



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTT GART  
ABTEILUNG WIRTSCHAFT UND INFRASTRUKTUR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Zustellungsurkunde  
Württembergische  
Eisenbahn-Gesellschaft mbH  
Seewiesenstraße 19 - 23  
71334 Waiblingen

Stuttgart 10.08.2015  
Name Herr Frey  
Durchwahl 0711 904-12411  
Aktenzeichen 24-3826.1 / Strohgäubahn  
Hemmingen - Heimerdingen  
(Bitte bei Antwort angeben)


**Kassenzeichen (Bitte bei Zahlung angeben):**

**1505171164854**

**BW Bank • BLZ 600 501 01 • Konto-Nr. 7 495 530 102**

**IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02 • BIC: SOLADEST600**

**Betrag: 13338,00 EUR**

 Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 bis 18e Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)  
für den Ausbau der Strohgäubahn im Bereich der freien Strecke zwischen  
Hemmingen und Heimerdingen in Hemmingen;  
hier: Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Stuttgart  
Antrag der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vom 22.03.2013

Anlagen

1. Planunterlagen 1-fach mit Planfeststellungsvermerken des Regierungspräsidiums
2. Muster Zug-Piktogramm mit Hinweisschild "Zugverkehr beachten"
3. Hochwassergefahrenkarte

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den Antrag der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vom 22.03.2013  
erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart gemäß §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahn-  
gesetz (AEG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und  
dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der jeweils gültigen  
Fassung folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

**I.** Der Plan für den Ausbau der Strohäubahn auf Gemarkung Hemmingen einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht, in den Lageplänen, in den Bauzeichnungen sowie in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellten Maßnahmen wird nach Maßgabe der **Ziffern II. bis VIII.** festgestellt.

Diese Entscheidung beinhaltet auch die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse im Sinne des § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

## **II. Gegenstand der Planung sind folgende Unterlagen:**

1. Erläuterungsbericht vom 14.02.2013, geändert am 12.06.2015
2. **Nachrichtlich:** Betriebskonzept, Stand 22.02.2012
3. Bauwerksverzeichnis vom 14.02.2013, geändert am 12.06.2015
4. **Nachrichtlich:** Übersichtsplan, Maßstab 1:2000
5. Lageplan inkl. Entwässerung km 11.8 + 17 bis km 12.2 + 65, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
6. Lageplan inkl. Entwässerung km 12.2 + 65 bis km 12.7 + 15, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
7. Lageplan inkl. Entwässerung km 12.7 + 15 bis km 13.1 + 85, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
8. Lageplan inkl. Entwässerung km 13.1 + 85 bis km 13.8 + 70, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
9. Lageplan inkl. Entwässerung km 13.8 + 70 bis km 14.1 + 50, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
10. Lageplan inkl. Entwässerung km 14.1 + 50 bis km 14.5 + 82, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013

11. Lageplan inkl. Entwässerung km 14.5 + 82 bis km 14.9 + 50,  
Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
12. Lageplan inkl. Entwässerung km 14.9 + 50 bis km 15.3 + 30,  
Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
13. Querschnitt A - A, km 11.9 + 48,08, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
14. Querschnitt B - B, km 12.1 + 97,94, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
15. Querschnitt C - C, km 12.4 + 96,99, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
16. Querschnitt D - D, km 12.6 + 98,95, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
17. Querschnitt E - E, km 13.0 + 98,91, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
18. Querschnitt F - F, km 13.2 + 99,42, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
19. Querschnitt G - G, km 13.7 + 33,26, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
20. Querschnitt H - H, km 13.9 + 43,94, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
21. Querschnitt J - J, km 14.2 + 30,00, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
22. Querschnitt K - K, km 14.6 + 30,00, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
23. Querschnitt L - L, km 15.2 + 05,19, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
24. Kreuzungsplan BÜ „Fußweg“ km 12.0 + 44,  
Maßstab 1:50 / 1:200 vom 14.02.2013
25. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Fußweg“ km 12.0 + 44,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
26. Lageplan Sichtdreiecke BÜ „Fußweg“ km 12.0 + 44,  
Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
27. Kreuzungsplan BÜ „Seedamm“ km 12.5 + 40,  
Maßstab 1:50 / 1:200 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
28. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Seedamm“ km 12.5 + 40,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 13.04.2015
29. Höhenplan BÜ „Seedamm“ km 12.5 + 40,  
Maßstab 1:100/10 vom 14.02.2013
30. Kreuzungsplan BÜ „Kesselbrunnen“ km 12.9 + 82,  
Maßstab 1:50 / 1:200 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
31. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Kesselbrunnen“ km 12.9 + 82,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 13.04.2015

32. Kreuzungsplan BÜ „Hutzele“ km 13.2 + 28,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
33. Kreuzungsplan BÜ „Eberdinger Straße“ km 13.5 + 65,  
Maßstab 1:200 / 1:50 / 1:20 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
34. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Eberdinger Straße“ km 13.5 + 65,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
35. Höhenplan BÜ „Eberdinger Straße“ km 13.5 + 65,  
Maßstab 1:100/10 vom 14.02.2013
36. Schleppkurvenplan BÜ „Eberdinger Straße“ km 13.5 + 65,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
37. Kreuzungsplan BÜ „Oberbirkle“ km 13.8 + 20,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
38. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Oberbirkle“ km 13.8 + 20,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
39. Kreuzungsplan BÜ „Heimerdinger Wald“ km 4.3 + 80,  
Maßstab 1:200 / 1:50 / 1:20 vom 14.02.2013
40. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Heimerdinger Wald“ km 14.3 + 80,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
41. Höhenplan BÜ „Heimerdinger Wald“ km 14.3 + 80,  
Maßstab 1:100/10 vom 14.02.2013
42. Kreuzungsplan BÜ „Waldweg“ km 15.0 + 78,  
Maßstab 1:200 / 1:50 vom 14.02.2013
43. Markierungs- und Beschilderungsplan BÜ „Waldweg“ km 15.0 + 78,  
Maßstab 1:200 vom 14.02.2013
44. Ersatzwegeplan km 13.1 + 85 bis km 13.8 + 70 Blatt 1, Maßstab 1:500,  
vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
45. Ersatzwegeplan km 13.1 + 85 bis km 13.8 + 70 Blatt 2, Maßstab 1:500  
vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
46. Baustelleneinrichtungsplan km 11.8 + 17 bis km 15.3 + 80,  
Maßstab 1:500 vom 14.02.2013

47. Schalthaus Detailplan BÜ „Eberdinger Straße“ und BÜ „Heimerdinger Wald“, Maßstab 1:50 vom 14.02.2013
48. Stahlbauplan Durchlass km 12.2 + 40, Maßstab 1:100 / 1:25 vom 14.02.2013
49. Grunderwerbsplan km 12.4 + 40 bis km 12.6 + 30, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
50. Grunderwerbsplan km 12.8 + 80 bis km 13.0 + 75, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
51. Grunderwerbsplan km 13.1 + 25 bis km 13.8 + 65 Blatt 1, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
52. Grunderwerbsplan km 13.1 + 25 bis km 13.8 + 65 Blatt 2, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
53. Grunderwerbsplan km 13.9 + 90 bis km 14.3 + 20, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
54. Grunderwerbsplan km 14.3 + 20 bis km 14.6 + 75, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
55. Grunderwerbsplan km 14.6 + 75 bis km 15.0 + 25, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
56. Grunderwerbsplan km 15.0 + 00 bis km 15.1 + 90, Maßstab 1:500 vom 14.02.2013
57. Grunderwerbsplan für die Ausgleichsmaßnahmen vom 19.02.2014
58. Grunderwerbsverzeichnis vom 14.02.2013, geändert am 12.06.2015
59. **Nachrichtlich:** Geotechnisches Gutachten vom 10.05.2011
60. Umwelterklärung vom 14.02.2013 mit abfallrechtlicher Kurzdarstellung vom 14.02.2013
61. Landschaftspflegerischer Begleitplan km 11.8 + 17 bis km 12.7 + 14, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013, geändert am 17.02.2014
62. Landschaftspflegerischer Begleitplan km 12.7 + 14 bis km 13.4 + 92, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015
63. Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan km 13.4 + 92 bis km 14.3 + 60, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013, zuletzt geändert am 08.01.2015

64. Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan  
km 13.4 + 92 bis km 14.3 + 60, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013,  
zuletzt geändert am 08.01.2015
65. Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan  
km 14.3 + 60 bis km 15.3 + 30, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013
66. Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan  
km 14.3 + 60 bis km 15.3 + 30, Maßstab 1:1000 vom 14.02.2013
67. Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan km 15.3 + 30,  
Anlagen-Nr. 6.2.07 vom 19.02.2014, zuletzt geändert am 08.01.2015
68. Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan  
km 13.1 + 85 bis km 13.8 + 70, Anlagen-Nr. 6.2.08 vom 19.02.2014,  
zuletzt geändert am 08.01.2015
69. Bericht Landschaftspflegerischer Begleitplan km 11.8 + 17 bis km 15.3 + 30  
vom 14.02.2013, geändert am 12.06.2015
70. **Nachrichtlich:** Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 14.02.2013,  
geändert am 12.06.2015
71. Stellungnahme Landratsamt Ludwigsburg vom 12.02.2013 zum UVP-Verzicht
72. Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte,  
km 11.8 + 17 bis 15.3 + 30 vom 14.02.2013
73. **Nachrichtlich:** Schriftverkehr

### **III. 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.

#### **IV. Nebenbestimmungen:**

##### **1. Eisenbahntechnische Belange:**

**1.1** Bei der Planung und Ausführung der Baumaßnahme sind unter anderem die nachfolgend aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regelwerke in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten und anzuwenden:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (**AEG**)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (**EBO**)
- Eisenbahn-Signalordnung (**ESO**)
- Oberbau-Richtlinie für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang (**Obri-NE**)
- DIN-Fachberichte zur Berechnung, Bemessung und Ausführung
- Berufsgenossenschaftliche Vorschriften (BGI 770, BGV D30, D33 und A8)
- Richtlinien über Kreuzungen von Wasserleitungen (**NE Wasserkreuzungsrichtlinien**)
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum
- DIN 18024 Barrierefreies Bauen

**1.2** Die fahrdynamische Prüfung des gesamten Neubauabschnittes ist mit einem abschließenden Ergebnisprotokoll von einer hierfür qualifizierten Fachstelle anfertigen zu lassen und der Landeseisenbahnaufsicht (**LEA**) vorzulegen. Sämtliche Trassierungsparameter müssen in den zulässigen Toleranzbereichen gehalten werden.

**1.3** Die Absteckung der Gleistrasse ist gemäß AzObri 13 durchzuführen und zu sichern.  
Zur Kontrolle der Soll-Lage sind dauerhafte Festpunkte außerhalb der Trasse zu setzen.

- 1.4** Schweißarbeiten an Schienen dürfen nur von Schweißfirmen oder Gleisbaufirmen ausgeführt werden, die den Schweißnachweis einer anerkannten schweißtechnischen Versuchs- und Lehranstalt besitzen.
- 1.5** Es dürfen nur zugelassene Bauteile, insbesondere zugelassene und geprüfte Schienen und zugelassene Schienenverbindungen und Schienenbefestigungen verwendet werden.
- 1.6** Einzubauende Schienen sind unter Berücksichtigung des Abnutzungsgrades so ausreichend zu dimensionieren, dass der Betrieb mit Radsatzlasten bis zu 22,5 t und mit der zugelassenen Geschwindigkeit jederzeit sicher durchgeführt werden kann. Ansonsten ist für die Verwendung von altbrauchbaren Schienen und Schwellen die Obri-NE (AzObri 27) zu beachten.
- 1.7** Die Mindestlänge von einzubauenden Passschienen nach Obri-NE § 11 (4) ist zu beachten und einzuhalten.
- 1.8** Die Gleisarbeiten sind durch eine Oberbau-Fachfirma bzw. durch sachkundige Personen unter der Anleitung und Aufsicht eines fachkundigen Ingenieurs auszuführen.
- 1.9** Bei der Planung und Verlegung von Leitungen sind die NE-Wasserkreuzungsrichtlinien, soweit darin nicht geregelt, die Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien DB AG / BGW (Richtlinie 2000) zu beachten und anzuwenden.
- 1.10** Aufschüttungen im Gleisbereich sind analog den Vorgaben der Ril 836 der DB AG durchzuführen. Verdichtungsnachweise sind zu führen und der Landes-eisenbahnaufsicht (LEA) auf Verlangen vorzulegen.
- 1.11** Hinsichtlich der erforderlichen Erdungs- und Potentialausgleichsmaßnahmen sind die VDE-Vorschriften sowie die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und anzuwenden.



- 1.12** Zu Art und Umfang der erforderlichen Schutzmaßnahmen während der Durchführung der Bauarbeiten ist der § 33 der Obri-NE zu beachten und anzuwenden.
- 1.13** Gemäß § 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Neben DIN-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien usw. ist auch beispielsweise die „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB)“, eine vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herausgegebene anerkannte Regel der Technik, zu beachten. Die ELTB kann auf der Internetseite des EBA im Serviceteil kostenlos heruntergeladen werden.
- Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist. Wer von den anerkannten Regeln der Technik abweichen will, trägt die Darlegungslast für eine mindestens gleich große Sicherheit.
- 1.14** Bauwerksteile und / oder Baubehelfe sind, soweit sie im Druckbereich von Eisenbahnverkehrslasten liegen, konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten nach Lastmodell 71 (DIN Fachbericht 101, Kapitel IV) jederzeit standhalten. Die Ausführungsunterlagen (vom Bauherrn genehmigt und vom Prüfer freigegeben) sowie die Ausführungsstatik mit Prüfbericht sind der Landeseisenbahnaufsicht in geprüfter Form vorzulegen.
- Die eisenbahntechnisch relevanten Ausführungspläne sind vom Prüfer abzeichnen.
- Die LEA behält sich vor, weitere fachtechnische Pläne und Nachweise anzufordern.
- 1.15** Soweit evtl. vorhandene Keller, Schächte oder Gräben im Bereich von Eisenbahnradlasten nicht vollständig rückgebaut werden, sind verbleibende Hohl-

räume kraftschlüssig zu verfüllen und so zu verdichten, dass spätere Setzungen im Gleisbereich ausgeschlossen werden können.

- 1.16** Die im Lageplan eingetragene Beschilderung nach STVO ist Teil der Bahnübergangssicherungsanlage. Sie ersetzt Teile einer evtl. erforderlichen technischen Sicherung. Sie ist zwingend erforderlich für die Genehmigung des geplanten Umbaues.
- 1.17** Der Beginn der Bauarbeiten ist der LEA rechtzeitig anzuzeigen, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können. Ein einfacher Bauablaufplan ist vorzulegen.  
Die LEA behält sich vor, weitere Ausführungspläne und Nachweise zur Prüfung anzufordern.
- 1.18** Ebenfalls ist der LEA der Termin der Abnahme durch den EBL mitzuteilen, damit die LEA die Gelegenheit erhält, sich an seiner Abnahme zu beteiligen.  
Die LEA behält sich vor, die Abnahmeniederschrift und die die Abnahme begründenden Unterlagen anzufordern.
- 1.19** Die Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten ist im Sinne der Obri-NE AzObri 39 von dem Eisenbahnbetriebsleiter (oder einer von ihm bevollmächtigten sachkundigen Person) durchzuführen. Der Abschluss der Maßnahme ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung der Abnahmeniederschriften der LEA mitzuteilen.  
Damit die LEA Gelegenheit erhält, die Abnahme zu begleiten, ist ihr der Abnahmetermin des EBL rechtzeitig mitzuteilen.

## **2. Eisenbahn-Verkehrssicherheitsbelange:**

- 2.1** Bei der Fußwegkreuzung in Bahn-km 12.0 + 44 ist der querende Fußwegbenutzer beidseits des Schienenwegs durch eine Beschilderung entsprechend

**Ziffer 2 der Anlagen** dieses Planfeststellungsbeschlusses auf den kreuzenden Schienenverkehr hinzuweisen.

- 2.2** Planung und Bauausführung der Fußwegkreuzung in Bahn-km 12.0 + 44 müssen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (**EBO**) und der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (**BÜV NE**) genügen.
- 2.3** Die Sichtflächen / Sichträume sind regelkonform herzustellen und durch geeignete Vegetationsrückschnitte, regelmäßiges Mähen usw. jederzeit und auf Dauer zu gewährleisten.
- 2.4** Vegetationsrückschnitte wie auch Mäharbeiten müssen spätestens so rechtzeitig erfolgen, dass die Vegetation (Sicht-Hindernisse) zu keiner Zeit in die Sichtflächen bzw. Sichträume hineinragen.  
Der Vegetationsrückschnitt wie auch die durchzuführenden Mäharbeiten sind rechtzeitig vorher mit dem Eisenbahnbetriebsleiter oder den von ihm beauftragten Personen abzustimmen.
- 2.5** Der für die Eisenbahninfrastruktur zuständige Eisenbahnbetriebsleiter oder die von ihm beauftragten Personen haben durch geeignete Kontrollen sicherzustellen, dass die Sichtflächen bzw. die Sichträume als Teil der BÜ-Sicherung jederzeit und auf Dauer ohne Einschränkung regelkonform vorhanden sind.  
Die Regelung der Zuständigkeit bzw. die Benennung der für die Kontrollen zuständigen Personen ist vor Betriebsaufnahme zu dokumentieren.
- 2.6** Über die erfolgten Inspektionen der Bahnübergangssicherung und die Abstellung von Mängeln sind vom zuständigen Eisenbahnbetriebsleiter oder den von ihm beauftragten Personen geeignete Aufschriebe zu führen.

