht auf die Vogelarten beschränken, für die das besondere Schutzgebiet konkret ausgewiesen wurde.

Das betroffene Vogelschutzgebiet „Jagst mit Seitentälern“ mit der Gebietsnummer 6624401 wurde mit Erlass der Verordnung des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum des Landes Baden-Württemberg zur Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 05.10.2010 festgelegt.

Gemäß der Anlage 1 der Verordnung zählen zu den mit Erlass der Verordnung festgelegten gebietsbezogenen Erhaltungszielen auf der Seite der Brutvögel die Arten Eisvogel (*Alcedo atthis*), Grauspecht (*Picus canus*), Wanderfalke (*Falco peregrinus*), Wasserralle (*Rallus aquaticus*) und Zwergtaucher (*Tachybaptus ruficollis*), auf der Seite der Artengruppen oder Arten rastender, mausernder und überwinternder Vögel ebenfalls die Art Eisvogel (*Alcedo atthis*).

Die vorgelegte Natura 2000 Vorprüfung stützte sich auf den im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart erstellten Managementplan vom 30.06.2015 (siehe Kapitel 2 der Planunterlage 10). Der Managementplan, der eine Ausarbeitung der Erhaltungs- und Entwicklungsziele sowie der Maßnahmenvorschläge in Text und Karte umfasst, wurde unter anderem konzeptioniert auf der Grundlage von Kartierungen, die von März 2013 bis Ende Juni 2013 durchgeführt worden sind.

Die im Vergleich zur Anlage 1 der Verordnung festgestellten zusätzlichen Vorkommen von Lebensraumtypen und Arten, darunter der Gänsesäger (*Mergus merganser*), der Schwarzmilan (*Milvus migrans*) und der Uhu (*Bubo bubo*) wurden sowohl bei der Konzeptionierung des Managementplans berücksichtigt, als auch in der vorgelegten Natura 2000 Vorprüfung, die insoweit sämtliche Arten umfasst, die im aktualisierten Standard-Datenbogen (zuletzt aktualisiert im Mai 2017) aufgeführt sind. Exemplarisch wird hinsichtlich der geplanten Erhaltungsziele für die Art Schwarzmilan (*Milvus migrans*), für die im EU-Vogelschutzgebiet allerdings kein wesentliches Entwicklungspotenzial besteht, auf das Kapitel 5.1.3, hinsichtlich der geplanten

Erhaltungsmaßnahmen auf das Kapitel 6.2.8 (Sicherung von Gehölzen) des Managementplans verwiesen.

Insoweit bietet sich für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass zur Vermutung, dass die zuständige Gebietsverwaltungsbehörde hinter den konkretisierenden Vorgaben des EUGH zurückgeblieben ist. Soweit die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin darum gebeten hat, den aktuellen Standard-Datenbogen als Anlage zur Natura 2000 Vorprüfung zu nehmen, hat sie dieser Bitte um eine Fortschreibung der Planunterlage 10 Rechnung getragen.

Soweit sich die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Heilbronn mit einer Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt hat, hat sie gegen die Erörterung der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet „Jagst mit Seitentälern“ keine Bedenken vorgetragen, sondern die NATURA 2000 Vorprüfung als einen Bestandteil der umfangreichen Planunterlagen identifiziert.

#### **B.4.8 Artenschutz**

Zur differenzierten Betrachtung artenschutzrechtlicher Belange hat die Vorhabenträgerin einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag als Bestandteil der Planunterlagen vorgelegt (Planunterlage 13).

Im Fachbeitrag ging der Abprüfung der einschlägigen Verbotstatbestände i.S.d. § 44 BNatSchG (vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung), zunächst eine Abschichtung des für die Artenschutzprüfung heranzuziehenden Artenspektrums voraus, das sich aus den Anhang IV-Arten und den europäischen Vogelarten zusammensetzt (Artenschutzrechtliche Vorprüfung bzw. Relevanzprüfung). Bei dieser Relevanzprüfung wurden als Abschichtungskriterien das natürliche Verbreitungsgebiet einer Art, der Wirkraum des geplanten Vorhabens sowie die artspezifische Empfindlichkeit gegenüber den jeweiligen Wirkfaktoren des Vorhabens (siehe Kapitel 3.2 der Planunterlage 13) herangezogen. Datengrundlage dieser artenschutzrechtlichen Vorprüfung waren unter anderem Verbreitungskarten des Bundesamtes für Naturschutz sowie vorhabenbezogene Kartierungen aus dem Jahr 2022.

Für die relevanten Arten wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Vorprüfung auf Basis der ermittelten Wirkfaktoren des Vorhabens (siehe Kapitel 4.2 der Planunterlage 13) zunächst eine Konfliktanalyse vorgenommen. Vorliegend erweisen sich die baubedingten Wirkfaktoren des Vorhabens unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten als beachtlich.

Ursächlich wirken Störung von Fortpflanzungshabitaten von Fledermäusen durch Licht, sowie Lärm, Staub, Abgase (Fahrzeuge und Maschinen) und Erschütterungen. Es erfolgen jedoch auch bauzeitlich keine direkten Eingriffe in Quartiermöglichkeiten der Fledermause (Gebäude/Gehölzbestand). Zudem sind keine betriebsbedingten oder anlagebedingten Wirkungen zu besorgen. Durch die Erneuerung der Bahnsteige kommt es dauerhaft zwar zu einer Nutzung von Biotopen mit allgemeiner und wertgebender Bedeutung für den Naturhaushalt. Bei diesen Flächen handelt es sich jedoch nicht um Lebensräume streng geschützter Arten (siehe Kapitel 4.2.2 der Planunterlage 13). Bei der artenschutzrechtlichen Vorprüfung fanden bereits die in den im Abschnitt B.4.6 dieser Entscheidung aufgeführten Maßnahmen (Einhaltung von Bauzeitenvorgaben, Bautabuzonen, Anpassung der Beleuchtung bei nächtlichen Arbeiten, Umweltfachliche Bauüberwachung vor Beginn und während der Baumaßnahme), Beachtung (siehe Kapitel 5 der Planunterlage 13).

In der artenschutzrechtlichen Vorprüfung wurde für die Artgruppen Säugetiere, Amphibien, Insekten, Avifauna und Reptilien sodann die projektspezifische Betroffenheit ermittelt und dargelegt (siehe Kapitel 6 der Planunterlage 13). Eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung war für keine einzige der untersuchten Artgruppen angezeigt.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zum Ergebnis, dass die Umsetzung des Vorhabens unter Berücksichtigung der im Fachplan vorgesehenen Maßnahmen keine Zugriffsverbotstatbestände i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG auslöst (siehe Kapitel 1 der Planunterlage 13). Da dies vorliegend nicht der Fall ist, war eine Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die Erteilung eine Ausnahme gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG nicht erforderlich. Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung, die einen konsolidierten Überblick über die jeweiligen Betroffenheiten geben, können dem Anhang zum Fachbeitrag für die artenschutzrechtliche Prüfung entnommen werden.

Soweit im Zuge des Anhörungsverfahrens die Belange des Artenschutzes durch die zuständigen Fachbehörden aufgeworfen wurden, hat die Planfeststellungsbehörde die Einlassungen bereits im Abschnitt B.4.6 aufgrund einer thematischen Überschneidung einer Betrachtung unterzogen. Darüberhinausgehende abgrenzbare Vorträge liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Soweit die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin unter der Erwägung der Minimierung der Beeinträchtigung der Tierwelt durch Lichtimmissionen auf die Entbehrlichkeit eines Beleuchtungsmastes hingewiesen hat, der sich in der Nähe des

Anfangs des Bahnsteigs 2 auf der Höhe des km 91,0 der Strecke 4900 befindet bzw. im Bereich, in dem der Bahnsteig 2 zurückgebaut werden soll, hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen im Blaudruckverfahren um den Rückbau des Mastes fortgeschrieben (siehe Planunterlage 3). Gleiches gilt, soweit die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin darum gebeten hat, die Fundorte der Blindschleiche im Konfliktplan sichtbar darzustellen, um potentielle Konflikte im Zuge der Umsetzung des Vorhabens zu vermeiden (siehe Planunterlage 9.3).

