



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart

Az. 591ppw/051-2300#014  
Datum: 09.02.2017

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz**

**für das Vorhaben**

**„Neubau von zwei Haltepunkten in Dornstetten“**

**Bahn-km 23,1 bis 25,2**

**der Strecke 4880 Eutingen im Gäu - Schiltach**

**in der Stadt Dornstetten und der Gemeinde Glatten**

**Landkreis Freudenstadt**

**Vorhabenträgerin:**

DB Station & Service AG  
Lautenschlagerstraße 20  
70173 Stuttgart

vertreten durch die:

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH  
Tullastraße 71  
76131 Karlsruhe

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	5
A.3	Besondere Entscheidungen .....	7
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnis .....	7
A.3.2	Konzentrationswirkung .....	7
A.4	Nebenbestimmungen .....	7
A.4.1	VV BAU und VV BAU-STE .....	7
A.4.2	Umweltfachliche Bauüberwachung .....	7
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	8
A.4.4	Immissionsschutz (Baubedingte Lärmimmissionen) .....	11
A.4.5	Kampfmittel .....	12
A.4.6	Unterrichtungspflichten .....	12
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin .....	12
A.5.1	Baubedingte Erschütterungen .....	13
A.5.2	Schutz vor betriebsbedingten Lärmimmissionen .....	13
A.5.3	Bodenschutz .....	13
A.5.4	Abfälle .....	13
A.5.5	Baugrund .....	14
A.5.6	Sicherheit .....	14
A.5.7	Barrierefreiheit .....	14
A.5.8	Stadt Dornstetten .....	14
A.5.9	DB AG, DB Immobilien .....	15
A.5.10	Leitungsträger .....	16
A.5.11	Straßen .....	17
A.6	Vorbehalt .....	17
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	17
A.8	Gebühr und Auslagen .....	17
B.	Begründung .....	18
B.1	Sachverhalt .....	18
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	18
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	22
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	23
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	30
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	30
B.2.2	Zuständigkeit .....	30
B.3	Umweltverträglichkeit .....	30
B.3.1	Schutzgut Mensch .....	31
B.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	32

B.3.3	Schutzgut Boden .....	33
B.3.4	Schutzgut Wasser.....	34
B.3.5	Schutzgut Luft und Klima.....	35
B.3.6	Schutzgut Landschaft .....	35
B.3.7	Zusammenfassung .....	36
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	36
B.4.1	Planrechtfertigung.....	36
B.4.2	VV BAU und VV BAU-STE .....	37
B.4.3	Variantenentscheidung.....	38
B.4.4	Raumordnung und Landesplanung .....	55
B.4.5	Geologie, Rohstoffe und Bergbau .....	58
B.4.6	Wasserhaushalt .....	59
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege .....	61
B.4.8	Besonders geschützte Gebiete .....	63
B.4.9	Artenschutz.....	65
B.4.10	Immissionsschutz .....	66
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	74
B.4.12	Denkmalschutz .....	74
B.4.13	Brand- und Katastrophenschutz .....	75
B.4.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	75
B.4.15	Straßen, Wege und Zufahrten .....	75
B.4.16	Kampfmittel.....	75
B.4.17	Barrierefreiheit .....	76
B.4.18	Landwirtschaft.....	79
B.4.19	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	79
B.4.20	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	79
B.5	Gesamtabwägung .....	80
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	82
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	82

Auf Antrag der DB Station&Service AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 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 „Neubau von zwei Haltepunkten in Dornstetten“ in der Stadt Dornstetten sowie der Gemeinde Glatten im Landkreis Freudenstadt, Bahn-km 23,1 bis 25,2 der Strecke 4880 Eutingen im Gäu – Schiltach, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Vorbehalten festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Errichtung zweier Haltepunkte, im Folgenden Haltepunkt Aach bzw. Haltepunkt Heselwiesen, auf dem Gebiet der Stadt Dornstetten bei gleichzeitiger Auflassung des bisherigen Haltepunktes Dornstetten.

Die neuen Haltepunkte werden je einen Bahnsteig von 140 m Nutzlänge und 3 m Regelbreite bei einer Bahnsteignennhöhe von 0,55 m über Schienenoberkante aufweisen.

Der Zugang zu den Bahnsteigen wird über jeweils eine Treppenanlage und eine barrierefreie Rampe erfolgen. Außerdem werden die Bahnsteige jeweils mit Wegeleitsystem, Blindenleitstreifen, Beschallungsanlage, Infovitrine, Unterstand und Sitzbänken ausgestattet sein.

Im Bereich des Haltepunktes Aach ist außerdem die Anlage einer Fußgängerunterführung vorgesehen.

## A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Blau ein-träge vom	Bemerkung	
				plan-fest-gestellt	nur zur Infor-mation
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	08.04.2015		x	
<b>2</b>	<b>Bautechnische Beschreibung</b>	08.04.2015	30.06.2016	x	
<b>3</b>	<b>Übersichtskarte</b>	08.04.2015			x
<b>4</b>	<b>Bestandslagepläne, Maßstab 1:500</b>				
4.1a	Hp Dornstetten-Aach - Bestandslageplan	08.04.2015			x
4.1b	Hp Dornstetten-Heselwiesen – Leitungsbe-stand	08.04.2015			x
4.2a	Hp Dornstetten-Aach- Bestandslageplan	08.04.2015			x
4.2b	Hp Dornstetten-Heselwiesen - Leitungsbe-stand	08.04.2015			x
4.3	Bahnhof Dornstetten- Bestandslageplan	08.04.2015			x
<b>5</b>	<b>Lagepläne, Maßstab 1:500</b>				
5.1a	Hp Dornstetten-Aach, Lageplan	08.04.2015	13.06.2016 (Korrektur v. 19.12.2016)	x	
5.1b	Hp Dornstetten-Aach, Leitungsplan	08.04.2015	13.06.2016 (Korrektur v. 19.12.2016)	x	
5.2a	Hp Dornstetten-Heselwiesen, Lageplan	08.04.2015	13.06.2016	x	
5.2b	Hp Dornstetten-Heselwiesen, Leitungsplan	08.04.2015	13.06.2016	x	
5.3	Bahnhof Dornstetten				
<b>6</b>	<b>Bauwerkspläne, Maßstab 1:100/200</b>				
6.1	EÜ Aach	08.04.2015		x	
<b>7</b>	<b>Regelquerschnitte, Maßstab 1:50</b>				
7.1	Hp Dornstetten-Aach	08.04.2015	13.06.2016	x	
7.2	Hp Dornstetten-Heselwiesen	08.04.2015	13.06.2016	x	
7.3	Bahnhof Dornstetten	08.04.2015		x	
<b>8</b>	<b>Bauwerksverzeichnis</b>	17.12.2015	17.12.2015 (Korrektur v. 19.12.2016)	x	
<b>9</b>	<b>Grunderwerbspläne, Maßstab 1:500</b>				
9.1	Hp Dornstetten-Aach	08.04.2015	13.06.2016 (Korrektur v. 19.12.2016)	x	
9.2	Hp Dornstetten-Heselwiesen	08.04.2015	13.06.2016	x	
<b>10</b>	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>				

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Blauein- träge vom	Bemerkung	
				plan- fest- gestellt	nur zur Infor- mation
10.1	Hp Dornstetten-Aach	08.04.2015	30.06.2016	x	
10.2	Hp Dornstetten-Heselwiesen	08.04.2015		x	
<b>11</b>	<b>Landschaftspflegerischer Fachbeitrag / Umweltplanung</b>				
11.1	Haltepunkt Dornstetten-Aach				
11.1.1	Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (einschl. Natura 2000 – Vorprüfung)	05.2014	31.01.2017	x	x
	Maßnahmenblätter V 1, G 1, A 1		31.01.2017	x	
11.1.2	Bestands- und Konfliktplan	08.04.2015	31.01.2017		x
11.1.3	Maßnahmenplan	08.04.2015	31.01.2017	x	
11.1.4	Umwelterklärung				x
11.2	Hp Dornstetten-Heselwiesen				
11.2.1	Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (einschl. Natura 2000 – Vorprüfung)	05.2014		x	x
	Maßnahmenblätter V 1-2, G 1, A 1			x	
11.2.2	Bestands- und Konfliktplan	08.04.2015			x
11.2.3	Maßnahmenplan Haltepunkt, Maßnahmen- plan Ausgleichsmaßnahme Dornstet- ten/Glatten	08.04.2015		x	
11.2.4	Umwelterklärung				x
<b>12</b>	<b>Sonstiges</b>				
12.1	entfällt				
12.2	Untersuchungen, Gutachten				
12.2.1	Geo- und umwelttechnisches Gutachten Hp Dornstetten-Aach		18.06.09		x
12.2.2	Geo- und umwelttechnisches Gutachten Hp Dornstetten-Heselwiesen		18.06.09		x
12.2.3	Verkehrsgutachten Hp Dornstetten- Heselwiesen		23.07.12		x
12.2.4	Lärmgutachten				
	Schalltechnische Stellungnahme zu den Aus- wirkung der Anlage von Haltepunkten auf die Lärmsituation aus dem Schienenverkehr	23.05.2014			x
	Schalltechnische Untersuchung nach AVV Baulärm zur Abschätzung der Lärmimmission- en in den Bauphasen	16.06.2014			x
12.3	Potenzialstudie Freudenstadt – Eutingen (Gäubahn), Ermittlung des Fahrgastpotenzials geplanter Haltepunkte	30.09.2008			x
12.4	Leitungsträger, Übersicht				x

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird nach Maßgabe der festgestellten Pläne und Beschreibungen sowie der nachfolgenden Nebenbestimmungen die wasserrechtliche Erlaubnis zur breitflächigen Versickerung des auf dem Bahnsteig inklusive Zugang und Böschung anfallenden und über eine Mulde abgeleiteten Niederschlagswassers von rechnerisch 12 l/s (bei  $r_{15,1} = 125 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ ) auf dem Grundstück Flurstück Nr. 339/3 der Gemarkung Aach in das Grundwasser erteilt.

#### A.3.2 Konzentrationswirkung

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

### A.4 Nebenbestimmungen

#### A.4.1 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

#### A.4.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung für die Fachrichtungen Natur- und Immissionsschutz nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Um-

weltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umwelleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Die ökologische Bauüberwachung ist der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Freudenstadt) und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen.

### **A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

#### **A.4.3.1 Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag aufgeführten Maßnahmen**

Die planfestgestellten Maßnahmenblätter und Maßnahmenpläne sind unter Beachtung eines landschaftspflegerischen Ausführungsplans umzusetzen, der vor seiner Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt abzustimmen ist.

Zusätzlich zur Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sind die geplanten Ausgleichsmaßnahmen im FFH-Gebiet 7516-341 „Freudenstädter Heckengäu“, rechtzeitig vor der Durchführung mit der höheren Naturschutzbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) sowie bei der Maßnahme für den Haltepunkt Heselwiesen auch mit dem Verantwortlichen für die Umsetzung des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg abzustimmen. Dies gilt auch für die Folgepflege.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer zu unterhalten.

#### **A.4.3.2 Kompensationsverzeichnis**

Bis zum 01.06.2017 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen zu übermitteln:

- die Art des den Eingriff verursachenden Vorhabens
- den Namen und die Anschrift des Verursachers des Eingriffs

- die Lage der Kompensationsfläche durch Benennung von Gemeinde, Markung, Flur, Flurstück und Flächengröße
- eine Kurzbeschreibung der Kompensationsmaßnahme, insbesondere Ausgangszustand, Zielzustand, Entwicklungs- und Unterhaltungsmaßnahmen
- Maßgaben zur fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und zum festgesetzten Unterhaltungszeitraum
- den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

Dazu hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihr in der Anwendung angezeigt wird, zu übermitteln.

Die o. g. Verpflichtung gilt auch als erfüllt, wenn die gesetzlich geforderten Daten über das Kompensationsflächen-Kataster der DB Umwelt an das Eisenbahn-Bundesamt und das Land Baden-Württemberg gemeldet wurden.

#### **A.4.3.3 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis**

1. Die Versickerung des am Haltepunkt Aach anfallenden nicht behandlungsbedürftigen Niederschlagswassers hat über mindestens 30 cm mächtigen belebten Oberboden zu erfolgen.
2. Die offene Ausleitungsstelle der Verdolung unter der Bundesstraße 28 auf Flurstück 339/3 ist so zu gestalten, dass es zu keinen Erosionserscheinungen und partiellen Ablagerungen kommt und das Wasser großflächig versickert.
3. Die vorhandenen und neuen Ableitungsmulden sind so zu gestalten und unterhalten, dass die schadlose Ableitung des Niederschlagswassers stets gewährleistet ist.
4. Die neu herzustellenden Ableitungsmulden sowie die Böschungen sind sobald wie möglich anzulegen und anzusäen ohne sie gleich mit Niederschlagswasser zu beaufschlagen, um ein möglichst ungestörtes Anwachsen der Begrünung zu ermöglichen und Erosion zu vermeiden.

5. Die Entwässerungseinrichtungen (Ableitungsmulden und Versickerungsfläche) sind vor starker Bodenverdichtung und Kolmation v.a. während der Bauphase zu schützen.
6. Bei Bauarbeiten an Abwasseranlagen ist sicherzustellen, dass der Betrieb der vorhandenen Anlagen aufrechterhalten wird.
7. Bodenmaterial darf nur nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums vom 14.03.2007 „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ verwertet werden.
8. Die Versickerungsfläche ist frei zu halten von jeglichen Ablagerungen und Bepflanzungen, die die Wasserdurchlässigkeit im Wurzelbereich erhöhen.
9. Das Wasser ist der Versickerungsanlage so zuzuführen, dass Auskolkungen und partielle Ablagerungen vermieden werden.
10. Baubeginn und Fertigstellung der Anlage sind dem Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – anzuzeigen.
11. Nach Beendigung der Arbeiten sind Bestandspläne herzustellen, die in einer Fertigung dem Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – zu übersenden sind. Sie sind mit dem Vermerk „Pläne entsprechen dem Bestand“ zu versehen und schriftlich anzuerkennen (Frist: 6 Monate nach Fertigstellung der Anlage).
12. Der Anschluss an das Kanalnetz am Standort Heselwiesen ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

#### **A.4.3.4 Sonstiges**

Das Erreichen der mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verfolgten Ziele ist durch Erfolgskontrollen nach fünf und zehn Jahren ab Umsetzung zu prüfen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt auf dessen Anforderung vorzulegen.

Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Die Vorhabenträgerin hat mit der unteren Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen.

#### **A.4.4 Immissionsschutz (Baubedingte Lärmimmissionen)**

1. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen" (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände sind notwendige Maßnahmen zur Lärminderung, wie in der AVV Baulärm und in der schalltechnischen Untersuchung beschrieben, zu ergreifen.

2. Im Rahmen der Ausführungsplanung hat die Vorhabenträgerin die vorliegende Prognose zum Lärm aus dem Baubetrieb bis spätestens sechs Wochen vor Baubeginn erneut zu überprüfen und unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen eine detaillierte Prognose hinsichtlich der zu erwartenden schalltechnischen Einwirkungen zu erstellen (Detailgutachten).

Darin sind für alle Immissionsorte (Gebäudefassaden) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nummer 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel ist dabei mit anzugeben.

Das Gutachten hat ein Lärmschutzkonzept zu enthalten. Hierbei sind konkrete Lärmschutzmaßnahmen technischer oder organisatorischer Art aufzuzeigen und deren Wirksamkeit darzulegen. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob bei besonders lärmintensiven Arbeiten durch Anwendung alternativer Bauverfahren eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann.

3. Die betroffenen Anwohner und die Stadt Dornstetten sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn über Art, Dauer und Ausmaß der Bauarbeiten sowie über die zu erwartenden Beeinträchtigungen in geeigneter Weise zu unterrichten.

4. Unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV-Baulärm sind die Geräuschemissionen aus dem Baubetrieb während der Bauzeit mittels messtechnischer Untersuchungen im Einzelfall auf Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes, gegebenenfalls auf Anregung der zuständigen Immissionsschutzbehörde oder nach Konflikten mit betroffenen Anwohnern, zu überwachen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung in ausgewerteter Form zur Kenntnis zu geben.

#### **A.4.5 Kampfmittel**

Die Vorhabenträgerin hat vor Beginn von Gleis-, Tief- und Erdbauarbeiten das Bau-  
feld auf geeignete Weise auf verdächtige Kampfmittel zu untersuchen und diese ge-  
gebenenfalls fachgerecht zu bergen. Soweit sie nicht die notwendige Sachkunde hat  
oder bezieht, hat sie Beratung, Suche und Bergung dem Kampfmittelbeseitigungs-  
dienst Baden-Württemberg zu übertragen. Die Verhaltensregeln der Anlage zur Ver-  
waltungsvorschrift des Innenministeriums des Landes Baden-Württemberg über die  
Aufgaben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (Gemeinsames Amtsblatt des Lan-  
des Baden-Württemberg vom 26. Januar 2007, Seite 16) hat die Vorhabenträgerin  
einzuhalten.

#### **A.4.6 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundes-  
amt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, dem Landkreis Freudenstadt sowie der Stadt  
Dornstetten möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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

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

#### **A.5.1 Baubedingte Erschütterungen**

In der Bauphase werden die zulässigen Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 Teil 2 – Erschütterungen im Bauwesen – eingehalten.

(Planunterlagen: Anlage 2, Seiten 11, 12)

#### **A.5.2 Schutz vor betriebsbedingten Lärmimmissionen**

Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass Lautsprecherdurchsagen an den Haltepunkten ausschließlich zur Gefahrenabwehr oder bei Abweichungen vom Betriebsablauf beabsichtigt sind.

(Zusage in der Stellungnahme vom 23.01.2017)

#### **A.5.3 Bodenschutz**

Bezüglich der anfallenden belasteten Böden, die das Bodengutachten ausweist, wird das Material nach den gängigen Regularien behandelt und verwertet.

Dementsprechend werden die im Bereich der beiden geplanten Haltepunkte anfallenden Bodenmaterialien – auch – nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums vom 14.03.2007 „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ verwertet.

(Zusage aus Erörterungstermin am 27.07.2016 - Stenografisches Protokoll, Seite 32 - sowie aus dem Schreiben des Vorhabenträgers vom 12.08.2016)

Der Umfang des Rückbaus der Oberflächenbefestigung (Bahnsteige) im Bereich des aufgelassenen Bahnhofs Dornstetten wird in Abstimmung mit der DB Netz AG/DB Station&Service AG, der Stadt Dornstetten und der unteren Bodenschutzbehörde festgelegt.

(Zusage aus Erörterungstermin am 27.07.2016 – Stenografisches Protokoll, Seite 33 f. – sowie aus dem Schreiben des Vorhabenträgers vom 12.08.2016)

#### **A.5.4 Abfälle**

Im Zuge der Bauabwicklung wird der Auftragnehmer verpflichtet zu bestätigen, dass er bei der Maßnahme anfallende Abfälle gemäß aktueller Fassung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) bzw. Abfallwirtschaftsgesetzes (AbfG) verwertet.

(Zusage aus Bautechnische Beschreibung, Planunterlagen: Anlage 2, Seite 13)

#### **A.5.5 Baugrund**

Während der Bauzeit erfolgt eine ingenieurgeologische Betreuung.

(Zusage aus der Stellungnahme vom 03.03.2016 mit Bezugnahme auf das Schreiben des LGRB vom 27.05.2015)

#### **A.5.6 Sicherheit**

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, werden mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt abgestimmt und auch dem Rettungsdienst mitgeteilt.

(Zusage aus der Stellungnahme vom 03.03.2016 unter Bezugnahme auf das Schreiben des RP Karlsruhe, Referat 16, Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst vom 28.05.2015)

#### **A.5.7 Barrierefreiheit**

Die Ausgestaltung der Rampen am Haltepunkt Aach wird im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals detailliert auf potentielle Gefahrenstellen untersucht. Bei Bedarf werden geeignete Maßnahmen ergriffen, die ein unkontrolliertes Hinausrollen auf die Straße verhindern, z.B. Absperrbügel.

(Zusage aus der E-Mail vom 01.08.2016, unter Bezugnahme auf Schreiben des Dachverbands integratives Planen und Bauen e.V. vom 12.06.2015 und 22.07.2016)

#### **A.5.8 Stadt Dornstetten**

Bei Anlagen, die im Zusammenhang mit den Haltepunkten errichtet werden, wie z.B. die Wartehallen, bleibt ein Mitspracherecht für die Stadt bestehen.

Ein kompletter Rückbau des Bahnsteiges am Bahnhof Dornstetten ist nicht vorgesehen.

Im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen Abstimmungsgespräche zur Ausführung der baulichen Abtrennung.