### **3. Straßenverkehrliche Belange:**

**3.1** Der Aufbau Landesstraße L 1140 ist gem. ETV Stb BW 06 (Ergänzungen zu den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen **(RStO 01)**, Ausgabe 2003) zu ändern. Außerdem ist für die Landesstraßen die Zeile 3 der Tafel 1 der RStO 01 anzuwenden.

Demnach ist für die Bauklasse III bei normaler Beanspruchung eine Binder-schichtdicke von 6 cm und eine Asphalttragschicht von 8 cm vorzusehen. Falls von einer besonderen Beanspruchung auszugehen ist, so ist im BÜ-Bereich die Bauklasse II anzuwenden.

**3.2** Änderungen am Bahnübergang „Kreuzung der Strohgäubahn und der L 1140“ sind im Detail mit der Abteilung 4 und der unteren Verwaltungsbehörde abzustimmen.

### **4. Landwirtschaftliche Belange:**

**4.1** Abgeschnittene landwirtschaftliche Dränsysteme sind wieder funktionsgerecht anzuschließen, sodass nach Fertigstellung des Vorhabens wieder ein ordnungsgemäßes Ableiten des Wassers möglich ist.

**4.2** Es ist für einen geregelten Ablauf von Oberflächenwasser Sorge zu tragen, so dass durch das Vorhaben keine Vernässungen bei den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen eintreten.

**4.3** Um Schäden zu minimieren, ist das Befahren der temporär beanspruchten Flächen mit Baufahrzeugen auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.

**4.4** Alle temporär beanspruchten Flächen sind nach dem Eingriff möglichst vollständig in den Ausgangszustand zu versetzen.

- 4.5** Durch das Vorhaben vorübergehend beanspruchte Flächen sind so zu rekultivieren und bei Bodenverdichtungen zum Schutz des Oberbodens Tiefenlockerungen vorzunehmen, dass anschließend eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung entsprechend dem Zustand vor der Baumaßnahme möglich ist. Baubedingt vorübergehend unterbrochene Zufahrten zu landwirtschaftlichen Grundstücken sind nach Abschluss der Baumaßnahme wieder herzustellen.
- 4.6** Technische Bodenverdichtungen, insbesondere in tieferen Bodenschichten, sind unbedingt zu vermeiden, ansonsten erfordern diese Schadenersatz. Dauerhafte schadhafte Bodenverdichtungen, auch nach der Rekultivierung, äußern sich durch vermindertes Pflanzenwachstum im Vergleich zur Umgebung.
- 4.7** Es ist dafür Sorge zu tragen, dass wieder verwerteter Bodenaushub gemäß seiner natürlichen Schichtung eingebaut wird.
- 4.8** Grundsätzlich dürfen keinerlei Maßnahmen zur dauerhaften Verschlechterung der betroffenen landwirtschaftlichen Nutzfläche führen, z. B. durch Verschattung, Wassereinfluss oder Erosion.
- 4.9** Falls Kulturen beschädigt werden ist der Verlust zu vergüten.
- 4.10** Eventuell eintretende Flurschäden / Flurfolgeschäden sind wie üblich nach den einschlägigen Richtlinien zu entschädigen.
- 4.11** Auch anderweitige Schäden an landwirtschaftlichen Nutzflächen durch den Streckenausbau sind generell auszugleichen.
- 4.12** Mindestens einen Monat vor Beginn der Baumaßnahmen sind die Flächenbewirtschafter über den Zeitpunkt des Beginns der Bauarbeiten zu informieren.

Gleichzeitig sind Pläne über dauerhafte oder temporäre Flächeninanspruchnahmen zur Verfügung zu stellen, um Sanktionen bei den landwirtschaftlichen Ausgleichszahlungen zu vermeiden.

**4.13** Falls aufgrund der Baumaßnahmen ohne Verschulden des Landwirts Ausgleichszahlungen zurückgefordert oder sanktioniert werden, ist dies auszugleichen.

**4.14** Bei Sperrungen und Umleitungen im landwirtschaftlichen Wegenetz sind die Details zu Änderungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes und zur Verkehrsführung während der Bauzeit mit den bewirtschaftenden Landwirten vor Ort und der unteren Landwirtschaftsbehörde des Landratsamts Ludwigsburg zu klären bzw. abzustimmen.

## **5. Forstwirtschaftliche Belange:**

**5.1** Sofern im Waldbereich Saat- oder Pflanzgut verwendet wird, ist die Pflanzensammensetzung und deren Herkunft vorab mit dem Fachbereich „Forsten“ des Landratsamts Ludwigsburg abzustimmen.

Da der Gemeindewald Hemmingen PEFC zertifiziert ist, muss das Pflanzgut den Anforderungen nach PEFC entsprechen.

**5.2** Baubedingt kommt es zu vorübergehenden Waldinanspruchnahmen. Die Flächen der befristeten Waldinanspruchnahme sind nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und wieder ordnungsgemäß als Wald aufzuforsten.

## 6. Naturschutz:

- 6.1** Die fachgerechte Einhaltung und Umsetzung aller in den Fachbeiträgen beschriebenen Maßnahmen zur Gestaltung und Vermeidung (G1 bis G3, V1 bis V2) und Minimierung (V1 bis V3) entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan ist durch eine ökologische Baubegleitung zu gewährleisten.
- 6.2** Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sicher auszuschließen, sind die Gehölzarbeiten außerhalb der Vegetationsperiode und damit im Zeitraum vom 01.10. bis zum 28./29.02. des Folgejahres durchzuführen. Sollte dies nicht möglich sein, ist die artenschutzrechtliche Relevanz durch eine fachlich geeignete Person (**ökologische Baubegleitung**) zu überprüfen. Sollten artenschutzrechtliche Belange betroffen sein, ist die weitere Vorgehensweise mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 6.3** Bei zu erhaltenden Gehölzbeständen und Vegetationsflächen ist die DIN 18920 und RAS-LP 4 einzuhalten. Baustelleneinrichtungen mit Arbeitstrassen, Lagerflächen usw. sollen auf möglichst bereits belasteten und versiegelten Flächen errichtet werden.
- 6.4** Die Ansaatflächen (G1, G2, G3) sollten im Offenland als blütenreiche Krautsäume entwickelt werden. Das heißt Mähen mit Abtransport des Mähguts (**nicht Mulchen wie vorgesehen**).
- 6.5** *Cornus mas* (G2) verfügt über keine autochthonen Vorkommen im Naturraum und ist durch den frühblühenden Pollenspender *Salix caprea* zu ersetzen.
- 6.6** Für die Bepflanzungen (G2, ausgenommen Obstbäume) und Ansaaten (G1, G2, G3) sind autochthone Gehölze und Saatgut aus demselben regionalen Herkunftsgebiet bzw. Naturraum (Süddeutsche Hügel- und Plattenregion Nr. 11 nach DBU 2009) eines entsprechend zertifizierten Produzenten zu verwenden (Zertifizierung nach „VWW-Regiosaaten“ empfohlen). Die Herkunft der Pflanzen

und Samen ist nachzuweisen, für Gehölze entsprechend dem Merkblatt 4 Landschaftspflege „Gebietsheimische Gehölze“ der LfU bzw. laut Fachdienst Naturschutz Landschaftspflege 1 “Gebietsheimische Gehölze in Baden-Württemberg“ (das richtige Grün am richtigen Ort, erschienen 2002). Anderweitige Ersatzlieferungen sind bei der Bestellung auszuschließen.