Soweit die Vorhabenträgerin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde zur Betroffenheit des Eisvogels im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag redaktionelle Klarstellungen vorgenommen hat (siehe Abschnitt 4.2.1 der Planunterlage 12.1), wird hervorgehoben, dass es sich aufgrund der Lage um einen isolierten artenschutzrechtlichen Konflikt handelt, der insoweit in keinem Zusammenhang zum betroffenen Natura 2000-Gebietes steht; gleichwohl nicht verkannt wird, dass das betroffene Vogelschutzgebiet gerade hinsichtlich des Eisvogelvorkommens bzw. hinsichtlich der Entwicklungsziele dieser Art konzipiert wurde.

#### **B.4.9 Immissionsschutz**

Das Vorhaben ist mit dem Belang des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar. Vorliegend war es erforderlich, die zu erwartenden baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen zu ermitteln und zu beurteilen.

##### **B.4.9.1 Baubedingte Schallimmissionen**

Zu der Frage, ob das Vorhaben mit baubedingten Schallimmissionen einhergeht, die gegebenenfalls zu entsprechenden Schutzvorkehrungen Anlass geben könnten, hat die Vorhabenträgerin eine separate fachtechnische Untersuchung vorgelegt (siehe Planunterlage 12, Baulärm- und Erschütterungsprognose).

Den rechtlichen Rahmen des gebotenen Ermittlungs- und Beurteilungsprozesses bildet die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

In dem Baulärmgutachten werden die Emissionen in den einzelnen Bauphasen sachgerecht und differenziert dargestellt, soweit diese im Vorfeld antizipiert werden

können (vgl. Kapitel 4.2 der Planunterlage 12). Die für die Verwirklichung des Antragsgegenstandes erforderlichen Arbeiten gliedern sich demnach in die vier folgenden Abschnitte (Bauphasen):

<b>Bauphase 1</b>	Baustelle einrichten
<b>Bauphase 2</b>	Rückbau Bahnsteige
<b>Bauphase 3</b>	Neubau Bahnsteige
<b>Bauphase 4</b>	Restarbeiten

Für die Umsetzung des Vorhabens ist ein Zeitraum von 165 Tagen angesetzt.

Die Nachtarbeit wird nach den Angaben im Baulärmgutachten, die sich die Vorhabenträgerin im Zuge der Planung zu eigen gemacht hat (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1), so durchgeführt, dass nur an vier aufeinanderfolgenden Nächten gearbeitet und dann vier Nächte in Folge eine Ruhepause eingelegt wird. Innerhalb eines Kalendermonats sollte die Gesamtanzahl der Nachtarbeiten nicht mehr als zwölf Nächte beinhalten.

Die akustischen Kennwerte der Baumaschinen, der bauzeitliche Geräteeinsatz sowie der jeweilige Summen-Schalleistungspegel sind tabellarisch im Kapitel 5.1.2 zur Planunterlage 12 für die einzelnen Bauphasen aufgeführt. Die Auflistung der für die Bauphasen aufgeführten Baumaschinen bzw. Bautätigkeiten, deren akustische Kennwerte den Emissionen zugrunde liegen, ist plausibel.

Die akustischen Kennwerte der Baumaschinen basieren auf einschlägigen Untersuchungen (überwiegend Studien des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie, siehe die Quellen 7 und 8 im Kapitel 2 der Planunterlage 12). Bei der Bildung der maschinenspezifischen Schalleistungspegel wurden ein Tonhaltigkeits- und Impulzzuschlag sowie die Einwirkzeit (Auslastung) berücksichtigt, um die Zeitkorrektur entsprechend Ziffer 6.7.1 der AVV Baulärm vornehmen zu können. Die räumliche Verortung der als Flächenquelle modellierten Schallquellen kann dem Anhang 1 zur Planunterlage 12 entnommen werden.

Die höchsten Beurteilungsschalleistungspegel von 118 dB (tags) bzw. 114 dB (nachts) liegen bei der Bauphase 2 vor. Sie sind im Wesentlichen auf den Einsatz eines Baggers mit Hydraulikhammer zurückzuführen, dessen Einwirkzeit prospektiv auf zwei Stunden für den Nachtzeitraum beschränkt wurde. Eine ebenso starke Beschränkung der Einwirkzeit im Nachtzeitraum ist für einen Einzelkraftstopfer und eine Vibrationsplatte vorgesehen, die in der Bauphase 3 zum Einsatz kommen sollen.

Die Zuordnung der Schutzwürdigkeit der maßgeblichen Immissionsorte ist im Kapitel 4.1 der Planunterlage 12 beschrieben. Sie trägt den Anforderungen der AVV Baulärm Rechnung (siehe Nr. 3.2 dieser Norm). Demnach ist die umliegende Wohnbebauung in direkter Umgebung als Mischgebiet eingestuft, westlich des Haltepunkts befindet sich ein Gewerbegebiet. Die nächstliegende Wohnbebauung, die als allgemeines Wohngebiet eingestuft ist, befindet sich südwestlich des Haltepunkts bzw. südwestlich des vorgenannten Gewerbegebiets.

Zur räumlichen Orientierung der Einstufung kann zudem auf eine kartographische Darstellung im Anhang 1 zur Planunterlage 12 zurückgegriffen werden, in der auch die repräsentativen Immissionsorte vermerkt sind, die bei der Baulärmprognose einer rechnerischen Betrachtung unterzogen wurden, sowie die Lage einer Lärmschutzwand, deren Schutzwirkung gemäß den Angaben im Kapitel 5.2.1 der Planunterlage 12 bei der rechnerischen Prognose Beachtung gefunden hat.

Bei der Beurteilung der Betroffenheiten hätte gemäß Ziffer 4.1 Satz 2 der AVV Baulärm die Vorbelastung als Fremdgeräusch berücksichtigt werden können, die aus dem Betrieb der Eisenbahnstrecke 4900 resultiert (siehe Kapitel 5.2.2 der Planunterlage 12). Die zugrunde gelegten Emissionsdaten lassen sich der Anlage 2 entnehmen, der daraus abgeleitete Schallimmissionsplan der Anlage 5. Der Gutachter kam jedoch zum Ergebnis, dass die Vorbelastung hinter den prognostizierten Beurteilungspegeln zurückbleibt, sodass sich ihm kein Raum für eine Relativierung des Baulärms durch die Vorbelastung geboten hat.

Die vorhabenbedingte Beeinträchtigung durch Baulärm wurde für die einzelnen Baulärmphasen in Orientierung an die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm lagespezifisch erläutert (siehe Kapitel 5.2.3 der Planunterlage 12). Anhand von Rasterlärmkarten hat der Fachgutachter die Baulärmbelastung während den einzelnen Baulärmsituationen für eine Aufpunkthöhe von 4,5 m über Geländeoberkante zusätzlich veranschaulicht (siehe der Anhang 3 zur Planunterlage 12). Beurteilungspegel für die repräsentativen Immissionsorte während der einzelnen Baulärmsituationen können dem Anhang 2 zur Planunterlage 12 entnommen werden.

Das Baulärmgutachten kommt zum Ergebnis, dass im Zuge des Vorhabens mit einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist, sodass i.S.d. Ziffer 4.1 der AVV Baulärm eine Betrachtung von Maßnahmen zur Minderung der Geräusche erforderlich ist; wobei im Zuge der Prognose der Messabschlag von 5 dB keine Anwendung findet (siehe Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, juris RN 45). Eine entsprechende Betrachtung der nach

Ziffer 4.1 lit. a) bis e) der AVV Baulärm beschriebenen Maßnahmen ist Bestandteil des Baulärmgutachtens (vgl. Kapitel 5.3 der Planunterlage 12). Dabei wurden auch Maßnahmen zur Einbeziehung der Nachbarschaft in die geplante Baumaßnahme einer näheren Betrachtung unterzogen (rechtzeitige und umfassende Information der Anwohner über die Baumaßnahme). Diese Maßnahmen stellen auf die Beherrschung nicht-akustischer Einflussfaktoren bei der Lärmbewertung ab und tragen insoweit dem fachplanungsrechtlichen Gebot der Konfliktbewältigung Rechnung. Diese Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin im Wesentlichen als verbindlichen Gegenstand in ihre Planung aufgenommen (Kapitel 10.9 der Planunterlage 1).