(Zusagen aus der Stellungnahme vom 03.03.2016, unter Bezugnahme auf das Schreiben der Stadt Dornstetten vom 12.06.2015)

#### **A.5.9 DB AG, DB Immobilien**

Sollte sich in den nächsten Planungsschritten, entgegen den Erwartungen, die Notwendigkeit eines Umbaus der Gleise im Bereich der Haltepunkte herausstellen, werden die Details, wie Ausbau des Straßenbelags, Statik, Bauverfahren usw. in direkter Abstimmung mit der DB Netz AG besprochen und einvernehmlich geklärt.

Beim bisherigen Bahnhof Dornstetten wird auf einer Breite von bis zu 2,50 m Abstand zur Gleisachse die Bahnsteigkante und der Bahnsteig zurückgebaut sowie die Regeltbettung wiederhergestellt.

Lagepläne zu den Oberleitungsmasten sowie Erdungspläne werden der DB im Zuge der Ausführungsplanung zur Beurteilung übergeben.

Die Details der Anpassungen am BÜ-Einschaltpunkt K1 im km 23,529 und der Erfassung der diesbezüglichen Einschaltstreckenberechnung sowie der Anpassungen am BÜ 23,168, wie z.B. Überwachungssignalwiederholer (ÜSW), werden im nächsten Planungsschritt geprüft und in direkter Abstimmung mit der DB Netz AG besprochen und einvernehmlich geklärt.

Der Kabelkanal im Bereich der neuen EÜ wird vor den Auswirkungen aus der Baudurchführung des Brückenbaus geschützt.

Zur Klärung der Bauverfahren wird eine Baubesprechung durchgeführt.

Es wird eine Baudurchführungsvereinbarung aufgestellt.

Die Ausführungsplanung zur Umsetzung der Naturschutzmaßnahmen wird der DB AG rechtzeitig zwecks Freigabe vorgelegt.

(Zusagen aus der Stellungnahme vom 03.03.2016, unter Bezug auf das Schreiben der DB Immobilien vom 17.06.2015)

## **A.5.10 Leitungsträger**

### **A.5.10.1 Netze BW GmbH**

Die Pläne des Planfeststellungsverfahrens bzw. die Pläne für die Baumaßnahme werden entsprechend den von der Netze BW GmbH dem Schreiben vom 17.06.2015 beigefügten Plänen mit den bestehenden Stromanlagen der Netze BW angepasst, sodass die Stromanlagen entsprechend berücksichtigt werden können, insbesondere in Bezug auf

- 20-kV- und 0,4-kV- Kabel bzw. 0,4-kV-Anlagen der Netze BW (im Bereich des Gleises am „Haltepunkt Aach“) und
- im Bestandsplan „Haltepunkt Aach“ des Planfeststellungsverfahrens unvollständig verzeichnete Stromtrassen.

(Zusage aus der Stellungnahme vom 03.03.2016, unter Bezugnahme auf das Schreiben der Netze BW GmbH vom 17.06.2015)

Auf betriebliche Belange der Netze BW wird Rücksicht genommen. Entsprechende Maßnahmen werden mit der Netze BW rechtzeitig abgestimmt.

(Zusage aus der Stellungnahme vom 03.03.2016, unter Bezugnahme auf das Schreiben der Netze BW GmbH vom 17.06.2015)

Im Zuge der Ausführungsplanung stimmt sich die Vorhabenträgerin mit den betroffenen Leitungsträgern über alle Eventualitäten zu Leitungsverlegungen und zu notwendigen neuen Kreuzungen sowie den damit verbundenen Vereinbarungen und Leitungssicherungen ab.

(Zusage aus Erörterungstermin am 27.07.2016, Stenografisches Protokoll, Seite 44)

### **A.5.10.2 Stadtwerke Freudenstadt GmbH & Co. KG**

Am Haltepunkt Aach wird bei den Tiefbauarbeiten der Fußgängerunterführung zur Erdgas- Hauptversorgungsleitung der Stadtwerke für die Versorgung der Stadt Dornstetten (PEh – Leitung DN 180, Bauj. 1993) ein Sicherheitsabstand eingehalten.

Vor Baubeginn wird ein Termin vor Ort mit den Stadtwerken durchgeführt.

(Zusage aus der Stellungnahme vom 03.03.2016, unter Bezugnahme auf das Schreiben der Stadtwerke Freudenstadt GmbH & Co. KG vom 17.06.2015)

#### **A.5.11 Straßen**

Im Bereich des Haltepunkts Aach wird die bestehende Entwässerung der Straße (B 28) durch die vorhabenbedingte – ausreichend dimensionierte – Entwässerungseinrichtung nicht beeinträchtigt.

(Zusage aus dem Schreiben vom 12.08.2016 unter Bezugnahme auf das Schreiben des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr vom 04.08.2016)

Im Zuge der Ausführungsplanung werden Lösungsmöglichkeiten für eine Zuwegung zum Haus „Dornstetter Straße Nr. 46“ sowie auch die bauliche Umsetzung geprüft und untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt.

(Zusage aus dem Schreiben vom 12.08.2016 an die Anhörungsbehörde)

#### **A.6 Vorbehalt**

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich die Anordnung weiterer Maßnahmen zum bauzeitlichen Lärmschutz nach Vorliegen des Detailgutachtens gemäß Nebenbestimmung A.4.4.2 vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich die Anordnung weiterer Maßnahmen zum bauzeitlichen Lärmschutz nach Vorliegen der Messergebnisse gemäß Nebenbestimmung A.4.4.4 vor.

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

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

#### **A.8 Gebühr und Auslagen**

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

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

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

Das Bauvorhaben hat die Errichtung zweier Haltepunkte und die Auflassung eines bestehenden Haltepunktes im Abschnitt Eutingen im Gäu - Freudenstadt der Strecke 4880 Eutingen im Gäu - Schiltach auf dem Gebiet der Stadt Dornstetten zum Gegenstand.

Die eingleisige Strecke wird seit ihrer Elektrifizierung im Jahr 2006 im Abschnitt Freudenstadt – Eutingen im Stundentakt abwechselnd mit Zweisystem-Stadtbahnwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und Elektrotriebzügen der DB AG befahren. Alle zwei Stunden verkehren die Züge direkt bis in die Oberzentren Karlsruhe und Stuttgart. Der längste planmäßig verkehrende Zug ist ein ET 425 der DB AG in Doppeltraktion.

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH plant im Auftrag der DB Station & Service AG den Um- und Neubau verschiedener Haltepunkte an der DB-Strecke 4880 im Abschnitt Freudenstadt – Eutingen im Gäu.

Die Strecke zwischen Freudenstadt und Eutingen sowie die Haltepunkte befinden sich im Eigentum der DB Netz bzw. DB Station&Service. Die AVG führt auf Grundlage des Vertrags vom 13.08.2007 im Auftrag von DB Station&Service die Planung, Finanzierung und den Bau der Haltepunkte durch. Des Weiteren wurde zwischen der AVG und den betroffenen Gemeinden am 26.05.2008 eine gemeinsame Vereinbarung über den Um- bzw. Neubau von Haltepunkten geschlossen.

In diesem Zusammenhang sollen zwei neue Haltepunkte in Dornstetten errichtet und der bisherige Bahnhof (eigentlich: Haltepunkt) Dornstetten aufgelassen werden.

Dadurch soll zum einen eine bessere Anbindung der örtlichen Wohngebiete an den Schienenpersonennahverkehr erreicht werden. Die Vorhabenträgerin beruft sich hierbei auf die im Rahmen der Vorplanungen in Auftrag gegebene Potenzialstudie vom Oktober 2008 (Anlage 12.3 der Planunterlagen), der zufolge die Anzahl der im fußläufigen Erschließungsbereich der neuen Haltepunktanlagen erfassten Einwohner (ca. 3.570) die Anzahl der Einwohner, die in entsprechender Entfernung zum bisherigen Haltepunkt Dornstetten leben (1.100), bei weitem übersteigt.

Zum anderen sollen die Bahnsteige mit einer Nutzlänge von jeweils 140 m und einer Höhe von 55 cm über Schienenoberkante (SO) den Fahrgästen einen barrierefreien Einstieg in alle dort verkehrenden Fahrzeuge ermöglichen.

Die Bahnsteige selbst sollen ebenfalls barrierefrei erreichbar angelegt werden.

Der Haltepunkt Aach soll im Westen der Stadt Dornstetten unmittelbar westlich des Bahnübergangs Dornstetter Straße (km 25,0+79) errichtet werden. Der Bahnsteig soll zwischen den Bahn-km 25,1+0 und 25,2+40 liegen. Wegen der vorhandenen Gradientenneigung des Gleises wird der Bahnsteig eine Längsneigung von mehr als 2,5 ‰ aufweisen. Daher ist als Schutzmaßnahme gemäß der DB-Baurichtlinie 813 eine Querneigung mit 2 ‰ vom Gleis weg sowie die Einhaltung der Anforderungen an griffigen, rutschhemmenden Bahnsteigbelag vorgesehen.

Da der Bahnsteig in einem Bogen- und Übergangsbogenabschnitt liegt, bestimmen sich die Einbaumaße für die Bahnsteigkante nach DB-Baurichtlinie 813.0201.

Das anfallende Regenwasser wird über ein Tiefbord an der Bahnsteighinterkante abgeleitet werden und von dort über die neu angelegte Böschung aus versickerungsfähigem Material in die vorhandene Mulde am Böschungsfuß fließen.

Der Zugang zum Bahnsteig wird von der Straße „Auf dem Berg“ aus über eine Treppeanlage sowie barrierefrei über einen Gehweg mit einer Längsneigung von maximal 3 ‰ erfolgen. Die Breite des barrierefreien Zugangs wird 1,60 m betragen. Sein Deckenaufbau wird identisch mit dem des Bahnsteigs sein.

Auf dem Bahnsteig ist die Ausstattung mit einem Wegeleitsystem, einem überdachten Warteraum, Sitzbänken, Infovitriolen, Papierkörben, einer Uhr sowie einer Beschallungsanlage geplant.

Als Orientierungshilfen für blinde und sehbehinderte Personen werden Bodenindikatoren (Blindenleit- und Begleitstreifen) gemäß DIN 32 984 eingebaut. Der Bahnsteig und die Zugänge werden auf der gesamten Länge entsprechend den gültigen Vorschriften beleuchtet.

Die Leerrohre für Beleuchtung und Beschallung werden im Bahnsteig verlegt. Der Anschluss der Beleuchtung an das EVU-Netz wird im Rahmen der weiteren Planung beantragt.

Es werden Lautsprecher an den Beleuchtungsmasten installiert. Die Auslegung der

Beschallungsanlage erfolgt gemäß der „Ausstattungsvorgabe“ Beschallung auf Bahnsteigen. (Die erforderlichen Vorgaben werden von DB System vorgegeben und im Zuge der weiteren Planungsschritte eingearbeitet.)

Beleuchtungsmasten, Warteraum, Ausstattungselemente und die Geländer werden geerdet.

Nach dem Setzen der Fundamente für die Bahnsteigkanten wird erforderlichenfalls ein Stopfen zur Wiederherstellung der Gleislage durchgeführt.

Die Fahrleitungsmaste befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise und sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Vorhandene Kabel werden während der Bauzeit gesichert. Die erforderlichen Anpassungen werden von den zuständigen Leitungsträgern vorgegeben und im Zuge der weiteren Planungsschritte eingearbeitet. Der vorhandene Kabelkanal wird im Bahnsteigbereich zurückgebaut und die Kabel im Bahnsteig in Leerrohren verlegt.

Im Zuge des Bahnsteigneubaus ist der Bau einer Fußgängerunterführung im Bereich des Bahnsteiges geplant. Die geplante Überführung der Eisenbahn und des Bahnsteiges liegt ca. 50 m westlich des Bahnübergangs Dornstetter Straße bei km 25,1+30. Die EÜ schließt auf der Südseite (bahnlinks) an den Gehweg entlang der Dornstetter Straße an und auf der Nordseite (bahnrechts) an den Gehweg entlang der Straße „Auf dem Berg“. Durch den Bau der Fußgängerunterführung entfällt zukünftig der Gehweg über den Bahnübergang. Der Gehweg entlang der Dornstetter Straße wird voraussichtlich mit dem gesondert geplanten Umbau des Bahnübergangs zurückgebaut. Auf Grund der Topographie und den Anbindungen an das bestehende Wegenetz führt der Geh- und Radweg mit einer Neigung von ca. 10 % von der nördlichen Seite des Dammes nach Süden. Die Bodenplatte des Rahmenbauwerks aus Stahlbeton wird waagrecht eingebaut. Das auf dem Rahmen anfallende Wasser wird beidseitig hinter den Rahmenwänden in die Hinterfüllung geführt und auf Höhe der Bodenplatte in Drainageleitungen gesammelt; das auf der Zuwegung anfallende Wasser wird über Entwässerungsrinnen aufgefangen. Das Wasser aus der Drainageleitung und den Rinnen wird gemeinsam über Sammelleitungen der Kanalisation zugeführt.

Der Bahnsteig des künftigen Haltepunktes Heselwiesen wird zwischen Bahn-km 23,4+60 und Bahn-km 23,6+00 auf einer Länge von 140 m mit einer Regelbreite von 3,0 m hergestellt. Die Bahnsteignennhöhe beträgt 0,55 m über SO.

Aufgrund der vorhandenen Gradientenneigung ergibt sich eine erhöhte Längsneigung der Bahnsteige. Die Schutzmaßnahmen nach DB-Baurichtlinie Ril 813 bei erhöhter Längsneigung über 2,5 ‰ durch Ausbildung einer Querneigung von 2% mit Gefälle vom Gleis weg sowie Einhaltung der Anforderungen an griffigen, rutschhemmenden Bahnsteigbelag werden vorgesehen.

Der Bahnsteig liegt in einer Geraden. Bei einer Bahnsteighöhe von 0,55 m und einer Überhöhung von  $u = 0$  mm ergeben sich gemäß DB-Baurichtlinie Ril 813.0201 für die Bahnsteigkante die Einbaumaße  $a_{Bi} = 1,670$  m und  $h_{Bi} = +0,540$  m über SO. Zum Einsatz kommt der Bahnsteigkantenformstein BSK 51 AVG.

Der Zugang erfolgt von der Tübinger Straße über eine schräg im Gelände liegende Treppenanlage sowie barrierefrei über eine Rampe am östlichen Ende des Bahnsteiges bzw. am Zugang vom geplanten P+R-Platz. Die Rampe schließt an den vorhandenen bahnparallelen Geh- und Radweg an. Die Steigung der Rampe beträgt 6%, nach 6 m ist ein Zwischenpodest angeordnet. Die Breite der Rampe beträgt 2,40 m. Der vorhandene Geh- und Radweg entlang der Bahn bleibt in seiner Lage erhalten. Der Deckenaufbau des Zuganges ist identisch mit dem Bahnsteigaufbau

Auf dem Bahnsteig ist die Ausstattung mit einem Wegeleitsystem, einem überdachten Warteraum, Sitzbänken, Infovitriolen, Papierkörben, einer Uhr sowie einer Beschallungsanlage geplant.

Als Orientierungshilfen für blinde und sehbehinderte Personen werden Bodenindikatoren (Blindenleit- und Begleitstreifen) gemäß DIN 32 984 eingebaut. Der Bahnsteig und die Zugänge werden auf der gesamten Länge entsprechend den gültigen Vorschriften beleuchtet.

Die Leerrohre für Beleuchtung und Beschallung werden im Bahnsteig verlegt. Der Anschluss der Beleuchtung an das EVU-Netz wird im Rahmen der weiteren Planung beantragt.

Es werden Lautsprecher an den Beleuchtungsmasten installiert. Die Auslegung der Beschallungsanlage erfolgt gemäß der „Ausstattungsvorgabe“ Beschallung auf Bahnsteigen. (Die erforderlichen Vorgaben werden von DB System vorgegeben und im Zuge der weiteren Planungsschritte eingearbeitet.)

Beleuchtungsmasten, Warteraum, Ausstattungselemente und die Geländer werden geerdet.

Nach dem Setzen der Fundamente für die Bahnsteigkanten wird erforderlichenfalls ein Stopfen zur Wiederherstellung der Gleislage durchgeführt.

Die Fahrleitungsmaste befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise und sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Vorhandene Kabel werden während der Bauzeit gesichert. Die erforderlichen Anpassungen werden von den zuständigen Leitungsträgern vorgegeben und im Zuge der weiteren Planungsschritte eingearbeitet. Der vorhandene Kabelkanal wird im Bahnsteigbereich zurückgebaut und die Kabel im Bahnsteig in Leerrohren verlegt.

Der vorhandene bahnparallele Geh- und Radweg bleibt in seiner alten Lage erhalten und wird mit einer Breite von 2,50 m im Bereich des Bahnsteiges neu hergestellt. Am Bauanfang und Bauende schließt der Geh- und Radweg an den Bestand an.

Die Gradienten des Weges wird mit einer durchgängigen Längsneigung ab der EÜ Tübinger Straße bis zum Rampenzugang am Bahnsteigende in km 23,4+60 ausgebildet und liegt im Durchschnitt 0,2 bis 0,5 m über dem vorhandenen Weg. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zum Bahnsteig ist die Anlage einer Stützmauer entlang des Geh- und Radweges erforderlich. In Richtung Bahntrasse schließt der Geh- und Radweg direkt an die geplante Stützmauer an und erhält eine einseitige Querneigung von 2,5 % in Richtung Gelände. Auf der Geländeseite schließt sich ein 0,5 m breites Bankett an. Die Entwässerung erfolgt über eine Sickermulde, die im Anschlussbereich an die Tübinger Straße in einen vorhandenen Straßenablauf mündet.

Im Übrigen wird auf die technischen und baulichen Festlegungen in den Planunterlagen verwiesen, die Bestandteil des festgestellten Plans sind.

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

Die DB Station&Service AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat, vertreten auf Grund einer Vollmacht vom 09.10.2013 durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Tullastraße 171, 76131 Karlsruhe, welche auf Grund einer Vereinbarung mit der Vorhabenträgerin in deren Auftrag Planung, Finanzierung und Bau des Vorhabens besorgt, mit Schreiben vom 15.11.2013, Az. II-PI / P 778, eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Neubau von zwei Haltepunkten in Dornstetten“ beantragt. Der Antrag ist am 18.11.2013 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 06.02.2014 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Mit Schreiben vom 28.05.2014 hat schließlich die Vorhabenträgerin, wiederum vertreten durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, erneut einen nunmehr überarbeiteten Antrag auf Planrechtsentscheidung gemäß § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das oben bezeichnete Vorhaben gestellt. Dieser Antrag ist am 02.06.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart eingegangen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.06.2014, Az. 591ppw/051-2300#014, hat das Eisenbahn-Bundesamt nach § 3a UVPG festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Mit Schreiben vom 18.06.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Planunterlagen dem Regierungspräsidium Karlsruhe zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

### B.1.3 Anhörungsverfahren

#### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Eisenbahn-Bundesamt	-
2	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	-
3	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	keine Bedenken oder Anregungen (29.05.2015)
4	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Stellungnahme (27.05.2015)
5	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Nord	-
6	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme (28.05.2015)

7	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	-
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – AROK Automatisiertes Raumordnungskataster	-
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr	-
10	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46 – Verkehr	keine Bedenken (04.05.2015)
11	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht	Betroffenheit nicht erkennbar (06.05.2015)
12	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	-
13	Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege	Stellungnahme (04.05.2015)
14	Landratsamt Freudenstadt  als TÖB insbesondere zu Straßenbauamt Amt für Ordnung und Verkehr Kreisforstamt Bau- und Umweltamt Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Flurneueordnungsstelle Landwirtschaftsamt  als ggf. Rechtsbetroffene	(Gesamt-)Stellungnahme (12.06.2015)  Stellungnahme Stellungnahme - Stellungnahme Stellungnahme Stellungnahme keine Anregungen oder Hinweise  -
15	Stadt Dornstetten  als TÖB insbesondere zu Bauverwaltungsamt Liegenschaftsamt Kulturamt/Stadtentwicklung  als ggf. Rechtsbetroffene	Stellungnahme (12.06.2015)

16	Polizeipräsidium Tuttlingen	-
17	Regionalverband Nordschwarzwald	Zustimmung (10.06.2015)
18	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	keine Bedenken (05.05.2015)
19	Eisenbahn-Unfallkasse	-
20	Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme (05.05.2015)
21	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)	-
22	Zweckverband Abwasserreinigung Freudenstadt-Dornstetten	-
23	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung	keine Bedenken (05.05.2015)
24	Zweckverband Wasserversorgung Kleine Kinzig	-
25	Zweckverband Wasserversorgung Schwarzbrennen	-
26	Arbeitsgemeinschaft „Die NaturFreunde“, Baden	-
27	Arbeitsgemeinschaft „Die NaturFreunde“ in Baden-Württemberg	-
28	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
29	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)	-
30	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.	Stellungnahme (18.06.2015)
31	Landesfischereiverband (LFV) Baden-Württemberg e.V.	-
32	Landesjagdverband (LJV) Baden-Württemberg e.V.	-
33	Landesnaturschutzverband (LNV) Baden-Württemberg e.V.	-
34	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e.V.	-
35	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.	-
36	Schwäbischer Albverein e.V.	-

37	Schwarzwaldverein e.V.	-
38	Badenova AG & Co. KG (nunmehr bnNetze GmbH)	keine grundsätzlichen Einwände (08.06.2015)
39	DB Energie GmbH	-
40	Deutsche Telekom Technik GmbH TI Niederlassung Südwest, PTI 32	-
41	EnBW Regional AG (Netze BW GmbH)	Stellungnahme (17.06.2015)
42	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH	nicht betroffen (15.05.2015)
43	Gasversorgung Süd GmbH	nicht betroffen, keine Einwände (06.05.2015, 02.06.2015)
44	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	keine Bedenken (10.06.2015)
45	Kabel Baden-Württemberg GmbH & Co. KG	keine Einwände (unitymedia BW GmbH 28.05.2015)
46	Open Grid Europe	nicht betroffen (über PLEdoc - 11.05.2015)
47	Stadtwerke Freudenstadt GmbH & Co. KG	Stellungnahme (17.06.2015)
48	terranets bw GmbH	nicht betroffen (30.04.2015)
49	Vodafone D2 GmbH	-
50	Wasserversorgung Dornstetten	keine Einwendungen (Bauverwaltungsamt Dornstetten 09.06.2015)
51	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	-
52	DB Immobilien, Region Südwest	Stellungnahme (17.06.2015)
53	DB Netz AG	Stellungnahme (15.06.2015)

54	Dachverband integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB)	Stellungnahme (12.06.2015)
----	--	-------------------------------

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

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Dornstetten vom 04.05.2015 bis zum 03.06.2015 sowie in der Gemeinde Glatten vom 09.12.2015 bis zum 08.01.2016 jeweils im örtlichen Rathaus öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Dornstetten durch Veröffentlichung im Amtsblatt am 24.04.2015 sowie in der Gemeinde Glatten durch Veröffentlichung im Amts- und Mitteilungsblatt am 04.12.2015 ortsüblich bekannt gemacht. Auf das Ende der Einwendungsfristen, in der Stadt Dornstetten am 17.06.2015 und in der Gemeinde Glatten am 22.01.2016, sowie den Ausschluss verspäteter Einwendungen ist in den jeweiligen Bekanntmachungen hingewiesen worden.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind vier Einwendungsschreiben von insgesamt zehn Einwendern eingegangen.