- 6.7** Arbeits- bzw. Trassenbereiche mit Eingriffen in die Vegetation können (u.a. durch Einschleppen von Samen und Rhizomen, z. B. mit Baumaschinen) zu Ausbreitungszentren von problematischen Neophyten (u.a. Riesenbärenklau, Japan-Knöterich usw.) werden.  
Daher sind wirksame Kontroll- und dauerhafte Gegenmaßnahmen zur Unterdrückung von Neophyten vorzusehen.
- 6.8** Die Ausgleichsmaßnahme A1 ist dauerhaft zu erhalten, fachgerecht zu pflegen sowie bei Abgang gleichartig und gleichwertig zu ersetzen.
- 6.9** Die forstrechtliche Ausgleichsmaßnahme ist spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen. Sollte aus unvorhersehbaren Gründen die Herstellung der Maßnahme nicht wie geplant möglich sein, so gilt der Eingriff als nicht ausgeglichen mit der Folge, dass nachträglich weitere, gleichartige und / oder gleichwertige Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde herzustellen sind.
- 6.10** Die forstrechtliche Ausgleichsmaßnahme ist dauerhaft, d. h. solange der Eingriff fort dauert, zu erhalten, fachgerecht zu pflegen sowie bei Abgang gleichartig und gleichwertig zu ersetzen.
- 6.11** Die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A3 sind spätestens 1 Jahr nach Baubeginn umzusetzen.  
Die Einzäunung der Wiesen- und Aufforstungsfläche ist auf 5 Jahre zu begrenzen, da bis dann die Bäume angewachsen sind.



- 6.12** Sollte aus unvorhersehbaren Gründen die Durchführung und Herstellung aller Maßnahmen A1 bis A3, G1+2, V1 bis V3 sowie W1 wie geplant nicht möglich sein, so gilt der Eingriff als nicht ausgeglichen mit der Folge, dass nachträglich weitere, gleichartige und / oder gleichwertige Maßnahmen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde herzustellen sind.
- 6.13** Die Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend der Kompensationsverzeichnisverordnung (KompVzVO) mit den erforderlichen Angaben in das Kompensationsverzeichnis einzutragen. Die notwendigen Daten sind mittels elektronischem Vordruck **zeitnah** an die Untere Naturschutzbehörde zu übermitteln.  
Bei Rückfragen steht Frau Hermenau zur Verfügung (Tel.: 07141 / 144-2442, E-Mail: uta.hermenau@landkreis-ludwigsburg.de).
- 6.14** Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 KompVzVO unter Verwendung der elektronischen Vordrucke der obersten Naturschutzbehörde (§ 5 KompVzVO) unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu übermitteln. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich vom Baubeginn bzw. der Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde über die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO (Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen) während der Bauausführung einmal jährlich, nach Ende der Bauausführung alle 5 Jahre, zu berichten.

## **7. Wasserwirtschaft und Bodenschutz:**

- 7.1** Beim Umgang mit Ausbaustoffen ist entsprechend Ziffer 8 „Hinweise zum Umweltmanagement“ des Geotechnischen Gutachtens vom 10.05.2011 aufgeführten Darstellung zu verfahren. Die Deponieverordnung (DepV) vom 27.04.2009 (BGBl I S.900), zuletzt geändert am 02.05.2013 (BGBl I S.973), ist zu beachten.

- 7.2** Böden und Gleisschotter, die nach dem baubedingten Ausbau Vorort wieder eingebaut werden sollen, sind zuvor zu beproben.  
Maßgeblich ist hier die „Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ vom 14.03.2007.
- 7.3** Der Verbleib der Ausbaustoffe ist dem Landratsamt, Fachbereich Umwelt, nach Beendigung der Maßnahme in geeigneter Weise nachzuweisen.
- 7.4** Der Baubetrieb ist so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z.B. Verdichtungen) auf das engere Baufeld beschränkt bleiben. Deshalb sollten die Arbeiten soweit wie möglich von befestigten Wegen aus erfolgen. Auch Baustelleneinrichtungen sollten sich auf befestigten Flächen befinden.
- 7.5** Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass Stoffeinträge bzw. Vermischungen mit Bodenmaterial auszuschließen sind.
- 7.6** Soweit im Zuge der Arbeiten benachbarte landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden sollten, ist darauf zu achten, dass dort keine Bodenbelastungen durch Vermischungen mit Baustoffen, Verdichtungen usw. hergerufen werden. Sollten Bodenbelastungen eintreten, sind diese am Ende der Arbeiten durch entsprechende Maßnahmen zu beseitigen.
- 7.7** Das Plangebiet verläuft über eine längere Strecke innerhalb der Schutzzone III B des Wasserschutzgebiets „Schwieberdingen“. Die Bestimmungen der Rechtsverordnung sind zu beachten.
- 7.8** Bei Einleitung des Oberflächenwassers aus der Streckenentwässerung zwischen km 11.7 + 8.2 bis 12.0 + 44 am Bahnübergang „Bahnhofstraße“ bei Bahn-km 11.7 + 8.2 in das Abwassersystem der Gemeinde Hemmingen darf die maximale Einleitung von 5,7 l/s **nicht** überschritten werden.

- 7.9** Das Anschließen der Entwässerung des Oberflächenwassers an das gemeindliche Abwassersystem ist der Gemeinde Hemmingen, Herr Pappelau, rechtzeitig vorher (mindestens zwei Tage) anzumelden, damit dies bildlich dokumentiert werden kann.
- 7.10** Das auf dem asphaltierten Feldweg anfallende Niederschlagswasser der Fahrbahn ist breitflächig über die Böschungen abzuleiten und dort der Versickerung zuzuführen.
- 7.11** Im Plangebiet stehen durchwegs Böden mit einer Bodenschätzung von > 60 Bodenpunkten an.  
Der im Zuge der Feldwegverbreiterung ausgehobene (Ober-)Boden sollte daher geborgen und möglichst hochwertig (z. B. im Zuge einer Bodenverbesserungsmaßnahme) verwertet werden.
- 7.12** Sofern im Zuge der Erdarbeiten Bodenpartien angetroffen werden, welche mit mineralischen Fremdbestandteilen (z. B. Bauschutt, Schlacke) oder nichtmineralischen Fremdstoffen (z. B. Folien, Kunststoffe, Metallteile, Altholz) bzw. Schadstoffe verunreinigt sind, sind diese auf der Baustelle auszuschleusen und separat bei einer dafür zugelassenen Anlage zu verwerten / zu entsorgen.
- 7.13** Ein auf den Verbreiterungsflächen evtl. vorhandener Bewuchs ist vorher abzumähen und aus der Fläche zu entfernen oder zu mulchen.
- 7.14** Der Baubetrieb ist so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen) auf das engere Baufeld beschränkt bleiben.  
Verdichtungen außerhalb des Baufeldes sind am Ende der Bauarbeiten in geeigneter Weise (z. B. durch Tiefenlockerungsmaßnahmen) zu beseitigen.

## **8. Denkmalschutz:**

- 8.1** Die Bestimmungen des § 20 DSchG zum Fund von Kulturdenkmalen sind zu beachten.

## **9. Lärmschutz, Schutz vor Erschütterungen und Staub:**

- 9.1** Bereits bei Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen ist auf die Einhaltung der Bestimmungen der AVV-Baulärm hinzuweisen.
- 9.2** Während der Bauzeit hat der Bauherr dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Insbesondere sind die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) sowie die DIN 4150 Teil 2 und 3, Stand Juni 1999, einzuhalten.
- 9.3** Während der Bauzeit ist der Vorhabenträger zur Beachtung der Regularien der AVV-Baulärm verpflichtet und hat die beauftragten Baufirmen ebenfalls zur Einhaltung der AVV-Baulärm zu verpflichten. Sollten sich bauzeitliche Überschreitungen der dort genannten Richtwerte ergeben, sind technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner oder hilfsweise eine Entschädigungsregelung zu treffen.
- 9.4** Der Vorhabenträger hat die ausführenden Firmen zu verpflichten, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen, sodass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind sowie nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche oder erheblich

belästigende Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Der Einsatz der Maschinen und Geräte muss den Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechen.