Die AVV Baulärm ist eine messbasierte Vorschrift. Auf der Grundlage der rechnerischen Prognose der Vorhabenträgerin kann zum Zeitpunkt der Zulassung noch nicht in jederlei Hinsicht eine abschließende Entscheidung über die infrage kommenden Maßnahmen zur Minderung des Baulärms getroffen werden.

Bei der Durchführung des Vorhabens sind zudem die weiteren Bestimmungen der AVV-Baulärm anzuwenden (siehe Abschnitt A.4.3.1.1 dieses Beschlusses). Über die näheren Modalitäten der Anwendung von Maßnahmen zur Minderung des Baulärms entscheidet der im Abschnitt A.4.3.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses benannte Baulärmverantwortliche. Er ist auch für die Überwachung dieser Maßnahmen zuständig.

Die Determinanten der Entscheidung mit Blick auf die Veranlassung einzelner Maßnahmen sind die Ergebnisse des Baulärmgutachtens, die Ergebnisse durchgeführter Messungen auf der Baustelle, die Dauer der Überschreitung der Immissionsrichtwerte, die plangegebene Vorbelastung, bau- und eisenbahnbetriebliche Zwänge sowie sonstige Belange des öffentlichen Schienenverkehrs.

Im Ergebnis fallen die vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Baulärm durchaus ins Gewicht. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms sind jedoch nach der Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Konfliktbewältigung ausreichend, sodass die verbleibenden Beeinträchtigungen die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten werden.

Das Maßnahmenportfolio erweist sich unter Beachtung des Einsatzes eines Baulärmverantwortlichen auch als ausreichend, um Baulärmkonflikte zu bewältigen, die sich in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben ergeben können. Entgegenstehende gewichtige und durchgreifende Zweifel an der Zumutbarkeit der Beeinträchtigungen haben sich im Rahmen der Benehmensherstellung nicht ergeben.

Es bestand für die Planfeststellungsbehörde somit kein Anlass, an der Eignung, der Angemessenheit und der Verhältnismäßigkeit derjenigen Schutzmaßnahmen zu zweifeln, die die Vorhabenträgerin bei der Umsetzung vorgesehen hat. Auch die Feststellung der Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen, die die Vorhabenträgerin im Verfahren als verbindlichen Bestandteil der Planung ausgeklammert hat (z.B. temporäre Schallschutzwände, Kapitel 5.3 der Planunterlage 12) stößt insoweit nicht auf Bedenken der Planfeststellungsbehörde, als dass deren dargelegte Wirksamkeit außer Verhältnis zu den zu erwartenden Aufwendungen steht bzw. sie sich im Hinblick auf den Bauablauf im Vergleich zu alternativen Maßnahmen weniger aufdrängen. Der Ausschluss von Maßnahmen als verbindlicher Bestandteil der Fachplanung im Rahmen der zu diesem Zeitpunkt möglichen prognostischen Betrachtung hat jedoch nicht zur Folge, dass der Baulärmverantwortliche im Zuge der Umsetzung des Vorhabens im begründeten Einzelfall von solchen Maßnahmen keinen Gebrauch machen kann (vgl. Anlage 5 zur AVV Baulärm).

Dass das Vorhaben für die vom Baulärm Betroffenen, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen und Auflagen, eine unzumutbare, die Sozialbindung des Eigentums übersteigende Belastung (Sonderopfer) zur Folge haben könnte, oder sich nachteilig auf die menschliche Gesundheit auswirken könnte, ist nicht zu sehen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu bereit erklärt, Betroffenen Ausweichquartiere anzubieten, sobald eine unzumutbare Lärmbelastung zu erwarten ist (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1). Dies ist nach der fachlichen Einordnung des Schallgutachters dann der Fall, wenn, bei geschlossenem Fenster, der Beurteilungspegel im Tagzeitraum einen Wert von 70 dB(A) überschreitet bzw. einen Wert von 60 dB(A) im Nachtzeitraum (siehe Kapitel 3.1.2 der Planunterlage 12).

Dass die Nutzung eines Schlafraums notwendigerweise gekippte Fenster voraussetzt (was zu einem deutlich niedrigeren einzuhaltenden Außenlärmpegel während des Nachtzeitraums führen würde), verortet die Planfeststellungsbehörde in den Bereich der persönlichen Präferenzen bzw. individuellen Interessen, die im Rahmen der Abwägungsentscheidung über das Schutzkonzept hinstehen.

Insoweit bestand für die Planfeststellungsbehörde auch kein Anlass, der Vorhabenträgerin die Beachtung weiterer Auflagen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aufzugeben oder den vom Baulärm Betroffenen Ansprüche auf eine Entschädigung dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einzuräumen.

Im Zuge der Beteiligung durch die Planfeststellungsbehörde wurden die mit dem Baulärm assoziierten Belange durch die untere Immissionsschutzbehörde des

Landkreises Heilbronn am Verfahren aufgeworfen. Vorgetragen wurde in dessen Stellungnahme vom 23.08.2023, die im Baulärmgutachten festgelegten Maßnahmen seien umzusetzen, da bezüglich des Baulärms zeitweise mit erheblichen Immissionen an den anliegenden Wohngebäuden zu rechnen sei. Darüberhinausgehend wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die ebenfalls durchzuführen wären:

- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren. Beispiele hierzu sind:
  - selbstverdichtender Beton - erspart laute Innenvibratoren/Rüttler
  - Verschalungen mit Ratschen befestigen - statt hämmern
  - Geräte mit Elektromotor statt Verbrennungsmotor verwenden
- Beschränkungen während der Nachtarbeiten. Beispiele hierzu sind:
  - Motoren von Baufahrzeugen - und Maschinen abschalten, welche sich nicht im Einsatz befinden
  - Um- und Verladearbeiten sind vorwiegend tagsüber vorgesehen. Für die Nachtarbeiten sollte das Neubaumaterial bereits tagsüber auf das Baufeld gebracht werden. Eventuell anfallendes Rückbaumaterial sollte nachts im Optimalfall nur verladen werden. Die Entladung erfolgt tagsüber.
  - Nutzung von Funkgeräten. Kein lautes Rufen etc.
  - Beschränkung der Warngeräusche auf das absolut nötigste Maß
  - lärminderndes Verhalten auf der Baustelle durch das Baupersonal (z.B. Gegenstände legen statt werfen, Maschinen nur so lange wie nötig laufen lassen)
  - Lärmintensive Bauarbeiten zeitlich zusammenlegen

Weiterhin trug die untere Immissionsschutzbehörde des Landkreises Heilbronn vor, dass gemäß dem Baulärmgutachten vom Aufstellen temporärer Schallschutzwände abgesehen werden solle, da der logistische Aufwand im Verhältnis zum Belastungszeitraum zu hoch wäre. Des Weiteren seien bereits westlich der Baumaßnahme Schallschutzwände vorhanden. Im östlichen Bereich befänden sich keine Immissionsorte, die stark vom Baulärm betroffen seien. Dennoch sei es zu empfehlen, bei eingehenden Beschwerden die genannte Maßnahme umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die interne Stelle der DB Station&Service AG für Baukommunikation werde mit entsprechendem Vorlauf die Gemeinde und die Betroffenen über die anstehenden Arbeiten und damit verbundenen Baulärm informieren und z.B. Ausweichquartiere anbieten.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt in den Einlassungen der unteren Immissionsschutzbehörde keinen konkreten Regelungsbedarf. Die Anwendung weiterer Maßnahmen bleibt dem Ermessen des Baulärmverantwortlichen vorbehalten, der über die Zweckmäßigkeit und Vorzugswürdigkeit einer bestimmten Maßnahme im Lichte der Ausführungsplanung und Umsetzung des Vorhabens ein besseres Verständnis gewinnen kann, als dies zum jetzigen Zeitpunkt möglich ist. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit einzelner – mit der Abwicklung des Baubetriebs konkurrierender – Maßnahmen (siehe Abschnitt A.4.3.1.2 dieses Beschlusses mit Verweis auf die fachtechnischen Hinweise zu den Maßnahmen zur Minderung des Baulärms in der Anlage Nr. 5 der AVV-Baulärm, darunter V.1 Schallschirme, V.2 Schallschürzen und VI.2 Kapselungen).