### **B.1.3.3 Planänderungen während des Anhörungsverfahrens**

Aufgrund der eingegangenen Einwendungen sowie der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange hat die Vorhabenträgerin Planänderungen vorgenommen, die sich im Wesentlichen auf die Wegeführung um das Schalthaus beim geplanten Haltepunkt Aach sowie die Entwässerung an beiden geplanten Haltepunkten beziehen. Weitere Änderungen betreffen am Haltepunkt Aach die Verwendung von Unterschottermatten sowie den Rückbau des Gehwegs, der aus rechtlichen Gründen nicht Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung sein kann.

#### **B.1.3.3.1 Aach**

Änderungen im Bereich des Haltepunktes Aach umfassen die Gehwegführung sowie Ergänzungen bei Zaun und Stützmauer, die Verrohrung des bestehenden Entwässerungsgrabens, die Ergänzung um eine Raubetrinne, die Ergänzung um einen Anschluss an die bestehende Entwässerungsmulde sowie die Ergänzung eines Teilsickerrohrs.

#### **B.1.3.3.2 Heselwiesen**

Beim Haltepunkt Heselwiesen wird der Plan um eine Kastenrinne, eine Raubettrinne, ein Teilsickerrohr sowie ein Entwässerungsrohr ergänzt. Außerdem soll die Entwässerungsmulde verlängert werden.

#### **B.1.3.3.3 Änderung von Planunterlagen**

Daraus haben sich Änderungen in folgenden Plänen ergeben:

- Bautechnische Beschreibung, Anlage 2 (Austauschseiten 4 und 8, Stand: 30.06.2016)
- Übersichtslageplan, Anlage 3.2
- Lageplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.1a (Stand: 13.06.2016)
- Leitungsplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.1b (Stand: 13.06.2016)
- Lageplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.2a (Stand: 13.06.2016)
- Leitungsplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.2b (Stand: 13.06.2016)
- Regelquerschnitt mit Blaeinträgen, Anlage 7.1 (Stand: 13.06.2016)
- Regelquerschnitt mit Blaeinträgen, Anlage 7.2 (Stand: 13.06.2016)
- Bauwerksverzeichnis, Blaeinträge vom 17.12.2015, ergänzt am 28.07.2016, Anlage 8 (Stand: 28.07.2016)
- Grunderwerbsplan mit Blaeinträgen, Anlage 9.1 (Stand: 13.06.2016)
- Grunderwerbsplan mit Blaeinträgen, Anlage 9.2 (Stand: 13.06.2016)
- Grunderwerbsverzeichnis mit Blaeinträgen, Anlage 10.1 (Stand: 30.06.2016)
- Ergänzung zum Antrag auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG – Bahnsteigentwässerung, Anlage 12.4 (Stand: Juni 2016), mit Anlagen 1 (Nachweis Entwässerung am Haltepunkt Aach) und 2 (Nachweis Entwässerung am Haltepunkt Heselwiesen)

#### **B.1.3.3.4 Nachanhörung**

Zu diesen Änderungen ist die Stadt Dornstetten gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG angehört worden.

#### **B.1.3.4 Erörterung**

Die Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 27.07.2016 im Rathaus Dornstetten erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde in der Stadt Dornstetten durch Veröffentlichung im Amtsblatt am 08.07.2015 und in der Gemeinde Glatten ebenfalls am

08.07.2016 durch Veröffentlichung im Amts- und Mitteilungsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Die beteiligten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Verbände wurden unmittelbar schriftlich benachrichtigt.

Über die Erörterung hat die Anhörungsbehörde eine Niederschrift erstellt.

#### **B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Mit Datum vom 25.08.2016 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben grundsätzlich befürwortet.

#### **B.1.3.6 Weitere Planänderungen**

##### **B.1.3.6.1 Aach**

Später war der nicht verfahrensgegenständliche Rückbau eines Gehwegs in den Plänen in eine lediglich nachrichtliche Darstellung zu ändern. Diesbezüglich waren auch Änderungen am Landschaftspflegerischen Fachbeitrag und den entsprechenden Maßnahmenblättern und Plänen erforderlich. Schließlich wurde noch in die Planunterlagen aufgenommen, dass im Bereich der EÜ am Haltepunkt Aach Unterschottermatten zum Einsatz kommen.

##### **B.1.3.6.2 Änderung von Planunterlagen**

Daraus haben sich Änderungen in folgenden Plänen ergeben:

- Bautechnische Beschreibung, Anlage 2, vollständiger Austausch unter Beibehaltung der Blaeinträge vom 30.06.2016 (Stand 20.01.2017)
- Lageplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.1a (Stand: 19.12.2016)
- Leitungsplan mit Blaeinträgen, Anlage 5.1b (Stand: 19.12.2016)
- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag Dornstetten-Aach mit Blaeinträgen, Anlage 11.1 (Stand: 31.01.2017)
- Bestands- und Konfliktplan Dornstetten Aach mit Blaeinträgen, Anlage 11.1.2 (Stand 31.01.2017)
- Maßnahmenplan Dornstetten-Aach mit Blaeinträgen, Anlage 11.1.3 (Stand 31.01.2017)

#### **B.1.3.6.3 Verzicht auf weitere Nachanhörung**

Eine Nachanhörung wegen dieser Änderungen war gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG nicht erforderlich, weil weder durch die Herausnahme des Rückbaus eines auf Bahngelände liegenden Gehwegs aus dem Planfeststellungsverfahren noch durch die Aufnahme des Einbaus von lärmmindernden Unterschottermatten im Bereich der Eisenbahnüberführung der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt sind.

### **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 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 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Station&Service AG, Regionalbereich Südwest sowie der DB Netz AG.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen der Eisenbahn gemäß Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat in seiner verfahrensleitenden Verfügung vom 16.06.2014, Az. 591ppw/051-2300#014, festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung

zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Die verfahrensleitende Verfügung wurde im Internet veröffentlicht.

Im Ergebnis sind folgende Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter zu erwarten:

### **B.3.1 Schutzgut Mensch**

#### **B.3.1.1 Baubedingte Auswirkungen**

Es sind keine unzumutbaren Lärmeinwirkungen durch baubedingte Lärmimmissionen zu erwarten. Schädliche Umweltauswirkungen können ausgeschlossen werden.

Um die aus der Bautätigkeit resultierenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Planunterlagen: Anlage 12.2.4, Schalltechnische Untersuchung nach AVV Baulärm zur Abschätzung der Lärmimmissionen in den Bauphasen vom 16.06.2014).

Grundlage der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb war die Erstellung eines digitalen Ausbreitungs- und Geländemodells. Für die Beurteilung wurden die nächstgelegenen Immissionsorte an den Wohngebietsnutzungen herangezogen. Die Betrachtungen beinhalten alle Bauphasen mit allen Maschinen mit denen Geräuscheinwirkungen auf die Nachbarschaft zu erwarten sind.

Demnach kann es zwar an beiden Standorten insbesondere zur Nachtzeit und vereinzelt auch tagsüber zu Immissionskonflikten kommen. Zu berücksichtigen ist aber, dass es sich bei den prognostizierten Werten um eine obere Abschätzung im Sinne einer „worst case“-Betrachtung handelt. Durch Maßnahmen zur Lärmvermeidung und -minderung, die die Vorhabenträgerin treffen wird, ist zu erwarten, dass die tatsächliche Lärmbelastung deutlich geringer ausfallen wird. Mit dem Detailgutachtens zum Baulärm wird die Vorhabenträgerin ein detailliertes Schutzkonzept gegen Baulärm vorlegen, dessen Einhaltung von der Planfeststellungsbehörde überwacht werden wird. Nötigenfalls wird die Planfeststellungsbehörde weitere Schutzauflagen anordnen.

#### **B.3.1.2 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Es ist auch mit Blick auf die von der Bestandsstrecke ausgehenden Emissionen nicht zu erwarten, dass sich durch die Anlage der Haltepunkte die Verkehrslärmsituation nachteilig verändert, so dass keine unzumutbaren Umweltauswirkungen entstehen werden.

### **B.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Rahmen von artenschutzrechtlichen Übersichtsbegehungen sind durch den Gutachter mögliche Betroffenheiten ermittelt worden.

Aufgrund des störungsintensiven Standorts sind lediglich häufige, anspruchslose und ungefährdete, den menschlichen Siedlungsbereich suchende Vogelarten zu erwarten. Wegen der turnusmäßigen Rückschnittmaßnahmen im Sicherheitsstreifen durch die DB Netz AG ist die Vegetation in Gleisnähe sehr vital und bietet daher anspruchsvollen – etwa in Höhlen nistenden – Vogelarten keine geeigneten Brutmöglichkeiten. Wegen der offenen Grundstücksflächen sind zudem keine geeigneten Habitate für bodenbrütende Arten vorhanden. Am Haltepunkt Aach wurde ein einzelnes Nest einer Rabenkrähe in einer Eiche festgestellt, die voraussichtlich erhalten bleibt.

Es wurden bei den Begehungen auch lediglich ubiquitäre Arten beobachtet, die wegen ihrer Anpassungsfähigkeiten ohne weiteres auf andere Standorte auszuweichen. Dies gilt auch für die Rabenkrähe.

Die Bahnlinie wird aufgrund der grundsätzlichen Habitateignung im Managementplan des FFH-Gebietes „Freudenstädter Heckengäu“, in dem der Haltepunkt Aach gelegen ist, als Lebensstätte für die Fledermausarten Großes Mausohr, Bechsteinfledermaus und Wimperfledermaus dargestellt.

Mangels geeigneter Spalten und Höhlungen sind Schädigungen von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten im konkreten Vorhabenbereich jedoch auszuschließen (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Haltepunkt Dornstetten-Aach, Anlage 11.1, S.9).

Auch hinsichtlich der Bedürfnisse für Jagd oder Jungtieraufzucht sind keine essentiellen Strukturen betroffen. Zwar ist nicht auszuschließen, dass Fledermäuse dort einzeln jagen. Das Gebiet um den Haltepunkt Aach stellt jedoch keine bedeutende Nahrungsquelle für sie dar und hat keine Relevanz für die Größe der Fledermauspopulationen der weiteren Umgebung.

Ein weiterer Aspekt der Habitateignung, der auch in den entsprechenden Erhaltungszielen des Managementplans zum Ausdruck kommt, ist die Bewahrung von linearen Leitelementen in der Landschaft, die als Flugrouten dienen können.

Jedenfalls die Bechsteinfledermaus kann gegenüber durch Baumaßnahmen erfolgende Zerschneidungen empfindlich reagieren. Nach der gutachterlichen Einschätzung ist jedoch der Gehölzverlust im Bereich des Haltepunktes Aach so gering, dass

für keine die Bahnstecke als Leitlinie nutzende Fledermausart eine relevante Beeinträchtigung eintritt.

Auch durch bau- oder betriebsbedingte Störungen ist eine signifikante Beeinträchtigung der Fledermausarten nicht zu erwarten.

Auf Vorkommen von Reptilien gibt es im Bereich des geplanten Haltepunktes Aach keine Hinweise. Im Bereich des geplanten Haltepunktes Heselwiesen wurde vom Gutachter bei der Begehung jedoch eine einzelne Zauneidechse gesichtet. Weitere Artgenossen wurden trotz intensiver Nachsuche nicht entdeckt, ebenso wenig andere Reptilienvorkommen. Nach Einschätzung des Gutachters handelt es sich um ein vagabundierendes Einzeltier. Eine besondere Habitatsignung für die Zauneidechse ist dem Bereich wegen seiner nordexponierten Lage, dem Fehlen von für die Thermoregulation wichtigen Gehölzen und dichter Vegetation sowie von Winterquartieren und für die Eiablage geeigneten grabbaren Bodenflächen jedenfalls nicht zuzusprechen.

Auch insgesamt weisen beide Standorte lage- und vegetationsbedingt keine günstigen Bedingungen für die dauerhafte Besiedlung durch Reptilien auf.

### **B.3.3 Schutzgut Boden**

Wie sich aus dem landschaftsplanerischen Fachbeitrag ergibt, handelt es sich bei den durch das Vorhaben beanspruchten Flächen an beiden Standorten um bereits befestigte, verdichtete und aufgefüllte Schotterkörper sowie Bahnböschungen. Daher sind die Böden in ihrer natürlichen Lage in einer Weise überformt, dass keine Eingriffe in natürliche Böden erfolgen werden.

Baubedingt werden im Wesentlichen bereits befestigte Flächen und Flächen beansprucht, die ohnehin anlagebedingt genutzt werden sollen. Beanspruchte Flächen sollen nach Abschluss der Maßnahme grundsätzlich entsprechend ihres Zustandes vor Baubeginn wieder hergerichtet werden.

Mögliche baubedingte Schadstoffeinträge werden durch den von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen, die zugesagte Einhaltung der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums vom 14.03.2007 – „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ – sowie die Beachtung der Schutzvorschriften nach §§ 4 ff. Bundes-Bodenschutzgesetz vermindert bzw. vermieden.

Anlagebedingt werden am Haltepunkt Aach insgesamt ca. 1.934 m<sup>2</sup> Fläche beansprucht. Dauerhaft neu versiegelt werden ca. 650 m<sup>2</sup> durch den Bahnsteig und die Zuwegung. Davon liegen ca. 379 m<sup>2</sup> im Bereich vorhandener Gleis-, Schotter- und Wegeflächen. Etwa 1.284 m<sup>2</sup> Bahnböschungen werden für Grünflächen beansprucht. Als erheblicher Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG wird vom Gutachter die Nettoneuversiegelung von etwa 650 m<sup>2</sup> betrachtet, wobei die Böden aufgrund ihrer Vorbelastung allerdings keine natürlichen Verhältnisse aufweisen und auf ca. 264 m<sup>2</sup> die Versiegelung eines bereits befestigten Schotterkörpers erfolgt. Hierdurch wird die Eingriffsschwere gemindert.

Am Haltepunkt Heselwiesen werden anlagebedingt ca. 1.405 m<sup>2</sup> Fläche beansprucht. Dauerhaft neu versiegelt werden ca. 1.038 m<sup>2</sup> durch den Bahnsteig und die Zuwegung.

Davon liegen ca. 156 m<sup>2</sup> im Bereich des vorhandenen Gleis- und Schotterkörpers sowie ca. 461 m<sup>2</sup> im Bereich des vorhandenen und Rad- und Gehwegs.

Etwa 367 m<sup>2</sup> Bahnböschungen werden für Grünflächen beansprucht.

Die Nettoneuversiegelung von etwa 577 m<sup>2</sup> (1.038 m<sup>2</sup> - 461 m<sup>2</sup> vorhandener und Rad- und Gehweg), ist auch hier als erheblicher Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG zu werten, wobei die Eingriffsschwere wie am Standort Aach dadurch gemindert wird, dass die Böden aufgrund ihrer Vorbelastung keine natürlichen Verhältnisse aufweisen und auf ca. 156 m<sup>2</sup> die Versiegelung eines bereits befestigten Schotterkörpers erfolgt.

Die Versiegelung ist an beiden Standorten ausgleichsbedürftig. Es sind jedoch jeweils Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden sind und sich aus dem Landschaftsplanerischen Fachbeitrag (Anlage 11.1, S. 18 f.; Anlage 11.2, S. 19 ff.) sowie den entsprechenden Maßnahmenblättern ergeben. Durch diese Maßnahmen werden die Eingriffe kompensiert.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind laut Gutachten nicht zu erwarten, insbesondere keine vermehrten betriebsbedingten Schadstoffeinträge durch den Betrieb, die Pflege und Unterhaltung der Haltepunkte.

#### **B.3.4 Schutzgut Wasser**

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind nicht zu erwarten.

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Für die Grundwasserneubildung und die Oberflächenwasserversickerung haben die beanspruchten Flächen wegen der Böschungsneigung keine wesentliche Bedeutung.

Wesentliche baubedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Baustellen sind über das vorhandene Wegenetz erreichbar.

Mögliche Schadstoffeinträge können durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Benutzung schadstoffarmer Baumaschinen sowie die Beachtung der allgemeinen wasserrechtlichen Sorgfaltspflicht nach § 5 Wasserhaushaltsgesetz vermindert oder vermieden werden.

### **B.3.5 Schutzgut Luft und Klima**

Baubedingt sind Emissionen durch den Betrieb von LKW, Baumaschinen und Baustellenfahrzeugen zu erwarten. Die Emissionen können durch den von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen gemindert werden. Wegen ihrer zeitlichen und räumlichen Begrenztheit sind erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut nicht zu erwarten.

Zusätzliche betriebsbedingte Emissionen sind nicht zu erwarten.

### **B.3.6 Schutzgut Landschaft**

Ebenso wenig sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft zu erwarten.

Im Bereich der geplanten Haltepunkte besteht laut Landschaftspflegerischem Fachbeitrag (Anlage 11.1.1, S. 16; 11.2.1, S. 17) insgesamt eine mangelhafte Ausstattung mit erlebniswirksamen, gliedernden Landschaftselementen sowie charakteristischen Strukturen.

Erholungswirksame und visuelle Qualitäten fehlen; die charakteristische Naturlandschaft ist weitgehend überformt. Lediglich die Gehölzbestände auf der nördlichen Bahnböschung im Bereich Aach tragen zur Aufwertung des Landschaftsbildes und Eingrünung der Bahnstrecke bei.

Der Vorhabenbereich weist durch die vorhandene, im Bereich Aach nicht nach Süden, im Bereich Heselwiesen gänzlich nicht eingegrünte Bahnanlage in Hochdammelage und die umliegende Bebauung ein insgesamt gestörtes Landschaftsbild auf und stellt im Hinblick auf die Eigenschaftsmerkmale „Vielfalt, Eigenart und Schönheit von

Natur und Landschaft“ keinen Bereich von besonderer Schutzbedürftigkeit dar. Er ist daher auch nicht besonders empfindlich gegenüber baulichen Veränderungen.