- 9.5** Der Vorhabenträger hat darauf zu achten, dass die betroffenen Anwohner rechtzeitig über die sich während der Bauzeit ergebenden Behinderungen unterrichtet werden. Der Umfang der Wochenendarbeiten und der Nachtarbeiten ist so gering wie möglich zu halten.
- 9.6** Sollten während der Bauzeit Anhaltspunkte vorliegen, dass die Immissionswerte der AVV-Baulärm wesentlich überschritten werden, sind Überwachungsmessungen durchzuführen und gegebenenfalls nach dem Stand der Technik mögliche Minderungsmaßnahmen vorzunehmen.
- 9.7** Es sind möglichst erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden.
- 9.8** Sofern die Bauarbeiten mit Staubentwicklung verbunden sind, die in der Nachbarschaft erhebliche Belästigungen hervorrufen können, sind geeignete Maßnahmen zur Staubminderung vorzusehen. Staubaufwirbelungen durch Erdarbeiten und Lkw-Transporte sind soweit als möglich zu reduzieren, indem befestigte Fahrwege sauber und unbefestigte Fahrwege in Trockenperioden feucht gehalten werden.

## **10. Schutz von Versorgungsleitungen:**

- 10.1** Die im Plangebiet vorhandenen Anlagen der EnBW Regional AG zur Stromversorgung dienen sowohl der örtlichen wie auch der überörtlichen Versorgung. Abgrabungen und Aufschüttungen im unmittelbaren Bereich von Masten sowie innerhalb des Leitungsschutzstreifens (20,00 m links und rechts der Leitungsachse) dürfen nur nach Rücksprache mit dem Regionalzentrum Mittlerer Neckar durchgeführt werden.

- 10.2** Bei Gehölz-Bepflanzungen im Bereich der Freileitungen der EnBW Regional AG sind nur solche niedrig wachsenden Strauch- und Baumarten vorzusehen, die später wegen der einzuhaltenden Mindestabstände nach DIN EN 50 423 zur Leitung keine Rückschnitte erfordern.
- 10.3** Es dürfen keine Einwirkungen zum Tragen kommen, die den Betrieb oder den Bestand der EnBW-Gas-Versorgungsleitungen gefährden könnten, wie zum Beispiel Veränderung des Geländeniveaus.  
Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ist der Betriebsservice in Sachsenheim über die Auftragsannahme, Telefon: 07021-8009-59189, zu informieren.
- 10.4** Beauftragte Bauunternehmen sind verpflichtet, unmittelbar vor Aufnahme von Tiefbauarbeiten aktuelle Planunterlagen bei der zuständigen Auskunftsstelle der EnBW Regional AG, Stuttgarter Straße 80–84 in 71083 Herrenberg, Telefon: 07032-13-233 oder Fax: 0721-9142-1369, E-Mail: [nsg-mittlerer-neckar-leitungsauskunft@enbw.com](mailto:nsg-mittlerer-neckar-leitungsauskunft@enbw.com) anzufordern bzw. sich solche zu beschaffen.
- 10.5** Zum Schutz der Gas-Versorgungsleitung VGM 200 in Bahn-km 12,048 müssen die Bauausführenden sich vor Beginn der Baumaßnahmen von der EnBW in die Leitungslage einweisen lassen. Die Leitungslage ist ggf. durch „Suchschachtung“ nachzuweisen und im notwendigen Umfang zu sichern.
- 10.6** Wegen den im Planfeststellungsbereich vorhandenen Zubringerwasserleitungen und Steuerkabel (verschiedene Leitungskreuzungen und Parallel-Verlauf) ist es erforderlich, dass der Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Betriebsmeister, Herrn Burger oder Herrn Kuhnberger vom Zweckverband Strohgäu-Wasserversorgung, Telefon: 0172-7059134, Kontakt aufnimmt.  
Die Baumaßnahmen sind vor Durchführung im Detail mit dem Zweckverband Strohgäu-Wasserversorgung abzustimmen.

- 10.7** Sollten bei Aufgrabungen Wasserrohrleitungen, Leitungen oder deren Zubehör (Kabel) des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung angetroffen bzw. freigelegt werden, ist der zuständige Betriebsmeister des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung zu verständigen und mit diesem abzuklären, welche Sicherungsmaßnahmen gegebenenfalls vorzunehmen sind. Die genaue Lage der Leitungen und Kabel des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung ist gegebenenfalls durch Suchschlitze vorab festzustellen. Für Beschädigungen haftet der Verursacher.
- 10.8** Bei eventuellen Aushubarbeiten im Nahbereich (< 0,5 m) der Leitungen und Kabel des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung sind diese von Hand auszuführen.
- 10.9** Es dürfen keine Baucontainer, Aushub und Baumaterial im Bereich der Leitungen gelagert werden. Das Lagern von Schüttgütern oder Baustoffen ist unzulässig.
- 10.10** Bei freigelegten Leitungen des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung sind Befundaufnahmen vor Verfüllung durchzuführen. Freigelegte Leitungen sind vor Grabenverfüllung durch Herrn Burger abzunehmen.
- 10.11** Die vorhandenen Zubringer-Wasserleitungen des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung mit Zubehör sind für die Aufrechterhaltung der Wasserversorgung zwingend erforderlich und müssen daher ständig in Betrieb bleiben.
- 10.12** Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind Bestandspläne digital und in 3-facher Papierausführung dem Zweckverband Strohgäu-Wasserversorgung zu übergeben.

## 11. Sonstiges:

- 11.1** Sollten sich bei Bauausführung Änderungen gegenüber der vorgelegten und festgestellten Planung ergeben, sind die geänderten Planunterlagen **vor Ausführung der Änderung** erneut unaufgefordert dem Regierungspräsidium Stuttgart als Planfeststellungsbehörde und der Landeseisenbahnaufsicht (**LEA**) zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.
- 11.2** Der Vorhabenträger hat durch Berücksichtigung in seinen Ausschreibungen und Vergabeverträgen in geeigneter Weise sicherzustellen, dass die Nebenbestimmungen dieser Planfeststellung und etwaiger auf deren Grundlage ergehender weiteren Anforderungen auch von den beauftragten Firmen oder ihren Beauftragten beachtet werden, soweit sie von den entsprechenden Bestimmungen berührt sein können.
- Die Firmen bzw. Beauftragten sind vor Aufnahme der Arbeiten vor Ort hierauf hinzuweisen und in etwaige kritische Arbeiten oder Bereiche einzuweisen.
- 11.3** Im Zuge der Bauabwicklung hat der Vorhabenträger zu prüfen, ob die Nebenbestimmungen dieser Planfeststellung zur Berücksichtigung der Belange / Forderungen der beteiligten Fachbehörden in vollem Umfang erfüllt wurden.
- Eine schriftliche Bestätigung des Vorhabenträgers, dass sämtliche Nebenbestimmungen der Planfeststellung erfüllt sind und dies vom Vorhabenträger überprüft wurde, ist zur eisenbahntechnischen Abnahme vorzulegen.
- 11.4** Soll von den auferlegten Nebenbestimmungen abgewichen werden, ist die Planfeststellungsbehörde zur abschließenden Entscheidung unverzüglich von der Vorhabenträgerin anzurufen.
- 11.5** Die Planfeststellungsbehörde behält sich insbesondere zur Lösung unvorhergesehener Fragen ergänzende Auflagen oder Entscheidungen vor.



## **V. Zusagen:**

### **1. Eisenbahn-Verkehrssicherheitsbelange:**

**1.1** Der von einem Einwander angesprochene nichttechnisch gesicherten Bahnübergang in Bahn-km 12,044 wird nach den gültigen Rechtsvorschriften aus- und umgebaut.

Dazu gehört u.a., dass die notwendigen Sichtflächen bzw. Sichtdreiecke der jeweiligen Streckengeschwindigkeit angepasst sind.

### **2. Eisenbahnverkehrliche Belange:**

**2.1** Neben den Fahrten der Strohäubahn (WEG) können weitere Fahrten von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfinden (siehe Betriebskonzept), soweit die eingesetzten Züge den Anforderungen und Vorgaben der **EBO** entsprechen.

### **3. Straßenverkehrliche Belange:**

**3.1** Von einer besonderen Beanspruchung des Straßenaufbaus der L 1140 kann nicht ausgegangen werden.

Es wird daher die Bauklasse III mit einer Binderschichtdicke von 6 cm und einer Asphalttragschichtdicke von 8 cm angewandt.

**3.2** Die Kreuzungsvereinbarung „Bahnübergang Eberdinger Straße“ wird mit dem Fachreferat „Straßen“ des Landratsamts Ludwigsburg und dem Regierungspräsidium Stuttgart abgestimmt.