Insoweit sieht sich die Planfeststellungsbehörde dazu gehalten, der Vorhabenträgerin nicht pauschal die Anwendung weiterer, bestimmter Maßnahmen vorzuschreiben, die sich nach der Ausschreibung des Projekts als nicht wirtschaftlich oder als weniger wirksam als alternative Maßnahmen erweisen.

Ergänzend stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass mit dem Angebot von Ersatzwohnraum (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1), der Entscheidungsspielraum des in Abschnitt A.4.3.1.2 benannten Baulärmverantwortlichen keinesfalls eingeschränkt wird. Dies betrifft insbesondere eine mögliche Eskalation zur Beschränkung der Dauer und der Zeiträume des Betriebs der Bautätigkeiten, um durch eine auf Lärmschutz bedachte Planung des Arbeitsablaufs Störungen der Nachbarschaft zu vermeiden (siehe Kapitel III der Anlage 5 zur AVV Baulärm).

#### **B.4.9.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Soweit das Vorhaben mit baubedingten Erschütterungen einhergeht, wurden diese in Ergänzung zum Baulärm fachgutachterlich ermittelt und bewertet (siehe Kapitel 6 der Planunterlage 12).

Beurteilungsgrundlage der fachgutachterlichen Untersuchung ist die Normenreihe des Deutschen Instituts für Normung e. V. (DIN) Nr. 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ und insbesondere die darin festgelegten sogenannten Anhaltswerte.

Soweit an dieser Stelle ein Regelwerk einer sachverständigen Organisation zur Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen i.S.d. BImSchG herangezogen wird, ist dies gerechtfertigt, da zurzeit keine gesetzlichen Regelungen zur Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auf Menschen bzw. auf bauliche Anlagen existieren.

Bei der Prognose der baubedingten Erschütterungsimmissionen hat der Fachgutachter erschütterungsrelevante Bautätigkeiten in den Blick genommen, die für Bahnbauvorhaben charakteristisch sind (Rückbauarbeiten unter Einsatz eines Hydraulikhammers, Verdichtungsarbeiten unter Einsatz einer Rüttelplatte; zu den Eingangsparametern siehe Kapitel 6.1 der Planunterlage 12). Aus dem Energieeintrag der Baumaschinen und den Anhaltswerten der DIN 4150 Teil 3 wurden im Fachgutachten sodann Mindestabstände für Einsatzbereiche der Bauverfahren abgeschätzt, bei deren Unterschreitung Schäden an Wohn- oder vergleichbaren Gebäuden durch baubedingte Erschütterungen ausgeschlossen werden können (Kapitel 6.2 der Planunterlage 12).

Zudem wurden im Fachgutachten die vorhabenbedingten Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden durch die vorgenannten Bautätigkeiten (Rückbauarbeiten, Verdichtungsarbeiten), einer wertenden Betrachtung unterzogen unter Heranziehung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 (Kapitel 6.3 der Planunterlage 12).

Die erschütterungstechnische Untersuchung kommt einerseits zum Ergebnis, dass mit einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 nicht zu rechnen ist. Gebäudeschäden seien nicht zu erwarten. Gleichwohl werde empfohlen, an den nächstgelegenen Gebäuden vor und nach der Durchführung der Bautätigkeiten eine bautechnische Beweissicherung durchzuführen. Dies betrifft die Anwesen in der Bahnhofstraße 1 und 5, die sich in der Nähe des Hausbahnsteigs der Verkehrsstation Roigheim befinden, der im Zuge des Vorhabens eine Änderung erfahren wird. Sollten sich aus den Arbeiten Schäden ergeben, sei hierauf beispielsweise mit einem Wechsel der Betriebsfrequenz oder mit der Reduzierung der Schlagenergie des Hydraulikhammers beziehungsweise des Gewichts der Rüttelplatte zu reagieren. Diese von Seiten des Gutachters empfohlenen Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin als verbindlichen Bestandteil in ihre Planung übernommen (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1).

Die erschütterungstechnische Untersuchung kommt zum anderen zu dem Ergebnis, dass mit einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 zu rechnen ist. Hierzu hat der Fachgutachter mehrere Maßnahmen empfohlen, die die

Vorhabenträgerin als verbindlichen Bestandteil in ihre Planung übernommen hat (siehe Kapitel 10.9 der Planunterlage 1). Diese Maßnahmen zielen insbesondere, aber nicht ausschließlich, ab auf eine Bewältigung der psychischen Auswirkungen durch die baustelleninduzierten Erschütterungen.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden mit den Bauerschütterungen assoziierte Belange nicht in isolierter Form aufgeworfen.

#### **B.4.10 Leitungsträger**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Leitungsträger vereinbar.

Mit der Frage, ob das Vorhaben Belange der Leitungsträger berührt, hat sich die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht zum Vorhaben auseinandergesetzt (siehe Kapitel 10.2 der Planunterlage 1). Soweit während der Durchführung der Baumaßnahmen Leitungen angetroffen werden, die bisher nicht bekannt gewesen sind, werden diese demnach in ihrem Bestand und in ihrer Funktion gesichert. Mit dem jeweils betroffenen Leitungseigentümer soll umgehend in Verhandlung darüber eingetreten werden, wie die Leitung dauerhaft gesichert oder verlegt werde. Nach den Angaben der Vorhabenträgerin fänden sich im Bestand Strom- und Wasserleitungen im Bereich der vorgesehenen Einleitstelle der Ortsklinge, die gegebenenfalls während der Bauausführung zu sichern seien. Diesbezüglich wurden vorab zwei Leitungsträger identifiziert (Netze BW GmbH, Gemeinde Roigheim).

Den Planunterlagen lag zwar kein separater Kabel- und Leitungslageplan bei. Allerdings lässt sich der Verlauf von Leitungen dem Lageplan zur technischen Planung (Planunterlage 3) entnehmen, was etwa die im Erläuterungsbericht angesprochenen Sparten im Bereich der geplanten Einleitstelle betrifft (siehe lfd. Nr. 8 der Planunterlagen 3 und 4). Ferner sind auch im Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan (Planunterlage 8) überplante Leitungen eingezeichnet.

Insoweit haben sich der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der ergänzenden Angaben im Erläuterungsbericht keine Bedenken in die Richtung einer unzureichenden Anstoßfunktion der Planunterlagen aufgetan.

Die Planfeststellungsbehörde hat die im Erläuterungsbericht namentlich benannten, potentiell betroffenen Leitungsträger im Zuge des Verfahrens zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert bzw. durch die Veranlassung der Veröffentlichung der Planunterlagen weiteren potentiell betroffenen Leitungsträgern Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben (siehe Abschnitt B.1.3 dieses Beschlusses).

Soweit sich der tangierte Leitungsbestand im Zuge des Verfahrens noch zu ändern vermag bzw. im Vorfeld nur begrenzt ermittelt werden kann, hat die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom Ausgang der Anhörung eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A.4.4 dieses Beschlusses).

Dadurch wird berechtigten Interessen von Leitungsträgern Rechnung getragen, den Leitungsbestand im Baubereich im nötigen Umfang zu sichern, ihn gegen baubedingte Einwirkungen zu schützen, den Betrieb der Leitungen nicht zu gefährden, unumgängliche Leitungsverlegungen abzustimmen und den Zugang zu bestimmten Leitungsbestandteilen zu gewährleisten.

Soweit Leitungsträger im Zuge der Anhörung keine Stellungnahme zum Verfahren abgegeben haben, wird im Lichte der Darstellungen der Vorhabenträgerin sowie der zitierten Nebenbestimmungen kein Konfliktbewältigungspotential antizipiert.

Soweit Leitungsträger Stellungnahmen zum Verfahren abgegeben haben, wird die in den jeweiligen Sachvorträgen aufgeworfene Thematik im Folgenden abgearbeitet.