### **B.3.7 Zusammenfassung**

Bei der Betrachtung eventueller Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung eines Schutzguts führen. Die Verminderung bzw. Vermeidung von Auswirkungen des Vorhabens auf ein Schutzgut führt insbesondere nicht dazu, dass ein anderes Schutzgut schwer und unerträglich beeinträchtigt wird. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Planung weder durch die Merkmale des Vorhabens noch durch die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zur Folge haben wird und dass dem Prinzip der Umweltvorsorge hinreichend Rechnung getragen wird.

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

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Grundlage der Planung ist eine zwischen der Vorhabenträgerin, der Albtal-Verkehrsgesellschaft, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie den betroffenen Gemeinden abgestimmte Weiterentwicklung des Betriebskonzepts für den Schienenpersonennahverkehr im Nordschwarzwald („Freudenstädter Stern“). Im Wesentlichen ist der Neu- oder Umbau von mehreren Haltepunkten zwischen Freudenstadt und Eutingen im Gäu vorgesehen. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben umfasst den Neubau zweier Haltepunkte und die gleichzeitige Auflassung eines bestehenden Haltepunktes. Hierdurch soll durch bessere Anbindung der örtlichen Wohngebiete das Fahrgastpotenzial in Dornstetten erhöht werden. Außerdem sollen die neuen Haltepunkte barrierefrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes angelegt werden. Die Planung ist daher grundsätzlich geeignet, im Sinne der gesetzlichen Zielvorgabe nach § 1 Abs. 1 AEG einen Beitrag zur Verbesserung der Attraktivität des Verkehrsangebotes auf der Schiene zu leisten. Dies gilt auch für die Anlage der Haltepunkte mit einer Bahnsteiglänge von 140 m entsprechend einer Vorgabe der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Diese ermöglicht den Einsatz der dort verkehrenden Triebzüge auch in Doppeltraktion und dient somit einer Verbesserung

der Betriebsabwicklung. Zudem wird dadurch allgemein die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes erhöht und zudem eine Kapazitätsreserve geschaffen.

Auch die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der vorgesehenen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu bezweifeln.

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung darf nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird (ständige Rechtsprechung, u.a. Urteil des BVerwG vom 20.5.1999, 4 A 12.98).

Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, wäre verfrüht und damit unzulässig. Eine Planfeststellung, deren Vollzugsunfähigkeit im Zeitpunkt ihres Erlasses definitiv feststeht, ist sinnlos. Die notwendigen Finanzmittel müssen allerdings nicht bereits im laufenden Haushaltsjahr des Planfeststellungsbeschlusses ausgewiesen sein. Zu verlangen ist nur, dass realistischer Weise innerhalb der Geltungsdauer des Beschlusses mit der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel zu rechnen ist. Hiervon ist zum jetzigen Zeitpunkt auszugehen.

Die Vorhabenträgerin hat die Absicht und die Mittel, das Projekt zu realisieren. Sie hat das Vorhaben seit Jahren vorbereitet und eine umfangreiche Planung vorgelegt. Mit dem Bau soll noch im Jahr 2017 begonnen werden.

Die Planung ist damit vernünftigerweise geboten im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 VV BAU und VV BAU-STE**

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

### **B.4.3 Variantenentscheidung**

Im Zuge des Planungsprozesses ist eine Vielzahl von Standortvarianten erörtert worden. Die durch das Abwägungsgebot veranlasste, die „Null-Variante“ einschließende Alternativenprüfung ergibt jedoch, dass diese Varianten entweder nicht ernsthaft in Betracht kommen oder dass bei abwägender Berücksichtigung der betroffenen privaten und öffentlichen Belange die festgestellte Variante vorzugswürdig ist.

#### **B.4.3.1 „Null-Variante“**

Als Alternative zum beantragten Vorhaben wäre denkbar, den Bau der Haltepunkte – und den teilweisen Rückbau des Bahnhofs Dornstetten – zu unterlassen (Null-Variante). In diesem Fall bliebe die Situation insgesamt unverändert. Das würde allerdings bedeuten, dass insbesondere einerseits die Zuwegungen von der Bebauung zu den Haltepunkten nicht verkürzt und das gemäß Potenzialstudie (12.3 der Planunterlagen) vorhandene, aber bisher nicht ausgeschöpfte Fahrgastpotenzial entlang der Strecke weiterhin in suboptimaler Weise ausgeschöpft würde, andererseits ein barrierefreier Ausbau unterbliebe, so dass weder eine vollwertige noch eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stünde. Damit würde den Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele des Vorhabenträgers korrespondieren, nicht entsprochen. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar.

#### **B.4.3.2 Varianten am Standort Aach**

##### **B.4.3.2.1 Variante 1 (ohne Fußgängerunterführung)**

Bei dieser Variante (Variante 1 des Erläuterungsberichts) liegt der Bahnsteiganfang ca. 20 m westlich des BÜ Dornstetter Straße (km 25,0+79) bei km 25,1+00. Die Zuwegung zum Bahnsteig erfolgt einerseits barrierefrei über einen Gehweg, der direkt an den Fußgängerüberweg über den BÜ Dornstetter Straße anschließt, sowie andererseits über eine Treppenanlage, die an den Gehweg entlang der Straße „Auf dem Berg“ anschließt. Fußgänger, die die Bahntrasse queren wollen, benutzen weiterhin den BÜ Dornstetter Straße.

Gegen diese Variante hat die Vorhabenträgerin ins Feld geführt, dass die damit (weiterhin) notwendige höhengleiche Gleisquerung ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger darstellt und sie daher aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden. Dies ist nicht zu beanstanden. Bereits jetzt gilt der BÜ Dornstetter Straße als Unfallschwerpunkt, wie

die Stadt Dornstetten der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 12.06.2015 mitgeteilt hat. Nach der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes nach Variante 1 drohte sich diese Problematik noch zu verschärfen, da erfahrungsgemäß Fußgänger, die eilig einen Zug zu erreichen versuchen, besonders anfällig dafür sind, Gefahren des Bahn- und Straßenverkehrs falsch einzuschätzen. Im Übrigen ist für die nähere Zukunft (außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens) eine Umgestaltung des Bahnübergangs seitens der DB Netz AG ohnehin beabsichtigt, da die derzeitige Ausführung als Blinklichtanlage ohne Halbschranken in unmittelbarer Nähe zu einem Haltepunkt dem geltenden Regelwerk nicht entspricht (vgl. die Angaben des Vertreters der DB Netz AG im Erörterungstermin am 27.07.2016, mitgeteilt im Stenografischen Protokoll, S. 51 ff.). Wegen seiner Beengtheit, seiner Lage in einer Kurve und der auch im Übrigen schwierigen Sichtverhältnisse ist die Sicherheitssituation dort auch für den Kraftverkehr problematisch. Ein Verzicht auf einen Gehweg im BÜ-Bereich würde es ermöglichen, den Fahrweg im BÜ-Bereich zu verbreitern. Dies würde neben der Ausschaltung des Risikos für die dann die EÜ nutzenden Fußgänger auch eine Verminderung des Unfallrisikos für den Kraftverkehr bewirken. Hingegen würden im Falle einer Umsetzung der Variante 1 die bestehenden Unfallrisiken weiterhin bestehen oder sich verschärfen.

Des Weiteren könnte – bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen – der Verzicht auf einen Fußweg im Bereich des BÜ die Zulassung des Begegnungsverkehrs für Kraftfahrzeuge an dieser Stelle ermöglichen (vgl. die Angaben des Vertreters der DB Netz AG im Erörterungstermin am 27.07.2016, mitgeteilt im Stenografischen Protokoll des Erörterungstermins, S. 52), was die Verkehrssituation vor Ort verbessern würde.

#### **B.4.3.2.2 „Null-Variante“ Aach**

Denkbar wäre auch, lediglich auf den Bau des Haltepunktes Dornstetten-Aach zu verzichten bei Durchführung des Vorhabens im Übrigen.

Dies würde jedoch zu einer deutlichen Verschlechterung der verkehrlichen Erschließung Dornstettens führen, da die Stadt dann nur noch über den Haltepunkt Heselwiesen angebunden wäre, der von den westlichen Wohngebieten deutlich weiter entfernt liegt als der bisherige Bahnhof Dornstetten. Dies würde dem Planungskonzept der Vorhabenträgerin, das gerade eine bessere Anbindung der Wohnviertel vorsieht, zuwiderlaufen. Folgerichtig wurde dieser Ansatz in der Planung zulässigerweise ausgeschlossen.

#### **B.4.3.2.3 Weitere Varianten**

Denkbare Varianten mit einem Bahnsteig südlich der Bahnlinie sowie eine Variante östlich der Antragsvariante hat die Vorhabenträgerin zulässigerweise frühzeitig aus den Planungen ausgeschieden.

Die südlichen Varianten hätten zwar das Wohngebiet Aach besser angebunden. Doch hätten dem nach den Überlegungen der Vorhabenträgerin, die sie der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24.01.2017 noch einmal mitgeteilt hat, folgende Nachteile gegenüber gestanden: Am südwestlichen Standort, gegenüber der Antragsvariante, wäre die Konstruktion des Bahnsteigs und seiner Zugänge wegen der ungünstigen Topographie (steil abfallende Böschungsschulter, vgl. auch Erläuterungsbericht, Bild 2) mit erheblichem, kostenintensiven Aufwand verbunden gewesen. Bei einer Variante östlich der Dornstetter Straße wäre die Anbindung an das Wohngebiet Heselwiesen bereits wieder ungünstiger gewesen, zumal auf jener Seite der Dornstetter Straße ein Fußweg fehlt. Hinzu kommt hier die Lage in einem Einschnitt, die zu einer schlechten Einsehbarkeit und somit eine geringere „sozialen Kontrolle“ (im Sinne einer Kriminalitäts- und Vandalismusprävention) des Bahnsteigs befürchten lässt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spricht gegen die Südost-Variante außerdem die unmittelbare Nähe von Bahnsteig und Zuwegung zu dem Wohngrundstück Dornstetter Straße 46, die so weder bei der Antragsvariante noch bei den sonstigen Varianten in Aach oder Heselwiesen gegeben ist.

Bei diesen beiden Varianten wäre zudem das Versetzen der erst vor wenigen Jahren errichteten Masten der Oberleitung notwendig.

Bei der denkbaren Variante im Osten, nördlich der Bahnlinie, fehlt es bereits wieder an dem Vorteil der größeren Nähe zum Wohngebiet Aach, das südlich der Bahnlinie liegt. Wohl nicht zuletzt deshalb drohen hier nach der Einschätzung der Vorhabenträgerin hier unerlaubte und gefährliche Gleisquerungen. Weiter sprach gegen diesen Standort wiederum die Lage im Einschnitt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabenträgerin an, dass diese – in der eigentlichen Planung nicht weiter verfolgten – Varianten gegenüber der Antragsvariante nicht vorzugswürdig waren.

### **B.4.3.3 Varianten am Standort Heselwiesen**

Für den Haltepunkt Heselwiesen wurden insgesamt acht Varianten erörtert und insbesondere im Hinblick auf folgende Kriterien bewertet:

- Eisenbahntechnische Belange
- Zuwegung, Wegeführung, Rampenlänge (insbesondere Barrierefreiheit)
- mögliche Lage und Kapazität eines gesondert geplanten Park+Ride-Parkplatzes
- Schulwegsicherung
- Städtebauliche Einbindung, soziale Kontrolle, Witterungseinflüsse
- Umweltaspekte
- Grunderwerb und Flächenverfügbarkeit

#### **B.4.3.3.1 Varianten 1 bis 3, nordwestlich der EÜ Tübinger Straße**

Bei den von der Vorhabenträgerin so bezeichneten Varianten 1 bis 3 erstreckt sich der Bahnsteig Hp Dornstetten – Heselwiesen über eine Länge von nach ursprünglicher Planung 80 m – später wurde die geplante Bahnsteiglänge auf 140 m erhöht – südlich der Gleise (und somit in Richtung Freudenstadt links) von Bahn-km 23,6+56 bis Bahn-km 23,7+36 (später Bahn-km 23,7+96). Der Bahnsteiganfang liegt ca. 20 m westlich der EÜ Tübinger Straße.

Bei Variante 1 erfolgt der Zugang zum Bahnsteig über einen Aufzug und eine Treppenanlage. Entlang der Tübinger Straße ist eine P+R-Anlage mit elf Stellplätzen in Senkrecht- bzw. Längsaufstellung vorgesehen.

Die Variante 1 ist im Hinblick auf die Barrierefreiheit insofern günstig als sie im Vergleich zur 210 m langen Zuwegung (Gehweg und Rampe zusammengenommen) bei der Antragsvariante mit 75 m (mit Gehweg, Rampe und sich anschließendem Aufzug) nur etwa ein Drittel so lang ist. Auch aus städtebaulicher Sicht hat die Variante 1 Vorteile, weil sie geeignet ist, eine städtebaulich derzeit schwache Situation an der Tübinger Straße aufzuwerten, soweit dies durch einen Haltepunkt mit P+R-Platz möglich ist. Schließlich ist der Haltepunkt bei der Variante 1 der Witterung nicht so stark ausgesetzt, wie das bei der Dammlage der Antragsvariante der Fall ist.

Dem gegenüber ergeben sich im Vergleich zur Variante 1 eine Reihe von Vorteilen bei der Antragsvariante:

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist zu beachten, dass bei der Antragsvariante – im Gegensatz zur Variante 1 – die Errichtung des Bahnsteiges in der Geraden möglich ist, wie dies auch in der Baurichtlinie Ril 813.0201 gefordert wird. Danach sollen die Bahnsteige so angeordnet und baulich ausgebildet werden, dass sie möglichst am geraden Gleis liegen. Die hierdurch gewährleistete Übersicht auf den Bahnsteig ist ein wesentliches Sicherheitskriterium.

Die Lage am geraden Gleis dient auch der Herstellung möglichst weitgehender Barrierefreiheit. Beim Bau von Haltestellenanlagen soll nämlich darauf geachtet werden, dass Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden möglichst klein sind. An Haltestellen im schienengebundenen ÖPNV ist deshalb darauf zu achten, sie möglichst nicht in Radien anzulegen (vgl. Nr. 3.4.2 der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen <H BVA>, Ausgabe 2011 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen <FGSV>).

Da die Bahnsteige am heutigen Bahnhof Dornstetten bereits in der Geraden angeordnet sind, würde eine Anordnung im Bogen insoweit eine Verschlechterung gegenüber dem status quo bedeuten.

Die Antragsvariante hat zwar einen längeren barrierefreien Rampenzugang (vom Knotenpunkt Tübinger Straße), dieser hat jedoch die geringste Längsneigung, da er dem jetzigen Verlauf des vorhandenen Geh- und Radweges entspricht, der eine geringere Längsneigung aufweist als der in Variante 1 zum Aufzug führende Gehweg.

Die Antragsvariante hat bezüglich des Potenzials der Park+Ride-Anlage die größeren Reserven mit rund 25 Stellplätzen gegenüber elf Stellplätzen bei der Variante 1. Bei der Variante 1 stünde damit ein geringeres Potenzial zur Verfügung als am heutigen Bahnhof (mit gegenwärtig ca. 20 Stellplätzen), obwohl allein am Haltepunkt Heselwiesen mit einem größeren Fahrgastpotenzial gerechnet wird als am heutigen Bahnhof insgesamt.

Hinsichtlich der Frage, ob eine Anordnung des Bahnsteigs grundsätzlich eher nördlich oder südlich der Bahngleise (bzw. in Richtung Freudenstadt rechts oder links gesehen) vorteilhafter erscheint, ist insbesondere auch in den Blick zu nehmen, dass sich nordwestlich des geplanten Haltepunkts mehrere Schulen befinden. Bei einem

südlich des Gleises gelegenen Bahnsteig, wie bei Variante 1 sind – aufgrund von Erfahrungswerten – unerlaubte Gleisquerungen durch Schüler zu erwarten, die nicht bereit sind, einen Umweg in Kauf zu nehmen. Solche selbst- und ggf. fremdgefährdenden Verhaltensweisen sind auch durch eine Abzäunung – oder sonstige Sicherungsmaßnahmen – kaum zu verhindern. Gründe der Schulwegsicherung sprechen deshalb für einen nördlich der Bahnlinie gelegenen Bahnsteig, wie bei der Antragsvariante. Zwar besteht bei der Antragsvariante die Notwendigkeit, die Tübinger Straße zu queren. Auch dies stellt einen potenziellen Gefahrenpunkt dar. Allerdings kann dieser, wie im Ergebnis im Anhörungsverfahren durch die zuständigen Träger öffentlicher Belange bestätigt, in der Folge durch straßenbauliche, signaltechnische oder sonstige – verkehrlich geeignete – Maßnahmen entschärft werden (vgl. Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 96 -99, sowie das dort in Bezug genommene Schreiben des Landratsamts Freudenstadt vom 12.06.2016).

Zudem befindet sich die Antragsvariante in größerer Nähe zum Wohngebiet Brunenberg und dem dort vorhandenen zusätzlichen Erschließungspotenzial.

Unter dem Aspekt der sozialen Kontrolle im Sinne einer Kriminalitäts- und Vandalismusprävention hat die Antragsvariante mit ihrer Dammlage und der damit einhergehenden guten Einsehbarkeit Vorteile gegenüber den nur schwer einsehbaren Variante 1.

Vor diesem Hintergrund ist die Variante 1 nicht vorzugswürdig, zumal sich auch aus umweltfachlicher Sicht kaum Unterschiede zwischen den Varianten feststellen lassen, wobei die Antragsvariante sogar die geringsten Umwelteingriffe zeitigt (vgl. Planunterlagen: Anlage 11.2.1, Nr. 1.5) und bei der Variante 1 bei einer möglichen – allerdings nicht antragsgegenständlichen – Realisierung des P+R-Platzes Grunderwerbsprobleme auftreten könnten, die sich negativ auf die – attraktive – Erreichbarkeit des Haltepunktes auswirken könnten.

Bei Variante 2 ist im Unterschied zu Variante 1 kein Aufzug vorgesehen. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt hier über eine ca. 90 m lange Rampe entlang des Bahnsteiges mit Zwischenpodesten und einer Treppenanlage. Zwischen Bahnsteig, Rampe und den Rampenläufen werden Stützmauern vorgesehen. Entlang der Tübinger Straße ist ebenfalls eine P+R-Anlage mit elf Stellplätzen möglich.

Die Vor- und Nachteile gegenüber der Antragsvariante entsprechen zwar im Wesentlichen denen von Variante 1. Allerdings ist die Variante 2 im Verhältnis zur Variante 1 insofern ungünstiger, als die Zuwegung (Gehweg und Rampe zusammengerechnet) mit 160 m über doppelt so lang wie bei Variante 1 und damit nur noch ca. ein Viertel kürzer als bei der Antragsvariante ist, die ihrerseits nunmehr aber auch den kürzeren barrierefreien Zugang vom P+R-Platz zum Bahnsteig aufwies.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Variante 2 nicht vorzugswürdig, zumal sich auch aus umweltfachlicher Sicht kaum Unterschiede zwischen den Varianten feststellen lassen, wobei die Antragsvariante sogar die geringsten Umwelteingriffe zeigt (vgl. Planunterlagen: Anlage 11.2.1, Nr. 1.5) und bei der Variante 2 bei einer möglichen – allerdings nicht antragsgegenständlichen – Realisierung des P+R-Platzes Grunderwerbsprobleme auftreten könnten, die sich negativ auf die Erreichbarkeit des Haltepunktes auswirken könnten.

Bei Variante 3 ist eine Rampenanlage mit Böschungsfläche zwischen den Rampenläufen vorgesehen. Da sich dadurch der Flächenbedarf erhöht, sind lediglich sieben Stellplätze in Längsaufstellung entlang der Tübinger Straße vorgesehen.

Der maßgebliche Unterschied zwischen den Varianten 2 und 3 besteht im Wesentlichen in der unterschiedlichen Größenordnung der realisierbaren Stellplätze (elf bei Variante 2, sieben bei Variante 3). Variante 3 ist daher im Ergebnis noch ungünstiger als Variante 2 und insoweit auch ungünstiger als die Antragsvariante. Auf die Ausführungen zu Variante 2 im Übrigen kann verwiesen werden.

#### **B.4.3.3.2 Varianten 4 und 5, ca. 50 m versetzt Richtung Nordwesten**

Bei den von der Vorhabenträgerin so bezeichneten Varianten 4 und 5 erstreckt sich der Bahnsteig Hp Dornstetten – Heselwiesen über eine Länge von 80 m südlich der Gleise von Bahn-km 23,7+05 bis Bahn-km 23,7+85, bzw. nach der später erfolgten Planungsänderung über eine Länge von 140 m von Bahn-km 23,7+05 bis Bahn-km 23,8+45. Gegenüber den Varianten 1 bis 3 wird die Lage des Bahnsteiges demnach um ca. 50 m in Richtung Nordwesten (zum gegenwärtig bestehenden Bahnhof) verschoben.