**3.3** Der Ersatzweg für den aufgelassenen Bahnübergang „Hutzele“ wird entsprechend Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Hemmingen vom 01.10.2013 entgegen der bisherigen Planung auf der gesamten Länge, rund 660 m,

zwischen der Kreisstraße „Eberdinger Straße“ und den Spitzenhöfen ausgebaut bzw. komplett asphaltiert (20 bis 30 cm Schropfen, 15 cm Mineralbeton, 8 cm bituminöse Tragdeckschicht). Der Ausbau beinhaltet auch die Sanierung der Überführung „Gaichelgraben“.

- 3.4 Auf die Sperrpfosten auf dem bahnparallelen Weg zwischen den Bahnübergängen „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ wird verzichtet.
- 3.5 Die Beschilderung an den Bahnübergängen „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ - Verzicht auf beidseitiges Aufstellen von Baken - erfolgt entsprechend den Festlegungen der Abstimmung am 18.09.2014 mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht.

#### 4. Landwirtschaftliche Belange:

- 4.1 Die durch die Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ entstehenden Stichwege bleiben in dieser Ausbauf orm bestehen, um den Landwirten die Zufahrt zu den an den „Hutzelesweg“ angrenzende Felder weiterhin zu gewährleisten.
- 4.2 Für die Auflassung des Bahnübergangs „Hutzele“ wird ein Ersatzweg gebaut, der entsprechend Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Hemmingen vom 01.10.2013 entgegen der bisherigen Planung auf der gesamten Länge von rund 660 m zwischen der Kreisstraße „Eberdinger Straße“ und den Spitzenhöfen ausgebaut und komplett asphaltiert wird (20 bis 30 cm Schropfen, 15 cm Mineralbeton, 8 cm bituminöse Tragdeckschicht). Der Ausbau beinhaltet auch die Sanierung der Überführung „Gaichelgraben“.
- 4.3 Es wird **keine Umwidmung** des bahnparallelen Weges zwischen BÜ „Seedamm“ über BÜ „Kesselbrunnen“ zum BÜ „Hutzele“ zu einem Radweg mit einschränkenden Pfosten durchgeführt.

Auf die Sperrpfosten auf dem bahnparallelen Weg zwischen den Bahnübergängen „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ wird verzichtet.

- 4.4** Die Beschilderung an den Bahnübergängen „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ - Verzicht auf beidseitiges Aufstellen von Baken - erfolgt entsprechend den Festlegungen der Abstimmung am 18.09.2014 mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht.  
Das von einem Landwirt beanstandete Aufstellen des Verkehrszeichens Vz 301 **an** dem Grundstück 4136 (**auf** dem angrenzenden Weg-Grundstück 4137) entfällt entsprechend Ortstermin vom 18.09.2014.
- 4.5** Durch die Sanierung der Strecke, mit Ausnahme der Aufforstungsfläche am Heimerdinger Wald, verläuft die Gleistrasse der Strohgäubahn weiterhin innerhalb der bisherigen gewidmeten Verkehrsflächen.  
Mit Ausnahme der Aufforstungsfläche am Heimerdinger Wald werden für die Gleistrasse zusätzlich keine landwirtschaftlichen Flächen (Vorrangflure der Stufe I/II) in Anspruch genommen.
- 4.6** Die Dränsysteme entlang der Trasse werden bei der Sanierung funktionsgerecht angeschlossen und abgeleitet.
- 4.7** Entlang der Trasse wird sichergestellt, dass das Oberflächenwasser der Strohgäubahn geregelt abläuft und nicht über angrenzende Flurstücke entwässert wird.  
Die Profilierung der Bahnseitengräben für die Seitenentwässerung erfolgt im Streckenabschnitt km 12,044 - 15,330.  
Die Anlage der Bahnseitengräben erfolgt jeweils in Abhängigkeit von der Neigung der Planumsschutzschicht. Die Anlage variiert im Verlauf der Streckenführung.  
Eine Benachteiligung Dritter durch Vernässungen der umliegenden Nutzflächen ist damit auf der gesamten Strecke auszuschließen.

- 4.8** Hinsichtlich landwirtschaftlicher Flächen wird dafür Sorge getragen, dass wieder verwendeter Bodenaushub gemäß seiner natürlichen Schichtung eingebaut wird.

Grundsätzlich erfolgt im Planfeststellungsabschnitt 4 Hemmingen bis Heimerdingen kein Bodenaushub im Bereich landwirtschaftlicher Flächen.

- 4.9** Alle erforderlichen Eingriffe und Maßnahme sind im landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben.

Weitere Eingriffe wie Verschattungen, Wassereinfluss usw. sind nicht bekannt.

- 4.10** Aufgrund der Aufforstung von Waldflächen und wegen des asphaltierten Ersatzweges werden für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen.

Alle Eingriffe und Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben.

Die Ausgleichsflächen sind im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans bereits so kalkuliert, dass die Inanspruchnahme so gering wie möglich gehalten ist.

Die WEG bestätigt, dass die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen sparsam erfolgt.

- 4.11** Die Ackerflächen bleiben in ihrer Größe gleich und die wertvollen Böden werden auf Dauer nicht in Anspruch genommen.

Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Flächen temporär für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen werden. Dies wird jedoch mit den betroffenen Landwirten und Grundstückseigentümern abgestimmt.

Die Ackerböden werden danach in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Die WEG wird nicht ohne die Zustimmung der betroffenen Landwirte Baumaßnahmen durchführen, die die Abläufe der landwirtschaftlichen Betriebe in irgendeiner Weise beeinträchtigen könnten. So werden die Landwirte rechtzeitig über Sperrungen der Bahnübergänge informiert und die Maßnahmen werden außerhalb der Erntezeit durchgeführt.

**4.12** Vorübergehend beanspruchte Flächen werden in ihren vorherigen Zustand zurückversetzt.

Vor der Inanspruchnahme wird der jeweilige Eigentümer kontaktiert und über den Umfang der Maßnahme informiert. Außerdem werden die Flächen begutachtet und eingeordnet, sodass nach Abschluss der Bauarbeiten der gleiche Zustand wieder hergestellt wird.

**4.13** Das Befahren der temporär beanspruchten Flächen mit Baufahrzeugen wird auf das absolut notwendige Maß beschränkt.

Vor Beginn der Baumaßnahmen werden Beweissicherungsmaßnahmen von den Auftragnehmern zusammen mit der Bauüberwachung der WEG als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen durchgeführt.

**4.14** Bei Entschädigung der Flur- / Folgeschäden werden die gesetzlichen Richtlinien und Vorgaben grundsätzlich eingehalten.

**4.15** Sollten Kulturen beschädigt werden, wird der Verlust vergütet.

Dazu werden in den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen explizite Vertragsbedingungen für die Auftragnehmer aufgenommen.

**4.16** Vorübergehend beanspruchte Zufahrten werden in ihren vorherigen Zustand zurückversetzt.

Vor der Inanspruchnahme werden Zufahrten begutachtet und im Beweisverfahren dokumentiert, sodass nach Abschluss der Bauarbeiten der gleiche Zustand wieder hergestellt wird.

Der Eigentümer der Felder wird vor Baubeginn rechtzeitig über die Maßnahme informiert.

**4.17** Eine Behinderung des landwirtschaftlichen Maschinenverkehrs kann während der Bauzeit nicht ausgeschlossen werden.

Es ist durchaus möglich, dass betroffene Felder anders angefahren werden müssen.

Die betroffenen Eigentümer werden rechtzeitig über Sperrungen informiert.

Mit den örtlichen Landwirten und der unteren Landwirtschaftsbehörde im Landratsamt Ludwigsburg wird das Wegenetz während der Bauzeit abgestimmt.

**4.18** Die WEG wird über die geplanten Baumaßnahmen im Rahmen von öffentlichen Informationsveranstaltungen informieren. Die Terminierung der Informationsveranstaltungen erfolgt zeitnah in den örtlichen Amtsblättern.

Pläne über dauerhafte oder temporäre Grundinanspruchnahmen werden zur Verfügung gestellt.

## **5 Forstwirtschaftliche Belange:**

**5.1** Die dauerhaften und befristeten Waldumwandlungsflächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen.

**5.2** Die Aufforstung der Ausgleichsfläche wird in Abstimmung mit dem Fachbereich Forsten unter Einhaltung der PEFC-Anforderungen erfolgen.

**5.3** Das beim Bahnübergang km 14,380 „Heimerdinger Wald“ in den Quadranten III und IV anfallende Wasser wird gesammelt und im Quadranten IV entwässert. Es entsteht keine schädigende Wirkung für den Waldbestand.

**5.4** Beim Bahnübergang km 14,380 „Heimerdinger Wald“ mündet im Quadranten III ein unbefestigter, bahnbegleitender Erdweg auf die L 1140, **nicht** jedoch im Quadranten II.