Im Übrigen hebt die Planfeststellungsbehörde hervor, dass die beantragte Planung der Vorhabenträgerin eine Umverlegung von Leitungen, insbesondere von bestimmten Leitungen nicht zum Gegenstand hat. Soweit sich im Fortgang wider Erwarten zeigt, dass eine - in Bezug auf die Rechte von Leitungsträgern - konforme Umsetzung des Vorhabens nicht innerhalb des Rechtsrahmens erfolgen kann, der durch den vorliegenden Beschluss aufgespannt wird, ist die Vorhabenträgerin zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens gemäß § 76 VwVfG verpflichtet, insbesondere bei einer Verlegung von Leitungen, die eine Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter erforderlich macht.

#### **B.4.10.1 Netze BW GmbH**

Die Netze BW GmbH hat sich als Leitungsbetreiberin mit einer Stellungnahme vom 31.07.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, dass aus dem Bereich Netzentwicklung Projekte Genehmigungsmanagement Sparte 110-kV-Netz (NETZ TEPM) keine Bedenken bestehen. Für die überörtliche Stromversorgung bestehen im Geltungsbereich der Planfeststellung keine Trassen für 110-kV-Leitungen der Netze BW. Vorgetragen wurde ferner, dass aus dem Bereich Netzentwicklung Nord Netzplanung Sparten Strom (Mittel- und Niederspannung) (NETZ TE NN) grundsätzlich keine Bedenken zum Vorhaben vorzubringen sind.

Sollte zu Planungszwecken und zur Aktualisierung der Planunterlagen eine Übersicht der Netze des Unternehmens benötigt werden, könnten diese erhalten werden über

eine Online-Leitungsauskunft (<http://www.netze-bw.de/leitungsauskunft>), oder über ein besonderes E-Mailpostfach ([Leitungsauskunft-Nord@netze-bw.de](mailto:Leitungsauskunft-Nord@netze-bw.de)). Der Stellungnahme lag als Anlage der Lageplan der technischen Planung mit dem Stand vom 31.03.2023 bei (Planunterlage 3), der Gegenstand des Anhörungsverfahrens gewesen ist. Zusätzliche Einzeichnungen oder Kommentare vermochte die Planfeststellungsbehörde der bezeichneten Unterlage nicht zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die vorstehend wiedergegebene Stellungnahme zur Kenntnis genommen zu haben.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt im Lichte der erwiderten Stellungnahme der Netze BW GmbH, den im Eingangsabschnitt B.4.10 dieses Beschlusses zitierten Vorgaben der technischen Planung sowie den diesbezüglich verfügbaren einschlägigen Nebenbestimmungen im Abschnitt A.4.4 keinen weiteren Regelungsbedarf.

#### **B.4.11 Denkmalschutz**

Das Vorhaben ist mit dem Belang der Denkmalpflege vereinbar.

Nach den antragsgegenständlichen Angaben der Vorhabenträgerin sowie der Erklärung einer im Zuge der Antragstellung hinzugezogenen Umweltfachkraft befindet sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens die Sachgesamtheit Bahnhof Roigheim, bestehend aus einem Empfangsgebäude, einem Nebengebäude sowie einem Güterschuppen. Dieses Element ist geschützt gemäß § 2 Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz - DSchG) in der Fassung vom 06.12.1983.

Das denkmalrechtlich geschützte Objekt kann durch das Vorhaben grundsätzlich beeinträchtigt werden und zwar durch baubedingte Erschütterungen. Im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde diesbezüglich eine bautechnische Beweissicherung vorgeschlagen, deren Rechtfertigung jedoch ausschließlich darin besteht, dass der Fachguter eine bautechnische Beweissicherung an den nächstgelegenen Gebäuden (Bahnhofstraße 1 und 5) als zweckmäßig erachtet hat; also unabhängig von der Frage, ob diese Gebäude geschützte Elemente i.S.d. § 2 DSchG sind (siehe das Kapitel 10.9 der Planunterlage 1 sowie das Kapitel 7 der Planunterlage 12). Beeinträchtigungen des denkmalgeschützten Objekts erwartet die Vorhabenträgerin aufgrund dieser spezifischen Maßnahmen insoweit nicht.

Sollte bei den Bauarbeiten auf etwaige archäologische Funde gestoßen werden, so seien diese ausweislich der beantragten Planung der Vorhabenträgerin entsprechend den Vorgaben des Denkmalschutzgesetzes unverzüglich dem zuständigen Amt für Denkmalpflege zu melden, die Fundstelle so weit wie möglich unverändert zu lassen

und die Gegenstände sorgfältig gegen Verlust zu sichern (siehe Kapitel 9.4 der Planunterlage 1).

Die Vorhabenträgerin geht insoweit davon aus, dass der Belang des Denkmalschutzes bzw. etwaige einschlägige Sachgüter nicht beeinträchtigt werden. Negative Auswirkungen würden nicht entstehen. Es fände auch kein Eingriff in entsprechenden bekannten denkmalgeschützten Objekten, Bodendenkmale oder Landschaftsbestandteile im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens statt, weshalb eine Beeinträchtigung ausgeschlossen sei.

Soweit in der erschütterungstechnischen Untersuchung die Festlegung des Umfangs der bautechnischen Beweissicherung unabhängig von der Frage erfolgte, ob Gebäude geschützte Elemente i.S.d. § 2 DSchG sind, hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass die Auswahl der Gebäude im Zuge der Durchführung der bautechnischen Beweissicherung bzw. die Festlegung des Umfangs unter Beteiligung der Unteren Denkmalschutzbehörde zu erfolgen hat (siehe Abschnitt A.4.5 dieses Beschlusses).

Zu dem Belang der Denkmalpflege hat sich im Rahmen der Beteiligung das im Regierungspräsidium Stuttgart angesiedelte Landesamt für Denkmalpflege mit einer Stellungnahme vom 24.07.2023 am Verfahren beteiligt, die auf Bitten der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 13.10.2023 vervollständigt worden ist.

Vorgetragen wurde, das Vorhaben befände sich in unmittelbarer Nähe zum Kulturdenkmal Bahnhofstraße 1, 5, Bahnstation Roigheim, bestehend aus dem Empfangsgebäude, zweigeschossiger Massivbau aus Sandsteinsichtmauerwerk mit Satteldach, an der Bahnlinie Jagstfeld-Osterburken, errichtet durch Architekt Georg von Morlok, 1866-1869, einem Nebengebäude (Toiletten, Lagerräume), eingeschossiger, teilweise verbretterter Massivbau aus Sandstein mit Satteldach und Mittelrisalit sowie einem Güterschuppen, eingeschossiger verbretterter Fachwerkbau mit Satteldach (Kulturdenkmal nach § 2 DSchG). Der Bahnhof in Roigheim sei als Bestandteil der 1866-1869 durch die königlich-württembergische Staatseisenbahn unter Oberleitung des namhaften Stuttgarter Architekten Georg von Morlok erstellten Bahnlinie Jagstfeld - Osterburgen ("Untere Jagstbahn") errichtet worden. Die anschaulich überlieferte Bahnstation sei ein Beleg für die Verkehrsgeschichte Württembergs und den mit der Anbindung an das Eisenbahnnetz verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung Roigheims im 19. Jahrhundert.

Gemäß der Maßnahmenbeschreibung sollen beide Bahnsteige über eine Länge von 170 Meter auf eine Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante erhöht werden. In

diesem Zuge sei auch eine Erneuerung der Zuwegungen, des Vorplatzes, der Beleuchtungsanlage und der Bahnsteigausstattung sowie eine Anpassung des Entwässerungskonzepts vorgesehen. Sollten mit den Baumaßnahmen weitere Anhebungen vom Bodenniveau beispielsweise am Vorplatz geplant sein, sei aus denkmalfachlicher Sicht in jedem Fall zu verhindern, dass durch die Anhebung des Bahnsteigniveaus die Sockelzone der Kulturdenkmale „versinkt“, da dies zu einer deutlichen Beeinträchtigung der vorhandenen Sockelzone und damit des Erscheinungsbilds der Kulturdenkmale führe. Konservatorisches Ziel sei der Erhalt der Sockelzone als architektonische Basis des Gebäudes.