Bei Variante 4 ist der Zugang zum Bahnsteig über eine Treppe sowie eine Rampe vorgesehen. Beide Bahnsteigzugänge sind so an das Geländenniveau angepasst,

dass keine Stützwände erforderlich sind. Die Niveauunterschiede werden über Böschungen ausgeglichen. Die Zugangsrampe hat eine Länge von ca. 70 m und eine durchschnittliche Steigung von ca. 4,4%. Die vorgesehene P+R-Anlage bietet Platz für ca. 15 Pkw.

Die Vor- und Nachteile gegenüber der Antragsvariante entsprechen zwar im Wesentlichen denen von Variante 1. Allerdings ist die Variante 4 im Verhältnis zur Variante 1 insofern noch ungünstiger, als die Zuwegung (Gehweg und Rampe) mit 170 m über doppelt so lang wie bei Variante 1 und damit nur noch ca. ein Viertel kürzer als bei der Antragsvariante ist, die ihrerseits nunmehr aber auch den kürzeren barrierefreien Zugang vom P+R-Platz zum Bahnsteig aufwies.

Außerdem würde die Realisierung des Rampenzugangs und die Anlage des – nicht antragsgegenständlichen – P+R-Platzes mit denkbaren 15 Stellplätzen (vier mehr als bei Variante 1, jedoch zehn weniger als bei der Antragsvariante) den Erwerb des Privatgrundstückes Flurstück Nr. 404 und den Abbruch des zugehörigen Gebäudes Tübinger Straße 17 erfordern. Bei dem Gebäude Tübinger Str. 17 handelt es sich um ein Kulturdenkmal, das unter Denkmalschutz steht (vgl. § 2 DSchG).

Somit erweist sich die Antragsvariante insofern als schonender, als durch sie Privateigentum nicht in Anspruch genommen werden muss. Wenn von Seiten der Stadt Dornstetten dargetan wurde (vgl. Angaben des Bürgermeisters im Erörterungstermin, mitgeteilt im Stenografischen Protokoll des Erörterungstermins am 27.07.2016, S. 12 ff.), dass es im Gemeinderat zwischenzeitlich die Hoffnung gegeben habe, im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens das Gebäude Tübinger Str. 17, welches „keine Schönheit“ darstelle, aus städtebaulichen Gründen beseitigen zu können, so könnte diesem Interesse, das lediglich an einer Nebenwirkung der Variante besteht, grundsätzlich kein Vorrang vor der dem kollidierenden Privatinteresse eingeräumt werden. Es handelt sich um keinen schutzwürdigen Belang. Die Stadt Dornstetten befürwortet nunmehr die Antragsvariante.

Da sich auch aus umweltfachlicher Sicht keine Unterschiede zwischen den Varianten feststellen lassen – die Antragsvariante sogar die geringsten Umwelteingriffe erwarten lässt (vgl. Planunterlagen: Anlage 11.2.1, Nr. 1.5) – ist Variante 4 unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange – nicht als vorzugswürdig gegenüber der Antragsvariante anzusehen.

Bei Variante 5 ist der Zugang zum Bahnsteig über eine Treppe sowie eine Rampe vorgesehen, die im Unterschied zur Variante 4 weniger weit nach Süden ins Gelände ausgreift, sondern parallel zum Bahnsteig geführt wird. Dies macht den Einsatz von Stützwänden erforderlich. Die Zugangsrampe hat eine Länge von ca. 85 m und eine durchschnittliche Steigung von ca. 5,1%. Die vorgesehene P+R-Anlage bietet Platz für ca. zehn Pkw.

Die Vor- und Nachteile gegenüber der Antragsvariante entsprechen zwar im Wesentlichen denen von Variante 1. Allerdings ist die Variante 5 im Verhältnis zur Variante 1 insofern ungünstiger, als die Zuwegung (Gehweg und Rampe zusammengerechnet) mit 140 m um 65 m länger ist als bei Variante 1 und damit nur noch ca. ein Drittel kürzer als bei der Antragsvariante, die ihrerseits nunmehr aber auch den kürzeren barrierefreien Zugang vom P+R-Platz zum Bahnsteig aufwiese.

Vor diesem Hintergrund erweist sich auch die Variante 5 als nicht vorzugswürdig, zumal sich auch aus umweltfachlicher Sicht kaum Unterschiede zwischen den Varianten feststellen lassen, wobei die Antragsvariante sogar die geringsten Umwelteinriffe erwarten lässt (vgl. Planunterlagen: Anlage 11.2.1, Nr. 1.5) und bei der Variante 5 bei einer möglichen – allerdings nicht antragsgegenständlichen – Realisierung des P+R-Platzes Grunderwerbsprobleme (teilweiser Erwerb des Privatgrundstückes Flurstück Nr. 404) auftreten könnten, die sich negativ auf die – attraktive – Erreichbarkeit des Haltepunktes auswirken könnten.

#### **B.4.3.3.3 Variante 6, Brückenvariante**

Bei der von der Vorhabenträgerin so bezeichneten Variante 6 wird der Bahnsteig im Bereich der vorhandenen EÜ Tübinger Straße auf separatem Brückenbauwerk angeordnet. Der Bahnsteig erstreckt sich südlich der Gleise von Bahn-km 23,5+94 bis Bahn-km 23,7+34. Beiderseits der Brücke wird der Bahndamm für die Rampen- und Treppenanlage zum Bahnsteig verbreitert. Auf der Westseite wird der Bahnsteig über eine Treppenanlage und eine Rampe mit Zwischenpodesten ans örtliche Straßennetz angeschlossen. Zwischen Straßenfahrbahn und Bahnsteig besteht im Bereich der Treppenanlage ein Höhenunterschied von ca. 4 m. Auf der Ostseite verbindet eine Treppe den Bahnsteig mit dem örtlichen Straßennetz. Hier besteht ein Höhenunterschied zwischen Straßenfahrbahn und Bahnsteig von ca. 8 m.

Die Variante 6 ist im Hinblick auf die Barrierefreiheit insofern günstig, als sie im Vergleich zur 210 m langen Zuwegung (Gehweg und Rampe) bei der Antragsvariante mit lediglich 160 m (Gehweg und Rampe) ca. ein Drittel kürzer ist. Auch aus städtebaulicher Sicht hat die Variante 6 Vorteile, weil sie geeignet ist, eine städtebaulich derzeit schwache Situation an der Tübinger Straße aufzuwerten, soweit dies durch einen Haltepunkt mit P+R-Platz möglich ist.

Zwar weist die Variante 6 durch die Lage des Bahnsteigs beidseits des EÜ Tübinger Straße gegenüber den Variante 1 bis 5 eine größere Nähe zum Wohngebiet Brunnenberg und dem dort vorhandenen zusätzlichen Erschließungspotenzial auf. Mit ihrer Brücken- bzw. Dammlage und der damit einhergehenden guten Einsehbarkeit hat sie auch unter dem Aspekt der „sozialen Kontrolle“ Vorteile gegenüber den nur schwer einsehbaren Varianten 1 bis 5. Insoweit ergeben sich allerdings keine Vorteile zur Antragsvariante, weil auch diese in vergleichbarer Nähe zum Wohngebiet Brunnenberg und dem dort vorhandenen zusätzlichen Erschließungspotenzial liegt und eine vergleichbar gut einsehbare Dammlage aufweist.

Dem steht eine Reihe von Vorteilen der Antragsvariante gegenüber:

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist zu beachten, dass bei der Antragsvariante, im Gegensatz zur Variante 6, die Errichtung des Bahnsteiges in der Geraden möglich ist, wie dies auch in der Ril 813.0201 gefordert wird. Danach sollen die Bahnsteige so angeordnet und baulich ausgebildet werden, dass sie möglichst am geraden Gleis liegen. Die hierdurch gewährleistete Übersicht auf den Bahnsteig ist ein wesentliches Sicherheitskriterium. Da die Bahnsteige am heutigen Bahnhof Dornstetten bereits in der Geraden angeordnet sind, würde eine Anordnung im Bogen insoweit eine Verschlechterung gegenüber dem status quo bedeuten.

Die Antragsvariante hat zwar einen längeren barrierefreien Rampenzugang (vom Knotenpunkt Tübinger Straße), dieser hat jedoch die geringste Längsneigung, da er dem jetzigen Verlauf des vorhandenen Geh- und Radweges entspricht.

Die Antragsvariante stellt sich bezüglich des Potenzials der Park+Ride-Anlage als günstiger dar. Aufgrund der örtlichen Situation käme bei der Variante 6 die Errichtung von P+R-Flächen entweder auf der Fläche des Grundstückes mit der Flurstücks-Nr.

404 oder, wie bei der Antragsvariante, auf der Fläche des – gemeindeeigenen – Grundstückes Flurstück Nr. 376 in Betracht. In ersterem Fall läge die P+R unmittelbar neben dem Treppenaufgang und würde ein ähnliches Potenzial haben wie Variante Nr. 5 (zehn Stellplätze) – und damit weniger als bei der Antragsvariante –, in letzterem Fall läge das Stellplatzangebot weiter vom Haltepunkt entfernt als bei der Antragsvariante und wäre somit weniger attraktiv.

Hinsichtlich der Kriterien der Witterungsempfindlichkeit ergeben sich zwischen der Brücken- und der Antragsvariante keine Unterschiede. Auch hinsichtlich sonstiger Umweltauswirkungen ergeben sich zwischen der Variante 6 und der Antragsvariante keine nennenswerten Unterschiede, wobei die Antragsvariante die geringsten Umwelteingriffe hervorrufen wird (vgl. Planunterlagen: Anlage 11.2.1, Nr. 1.5).

Schließlich ist noch zu berücksichtigen, dass das für die Variante 6 erforderliche separate Brückenbauwerk gegenüber den anderen Varianten zu erheblichen Mehrkosten führen würde, ohne dass diesen, wie dargelegt, nennenswerte Vorteile gegenüberstünden. Es war daher zulässig, diese Variante aus ökonomischen Gesichtspunkten frühzeitig aus der weiteren Planung auszuschneiden.

Die Variante 6 ist nach alledem nicht vorzugswürdig, zumal bei einer möglichen – allerdings nicht antragsgegenständlichen – Realisierung eines P+R-Platzes auf der Fläche des Grundstückes Flurstücks Nr. 404 Grunderwerbsprobleme auftreten könnten, die sich negativ auf die – attraktive – Erreichbarkeit des Haltepunktes auswirken könnten.

#### **B.4.3.3.4 Varianten südöstlich der EÜ Tübinger Straße**

Bei den von der Vorhabenträgerin so bezeichneten Varianten 7 und 8 erstreckt sich der Bahnsteig Hp Dornstetten – Heselwiesen nordöstlich der Gleise (und somit in Richtung Freudenstadt rechts) von Bahn-km 23,4+60 bis Bahn-km 23,6+00. Der Zugang zum öffentlichen Wegenetz erfolgt über eine Treppenanlage sowie barrierefrei über eine kurze Rampe am südöstlichen Bahnsteigende.

Bei Variante 7 wird der vorhandene Geh- und Radweg an den Böschungsfuß des neuen Dammkörpers verlegt. Die Herstellung einer P+R – Anlage mit ca. 25 Stellplätzen ist an der Tübinger Straße optional möglich.

Bei Variante 8 (der Antragsvariante) bleibt der vorhandene Geh- und Radweg in seiner alten Lage erhalten. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes zum Bahnsteig ist die Anlage einer Stützmauer entlang des Geh- und Radweges erforderlich. Die Herstellung einer P+R – Anlage mit ca. 25 Stellplätzen ist wie bei Variante 7 an der Tübinger Straße optional möglich.

Beide Varianten weisen bei der Ausführung im Wesentlichen vergleichbare Auswirkungen auf. Sie haben gegenüber den Varianten 1 bis 5 neben den bereits oben erwähnten Vorteilen noch den Vorzug der besseren Anbindung an das südöstlich gelegene Wohngebiet Brunnenberg.

Beide Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass bei Variante 7 für die neue Lage des Geh- und Radweges Grunderwerb erforderlich wäre, während bei der Antragsvariante im Hinblick auf die Beibehaltung des vorhandenen Geh- und Radweges in seiner alten Lage eine Stützmauer entlang des Geh- und Radweges zu errichten ist.

Vor diesem Hintergrund ist die Variante 7 nicht vorzugswürdig. Bei der Beurteilung der Variantenauswahl ist auch zu berücksichtigen, dass eine Alternativenprüfung nicht schon dann fehlerhaft ist, wenn die tatsächlich gefundene Lösung nicht zwingend ist. Diese müsste sich vielmehr objektiv als unverhältnismäßig erweisen, weil andernorts die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen zu verwirklichen wären. Dies ist in auch in Bezug auf Variante 7 nicht erkennbar. Vielmehr ist es so, dass die Antragsvariante gegenüber der Variante 7 den Vorzug hat, dass sie ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke auskommt und sich somit im Hinblick auf Privatinteressen als die schonendere Variante erweist.

Gegen die Antragsvariante (Variante 8) sind insgesamt von zehn Personen Einwendungen erhoben worden.

Der Forderung der Einwender Nr. 6-9 kann im Rahmen dieses Verfahrens nicht entsprochen werden. Ihr Begehrt ist die Errichtung eines Müllschutzzauns am Standort Heselwiesen.

Erstens ist das Entstehen einer Vermüllungsproblematik der von den Einwendern beschriebenen Art keineswegs sicher. Es handelt sich hierbei lediglich um eine nicht weiter substantiierte Prognose. Dies gilt insbesondere für das tatsächliche Ausmaß des erwarteten Problems. Zweitens ist das Fehlverhalten Dritter der Vorhabenträgerin nicht unmittelbar zuzurechnen, jedenfalls dann nicht, wenn diese ihre Betriebsanlage vorschrifts- und plangemäß mit Behältern zur Abfallentsorgung ausstattet. Soweit Abfälle auf Grundstücken der DB Netz AG anfallen, kommt für diese allerdings eine polizeirechtliche Zustandshaftung mit den entsprechenden Beseitigungspflichten in Betracht. Dadurch wird den Belangen der Anwohner bereits von der Rechtsordnung hinreichend Genüge getan. Es besteht daher im Rahmen dieses Verfahrens nach Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Gesichtspunkte keine Notwendigkeit, der von den Einwendern befürchteten Vermüllung durch weitere Auflagen oder durch Ablehnung des geplanten Vorhabens Rechnung zu tragen.

Einwender Nr. 1 befürchtet eine über den bisherigen Grad hinausgehende Vermüllung seines Grundstücks sowie Vandalismus durch Reisende oder sonstige Besucher des Bahnsteigs, der in unmittelbarer Nähe seines Gartengrundstücks geplant wird. Für die Anlage des P+R-Parkplatzes müsse ein Bebauungsplan erlassen werden, womit die Stadt Dornstetten sich in Widerspruch setze zur Aussagen ihrer Vertreter in der Vergangenheit, in der die Ausweisung eines Wohngebietes an dieser Stelle abgelehnt worden sei. Der Standort „Heselwiesen alt“, womit die Varianten 1-3, eventuell auch noch 4-5 gemeint sein dürften, sei ohnehin vorzugswürdig. Die Liste der Vorteile sei lang, er nenne lediglich beispielhaft die bessere Anbindung an den Busbahnhof und die Möglichkeit zur Schaffung von Parkraum auf dem aktuell noch ungenutzten Gelände. Außerdem würden sämtliche seiner Einwände zur Antragsvariante an diesem Standort wegfallen.

Diese Einwände greifen nicht durch.

Abgesehen davon, dass sein Grundstück nach eigenen Angaben bereits jetzt wegen des angrenzenden Geh- und Radwegs durch Vermüllung und Vandalismus vorbelastet ist, fehlt es an Anhaltspunkten dafür, dass es durch die Verwirklichung des Vorhabens tatsächlich zu der von ihm befürchteten Zunahme dieser kommt. Jedoch kommt es darauf auch gar nicht an. Es handelt sich hierbei – auf die zu den Einwendern Nr.

6-9 ausgeführten Gründe wird außerdem ausdrücklich verwiesen – um gesamtgesellschaftliche Probleme, die auf das Ergebnis der Variantendiskussion eines Planfeststellungsverfahrens keinen Einfluss haben können. Das Fehlverhalten Dritter – vorliegend Sachbeschädigungen oder rechtswidriges Entsorgen von Abfällen – kann einem Vorhabenträger nicht ohne weiteres zugerechnet werden, erst recht nicht, wenn es sich um Vorgänge handelt, die sich – künftig – lediglich in der Nähe der verwirklichten Vorhaben möglicherweise zutragen sollen. Wenn, wie hier, die Vorhabenträgerin entsprechend ihrer Planung und den einschlägigen Vorschriften Behälter zur Abfallentsorgung aufstellt, ist dem Schutz der Anwohner bereits ausreichend Rechnung getragen. Sollte gleichwohl Abfall illegal entsorgt werden, trifft, soweit der eigentliche Verursacher (Handlungsstörer) nicht ermittelt werden kann, nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften die jeweiligen Eigentümer als Zustandsstörer bzw. für öffentliche Wege die Stadt Dornstetten eine Beseitigungspflicht.

Der Einwand, der Standort „Heselwiesen alt“ (Varianten 1-5) binde den Busbahnhof „direkt“ an, ist zwar insoweit richtig, als die Entfernung zu diesem geringer wäre als vom Haltepunkt nach der Antragsvariante. Außerdem sind bei dieser auf dem Weg dorthin zwei Straßen zu queren, während es bei jenen lediglich eine wäre (von einer direkten Anbindung kann indes auch bei den Varianten 1-5 keine Rede sein). Dieser Gesichtspunkt wurde von der Vorhabenträgerin auch durchaus in die Überlegungen eingestellt (vgl. Erläuterungsbericht S. 15, Verkehrsgutachten S. 7 ff.). Ebenso ist er in die diesem Beschluss zugrundeliegende Abwägung eingeflossen. Jedoch hat die Vorhabenträgerin bei ihrer Konzeption, wie sich aus der Zusammenschau der Antragsunterlagen, insbesondere aber aus dem Erläuterungsbericht (S. 5, S. 9 ff.) ergibt, eine zweistufige Entscheidungsfindung vorgenommen. Zunächst wurden im Rahmen eines ersten Planungsschritts die für die neuen Haltepunkte geeigneten Lagen grob bestimmt und sodann an diesen im Wege einer Feinplanung der genaue Standort ausgewählt. Während im ersten Schritt bei der Wahl des Standorts Heselwiesen die Nähe zum Busbahnhof und zur Kernstadt eine Rolle spielte, wurde dieses Kriterium, das an allen Varianten am Standort Heselwiesen mehr oder weniger als gegeben angesehen werden kann, von anderen Gesichtspunkten überlagert. In die Feinplanung sind vorrangig eingeflossen die unter B.4.6.3 genannten Kriterien, unter ihnen bahnbetriebliche Gründe und der Aspekt der Schulwegsicherheit. Letzterer ist auch deswegen besonders wichtig, da dem Schülerverkehr im Schienenpersonennahverkehr eine große Bedeutung zukommt. Entsprechend ist es sinnvoll, bei den

Variantenbetrachtungen den Weg vom künftigen Haltepunkt zu den bestehenden Schulen besonders zu berücksichtigen. Die Varianten 1-5 („Heselwiesen alt“) haben diesbezüglich alle den Nachteil, dass sie, wie dargelegt, unerlaubte Gleisquerungen zwischen den Haltepunkt und den Schulen befürchten lassen. Hinzu kommt, wie dargelegt, die zu vermeidende Gleisbogenlage, die Oberleitungsproblematik und als weiterer Sicherheitsaspekt die (teilweise) sichtgeschützte Lage im Einschnitt. Die Problematik der zwischen Variante 8 und Busbahnhof bzw. Kernstadt zusätzlich zu überquerenden Straße wurde gesehen und verschiedene Maßnahmen zur Entschärfung der Querungssituation vorgeschlagen, die jedoch von der Stadt Dornstetten bzw. der unteren Verkehrsbehörde – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – umgesetzt werden müssen. Letztlich hat die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zulässigerweise beschlossen, den Gesichtspunkt der Nähe zum Busbahnhof hinter die eben noch einmal ausgeführten Erwägungen zurückzustellen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem bei ihrer eigenen Abwägungsentscheidung nach Berücksichtigung aller relevanten Belange ausdrücklich an. Soweit Einwander Nr. 1 behauptet, sämtliche von ihm erhobenen Einwendungen seien am Standort „Heselwiesen alt“ „nicht vorhanden“, so ist daran nur so viel richtig, dass sie ihn dann selbst nicht mehr betreffen. Sollte sich nämlich die von ihm befürchtete Vermüllungs- und Vandalismusproblematik tatsächlich einstellen, wäre dieser am anderen Standort zwar nicht mehr er ausgesetzt, wohl aber die dort residierenden Anwohner. Das bloße Ansinnen, man möge selbst auf Kosten Dritter von (möglichen) Nachteilen verschont werden, ist nicht geeignet, das Ergebnis der Abwägung zu Gunsten des Einwenders zu beeinflussen.