## 6. Naturschutz:

6.1 Im Bereich der Baumaßnahme wurden keine Nistkästen von Säugetieren gesichtet.

## 7. Wasserwirtschaft und Bodenschutz:

7.1 Die Bestätigung der Gemeinde Hemmingen, dass die Streckenentwässerung von Bahn-km 11.7+82 bis 12.0+44 über den kommunalen Sammler erfolgt bzw. der Sammler nicht hydraulisch überlastet ist, ist unter „Schriftverkehr“, Ziffer 8.2.8, der plangegenständlichen Unterlagen beigelegt.

7.2 Die gesamte Strecke wird über Entwässerungsgräben entwässert. Die Profilierung der Bahnseitengräben für die Seitenentwässerung erfolgt im Streckenabschnitt km 12,044 - 15,330. Die Anlage der Bahnseitengräben variiert im Verlauf der Streckenführung jeweils in Abhängigkeit von der Neigung der Planumsschutzschicht. Im Streckenabschnitt km 15,200 - 15,330 wird der Bahnseitengraben für die Seitenentwässerung links und rechts des Gleises profiliert. Eine Benachteiligung Dritter ist damit auf der gesamten Strecke auszuschließen.

7.3 Die Information, dass es sich um die Schutzzone **IIIB** des Wasserschutzgebiets „Schwieberdingen“ handelt, wird die WEG in die Ausführungspläne aufnehmen.

7.4 Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers der Fahrbahn des asphaltierten Ersatzwegs erfolgt über die Böschung entsprechend dem Aufbau des Ersatzwegs mit einer Querneigung von 3 %.

7.5 Der Baubetrieb wird so organisiert, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen, wie z. B. Verdichtungen, auf das engere Baufeld beschränkt

bleiben. Alle Arbeiten erfolgen soweit wie möglich von befestigten Wegen aus. BE-Flächen werden nur auf befestigten Flächen errichtet.

## **8. Schutz von Versorgungsleitungen:**

- 8.1** Die EnBW-Gas-Versorgungsleitung VGM 200 ist bekannt und wurde in der Planung berücksichtigt. Die WEG wird die EnBW rechtzeitig über die Realisierungstermine in diesem Streckenabschnitt informieren, sodass die EnBW die durchzuführenden Umhüllungsmessungen der Gasversorgungsleitung VGM 200 zeitnah terminieren kann.
- 8.2** Die Leitungen und Kabel des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung sind bekannt und wurden in der Planung berücksichtigt.
- 8.3** Es sind keine Arbeiten an Bestandsleitungen des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung vorgesehen.  
Sollten wider Erwarten Arbeiten erforderlich werden, werden diese in Absprache mit dem Zweckverband Strohgäu-Wasserversorgung durchgeführt, dokumentiert und als Bestandsdokumentation an den Leitungsträger übergeben.  
Der sachgerechte Aus- und Wiedereinbau vorhandener Kabelabdeckmittel und des Trassenwarnbandes wird sichergestellt.
- 8.4** Es ist nicht vorgesehen, Baucontainer, Baumaterial / Baustoffe, Aushub oder Schuttgüter im Bereich der Leitungen des Zweckverbands Strohgäu-Wasserversorgung zu lagern.



## **9. Untermittelbare Inanspruchnahme des Eigentums:**

- 9.1** Eine Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 4184 für die Aufstellung einer Schutzplanke ist nach der überarbeiteten Planung „BÜ Eberdinger Straße“ nicht mehr erforderlich.

## **VI. Hinweise:**

- 1.** Die eisenbahntechnische Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht (**LEA**) erstreckt sich nur auf die Beeinträchtigung der Sicherheit des Bahnbetriebes. Etwa erforderliche sonstige Prüfungen, insbesondere auf gewerbe-, bau- oder umweltrechtlichem Gebiet sowie solche durch den TÜV, werden durch die eisenbahntechnische Prüfung der LEA nicht ersetzt.
- 2.** Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht. Eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gemäß § 4 (1) bzw. § 4 (3) AEG dem Eisenbahnunternehmer. Gegebenenfalls sind bei wesentlichen Änderungen des Eisenbahnbetriebes diese nach § 7 f (3) AEG der LEA bei Betriebsaufnahme anzuzeigen.
- 3.** Sollte aus nicht vorhersehbaren Gründen die Verwirklichung der Maßnahmen (Ausgleichs-, Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen) nicht möglich sein, so gilt der Eingriff mit der Folge als nicht ausgeglichen, dass nachträglich andere, gleichartige und gleichwertige Maßnahmen festgelegt und gegebenenfalls weitere Auflagen erteilt werden (Auflagenvorbehalt).
- 4.** Die für die Gleise erstellten Hochwassergefahrenkarten (HWGK) befinden sich noch in der Plausibilisierung. Somit können sich bis zur Veröffentlichung noch Änderungen ergeben. Nach derzeitigem Stand ist ein Teil des betreffenden Planfeststellungsabschnittes von Hochwasser betroffen (siehe Kartenausschnitt mit Legende lt. Anlage 3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Weitere Informationen können vom Landratsamt Ludwigsburg auf Anfrage erteilt werden.

5. Nach der Hochwassergefahrenkarte für Starkregenereignisse im Einzugsgebiet der Glems wird ein beträchtlicher Teil des betreffenden Planfeststellungsabschnittes, teilweise extrem, bei Starkregen überflutet. Nähere Informationen hierzu können unter anderem bei der Gemeinde Hemmingen und unter [„http://www.starkregengefahr.de/glems/“](http://www.starkregengefahr.de/glems/) erhalten werden.
6. Für das Einleiten von Oberflächenwasser aus der Streckenentwässerung in das Abwassersystem der Gemeinde Hemmingen werden von der Gemeinde Gebühren erhoben. Hierfür ist es erforderlich, dass der Gemeinde die Flächengröße der wassereinleitenden Fläche benannt wird.
7. Im Rahmen der Beteiligung des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (**LGRB**) als Träger öffentlicher Belange wird keine fachtechnische Prüfung von vorgelegten Gutachten oder Gutachtenauszügen vorgenommen.
8. Zu den Belangen des geowissenschaftlichen Naturschutzes steht das Geotop-Kataster im Internet unter der Adresse [„http://www.lgrb.uni-freiburg.de/lgrb/Service/geotourismus\\_uebersicht“](http://www.lgrb.uni-freiburg.de/lgrb/Service/geotourismus_uebersicht) zur Verfügung (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster).
9. Die Stellungnahmen des LGRB als Träger öffentlicher Belange basieren unter anderem auf den Geofachdaten der geowissenschaftlichen Landesaufnahme und damit auch auf Erkenntnissen aus Bohrungen. Für Bohrungen besteht eine gesetzliche Anzeigepflicht beim LGRB (§ 4 Lagerstättengesetz). Hierfür steht unter [„http://www.lgrb.uni-freiburg.de/lgrb/Service/bohranzeigen“](http://www.lgrb.uni-freiburg.de/lgrb/Service/bohranzeigen) eine elektronische Erfassung zur Verfügung.

**10.** Änderungen oder Sicherungsmaßnahmen, die sich an den Frei- und Kabelleitungen des Versorgungsnetzes der EnBW Regional AG ergeben, wird die EnBW Regional AG im Detail erst anhand der baureifen Planungen ausarbeiten und die Umbauabläufe gemeinsam mit der zuständigen Bauleitung Vorort festlegen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die EnBW Regional AG für Planung und Projektierung von Umbaumaßnahmen an ihren Versorgungseinrichtung eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten benötigt.

**11.** Am westlichen Ortsende von Hemmingen kreuzt eine Gasversorgungsleitung VGM 200 der EnBW Regional AG die Bahnstrecke bei km 12.0 + 48. Für diesen Bereich wird die EnBW Regional AG eine Umhüllungsmessung veranlassen, um eine Aussage über Schäden und Befunde machen zu können.

## **VII. Zurückweisung von Einwendungen, Bedenken, Forderungen und Hinweisen:**

Einwendungen, Forderungen und Hinweise der Verfahrensbeteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

**VIII.** Für diese Planfeststellung wird eine **Gebühr** in Höhe von **13.338,-- Euro** festgesetzt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart **behält sich vor**, evtl. ihm noch anfallende weitere Gebühren über die jetzt erhobene Gebühr hinaus in einem gesonderten Bescheid beim Vorhabenträger **nachträglich** zu erheben.