Die Gestaltung der Bahnsteigfläche direkt im baulichen Umfeld an das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude sei daher im Detail noch abzustimmen, insbesondere die Anschlüsse an den Sockel. Darüber hinaus werde vorsorglich darauf hingewiesen, dass an der Erhaltung der Kulturdenkmale aus wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse bestehe (§§ 2, 28 DSchG i. V. m. § 8 DSchG). Vor baulichen Eingriffen wie auch vor einer Veränderung des Erscheinungsbildes dieser Kulturdenkmale sei nach der vorherigen Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, der Vorplatz bleibe gegenüber seinem heutigen Niveau unverändert. Die heutigen nördlichen Bereiche der Bahnsteige würden durch 1,8 m breite geneigte Gehwege ersetzt, da ansonsten das geforderte Niveau von 76 cm über Schienenoberkante nicht erreicht werden könne. Die Zuwegungen befänden sich bahnseitig hinter der bestehenden Lärmschutzwand (siehe lfd. Nr. 3 der Planunterlage 3), und hätten somit keinerlei Einfluss auf den örtlichen Denkmalschutz. Der einzige Kontaktpunkt sei der Bahnhofsvorplatz, welcher wie beschrieben auf dem gleichen Niveau wie heute verbleibe.

Soweit das Landesamt für Denkmalpflege ein Versinken der Sockelzone der Kulturdenkmale aufgrund der Anhebung des Bahnsteigniveaus besorgt bzw. als Verhinderungstatbestand einordnet, vermag die Planfeststellungsbehörde keinen konkreten Regelungsbedarf zu erkennen. Die Erhöhung der Bahnsteige steht nicht zur Disposition. Eine andere Anbindung der Bahnsteige an das öffentliche Wegenetz wurde nicht verlangt und drängt sich im Lichte des überblickbaren Sachverhalts auch nicht auf (siehe lfd. Nr. 2, 3 und 9 der Planunterlagen 3 und 4). Die abverlangte Abstimmung der Gestaltung des Vorhabens im baulichen Umfeld der Kulturdenkmale erweist sich auch im Übrigen als entbehrlich, nachdem die Vorhabenträgerin der

Behörde ihre Planungen anhand eines 3D Modells vorgestellt hat. Daran sei ausweislich eines Schreibens des Landesamtes für Denkmalpflege vom 16.11.2023 zu erkennen, dass das Vorhaben keine Beeinträchtigung des Empfangsgebäudes, genauer des Gebäudesockels, erwarten lässt.

Eine über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehende Genehmigung durch das Landesamt für Denkmalpflege bedarf es aufgrund der Konzentrationswirkung dieser Zulassungsentscheidung entgegen der Auffassung des Landesamtes nicht (siehe Abschnitt A.3.2 dieses Beschlusses).

#### **B.4.12 Brand- und Katastrophenschutz**

Zu dem Belang des Brandschutzes hat sich im Rahmen der Beteiligung das Landratsamt Heilbronn mit einer Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, dass gegen das Vorhaben derzeit keine Bedenken wegen des Brandschutzes bestehen. Es sei aber vor Projektstart eine Sicherheitsbesprechung abzuhalten, bei der die Belange der Feuerwehr besprochen und geklärt werden. Insbesondere handele es sich um folgende Belange:

- Zuständigkeit im Einsatzfall
- Sicherheitskonzept
- Zufahrt und Zuwegung
- Einrichten von Lotsenstellen oder -punkten
- Alternative Streckenführungen bei Sperrung von Bahnübergängen usw.

Von Seiten der Feuerwehr sollten an der Sicherheitsbesprechung der Kreisbrandmeister oder ein Beauftragter, die Feuerwehrkommandanten der betroffenen Feuerwehren sowie gegebenenfalls Vertreter des Rettungsdienstes teilnehmen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die Vorgaben im weiteren Ablauf einzuplanen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt keinen Regelungsbedarf. Planungsrechtlich relevante Konflikte, deren Ursache ersichtlich vorhabenspezifischer Natur ist und die zu entsprechenden Maßnahmen Anlass geben könnten, wurden nicht aufgezeigt. Insbesondere wurde der Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan nicht beanstandet (siehe Planunterlage 8). § 45 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bleibt durch die Planfeststellung unberührt; für den Vollzug der StVO ist das Eisenbahn-Bundesamt nicht zuständig. Im Übrigen ist die Verkehrsstation über die

öffentlichen Verkehrsflächen von der Bahnhofstraße zu erreichen. Der Kreisbrandmeister hat sich nicht mit einer Stellungnahme am Verfahren beteiligt.

Gleichwohl wurde die Erwidernng der Vorhabenträgerin zum Anlass genommen, sie als deklaratorische Zusage im verfügenden Teil des Beschlusses aufzunehmen (siehe Abschnitt A.5.1 dieses Beschlusses).

Zu dem Belang des Brandschutzes hat sich im Rahmen der Anhörung auch das Referat 16 des Regierungspräsidiums Stuttgart in dessen konsolidierter Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt, das für die Bereiche Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst und Kampfmittelbeseitigungsdienst zuständig ist. Vorgetragen wurde, aus brandschutztechnischer Sicht würden gegen die Planungen keine Bedenken bestehen. Die Flucht- und Rettungswege müssten in jeder Bau- und Betriebsphase uneingeschränkt funktionsfähig sein.

Die Vorhabenträgerin vermochte in den Einlassungen des Referats 16 keinen Erwidernngsbedarf zu erkennen. Die Planfeststellungsbehörde vermag in dessen Einlassungen ebenfalls keinen Regelungsbedarf zu erkennen, insbesondere nicht im Lichte der im Abschnitt A.5.1 dieses Beschlusses bereits aufgenommenen Zusage.

#### **B.4.13 Kampfmittel**

Das Vorhaben ist mit dem Belang der Kampfmittelsicherheit vereinbar.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit der Relevanz des Belangs der Kampfmittelsicherheit im Erläuterungsbericht zum Vorhaben auseinandergesetzt (siehe Kapitel 10.4 der Planunterlage 1). Demnach kann auf der Grundlage einer durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst durchgeführten Luftbildauswertung davon ausgegangen werden, dass das Untersuchungsgebiet und die nähere Umgebung keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern aufweist.

Die im Erläuterungsbericht angesprochene Luftbildauswertung hat die Vorhabenträgerin im Zuge der Antragsstellung vorgelegt. Hierbei handelt es sich um ein Schreiben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes vom 05.02.2021. Ausweislich dieses Schreibens sind auf der Grundlage des Ergebnisses einer multitemporalen Auswertung von Kriegsluftbildern, die sich im Besitz der Siegermächte des Zweiten Weltkriegs befanden, keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Der Befund könne allerdings nicht als Garantie für Kampfmittelfreiheit gewertet werden.

Dem Schreiben lag als Anlage eine kartographische Darstellung des Untersuchungsgebiets bei, in der die für die Untersuchung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst beantragte Fläche eingezeichnet ist. Innerhalb deren Umrandung ist ein Bereich schraffiert, der in der Legende als „Freigabe Luftbild“ bezeichnet wird.

Zu dem Belang der Kampfmittelsicherheit hat sich der Kampfmittelbeseitigungsdienst am Regierungspräsidium Stuttgart in dessen konsolidierter Stellungnahme vom 23.08.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde, dass aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des Zweiten Weltkrieges stattfanden, es ratsam sei, im Vorfeld von jeglichen Bau(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Insoweit seien alle nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. In der Stellungnahme wurde auf das Antragsverfahren verwiesen sowie auf die aktuelle Bearbeitungszeit von mindestens 41 Wochen ab Auftragseingang.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, seitens des Projekts wäre der betroffene Projektbereich bezüglich Kampfmittelverdachtsflächen angefragt worden. Die Rückmeldung des Regierungspräsidiums Stuttgart für den Bahnhof Roigheim laute in dem Schreiben vom 05.02.2021, dass keine weiteren Maßnahmen erforderlich seien.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt in den Einlassungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes und vor dem Hintergrund der durchgeführten Auswertung keinen Regelungsbedarf. Anhaltspunkte, dass die bereits vorliegende Untersuchung ihre Aussagekraft verloren hat, liegen nicht vor. Demnach bedarf es einer Regelung durch die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht.

#### **B.4.14 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen**

Das Vorhaben begründet keine Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die in den Abwägungsvorgang zur Sachentscheidung einzustellen wären.