Hinsichtlich der Einwendungen des Einwenders Nr. 1 zu Fragen der Anlage des P+R-Platzes ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Parkplatzes nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Vielmehr fällt sie in die Planungshoheit der Stadt Dornstetten. Daher hat die Planfeststellungsbehörde auch keine Veranlassung, im Rahmen dieses Beschlusses zu den diesbezüglichen Einlassungen des Einwenders Stellung zu nehmen.

Gegen die Antragsvariante wird von den Einwendern Nr. 2-5 eingewandt, dass das von ihnen bewohnte Haus in enger Sichtbeziehung zum Bahnsteig sowie zu der projektierten P+R-Anlage stehe. Sie befürchten bereits dadurch eine Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität, weiterhin Schäden durch Vandalismus und die Vermüllung des Grundstücks und schließlich einen erheblichen Wertverlust.

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass die Entfernung vom Bahnsteig des Haltepunkts Heselwiesen zum Grundstück der Einwender um ein Vielfaches größer ist als im Einwendungsschreiben suggeriert wird, nämlich ca. 60 m. Die von den Einwendern gemachte Entfernungsangabe bezieht sich offenbar auf die P+R-Anlage. Diese ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Weiterhin ist festzuhalten, dass sich sowohl der geplante Haltepunkt als auch die gesondert projektierte P+R-Anlage jenseits der Bahnlinie und somit auch des Bahndamms befinden, welcher daher dem Grundstück der Einwender durchaus einen gewissen Sichtschutz vermittelt. Zur Problematik des Vandalismus haben die Einwender Nr. 2-5 nicht näher dargelegt, inwiefern gerade sie davon stärker und unzumutbar betroffen sein sollen. Hinsichtlich der Vermüllung hat Einwender Nr. 5 im Erörterungstermin ausgeführt, dass er befürchte, Nutzer des Haltepunkts könnten ihren Müll auf die andere des Bahndamms Seite – nämlich die seines Grundstücks – werfen. Dann liege dieser im Garten der Einwender Nr. 2-5. Dies trifft jedoch nicht zu, da das Grundstück des Bahndamms, auf dem die wie vom Einwender befürchtet entsorgten Abfälle zunächst einmal niedergehen würden, im Eigentum der DB Netz AG steht.

Nach den weiteren Ausführungen des Einwenders Nr. 5 könnten besagte Abfälle je nach Windrichtung auf das Einwendergrundstück geweht werden. Dies mag im Einzelfall tatsächlich geschehen, auch wenn die Abfälle dann immer noch mindestens 50 m zurücklegen und dabei mehrere Büsche und Bäume passieren müssten. Nicht dargetan hat der Einwender jedoch, inwiefern hierdurch eine unzumutbare Belastung entstünde, der durch Anordnungen im Rahmen dieses Beschlusses Rechnung getragen werden müsste, die darüber hinausgehen, dass die Bahnsteige – wie von der Vorhabenträgerin ausweislich der Planunterlagen ohnehin beabsichtigt – mit Müllbehältern auszustatten sind. Das rücksichtslose Wegwerfen von Abfällen in die Landschaft mag in der Tat ein Problem sein. Es ist aber ein gesamtgesellschaftliches Problem, dem jeder – insbesondere jeder Grundstückseigentümer – in einem gewissen Maß ausgesetzt ist. Dieses ist auch nicht dadurch zu lösen, dass der Haltepunkt, wie es die Einwender Nr. 1, Nr. 2-5 und Nr. 10 offenbar befürworten, an einem anderen Standort errichtet wird, da dies letztlich nur eine Problemverlagerung bedeuten würde. Somit kann die etwaige Müllproblematik auch kein maßgebliches Kriterium bei der Standortwahl sein. Ergänzend wird auf die hinsichtlich der Müllproblematik zu den Einwendern 6-9 sowie 1 ausgeführten Erwägungen verwiesen.

Die geltend gemachten Befürchtungen, das Grundstück der Einwender Nr. 2-5 könne bei Realisierung des Vorhabens einen erheblichen Wertverlust erleiden, führen zu keinem anderen Ergebnis der Variantenauswahl. Sie sind schon nicht näher dargelegt worden. Wenn, wie der Einwender Nr. 5 im Erörterungstermin vorgetragen hat, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof in Freudenstadt eine Mietwohnung leersteht, ist dieser Umstand nicht geeignet, das Bestehen eines erheblichen Wertverlustes bei seinem eigenen Grundstück als wahrscheinlich oder auch nur plausibel erscheinen zu lassen. Mindestens ebenso naheliegend ist die vom Vertreter der AVG im Erörterungstermin vorgetragene Überlegung, dass sich die zukünftig deutlich bessere Verkehrsanbindung an Taktverbindungen nach Karlsruhe oder Stuttgart positiv auf die Immobilienpreisentwicklung auswirken könne. Die Einwender besitzen bereits jetzt ein Grundstück unmittelbar an einem Bahndamm – mit allen damit ohnehin verbundenen Belastungen – und erhalten nun wenigstens einen deutlich besseren Zugang zum dort stattfindenden Bahnverkehr. Im Übrigen entspricht es der ständigen Rechtsprechung, dass durch eine den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entsprechende Planung mittelbar ausgelöste Wertminderungen eines Grundstücks auf Grund der Sozialpflichtigkeit des Eigentums hinzunehmen wären (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05. März 1999 – 4 A 7/98).

Soweit die Einwenderin Nr. 10 durch den neuen Haltepunkt „mehr Dreck und Schmutz“ befürchtet, wird auf die zu den anderen Einwendern ausgeführten Gründe verwiesen. Soweit sie deswegen die Anlage des Haltepunkts an einem anderen Standort fordert, ist dem entgegenzuhalten, dass das von ihr erwartete Problem sich lediglich dorthin verlagern würde. Einige der Anwohner am Standort „Heselwiesen alt“ wären dann aber stärker betroffen, da sie weder durch die Bahnlinie selbst noch durch einen weiteren Verkehrsweg vom Haltepunkt abgeschirmt wären.

#### **B.4.3.3.5 „Null-Variante“-Heselwiesen**

Denkbar wäre auch, bei Durchführung des Vorhabens im Übrigen lediglich auf den Bau des Haltepunktes Dornstetten-Heselwiesen zu verzichten.

Dies würde jedoch zu einer deutlichen Verschlechterung der verkehrlichen Erschließung Dornstettens gegenüber dem jetzigen Zustand führen, da die Stadt dann nur noch über den Haltepunkt Aach angebunden wäre, der von der Altstadt sowie den östlichen und nordöstlichen Wohngebieten deutlich weiter entfernt liegt als der bishe-

rige Bahnhof Dornstetten. Dies würde dem Planungskonzept der Vorhabenträgerin, das gerade eine bessere Bahnanbindung der Wohnviertel vorsieht, zuwiderlaufen. Folgerichtig wurde dieser Ansatz in der Planung zulässigerweise nicht verfolgt.

#### **B.4.3.3.6 Weitere Varianten**

Die Anordnung eines Bahnsteigs nördlich der Bahnlinie und nordwestlich der EÜ Tübinger Straße würde zwar unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherheit dieselben Vorteile aufweisen wie die Antragsvariante. Sie ist jedoch zulässigerweise frühzeitig aus den Planungen ausgeschieden worden.

Wie die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2017 erläutert hat, sprach gegen die Weiterverfolgung – ähnlich wie bei den Varianten 1-5 – die dort gegebene, nach den DB-Richtlinien zu vermeidende Bogenlage sowie die mangelnde Einsehbarkeit des westlichen Bahnsteigteils (der sich in einem Geländeeinschnitt befindet). Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Erwägungen.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich dort im unmittelbaren Anschluss mit Wohnhäusern bebaute Grundstücke befinden, weswegen mit einem gesteigerten Konfliktpotenzial zu rechnen wäre.

Eine weitere denkbare Variante wäre gewesen, den Haltepunkt südlich der Bahnlinie und östlich der EÜ Tübinger Straße, vorwiegend entlang der Straße „Im Höfle“ zu errichten.

Nach der Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 18.01.2017 wurde die Möglichkeit nicht weiter verfolgt, weil an diesem Standort sich die Problematik der unerlaubten Gleisquerungen zu den jenseits der Strecke gelegenen Schulen gestellt hätte. Außerdem wäre an dieser Stelle die Anbindung an den außerhalb dieses Verfahrens geplanten P+R-Parkplatz ungünstiger gewesen als bei der Antragsvariante, da in unmittelbarer Nähe zur verworfenen Variante keine hinreichenden Flächen verfügbar sind.

Die Planfeststellungsbehörde kann die Überlegungen zu den frühzeitig verworfenen Varianten nachvollziehen und macht sie sich zu eigen.

#### **B.4.4 Raumordnung und Landesplanung**

Raumordnungsrechtliche und landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Vielmehr ist die mit dem geplanten Vorhaben bezweckte Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs seit Jahrzehnten ein vom baden-württembergischen Gesetzgeber sowie der Landesverwaltung verfolgtes und gefördertes Ziel.

Dies kommt in verschiedenen Gesetzen, Rechtsverordnungen sowie den bestehenden Landes- und Regionalplänen zum Ausdruck.

Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) von 2002, von der Landesregierung durch Verordnung vom 23.07.2002 für verbindlich erklärt, sollen im Personenverkehr grundsätzlich die Nutzung der Schiene und des öffentlichen Personenverkehrs gefördert werden (4.1.1).

Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene soll insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahnen des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln gesteigert werden sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs

der integrale Taktverkehr zügig in allen Teilen des Landes eingeführt werden (4.1.15). Zudem soll in den schwächer besiedelten Landesteilen, also insbesondere dem vom LEP als nicht zuletzt hinsichtlich der Verkehrsanbindung besonders förderungswürdig erachteten ländlichen Raum (2.4.1, 4.1.16), dem der LEP das Vorhabengebiet ausdrücklich zurechnet (Anhang A9), ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße gewährleistet werden.

Schließlich soll auf Ost-Westverbindungen insbesondere im südlichen Landesteil als Ergänzung zum Fernverkehr (der dort nicht vorhanden ist) der Nahverkehr entwickelt werden (4.1.5). Das Vorhaben entspricht diesen landesplanerischen Zielen.

Gemäß § 1 des baden-württembergischen Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) soll der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll unter anderem dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden, wobei anzustreben ist, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot zur Verfügung steht.

Auch hiermit steht das Vorhaben im Einklang.

Ähnliche Direktiven sind dem von der Landesregierung am 14.12.2010 beschlossene Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 für die Verkehrsplanung zu entnehmen. Danach ist der Öffentliche Personenverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärke des Wirtschaftsstandorts und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei und bildet so einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienung im Land bilden und ein attraktives Angebot bereitstellen. Die Schieneninfrastruktur im Land soll bedarfsgerecht erhalten und sukzessive ausgebaut werden.

Auch diesen Zielen entspricht das Vorhaben.

Des Weiteren sieht auf der Ebene der Regionalplanung der am 03.03.2005 von der Landesregierung für verbindlich erklärte Regionalplan Nordschwarzwald vor, dass das Angebot im Schienenverkehr mit dem Ziel der Einbindung der Region in die großräumigen Fernverkehrsnetze, der besseren Anbindung an die Nachbarräume sowie eines weiteren Zusammenwachsens der Region weiterzuentwickeln, insbesondere im Verlauf der Entwicklungsachsen und in den Verdichtungsräumen samt Randzonen verstärkt auszubauen und attraktiv auszugestalten ist (4.1.11 Regionalplan Nordschwarzwald). Die Streckeninfrastruktur des regionalbedeutsamen Schienenpersonennahverkehrs – darunter fallen mit Ausnahme der großräumig bedeutsamen Schienenstrecken Karlsruhe-Pforzheim-Stuttgart und Stuttgart-Horb-Singen alle anderen Schienenstrecken in der Region – ist demnach auszubauen, mindestens zu erhalten. Dazu solle u.a. auf der Strecke Hausach – Freudenstadt – Eutingen i. Gäu (Kinzigtalbahn) ein verbessertes Betriebskonzept mit Direktverbindungen bis bzw. ab Freudenstadt zu den Oberzentren Offenburg, Karlsruhe und Stuttgart mit optimaler Verknüpfung in Freudenstadt eingeführt und dauerhaft beibehalten werden, und zwar mit modernen Dieselelektrowagen auf der Kinzigtalbahn von Hausach nach Freudenstadt sowie elektrisch und mit einigen neuen Haltepunkten zwischen Freudenstadt und Eutingen im Gäu gemäß der Grundlagenstudie der Kommunalen Arbeitsgruppe Kinzigtalbahn von 1996 und dem Integralen Taktfahrplan des Landes; im Bahnhof Hochdorf soll zudem eine Verknüpfung mit der Nagoldtbahn mit dem Ziel günstiger Umsteigeverbindungen vorgesehen werden (vgl. 4.1.13 Regionalplan Nordschwarzwald ). Alle Haltepunkte, die regelmäßig im Schienenpersonenverkehr bedient werden, sind im Gesamtverkehrssystem als attraktive Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zwischen SPNV, ÖPNV, Individualverkehr und Fußgänger- und

Fahrradverkehr auszugestalten. Es sind Park+Ride-Plätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl anzulegen und möglichst behindertengerechte Zuwege zu schaffen (4.1.16 Regionalplan Nordschwarzwald). In der Raumnutzungskarte sind dabei die beiden geplanten Haltepunkte dem Grundsatz nach als „Planung“ bereits dargestellt.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben steht folglich auch zur Regionalplanung nicht nur nicht im Widerspruch, sondern erweist sich vielmehr geradezu als ein Beitrag zur Verwirklichung derselben.

Schließlich steht das Vorhaben auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Gemeinden Dornstetten und Glatten, deren Gemarkungen von dem Vorhaben berührt werden.

#### **B.4.5 Geologie, Rohstoffe und Bergbau**

Dem Vorhaben stehen auch Belange von Geologie, Rohstoffen und Bergbau nicht entgegen.

Die Vorhabenträgerin hat ihren Unterlagen eine Baugrunduntersuchung (Anlage 12.2) beigefügt. Danach ist die Geeignetheit des Baugrundes für die vorgesehene Maßnahme nicht zu bezweifeln.

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (Regierungspräsidium Freiburg) hat in seiner Stellungnahme vom 27.05.2015 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Jedoch hat es darauf hingewiesen, dass mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, gerechnet werden müsse. Außerdem hat das Landesamt darauf hingewiesen, dass Verkarstungserscheinungen im Vorhabenbereich nicht auszuschließen seien, die bei der Herstellung der Bauwerke berücksichtigt werden müssten. U. a. sei bei der Anlage von Versickerungseinrichtungen wegen der Gefahr der Ausspülung lehrerfüllter Spalten auf ausreichenden Abstand zu den Fundamenten zu achten. Weiterhin hat es darauf hingewiesen, dass im Bereich des geplanten Haltepunktes Dornstetten-Aach anstehenden Gesteine zu Rutschungen neigten. Wegen der Gefahr der Verschlechterung der Baugrundeigenschaften solle dort von einer Versickerung Abstand genommen werden. Ferner hat das Landesamt mitgeteilt,

dass es davon ausgehe, dass vorschriftsmäßige Baugrunduntersuchungen vorgenommen worden sind und dass während der Bauzeit eine ingenieurgeologische Betreuung gewährleistet ist.

Schließlich hat das Landesamt auf das Geotop-Kataster verwiesen, welches im Internet unter der Adresse <http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope> abgerufen werden könne.

Die Vorhabenträgerin hat mit Stellungnahme vom 03.03.2016 zugesichert, dass sie die Hinweise des Landesamtes bei den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werde. Insbesondere wurde die Planung dahingehend geändert, dass am Haltepunkt Aach das Oberflächenwasser am Böschungsfuß gefasst und in eine Entwässerungsmulde eingeleitet wird. Außerdem hat sie versichert, dass eine ordnungsgemäße Baugrunduntersuchung durchgeführt worden sei. Sie hat zudem eine bauzeitliche ingenieurgeologische Betreuung zugesichert.

#### **B.4.6 Wasserhaushalt**

Wasserrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nachdem die Planungen auf seine Einwendungen hin angepasst worden sind, hat das Landratsamt Freudenstadt als untere Wasserbehörde sein Einverständnis mit den Planungen bekundet, soweit die ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet ist. Dem hat die Planfeststellungsbehörde Rechnung getragen, indem sie die von der Fachbehörde angeregten Bestimmungen im Wesentlichen in den Beschluss aufgenommen hat.

Auf ausdrückliche Nachfrage der Anhörungsbehörde, ob es in Bezug auf das von der Wasserbehörde grundsätzlich gebilligte Entwässerungskonzept keiner Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfe, hat sich das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz mit Schreiben vom 05.08.2016 dahingehend geäußert, dass für die Ableitung über eine neue und eine vorhandene Mulde mit anschließender breitflächigen Versickerung des am Haltepunkt in Aach anfallenden nicht behandlungsbedürftigen Niederschlagswassers (Bahnsteig, inklusive Zugang und Böschung) von rechnerisch 12 l/s (bei  $r_{15,1} = 125 \text{ l/s*ha}$ ) auf dem Flurstück 339/3 eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich werde. Einen Vorschlag für die wasserrechtliche Entscheidung hat die Wasserbehörde der Stellungnahme beigefügt. Um Übernahme dieses Vorschlags sowie der bereits in der Stellungnahme vom 18.07.2016 vorgeschlagenen Auflagen in die Planfeststellungsunterlagen bzw. in den Planfeststellungsbeschluss wurde gebeten.

Die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ist gemäß § 8 Abs. 1 WHG i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erlaubnispflichtig. Die genannte Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der von der Wasserbehörde und infolge von der Anhörungsbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen sind keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. §14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Die vorgeschlagenen Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG. Eine mögliche Befristung der Erlaubnis ist nicht geboten, da im Hinblick auf den dauerhaften Bestand der Haltepunkte auch dauerhaft eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet sein muss. „Sondersituationen“ können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlichenfalls über einen möglichen Widerruf nach § 18 WHG aufgefangen werden.

Da das Eisenbahn-Bundesamt als Bundesbehörde zuständig ist, bedarf es gemäß § 19 Abs. 3 WHG keines Einvernehmens mit der ansonsten zuständigen unteren Wasserbehörde, vielmehr reicht es, wenn die Entscheidung im Benehmen mit ihr erfolgt. Das Benehmen wurde durch das Anhörungsverfahren hergestellt.

Soweit die untere Wasserbehörde Nebenbestimmungen vorgeschlagen hat, deren Inhalt sich bereits aus Gesetzen und Verordnungen ergibt, wurden diese in der Regel nicht in den verfügenden Teil dieses Beschlusses übernommen.

So kann etwa von einer Anordnung der Einhaltung von Vorgaben gemäß der Verordnung des baden-württembergischen Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 abgesehen werden, da diese ohnehin und unmittelbar gilt.

Bereits von der unteren Wasserbehörde selbst und auch von der Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich gehalten sind Angaben zur Wassermenge der bereits im Bestand vorhandenen Gleisentwässerung, die künftig teilweise ebenfalls über eine Raubettmulde und die Entwässerungsmulde anfallen wird sowie ein hydraulischer Nachweis der bestehenden Mulde, da der Mehrabfluss im Vergleich zum Bestand nur geringfügig erhöht wird und keine Missstände bekannt sind.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die ordnungsgemäße Entwässerung bei planmäßiger Ausführung und unter Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen sowie der in diesem Beschluss aufgeführten wasserrechtlichen Vorschriften sichergestellt ist.

#### **B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege**

Naturschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung vor.

Zwar stellt die Maßnahme einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Denn nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft solche Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Die Maßnahme führt insbesondere dazu, dass Flächen dauerhaft neu versiegelt werden und es zu dauerhaften Vegetationsflächenverlusten (Gehölze, Wiese, Grasböschung, Mulchstreifen) kommt. Insgesamt ist der Eingriff in Natur und Landschaft daher als erheblich zu bewerten.

Der Eingriff ist zur Erreichung des Ziels, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, unvermeidbar (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Es ist unmöglich, die Bahnsteige ohne Versiegelungen und Vegetationsflächenverluste zu errichten.