Zu dem damit assoziierten Belang des Arbeitsschutzes hat sich die Unfallversicherung Bund und Bahn mit einer Stellungnahme vom 10.07.2023 am Verfahren beteiligt. Vorgetragen wurde aus der Sicht des zuständigen Unfallversicherungsträgers für die Deutsche Bahn AG und den daraus ausgegliederten Unternehmen Folgendes:

- Bei der Planung und Realisierung der o. g. Maßnahmen ist u. a. das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger

(Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) zu berücksichtigen.

- Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Grundsätze der Prävention“ DGUV Vorschrift 1 hat der Auftraggeber (Unternehmer) bei der Vergabe von Aufträgen dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Dabei hat der Unternehmer von den allgemeinen Grundsätzen nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes auszugehen und insbesondere das staatliche Regelwerk sowie das Regelwerk der Unfallversicherungsträger heranzuziehen.
- Weiterhin hat der Unternehmer dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, im Rahmen des erteilten Auftrages die jeweiligen einschlägigen Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz einzuhalten.
- Bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes sind ergänzend zu den staatlichen Vorschriften, z. B. Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung mit den zugehörigen Technischen Spezifikationen, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV Vorschrift 72 zu beachten.
- Nach § 5 „Ausweichmöglichkeiten für Versicherte“ der DGUV Vorschrift 72 muss bei Neubauten in Abhängigkeit von der jeweils zulässigen Geschwindigkeit neben jedem Fahrbereich von Schienenfahrzeugen auf einer Seite ein ausreichender Mindestabstand von Teilen der Umgebung zu Gleismitte vorhanden sein, damit Versicherte bzw. Beschäftigte sich an jeder Stelle vor herannahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen können. Diese Forderung gilt auch im Bereich von Bauwerken, z. B. bei Bahnsteigen, Stützwänden etc. Analog anzuwenden sind diese Bestimmungen auch, wenn an vorhandenen Eisenbahnstrecken die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht wird.
- Die Anordnung der Sicherheitsräume erfolgt grundsätzlich gemäß § 5 der DGUV Vorschrift 72, das heißt es sind die Mindestabstände von Teilen der Umgebung zur Gleismitte aus der Tabelle im Anhang 1 einzuhalten.
- Im Sicherheitsraum sind Einbauten zulässig, soweit der Schutz von Versicherten gewährleistet bleibt. Der Schutz von Versicherten bleibt trotz Einbauten gewährleistet, wenn diese den Sicherheitsraum nur auf solche Länge

unterbrechen, dass Versicherte den verbleibenden Sicherheitsraum rechtzeitig erreichen können. Dies ist erfahrungsgemäß möglich, wenn die Unterbrechungen bei Fahrgeschwindigkeiten bis 60 km/h weniger als 10 m lang sind oder bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h weniger als 6 m lang sind.

- Der Sicherheitsraum muss erkennbar und sicher erreichbar sein. Sicher erreichbar ist ein Sicherheitsraum, wenn vor ihm keine Anlagen vorhanden sind, die den Zugang erschweren oder gefährden, wenn Maßnahmen zum sicheren Übersteigen von Hindernissen getroffen sind, wenn die Standflächen im Sicherheitsraum nicht um mehr als 0,5 m höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Fahrbereiches liegen oder Maßnahmen zur Überwindung eines größeren Höhenunterschiedes getroffen sind
- Beim Verkehren von Zügen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen) müssen entsprechend § 35 Abs. 2 der DGUV Vorschrift 72 gesonderte Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefährdungen von Versicherten im Gleisbereich getroffen und berücksichtigt werden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass die abverlangten Vorgaben grundsätzlich bei den Projekten der DB Station&Service AG Beachtung finden.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Kenntnis, dass es sich bei den Vorgaben ausschließlich um Vorschriften handelt, die bereits andernorts geregelt worden bzw. erlassen worden sind und über deren Anwendung in der Sachentscheidung nicht gesondert zu entscheiden ist. Die Vorhabenträgerin hat im Zuge der Antragstellung erklärt, dass bei der beantragten Planung die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Abweichungen wurden nicht beantragt. Für die Planfeststellungsbehörde ist im Übrigen auch nicht erkennbar, dass die beantragte Planung im Lichte der vorstehenden Vorgaben Zielkonflikte provoziert oder anpassungsbedürftig ist. Der planungsrechtlich konkretisierte Rahmen zur Baudurchführung, wonach ein bestimmter Teil der Baumaßnahmen während einer Totalsperrung durchgeführt werden soll (Kapitel 8 der Planunterlage 1), wurde insbesondere nicht beanstandet.

Um der Tragweite der Anregungen an Gewicht zu verleihen, wurde die Beachtung des geltenden Regelwerks der gesetzlichen Unfallversicherungsträger sowie die Beachtung des diesbezüglich einschlägigen staatlichen Regelwerks als Hinweis in den Beschluss aufgenommen (vgl. Abschnitt A.6.2 dieses Beschlusses).

#### **B.4.15 Kapazität**

Der Verwirklichung des antragsgegenständlichen Vorhabens, das mit einer erheblichen Reduzierung der Baulängen der beiden Bahnsteige der Verkehrsstation Roigheim von derzeit 253 m (Hausbahnsteig, Nutzlänge 252 m) sowie 243 m (Zwischenbahnsteig, Nutzlänge 237 m) auf künftig jeweils 170 m (Nutzlänge 165 m, siehe lfd. Nr. 2 und 6 der Planunterlagen 3 und 4) einhergeht, stehen auch keine Einwände aus Kapazitätsgründen entgegen.

Nach den Angaben der Vorhabenträgerin (siehe Kapitel 2 der Planunterlage 1), wurden die antragsgegenständlichen Baulängen vom Land Baden-Württemberg, vertreten von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), bestellt.

Die NVBW ist die Servicegesellschaft des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zur Planung und Koordinierung des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg, das seinerseits Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg ist.

Zur Sachverhaltsermittlung hat die Planfeststellungsbehörde unter dem vorgenannten Gesichtspunkt zum einen mit Schreiben vom 25.05.2023 das Referat 23 des Eisenbahn-Bundesamtes um fachtechnische Prüfung gebeten, ob gegen das Vorhaben aus Kapazitätsgründen Einwände bestehen. Innerhalb der eingeräumten Frist sind bei der Planfeststellungsbehörde keine Einwände vorgetragen worden, insbesondere keine Bedenken gegen den geplanten Rückbau aus kapazitiver Sicht.

Zur Sachverhaltsermittlung hat die Planfeststellungsbehörde unter dem vorgenannten Gesichtspunkt zum anderen mit Schreiben vom 26.05.2023 veranlasst, dass auf der EBA-Webseite unter der Rubrik „Kapazität>>Geplante Kapazitätsänderungen“ öffentlich bekannt gemacht wird, dass die Vorhabenträgerin die Genehmigung für das Vorhaben beantragt hat. Dabei wurde Nutzern der betroffenen Anlagen und Dritten mit absehbarem Nutzungsinteresse oder Informationen über derartige verkehrliche Interessen die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben. Innerhalb der eingeräumten Frist sind bei der Planfeststellungsbehörde wiederum keine Einwände vorgetragen worden.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde die Thematik ebenfalls nicht aufgeworfen. Die im Verfahren beteiligte Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH hat keine Stellungnahme abgegeben.

Soweit der der geplante Rückbau von Bahnsteiganlagen auf Flächen erfolgt, die sich im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden (lfd. Nr. 1 und 5 der Planunterlagen 3 und 4), die nicht überbaut werden sollen, sondern der natürlichen Sukzession in

Verbindung mit einer regelmäßigen Vegetationspflege überlassen werden (siehe Kapitel 5 der Planunterlage 1 sowie die Planunterlage 9.4), haben sich für die Planfeststellungsbehörde unter dem Gesichtspunkt der Möglichkeit einer nachträglichen Verlängerung der künftigen Bahnsteiganlagen in gesamthafter Betrachtung keine Bedenken ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens Einwände aus Kapazitätsgründen entgegenstehen könnten.

#### **B.4.16 Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien**

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat im Wesentlichen die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige der Verkehrsstation Roigheim zum Gegenstand, um Reisenden künftig einen stufenfreien Ein- und Ausstieg in die am Schienenpersonenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge zu ermöglichen.

Die Errichtung von Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien zählt nicht zum Antragsgegenstand (siehe Kapitel 1 der Planunterlage 1). Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde die Thematik auch nicht aufgeworfen.

Nach der während des bereits laufenden planungsrechtlichen Zulassungsverfahrens durch den Gesetzgeber neu eingeführten Norm § 11a AEG sollen allerdings bei Bau oder Änderung von Eisenbahnanlagen zur Förderung der Klimaziele des Bundes Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2023 Teil I Nr. 409, ausgegeben zu Bonn am 28. Dezember 2023, S. 15).

Soweit die Planfeststellungsbehörde im Schreiben vom 12.07.2024 die Vorhabenträgerin auf diese zwischenzeitlich erfolgte Novellierung des AEG hingewiesen hat, verwies die Vorhabenträgerin in einem am 18.03.2025 vorgelegten Schreiben auf eine Übergangsregelung in der Technischen Mitteilung TM-2024-01 vom 12.03.2024. Diese mache eine Planänderung von wirtschaftlichen Voraussetzungen abhängig, die nach ihrem Dafürhalten nicht vorliegen, da sich die Planung bereits in der Planungsphase befindet.

Nach der Übergangsbedingung gilt diese TM, sachlich zugehörig zur Konzernrichtlinie 813 der DB AG (Personenbahnhöfe planen und bauen), dann nicht, wenn die Entwurfsplanung bei Inkraftsetzung der TM (02.04.2024) bereits abgeschlossen ist, sowie in späteren Planungsphasen und in der Bau- und Inbetriebnahmephase einer Baumaßnahme. Die Übergangsregelung speist ihre

Begründung daraus, dass ab diesem Zeitpunkt eine Planungsänderung in der Regel nicht mehr wirtschaftlich möglich ist.

Die Planfeststellungsbehörde stellt klar, dass in der Begründung der Übergangsregelung der angesprochenen TM der Planungsreife eines Vorhabens als wirtschaftliches Entscheidungskriterium nur eine grundsätzliche Bedeutung beigemessen wird und dass die ohne eine Übergangsregelung eingeführte Norm § 11a AEG unmittelbar geltendes Recht darstellt.

Vorliegend stellt sich der Sachverhalt aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde so dar, dass der Antragsgegenstand nicht die Errichtung von solchen Bauwerken umfasst, deren Flächen sich zur Errichtung und zum Betrieb von Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien unmittelbar aufdrängen, soweit man diejenigen Mindestkriterien heranzieht, auf die sich die Vorhabenträgerin an anderer Stelle bereits berufen hat (siehe Abschnitt B.4.17 der Entscheidung vom 17.02.2025 im EBA-Verfahren 591ppw/106-2022#003 auf den Antrag der DB InfraGO AG vom 22.02.2022). Insbesondere hat das antragsgegenständliche Vorhaben nicht die Errichtung von Bahnsteigdächern zum Gegenstand, deren Dachfläche größer als 100 m<sup>2</sup> ist bzw. fallen die Dachflächen der antragsgegenständlichen Wetterschutzhäuser deutlich kleiner aus als dieser Schwellwert (siehe Planunterlage 3 zur Veranschaulichung des Flächenumfangs).

Allerdings erscheint es nicht ausgeschlossen, dass sich bei der Errichtung eines Wetterschutzhauses mit einer bereits herstellerseitig integrierten Photovoltaikanlage die Bewertung der Wirtschaftlichkeit anders darstellen könnte, als bei der Errichtung von zusätzlichen Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien auf Bahnanlagen, zumal im öffentlichen Personennahverkehr bereits Solar-Bushaltestellen bzw. Bushaltestellen mit einer Photovoltaik-Überdachung schon länger im Einsatz sind.

Auf das in der Norm § 11a AEG aufgeführte Hemmnis einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hat sich die Vorhabenträgerin im Verfahren nicht berufen, es ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich.

Im Lichte der Unwägbarkeiten hinsichtlich der technischen Machbarkeit, der Marktverfügbarkeit und der Wirtschaftlichkeit hat es die Planfeststellungsbehörde jedoch als ausreichend erachtet, es bei einem Hinweis auf die geltende Rechtslage zu belassen (siehe Abschnitt A.6.3 dieses Beschlusses), um dem Auftrag aus § 11a AEG gerecht zu werden, Flächenpotentiale im Bereich der Anlagen zu nutzen; insoweit wurde von verbindlichen Auflagen in diese Richtung abgesehen.

#### **B.4.17 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Die geplante Baumaßnahme erfordert die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundeigentums eines Dritten (vgl. lfd. Nr. 1 der Planunterlagen 5 und 6).

Die betroffene Fläche besaß in der Antragsfassung der Planunterlagen eine Größe von 2590 m<sup>2</sup> und soll im Zuge der Umsetzung des Vorhabens als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden, wobei die Nutzung auf eine Zwischenlagerung von einzubauenden Materialien und einer Ermöglichung der Zuwegung zu einer weiteren Baustelleneinrichtungsfläche beschränkt ist (siehe Kapitel 7 der Planunterlage 1 sowie lfd. Nr. 11 der Planunterlagen 4 und 8).

Die Vorhabenträgerin hat bereits im Zuge der Antragstellung eine Einverständniserklärung der betroffenen Grundstückseigentümerin vorgelegt, mit der diese die Nutzung der betroffenen Fläche in Gestalt der beantragten Planung zulässt.

Die betroffene Grundstückseigentümerin hat in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2023 auch keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

Soweit die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 12.07.2024 darum gebeten hat, die Grunderwerbsplanung um einen 50 m<sup>2</sup> großen Bereich zu vervollständigen, der sich zwischen den beiden Baustelleneinrichtungsflächen befindet (lfd. Nr. 10 und 11 der Planunterlagen 4 und 8), führte dies zwar zu einer geringfügigen Vergrößerung der beantragten Flächeninanspruchnahme; die Änderung machte aber kein Verfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG erforderlich. Es war für die Gemeinde Roigheim als Eigentümerin der von der Änderung betroffenen Fläche ersichtlich, dass die Vorhabenträgerin auch den in der Antragsfassung der Grunderwerbsplanung zunächst ausgesparten Bereich in Anspruch nehmen wird, da die beiden Baustelleneinrichtungsflächen in der Fachplanung miteinander verbunden sind. Dies hat die Vorhabenträgerin durch einen Verbindungspfeil im Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan kenntlich gemacht, um die Zuwegung zur westlich gelegenen Baustelleneinrichtungsfläche zu veranschaulichen (siehe Planunterlage 8), die bereits Zweck der beantragten Flächeninanspruchnahme lfd. Nr. 1 der Planunterlagen 5 und 6 gewesen ist.

Die Verwirklichung der Ziele des Vorhabens liegt auch im Gemeinwohlinteresse (vgl. Abschnitt B.4.3 dieses Beschlusses). Entgegenstehende Interessen von erheblichen Gewicht sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

#### **B.5 Gesamtabwägung**

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten

Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. An der Verwirklichung des antragsgegenständlichen Vorhabens besteht ein öffentliches Interesse.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Vorhaben auch negative Auswirkungen betreffend öffentliche und private Belange zur Folge hat, wie etwa bauzeitlichen Lärm- und Erschütterungen sowie die zeitweise Grundstücksbetroffenheit und zeitweise Auswirkungen auf den Naturhaushalt.

Durch die antragsgegenständlichen Schutzvorkehrungen, sowie die im Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin kann jedoch ausreichend sichergestellt werden, dass keine Belange unangemessen oder gar unzumutbar beeinträchtigt werden.

Hinweise darauf gingen auch aus dem Verfahren nicht hervor, insbesondere soweit es Einwände aus Kapazitätsgründen betrifft.

Auch zwingende Rechtsvorschriften stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Unter Berücksichtigung aller Aspekte ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass das Interesse der Allgemeinheit an einer Umsetzung des Vorhabens die entstehenden, überwiegend bauzeitlichen Beeinträchtigungen überwiegt.

#### **B.6 Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sofort vollziehbar.

#### **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

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

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss 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 den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses 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 den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen.

Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

**Stuttgart, den 06.06.2025**

**Az. 591ppw/111-2023#008**

**EVH-Nr. 3489911**