Jedoch hat die Vorhabenträgerin in den Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen (Anlage 11.1, 11.2), die mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt sind (vgl. Stellungnahme des Landratsamtes Freudenstadt gegenüber der Anhörungsbehörde vom 12.06.2015), hinreichende Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind im Landespflegerischen Fachbeitrag beschrieben. Die Kompensationsmaßnahmen sehen dabei vor, Maßnahmenflächen aus dem Managementplan für das FFH-Gebiet 7516-341 „Freudenstädter Heckengäu“ zu realisieren, und zwar zum einen in unmittelbarer Nähe des geplanten Haltepunktes Aach

eine insgesamt 4.537 m<sup>2</sup> große Fläche, zum anderen in der benachbarten Gemeinde Glatten, ca. 1,9 km östlich des Haltepunktes Heselwiesen, eine 1.724 m<sup>2</sup> große Fläche.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Sie werden in mindestens gleichwertiger Weise ersetzt. Dies ist den Stellungnahmen des Gutachters zu entnehmen (Anlage 11.1.1, S. 18f., S. 37; 11.2.1. S 19, S. 26f.). Dafür sprechen auch die Vorbelastung der durch die Verkehrsfunktion geprägten und überformten, teilweise unmittelbar neben dem Gleisbereich gelegenen Flächen, deren Versiegelung zu kompensieren ist, und der Umstand, dass die Kompensationsflächen um ein Vielfaches größer sind als die vom Vorhaben beanspruchten.

Ob es sich bei den Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG um Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen handelt, kann dahinstehen. Soweit es den Standort Heselwiesen betrifft, wo in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben keine geeigneten Flächen für Kompensationsmaßnahmen vorhanden sind, ist es dort jedenfalls zulässig, die Erhaltungsmaßnahme aus dem Managementplan des FFH-Gebietes „Freudenstädter Heckengäu“ als Ersatzmaßnahme ohne unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang in 1,9 km Entfernung vorzusehen.

Zusammen mit den von der unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen ergänzenden Maßgaben, ist der durch das Vorhaben herbeigeführte Eingriff dadurch insgesamt kompensiert, zumal die untere Naturschutzbehörde ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass der LPF bereits im Vorfeld mit ihr abgestimmt und die in Rede stehenden Belange nachvollziehbar und fachlich fundiert abgehandelt worden seien.

Die Kompensationsmaßnahmen sind auf Dauer zu unterhalten. Dies ergibt sich aus der Gebietsart der umzusetzenden Maßnahmen. Denn Magerrasen und Mähwiesen als pflegeabhängige Offenlandbiotope können einer natürlichen Eigenentwicklung nicht überlassen werden, ohne dass sie ihr spezifisches Gepräge verlieren (vgl. dazu Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil III, 6. Fassung, Anhang III-18). Damit gilt der Grundsatz, dass die Kompensationsmaßnahmen für die gesamte Wirkdauer des Eingriffs erhalten werden müssen, mithin dauerhaft.

Zur Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung der verschiedenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen wurde auch für den Bereich des Naturschutzes eine umweltfachliche Bauüberwachung angeordnet.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verpflichtet, der zuständigen Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung eines Kompensationsverzeichnisses zu übermitteln (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben, § 5 die Verwendung elektronischer Vordrucke. Gemäß § 2 Abs. 3 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs auferlegen, die Angaben unter Verwendung der elektronischen Vordrucke zu übermitteln (Nebenbestimmung unter 4.5.3). Die DB AG beabsichtigt, bundesweit die jeweils vorgeschriebenen Daten für die Kompensationsverzeichnisse der Länder künftig aus einem eigenen Kataster (Fachinformationssystem).

#### **B.4.8 Besonders geschützte Gebiete**

Die Haltepunkte Aach und Heselwiesen liegen im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“, der Haltepunkte Aach zudem im FFH-Gebiet 7516-341 „Freudenstädter Heckengäu“. Ansonsten liegen im direkten Umfeld der geplanten Haltepunkte weder Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, noch besonders geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG, noch Wasserschutzgebiete oder bekannte Altlasten, beim Haltepunkt Heselwiesen auch keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete. Dies steht der Verwirklichung des Vorhabens jedoch nicht entgegen.

Hinsichtlich der Bedeutung der Lage des Vorhabens im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“ ist zu beachten, dass im Naturpark insbesondere die Errichtung von baulichen Anlagen im Sinne der Landesbauordnung oder der Errichtung gleichgestellter Maßnahmen sowie das Anlegen von Straßen, Wegen oder sonstigen Verkehrsanlagen der Erlaubnis bedarf.

Diese Erlaubnis kann jedoch trotz der mit dem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe grundsätzlich erteilt werden, da diese nachteiligen Wirkungen durch das vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept abgewendet werden können. Die Erlaubnis der unteren Naturschutzbehörde wird durch diesen

Beschluss ersetzt. Im Übrigen hat die zuständige untere Naturschutzbehörde dem Vorhaben zugestimmt (Schreiben des Landratsamts Freudenstadt vom 12.06.2015).

Hinsichtlich des betroffenen FFH-Gebiets kann auf die Darstellung unter B 3.3. verwiesen werden. Daraus ergibt sich im Wesentlichen, dass die Planung im Bereich Aach sich mit den Erhaltungszielen der maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes verträgt. Die Planfeststellungsbehörde hat im Übrigen keine Veranlassung, die Methodik und die Schlussfolgerungen der im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag (Anlage 11.1.1, Kap. 5) vorgenommene FFH-Vorprüfung in Zweifel zu ziehen.

Geprüft wurden vom Gutachter die im Managementplan zum FFH-Gebiet 7516-341 „Freudenstädter Heckengäu“ bearbeiteten Lebensraumtypen (LRT) und Arten und Lebensstätten.

Als prüfungsrelevant verblieben laut Gutachter der LRT Kalk-Magerrasen und die Fledermausarten Wimperfledermaus, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr, bei denen die Möglichkeit einer Betroffenheit besteht.

Auch für diese LRT und Arten kann laut Gutachter eine erhebliche Beeinträchtigung jedoch ausgeschlossen werden.

- Im Bereich der Eingriffsflächen des Haltepunktes kommt der LRT Kalk-Magerrasen nicht vor. Direkte oder indirekte Beeinträchtigungen sind auszuschließen.
- Wichtige Habitatelemente (Quartiere, Jagdhabitats, Flugrouten) und die Erhaltungs- und Entwicklungsziele für die Lebensstätte der Fledermausarten sind nicht betroffen.

Die grundsätzliche Habitateignung der Bahnlinie als Jagdhabitat und vernetzende Flugroute wird nicht beeinträchtigt.

Quartiere und Höhlenbäume wurden nicht festgestellt.

Der Gutachter zitiert zunächst die im Kapitel 4 des Managementplans aufgeführten Erhaltungs- und Entwicklungsziele für die prüfungsrelevanten LRT und Arten Kalk-Magerrasen, Wimperfledermaus, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr.

Für die weitere FFH-Vorprüfung verwendet der Gutachter das Formblatt zur Natura 2000-Vorprüfung in Baden-Württemberg (Stand 03/2009) des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum.

Aus gutachterlicher Sicht kommt die Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass der geplante Haltepunkt verträglich mit den Erhaltungszielen der maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes ist.

#### **B.4.9 Artenschutz**

Belange des Artenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG beinhaltet Vorschriften, die hinsichtlich der besonders und der streng geschützten Tierarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen festlegen. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG sind alle „europäischen Vogelarten“ zumindest besonders geschützt. Für alle besonders geschützten Arten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten darüber hinaus (auch) weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG enthält ein Schädigungsverbot in Bezug auf wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten. Bei allen in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote, die besagen, dass bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art ausreicht, um den Verbotsstatbestand zu erfüllen.

Die Vorhabenträgerin hat im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Anlage 11.1, 11.2) eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, die dem Schutz – bedrohter – Tierarten dienen und Beeinträchtigungen vermeiden und minimieren sollen. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen (insbesondere: Fällung von Bäumen bzw. Baufeldräumung nur außerhalb der Vogelbrutsaison bzw. innerhalb der gesetzlich erlaubten Fristen; Erhalt einer Eiche mit einem Nest der Rabenkrähe; Überprüfung der aktuellen Situation zum Bestand bzw. Vorkommen der Zauneidechse und ggf. Bauzeiten-

beschränkung und Vergrämung) sind in den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags enthalten. Es ist weder eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos geschützter Arten – noch sonstige Störungen oder Beeinträchtigungen zu erkennen, die, in Ansehung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, der Realisierung des Vorhabens entgegenstünden.

#### **B.4.10 Immissionsschutz**

##### **B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind keine Einwendungen wegen der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm erhoben worden. Baulärm fließt aber als abwägungsrelevanter Belang gleichwohl in die Planfeststellungsentscheidung ein.

Die Vorhabenträgerin hat den Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung möglicher Immissionskonflikte aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen beigefügt (Anlage 12.2.4).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u. ä. Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig. Gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG).

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm, mithin von Primärschallimmissionen, die z.B. durch Baumaschinen auf einer Baustelle hervorgerufen werden, gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm, Geräuschemissionen) vom 19.08.1970. Darin sind unter Nummer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann.

Zur Beurteilung der Frage, ob der Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer

gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG in Verbindung mit § 22 BImSchG aufzuerlegen sind, ist mithin die AVV Baulärm zu Grunde zu legen.

Bei den in der AVV Baulärm angegebenen Richtwerten handelt es sich um Richtwerte für den Beurteilungspegel. Für die Ermittlung der Beurteilungspegel ist die tatsächliche Einwirkungsdauer der einzelnen Geräusche zu berücksichtigen. Es gelten die Beurteilungszeiten tags 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr ( $T_r = 13$  h) und nachts 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr ( $T_r = 11$  h). Ein Beurteilungspegel wird an zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Gebäuden 0,5 m vor geöffneten Fenstern ermittelt. Hier dürfen während der Nachtzeit einzelne Geräuschspitzen, die von Baumaschinen und Baustellen hervorgerufen werden, die Immissionsrichtwerte der Tabelle 1 um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Überschreitet der Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A), sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche ergriffen werden. Hierzu zählen beispielsweise Maßnahmen bei der Errichtung der Baustelle, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen oder die Einschränkung der Betriebszeiten lautstarker Baumaschinen.

In der schalltechnischen Stellungnahme (Anlage 12.2.4 der Planfeststellungsunterlagen) hat die Vorhabenträgerin eine Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen vorgenommen, indem typische Bauzustände gutachterlich beschrieben und Ausführungen zu den Richtwerten der AVV Baulärm gemacht worden sind.

Die AVV Baulärm sieht unter Nummer 3.1.1 Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung vor. Laut Schalltechnischer Untersuchung nach AVV Baulärm zur Abschätzung der Lärmimmissionen in den Bauphasen (Anlage 12.2.4) handelt es sich bei den für die Beurteilung maßgeblichen Gebieten um Wohngebiete gemäß 3.1.1 d) der AVV Baulärm. Demnach liegt der einschlägige Immissionsrichtwert bei 55 dB(A) tagsüber und bei 40 dB(A) nachts.

Grundlage der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb war die Erfassung der prognostizierten lärmrelevanten Bauabläufe und der durch sie entstehenden Schallleistungspegel sowie deren Verarbeitung in einem digitalen Ausbreitungs- und Geländemodell.

Die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen führt entsprechend dem vorliegenden Gutachten zu dem Ergebnis, dass an einigen

Immissionsorten Überschreitungen der gültigen Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Aus diesem Grunde waren der Vorhabenträgerin zwecks Bewältigung dieser Lärmkonflikte bereits jetzt Nebenbestimmungen aufzuerlegen, die eine detailliertere Auskunft und hieran anknüpfend ggf. die passgenaue Festsetzung von weiteren Schutzvorkehrungen ermöglichen.

Ob und in welcher Höhe von der Richtwertüberschreitung noch die im Bereich der beiden geplanten Haltepunkte bestehende Vorbelastung in Abzug zu bringen sein wird, kann erst bestimmt werden, sobald das Detailgutachten vorliegt, das zu erstellen der Vorhabenträgerin aufgegeben wurde.

Das vorliegende Gutachten ist noch zu ungenau, es betrachtet nicht genügend Immissionsorte und neigt im Übrigen dazu, der Vorbelastung einen zu großen Stellenwert zuzuschreiben. Das wirkt sich auch auf Art und Umfang der bisher von der Vorhabenträgerin in Betracht gezogenen Lärmschutzmaßnahmen aus.

Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass bereits dem vorliegenden Gutachten zu entnehmen ist, dass die durch Baulärm möglicherweise entstehenden Lärmkonflikte lösbar sind. Zu beachten ist dabei insbesondere, dass das Gutachten in mehreren Punkten von einer oberen Abschätzung ausgeht („worst-case“-Betrachtung). So ist von der Vorhabenträgerin der Einsatz von Fahrzeugen vorgesehen, die geräuschärmer sind als es in der gutachterlichen Lärmprognose zugrunde gelegt worden ist. Auch werden die ausgewiesenen Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen dort als „durchgängig betrieben“ berücksichtigt. Gleiches gilt für Fahrzeuge und Geräte in den rechnerischen Einsatzzeiträumen. In der Realität ist mit einem derartigen Dauerbetrieb nicht zu rechnen. Es ist daher davon auszugehen, dass die tatsächlichen Lärmimmissionen geringer ausfallen. Das Gutachten hat jedoch aufgezeigt, wann und wo am ehesten Lärmkonflikte zu erwarten ist. Diesen Anhaltspunkten ist im Rahmen des Detailgutachtens weiter nachzugehen. Den Ergebnissen wird dann durch geeignete Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie nötigenfalls Schutzauflagen der Planfeststellungsbehörde Rechnung getragen. Als weitere geeignete Maßnahme zur Konfliktbewältigung ist bereits jetzt die ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen vorzusehen.

Der Anspruch der Betroffenen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung beinhaltet, wie bereits oben erwähnt, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen, wenn das Vorhaben ohne diese nicht abwägungsfehlerfrei planfestgestellt werden kann.

Nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG sind der Vorhabenträgerin diejenigen technisch-realen Vorkehrungen und Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Verhinderung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dabei erfasst die Vorschrift auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11).

Da Höhe und Dauer der möglichen Überschreitungen sowie eine Umsetzung von z.B. baubetrieblichen Schutzvorkehrungen erst während der Bauphase konkret bestimmt werden können, ist die Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen verpflichtet worden, zusätzlich zu dem Detailgutachten Messungen vorzunehmen und deren Ergebnisse zugänglich zu machen, auf deren Grundlage gegebenenfalls weitere konkrete Maßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft vorzusehen sind, § 74 Abs. 3 VwVfG.

Im Gegensatz zur Nacht kommen dem Tag eine geringere Erholungsfunktion und damit eine geringere Schutzbedürftigkeit der Betroffenen zu. Auch die Rechtsprechung nimmt für den Tageszeitraum einen gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) bezogen auf Dauerlärm an.

Um festzustellen, ob betroffenen Anwohnern ein Anspruch auf Ersatzwohnraum zusteht, sind wie bereits oben dargestellt, die weiteren Ergebnisse der Detailuntersuchung auszuwerten.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen in Ansehung des Baulärms geltenden Richtlinien und Vorschriften, der in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen, des noch zu erstellenden detaillierten Lärmschutzkonzeptes der Vorhabenträgerin sowie der gegebenenfalls noch von der Planfeststellungsbehörde zu erlassenden Schutzauflagen ist der Vorhabenträgerin darüber hinaus die Einrichtung einer umweltfachlichen Bauüberwachung auferlegt worden, die auch für Fragen des Immissionsschutzes zuständig ist.

Es ist nicht erforderlich, der Vorhabenträgerin Auflagen zur Ausschreibung von Bauleistungen hinsichtlich der Verwendung lärmarmen Geräte und Baumaschinen zu machen. Die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32.

BlmSchV) gelten ohnehin. Insoweit ergänzt die 32. BlmSchV den Rechtsgrundsatz, dass Geräusche, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, auch beim Baubetrieb unterbleiben (§ 22 Abs. 1 BlmSchG).

Bei Einhaltung der in der schalltechnischen Untersuchung zu Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb vorgesehenen Maßnahmen und der verfügbaren Nebenbestimmungen sowie der auf Grundlage des Detailgutachtens erstellten Lärmschutzkonzeptes der Vorhabenträgerin sowie der gegebenenfalls noch zu erlassenden Schutzauflagen ist insgesamt davon auszugehen, dass den Belangen der Betroffenen während der Baudurchführung ausreichend Rechnung getragen wird.

Der Vorbehalt von Auflagen zur Bauausführung verstößt auch nicht gegen § 74 Abs. 3 VwVfG. Die vorbehaltenen Entscheidungen betreffen lediglich Anordnungen zum Schutz gegen Baulärm. Durch ihre Abtrennung wird das Gesamtkonzept der Abwägung nicht in Frage gestellt. Denn die vorbehaltene Entscheidung wird keine Rückwirkung auf den Planfeststellungsbeschluss im Übrigen haben. Offen sind lediglich Art und Ausmaß der Auflagen zum Schutz gegen den – seiner Natur nach vorübergehenden – Baulärm. Mögliche Betroffenheiten der Anwohner von baubedingten Lärmimmissionen im Verlauf der Baudurchführung hat das erste Baulärmgutachten bereits aufgezeigt. Somit ist die später zu regelnde Konfliktlage zumindest in ihren Umrissen einschätzbar (vgl. Neumann, in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 74 Rn. 202).

Außerdem ist die abschließende Entscheidung zu den Schutzauflagen gegen Baulärm noch nicht möglich. Denn Einzelheiten der Bauausführungsplanung, die bei der Auflagenerteilung zu berücksichtigen wären, stehen noch nicht fest. Die Planfeststellungsbehörde hat mit diesem Beschluss der Vorhabenträgerin aufgegeben, ein Detailgutachten anzufertigen, in das die Ergebnisse der erst noch zu treffenden Entscheidungen zur Bauausführung einfließen werden. Erst auf dieser Grundlage kann die Planfeststellungsbehörde sachgerechte und präzise Erwägungen zu möglichen Schutzauflagen anstellen und über diese entscheiden.

Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses muss auch nicht bis zu dem Zeitpunkt gewartet werden, in dem das zu fertigende Gutachten vorliegt. Es ist nämlich keine Voraussetzung für die Zulässigkeit eines Vorbehalts nach § 74 Abs. 3 VwVfG, dass die Planentscheidung insgesamt nicht zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden kann (BVerwGE 102, 331, 347). Denn diese Möglichkeit besteht praktisch immer. Vielmehr kommt es darauf an, ob es Gründe gibt, die Planentscheidung unter

Ausschluss des vorbehaltenen Teils schon jetzt zu treffen. Dies ist hier der Fall. Die Vorhabenträgerin kann aus Gründen des Naturschutzes nur zu bestimmten Zeiten Maßnahmen der Bauvorbereitung wie etwa die Baufeldfreimachung durchführen. Auch können einige der ebenfalls aus naturschutzrechtlichen Gründen in diesem Beschluss angeordneten Maßnahmen der ökologischen Baubegleitung nur vor Baubeginn sinnvoll durchgeführt werden. Andernfalls würde sich der Baubeginn des seit 2013 laufenden Verfahrens um etwa ein weiteres Jahr verzögern. Die Vorhabenträgerin hat somit ein schutzwürdiges Interesse daran, bereits jetzt zu erfahren, ob das Vorhaben grundsätzlich genehmigt werden kann. Daher wäre es ermessensfehlerhaft, die Entscheidung über die Planfeststellung insgesamt zurückzustellen (vgl. Neumann, in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 74 Rn. 204).

#### **B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Gegen das Vorhaben bestehen auch keine Bedenken wegen betriebsbedingter Lärmimmissionen nach der Inbetriebnahme.

Es sind keine betrieblichen oder sonstigen Auflagen zur Lärminderung erforderlich.

Die Vorschriften der §§ 41, 43 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sind nicht anwendbar.

Nach dem Verkehrslärmschutzkonzept des Gesetzgebers unterfallen bereits vorhandene Eisenbahnstrecken dem Bestandsschutz und sind nur dann nach den Anforderungen der 16. BImSchV zu beurteilen, wenn an ihnen eine wesentliche Änderung i.S.d. § 1 der 16. BImSchV vorgenommen werden soll.

Das antragsgegenständliche Vorhaben besteht im Wesentlichen darin, an die im Jahre 1879 in Betrieb genommene Strecke zwei Haltepunkte anzufügen, die jeweils aus einem Bahnsteig bestehen.

Eine wesentliche Änderung kann darin jedoch nicht gesehen werden, da die tatbestandlichen Voraussetzungen gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht gegeben sind.

Da der Schienenweg jedenfalls nicht um ein weiteres Gleis erweitert werden soll, ist § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV nicht einschlägig.

Auch die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV sind nicht erfüllt. Es liegt kein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne dieser Vorschrift vor. Ein solcher Eingriff ist nach der Rechtsprechung nur anzunehmen, wenn durch ihn in die

Substanz des Schienenwegs eingegriffen wird und dadurch dessen Funktionsfähigkeit gesteigert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, 9 A 28.04; VGH Mannheim, Urteil vom 25. April 2012 – 5 S 927/10). Zwar ist es letztlich das Ziel des Vorhabens, die Funktionsfähigkeit des Schienenweges zwischen Eutingen im Gäu und Freudensstadt zu erhöhen. Diese Funktionssteigerung wird aber nicht das Resultat eines Eingriffs in die Substanz des Schienenweges sein. Dieser bleibt nämlich durch den Bau der Bahnsteige unangetastet, da die Bahnsteige lediglich seitlich an den Gleiskörper angefügt werden. Auch das eventuell nach Abschluss der eigentlichen Bauarbeiten erforderliche Stopfen der Gleise (vgl. Bautechnische Beschreibung, Anlage 2, S. 5 u. 9) ist als Instandhaltungsmaßnahme nicht als Eingriff in die Substanz des Schienenweges anzusehen. Eine Veränderung der Gleislage ist ausweislich der Planunterlagen nicht vorgesehen.

Auch der Umstand, dass im Bereich des geplanten Haltepunktes Dornstetten-Aach zusätzlich eine Eisenbahnüberführung (EÜ) geplant ist, führt dort nicht zu einer Annahme einer wesentlichen Änderung.

Zwar ist die Errichtung einer Eisenbahnüberführung wegen des Substanzeingriffs regelmäßig als erheblicher baulicher Eingriff zu beurteilen. Ob das vorliegend der Fall ist, könnte zweifelhaft sein, da fraglich ist, ob die Funktionsfähigkeit des Schienenweges gerade durch den Bau dieser EÜ erhöht wird. Dies kann jedoch dahinstehen, da selbst bei Annahme eines erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung zu verneinen wäre. Denn für diese ist gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV weitere Voraussetzung, dass durch den erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Der von einem Brückenbauwerk zusätzlich ausgehende Lärm ist nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03) in der seit 01.01.2015 geltenden Fassung zu beurteilen. Diese sieht gemäß Kapitel 4.6, Tabelle 9, Zeile 3 für Brückenbauwerke mit massiver Fahrbahnplatte und durchgehendem Schotterbett, wie ausweislich der Planunterlagen auch in Aach vorgesehen, gemäß Tabelle 9, Spalte B pauschal eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB vor. Jedoch ist gemäß den Festlegungen der Schall 03 zu Tabelle 9 bei Brückenbauwerken der hier geplanten Bauart eine Pegelkorrektur von -3 dB anzusetzen, wenn „zur Minderung der Schallemissionen der Brücke Unterschottermatten mit den für die vorliegenden Bedingungen geringsten zugelassenen Werten für den Bettungsmodul verwendet

werden.“ Diese Korrektur ist auch hier vorzunehmen, da die Vorhabenträgerin ausweislich der Planunterlagen den Bau solcher Schottermatten vorsieht. Nach den Bestimmungen der Schall 03 gehen demnach von der geplanten EÜ am Haltepunkt Aach keine Erhöhungen des Verkehrslärms aus.

Unterfallen die geplanten Bahnsteige nach alledem also nicht den Vorschriften der §§ 41, 43 BImSchG bzw. der 16. BImSchV, so sind die von ihnen ausgehenden betriebsbedingten Emissionen allenfalls nach der auf Grundlage von § 48 BImSchG erlassenen Technischen Anweisung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu beurteilen. Diese gilt zwar nicht für öffentliche Verkehrswege selbst, wohl aber für deren Nebenanlagen und mithin auch Bahnhöfe (vgl. Jarass, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 3 Rn. 80, § 22 Rn. 6).

Als der TA Lärm unterfallende Anlage kommen dabei einzig die an beiden Haltepunkten vorgesehen Beschallungsanlagen in Betracht.

Ein Verstoß gegen die TA Lärm ist durch diese jedoch nicht zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat ausweislich der Planunterlagen (Verkehrslärmgutachten S. 6) nicht vor, im Regelbetrieb Lautsprecherdurchsagen vornehmen zu lassen. Vielmehr ist geplant, zur Fahrgastinformation dynamische Schriftanzeiger zu installieren. Lautsprecherdurchsagen werden nur noch im Ausnahmefall, etwa bei Betriebsstörungen oder zur Gefahrenabwehr gemacht. Dies hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 23.01.2017 ausdrücklich zugesagt. Es ist wegen der Berechnungsmethoden der TA Lärm, die die Ermittlung eines über einen Beurteilungszeitraum gemittelten Beurteilungspegels vorsieht, nicht zu erwarten, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch derart unregelmäßig auftretende Lärmereignisse annähernd erreicht werden.

Im Übrigen wird die Beschallungsanlage den einschlägigen Richtlinien der DB entsprechen.

Aus den vorstehenden Gründen sind auch die Einwendungen Einwender Nr. 2-5 sowie der Einwenderin Nr. 10, soweit sie sich gegen den durch den neuen Haltepunkt entstehenden Lärm richten, zurückzuweisen.

#### **B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Baubedingte Erschütterungsimmissionen stehen der Zulässigkeit des Vorhabens insgesamt nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung der nach DIN 4150

Teil 2 – Erschütterungen im Bauwesen – zulässigen Anhaltswerte zugesichert (Planunterlagen: Anlage 2, Seiten 11, 12), was von der angeordneten umweltfachlichen Bauüberwachung überprüft werden wird. Die Planfeststellungsbehörde sieht daran zu zweifeln keinen Anlass, zumal im Anhörungsverfahren diesbezüglich auch keine Einwendungen vorgetragen worden sind.

#### **B.4.10.4 Sonstige betriebsbedingte Immissionen**

Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass durch das Vorhaben erhöhte betriebsbedingte Immissionen sonstiger Art zu erwarten sind. Weder kommt es zu Änderungen am Gleiskörper noch im Betriebsprogramm. Mögliche erschütterungstechnische Auswirkungen der neuen EÜ werden durch die dort einzubauenden Unterschottermatten kompensiert.

#### **B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

In abfallrechtlicher Hinsicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Zuge der Bauabwicklung die Auftragnehmer zu verpflichten, die einschlägigen Vorschriften einzuhalten.

Auch der Bodenschutz steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, sich bei der Behandlung des Aushubs nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums vom 14.03.2007 „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ zu richten.

Auch die Nettoneuersiegelung (dargestellt unter B.3.2.3.3) steht dem Vorhaben nicht entgegen. Sie wird durch die mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Ausgleichsmaßnahmen hinreichend kompensiert (vgl. B.4.8).

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden damit der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Maßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt.

#### **B.4.12 Denkmalschutz**

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das hat das Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 04.05.2015 der Anhörungsbehörde mitgeteilt. Es hat jedoch auf die Anzeigepflicht nach § 20 Denkmal-

schutzgesetz Baden-Württemberg (LDSchG) sowie die Ordnungswidrigkeitenregelung nach § 27 DSchG hingewiesen. Da diese Regelungen ohnehin gelten, sind weitere Anordnungen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses entbehrlich.

#### **B.4.13 Brand- und Katastrophenschutz**

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Seitens des RP Karlsruhe, Referat 16, bestehen laut Stellungnahme vom 28.05.2015 keine Bedenken. Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen könnten (Straßensperrungen oder Umleitungen) seien rechtzeitig dem Kreisbrandmeister und dem Rettungsdienst anzukündigen. Das Referat 16 hat darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls den Belangen des Brandschutzes durch eine entsprechende Stellungnahme des Kreisbrandmeisters Rechnung zu tragen ist. Dieser hat in seiner Stellungnahme vom 26.10.2015 gegen das Vorhaben keine Bedenken erhoben.

#### **B.4.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Bei der Verwirklichung des Vorhabens werden auch Belange von Versorgungs- und Leitungsträgern hinreichend berücksichtigt.

Im Vorhabenbereich sind 20-kV- und 0,4-kV-Kabel sowie 0,4-kV-Anlagen der Netze BW GmbH vorhanden. Die Vorhabenträgerin hat dies zur Kenntnis genommen und die im verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgeführten Zusagen gemacht.

Für die im Vorhabenbereich verlaufenden Gasversorgungsleitungen der Stadtwerke Freudenstadt GmbH & Co. KG gilt Entsprechendes.

#### **B.4.15 Straßen, Wege und Zufahrten**

Das Landratsamt Freudenstadt, Amt für Ordnung und Verkehr, hat in seiner Stellungnahme vom 12.05.2015 gegen die Anbindung der Haltepunkte an das öffentliche Straßen- und Wegenetz keine Bedenken erhoben.

#### **B.4.16 Kampfmittel**

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg, hat mit Schreiben vom 05.05.2015 darauf hingewiesen, dass es wegen der schweren Bombardierungen und ausgedehnten Kampfhandlungen während des

Zweiten Weltkrieges ratsam sei, eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Diese könne beim Kampfmittelbeseitigungsdienst kostenpflichtig durchgeführt werden.

Bei Beachtung der Nebenbestimmung unter A.4.9 wird den entsprechenden Belangen hinreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.17 Barrierefreiheit**

Das Vorhaben trägt im Ergebnis auch den Belangen von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität hinreichend Rechnung. Die Erfordernisse des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) werden eingehalten.

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. § 8 Abs. 2 BGG enthält insoweit den allgemeinen Grundsatz des barrierefreien Bauens, ohne selbst konkrete Anforderungen für die jeweilige Maßnahme bzw. die jeweilige Verkehrsanlage festzulegen.

Als Rechtsvorschrift des Bundes, die nähere Maßgaben zur Barrierefreiheit enthält, kommt vorliegend die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Anwendung.

Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO sind die Vorschriften dieser Verordnung so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die Aufsichtsbehörden können von den Sätzen 2 und 3 Ausnahmen zulassen.

Die Vorschrift ist Auslegungsregel für die nachfolgenden Vorschriften der EBO, soweit diese die Belange behinderter Menschen berühren. Sie enthält eine Zweckvorgabe für die gemäß den nachfolgenden Sätzen 2 bis 6 zu erstellenden Programme der Eisenbahnen, indem sie als deren Zweck die Ermöglichung der erschwernisfreien Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge beschreibt. Schließlich kommt ihr in der Zeit bis zur Erstellung eines Programms im Sinne von Satz 2 die Bedeutung einer Generalklausel zu, die die Eisenbahnen verpflichtet, schon vor dieser Erstellung auf

die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, insoweit aber keine konkreten Rechtsfolgen benennt, so dass sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben (BVerwG, Urteil vom 05.04.2006 - 9 C 1.05). Barrierefreiheit wird in § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO dahingehend gewährleistet, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch die angeführten Personengruppen ohne besondere Erschwernis ermöglicht werden soll. Ein umfassendes, der Herstellung von Barrierefreiheit dienendes Regelwerk, hat der Bundesgesetzgeber für das Eisenbahnrecht aber gerade nicht erlassen.

In ihrer Stellungnahme vom 18.06.2015 hat die LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V. die vorliegende Planung grundsätzlich begrüßt. Bei der Zuwegung zu der geplanten Unterführung in Ach sieht die LAG für die Nutzung von Menschen mit Behinderungen und von mobilitätseingeschränkten Personen allerdings große Schwierigkeiten. Hier seien Neigungen mit bis zu 10 % geplant. Das sei für die Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen oder Nutzer eines Rollstuhls sehr problematisch. Die in der Zuwegung zur Unterführung dargestellten Neigungen entsprächen nicht den Vorschriften der DIN. Deshalb könne die LAG der Planung in der vorliegenden Fassung nicht zustimmen und bitte um geeignete Verbesserungs- und Lösungsvorschläge. Obwohl es nicht Teil des Genehmigungsverfahrens sei, bittet die LAG um Beachtung und Realisierung einer ausreichenden Anzahl von Behindertenparkplätzen in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Die Vorhabenträgerin hat sich dazu im Wesentlichen wie folgt geäußert:

Die Zuwegung zum Bahnsteig erfolge vom öffentlichen Wegenetz von der Straße „Auf dem Berg“ aus barrierefrei (nach DIN) über ein Gehweg mit maximal 3 % Längsneigung. Der Bahnsteig erhalte einen behindertengerechten Anschluss an das öffentliche Wegenetz (nördlicher Gehweg im Bereich des P+R-Platzes). Die angesprochenen 10 % Längsneigung seien im Bereich der Eisenbahnüberführung vorhanden. Die Reduzierung der Längsneigung von den derzeit geplanten 10 % Längsneigung auf 6 % zur Errichtung eines (weiteren) barrierefreien Zuganges z.B. durch eine Verlängerung des Zugangs, den Einbau mehrerer Kehren oder die Errichtung eines Aufzuges, obwohl von der Straße „Auf dem Berg“ ein barrierefreier Zugang existiere, stehe

in einem unverhältnismäßigen Aufwand, da die Haltestelle von der Südseite, der Dornstetter Straße, kommend aufgrund der vorhandenen Topographie (Längsneigung ca. 10 %) niemals barrierefrei erreicht werden könne.

Die Anlage eines P+R-Platzes sei nicht Bestandteil des Verfahrens. Der im Lageplan enthaltene P+R Platz sei nur nachrichtlich dargestellt, die Planungshoheit liege bei der Gemeinde.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Auffassung der Vorhabenträgerin zu eigen. Es liegt in der besonderen Topographie des im Schwarzwald gelegenen Vorhabenbereichs begründet, dass nicht an allen Stellen alle erstrebenswerten und normalerweise üblichen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sinnvoll sind. Dies ist etwa der Fall, wenn die öffentlichen Straßen und Wege in der unmittelbaren Umgebung ein Gefälle aufweisen, das die für Rampenneigungen vorgesehenen Richtwerte bei weitem übersteigt. Es wäre unverhältnismäßig, zur Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs einen Aufzug einzubauen, der im Steilgelände endet. Dies gilt zumindest dann, wenn der Bahnsteig – wie in Aach – jedenfalls an einer anderen Stelle vom öffentlichen Wegenetz über eine Rampe mit der richtlinienkonformen Längsneigung von 3% zu erreichen ist.

Der Dachverband integratives Planen und Bauen e.V. hat mit Stellungnahme vom 12.06.2015 zunächst ähnliche Bedenken geäußert, was die Rampenneigung im Bereich der Unterführung betrifft. Mit Schreiben vom 22.07.2016 hat er aber mit Blick auf die richtlinienkonforme Rampenneigung auf der Nordseite der Strecke seine Bedenken zurückgestellt und lediglich noch eine Sicherung gegen ein unkontrolliertes Hinausrollen auf die Dornstetter Straße bei der auf diese zuführenden Rampe für wünschenswert gehalten. Die Vorhabenträgerin hat dem mit einer entsprechenden Zusage Rechnung getragen.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass der Gesichtspunkt der Barrierefreiheit, der ohnehin von Beginn an ein zentrales Ziel des Vorhabens war, hinreichend berücksichtigt worden ist.

#### **B.4.18 Landwirtschaft**

Nach der Stellungnahme des Landratsamtes Freudenstadt, Landwirtschaftsamt, vom 12.06.2015, werden weder durch die zu bauenden Haltepunkte noch durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen landwirtschaftliche Belange berührt.

#### **B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Grunderwerb von Dritten ist für das Vorhaben nicht erforderlich.

Laut Bautechnischer Beschreibung (Planunterlagen: Anlage 2, Seiten 6, 10) liegt das Planvorhaben innerhalb der Gemarkung Aach der Stadt Dornstetten auf gewidmetem Gelände der DB AG bzw. auf öffentlichem Straßengrundstück der Stadt Dornstetten und innerhalb der Gemarkung Dornstetten der Stadt Dornstetten auf gewidmetem Gelände der DB AG und auf einem Grundstück der Stadt Dornstetten, wobei bei letzterem für die für den Bahnsteig und die Zuwegungen benötigten Flächen eine unbestimmte Grunddienstbarkeit im Grundbuch vermerkt werden soll.

Laut Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlagen: Anlage 10; Anmerkung: in der Anlage 10.1 mit Blaeinträgen ist bei der lfd. Nr. 002 eine redaktionelle Änderung erfolgt – die Grundstücksgröße und insoweit auch die Inanspruchnahme wurde reduziert) und Grunderwerbsplan (Planunterlagen: Anlage 9) werden lediglich Flächen der Stadt Dornstetten in Anspruch genommen und zwar eine Fläche in der Größenordnung von 740 m<sup>2</sup> (im Bereich des geplanten Haltepunkts Heselwiesen) dauerhaft und fünf Flächen in der Größenordnung von insgesamt 2.000 m<sup>2</sup> (davon ca. 980 m<sup>2</sup> im Bereich des geplanten Haltepunkts Aach und ca. 1.020 m<sup>2</sup> im Bereich des geplanten Haltepunkts Heselwiesen) vorübergehend. Die Stadt Dornstetten ist mit der sich daraus ergebenden Inanspruchnahme ihrer Flächen einverstanden (vgl. Schreiben der Stadt Dornstetten vom 12.06.2015 und 22.07.2016).

#### **B.4.20 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Soweit die Einwender Nr. 2-5 Schäden für ihr Grundstück befürchten, da es am Standort Heselwiesen zu einer „massiven Versiegelung“ komme, ist dem entgegenzuhalten, dass nach dem mit der unteren Wasserbehörde abgestimmten Landschaftspflegerischen Fachbeitrag erhebliche Auswirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser nicht zu erwarten sind (Anlage 11.2). Von einer „massiven Versiegelung“ kann bei einer Nettoneuersiegelung von 577 m<sup>2</sup> und in Ansehung der gut-

achterlichen Beurteilung der dabei zu erwartenden Auswirkungen nicht gesprochen werden.

#### B.5 Gesamtabwägung

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

Danach kann der Plan unter Anordnung der sich aus dem verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen festgestellt werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. Insbesondere ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Bewohner der Stadt Dornstetten, darunter auch diejenigen, die in der Nähe des Vorhabenbereichs wohnen, durch die Verdoppelung der Anzahl der örtlichen Haltepunkte und der wohnortnäheren Anordnung derselben im Gemeindegebiet künftig von einer besseren Anbindung an den Schienenpersonenverkehr profitieren werden. Auch durch die Ausstattung der Haltepunkt unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit ist unmittelbar dem örtlichen Gemeinwohl gedient.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Durch die im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag vorgesehenen Maßnahmen wird gewährleistet, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten

werden. Die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Realisierung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass das umfassende landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept vorsieht, die Versiegelung von eher geringwertigen, teils mit Schotter bedeckten Flächen durch den dauerhaften Erhalt von wertvollen Kalk- und Magerrasenflächen im Rahmen des Managementplans für das FFH-Gebiet „Freudenstädter Heckengäu“ zu kompensieren.

Auch die Tatsache, dass das Vorhaben ganz oder teilweise im Bereich besonders geschützter Gebiete liegt, steht dem nicht entgegen. Das Vorhaben wurde auf mögliche Konflikte mit den jeweiligen Erhaltungs- und Entwicklungszielen dieser Gebiete eingehend untersucht. Eine Unvereinbarkeit mit diesen oder ein sonstiger Verstoß gegen die die Gebiete schützenden Rechtsvorschriften ist nicht festzustellen.

Schließlich kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu schwerwiegenden, unlösbaren Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung. Durch die Verpflichtung der Vorhabenträgerin, ein umfassendes und wirksames Lärmschutzkonzept vorzulegen, das von der Planfeststellungsbehörde geprüft und erforderlichenfalls durch Auflagen um weitere Maßnahmen ergänzt werden wird, ist sichergestellt, dass unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden können. Sollte sich im Rahmen der Ausführungsplanung etwas anderes ergeben, sind Maßnahmen wie die Stellung von Ersatzwohnraum oder Entschädigung in Geld vorzusehen.

Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die Baumaßnahmen nur vorübergehender Natur sind und somit der von ihnen ausgehende Lärm keinen dauerhaften Konflikt auslösen wird.

Die beantragte Planung führt auch nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten. Die Verwirklichung des Vorhabens erfolgt unter Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen.

Alternativen, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten, sind nicht ersichtlich.

#### B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

#### C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg**  
**Schubertstraße 11**  
**68165 Mannheim**

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Verwaltungsgericht können die Beteiligten den Rechtsstreit selbst führen.

Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

**Eisenbahn-Bundesamt**  
**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**  
**Stuttgart, den**  
**Az. 591ppw/051-2300#014**  
**VMS-Nr. 3309440**