## **Begründung:**

### **1. Verfahrensgegenstand:**

#### **1.1 Beschreibung des Vorhabens:**

Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH plant den Ausbau der Strohäubahn zwischen Hemmingen und Heimerdingen auf Gemarkung Hemmingen. Im Rahmen der Streckenertüchtigung werden auch die im Planfeststellungsbereich vorhandenen Bahnübergänge umgebaut oder im Zusammenhang mit der Herstellung von Ersatzwegverbindungen aufgehoben.

Der Umfang der geplanten Maßnahmen ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und den sonstigen Planunterlagen.

#### **1.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG):**

Nach der Umwelterklärung des Vorhabenträgers, der Stellungnahme des Landratsamts Ludwigsburg zum UVP-Verzicht und der Einzelfallprüfung der Planfeststellungsbehörde konnte auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden, da durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die sich ergebenden Eingriffe werden über Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgearbeitet.

### **2. Anhörungsverfahren:**

Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH hat mit Schreiben vom 22.03.2013 das Regierungspräsidium Stuttgart gebeten, für den Ausbau der Strohäubahn zwischen Hemmingen und Heimerdingen ein Planfeststellungs-

verfahren nach § 18a AEG i.V.m. § 73 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) durchzuführen.

Die Prüfung der Planunterlagen durch das Regierungspräsidium hat ergeben, dass es sich bei dem Vorhaben **nicht** um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Der Bekanntmachungstext zum Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3a UVPG wurde zur Unterrichtung der Öffentlichkeit ins Internet eingestellt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart als Planfeststellungsbehörde hat hierauf das Verfahren mit Schreiben vom 04.04.2013 an das Bürgermeisteramt Hemmingen eingeleitet.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 23.04.2013 bis 22.05.2013 in Hemmingen zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden im Amtsblatt der Gemeinde Hemmingen am 19.04.2013 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen. Bei der Auslegung der Pläne lagen auch alle für die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens erforderlichen Unterlagen aus.

Die Öffentlichkeit hatte damit die Möglichkeit, sich umfassend über die Umweltauswirkungen zu informieren und sich zu äußern.

Vom Regierungspräsidium Stuttgart wurden folgende Träger öffentlicher Belange, Verbände und sonstige Stellen im Anhörungsverfahren beteiligt:

- Gemeinde Hemmingen
- Landratsamt Ludwigsburg
- Polizeidirektion Ludwigsburg
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg
- Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg
- Abteilung 3 Landwirtschaft des Regierungspräsidiums
- Referat 45 Straßenbetrieb und Verkehrstechnik des Regierungspräsidiums
- Abteilung Körperschaftsforstdirektion des Regierungspräsidiums Tübingen

- Referat 86 Denkmalpflege des Regierungspräsidiums
- Abteilung 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau des Regierungspräsidiums Freiburg
- Zweckverband Strohäubahn
- Deutsche Museums-Eisenbahn GmbH
- Kabel Baden-Württemberg
- Zweckverband Strohäu-Wasserversorgung
- Deutsche Telekom AG
- EnBW Regional AG
- BUND-Regionalgeschäftsstelle Stuttgart
- **Nachrichtlich:** Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
- Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg e.V.
- AG „Die NaturFreunde“ in Baden-Württemberg
- **Nachrichtlich:** Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- **Nachrichtlich:** Landesjagdverband Baden-Württemberg
- **Nachrichtlich:** Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- **Nachrichtlich:** Schwarzwaldverein e.V.
- **Nachrichtlich:** Schwäbischer Albverein e.V.

Gegen das Vorhaben wurden **Einwendungen von Privatpersonen erhoben.**

Im Nachgang auf die Bedenken der am Verfahren beteiligten Forstbehörden wegen fehlender konkretisierter forstrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen aufgrund einer vorhabenbedingten Waldinanspruchnahme hat der Vorhabenträger unter Mithilfe der Gemeinde Hemmingen eine entsprechende Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagen. Zur Beschleunigung des Rechtsverfahrens hat der Vorhabenträger im Auftrag der Planfeststellungsbehörde diese Ausgleichsmaßnahme mit den betroffenen unteren land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden abgestimmt und das Einverständnis des unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümers wie auch eines Angrenzlers der Planfeststellungsbehörde übermittelt.

Die Körperschaftsforstdirektion des Regierungspräsidiums Tübingen hat mit Schreiben vom 14.03.2014 dem geplanten forstrechtlichen Ausgleich zugestimmt.

Ein weiterer Angrenzer, das Landratsamt Ludwigsburg, die höhere Landwirtschaftsbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie die Naturschutzverbände erhielten von der Planfeststellungsbehörde am 13.05.2014 zu den ergänzten Ausgleichsmaßnahmen die Gelegenheit zur Äußerung innerhalb angemessener Frist.

Der Angrenzer sowie die Naturschutzverbände haben von der Gelegenheit zur Äußerung keinen Gebrauch gemacht.

Zur Ersatzwegeplanung hat der Vorhabenträger am 11.09.2013 einen Ortstermin durchgeführt, bei dem die Planung mit Vertretern aus der Landwirtschaft besprochen wurde.

Im Nachgang auf Einwendungen der vom Vorhaben betroffenen Landwirte hat sich der Vorhabenträger entsprechend Gemeinderatsbeschluss vom 01.10.2013 bereit erklärt, den geplanten Ersatzweg entgegen der bisherigen Planung auf der gesamten Länge von rund 660 m zwischen der Kreisstraße „Eberdinger Straße“ und den Spitzenhöfen zu asphaltieren.

Diese Planänderung machte auch die Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erforderlich.

Die Gemeinde Hemmingen, die betroffenen Fachbehörden wie auch die Naturschutzverbände konnten sich hierzu entsprechend Anhörung vom 22.01.2015 innerhalb angemessener Frist äußern.

Die Naturschutzverbände haben von der Gelegenheit zur Äußerung keinen Gebrauch gemacht.

Darüber hinaus fand am 18.09.2014 eine Abstimmung seitens des Vorhabenträgers mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht zu den Markierungs- und Beschilderungsplänen der Bahnübergänge Seedamm und Kesselbrunnen statt.

Auf das beidseitige Aufstellen von Baken an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ wird entsprechend Abstimmungsergebnis verzichtet.

Die Gemeinde Hemmingen und das Landratsamt Ludwigsburg haben gegen die geänderten Beschilderungspläne keine Bedenken erhoben.

Auf eine Anhörung der verfahrensbeteiligten Landwirte und des Ortsbauernverbandes konnte verzichtet werden, da die Planänderung sich zu Gunsten der Landwirtschaft auswirkt.

Ansonsten ergaben sich durch diese Planänderung keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten.

Den Forderungen und Wünschen der Verfahrensbeteiligten wurde weitestgehend durch Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen und Abgabe entsprechender Zusagen des Vorhabenträgers Rechnung getragen.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde ergaben sich durch die vom Vorhabenträger im Verlauf des Anhörungsverfahrens infolge von Anregungen, Bedenken und Einwendungen insgesamt vorgenommenen Planänderungen keine nicht abgrenzbaren neuen oder stärkeren Betroffenheiten, die eine erneute Planauslage erforderlich gemacht hätten.

Die von den Planänderungen erstmalig neu oder stärker Betroffenen wurden im Verfahren ergänzend beteiligt und erhielten Gelegenheit, sich innerhalb angemessener Frist gegenüber der Planfeststellungsbehörde zu den Planänderungen zu äußern.

Grundsätzlich erhielten die verfahrensbeteiligten Einwender, Behörden und sonstige Stellen zu ihrem Vorbringen eine schriftliche Stellungnahme des Vorhabenträgers und die Gelegenheit sich hierzu zu äußern.

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

Dem Anspruch der Betroffenen auf rechtliches Gehör ist damit vollumfänglich Rechnung getragen.



Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde konnte der Sachverhalt vollständig aufgeklärt werden, sodass darüber hinaus der Planfeststellungsbehörde keine weiteren nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen mündlich übermittelt werden mussten.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins vollständig aufgeklärt.

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

Mit den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Erwiderungen des Vorhabenträgers zum Anhörungsergebnis ist das Vorhaben entscheidungsreif. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

Die im Rechtsverfahren **insgesamt** vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken sind inhaltlich in den nachfolgenden Abschnitten „Alternativenprüfung“ und „Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen und privaten Belangen“ behandelt.

Soweit mit den Einwendungen, Anregungen und Bedenken angesprochenen Punkte mit den allgemeinen Ausführungen erfasst sind, werden die Anregungen und Bedenken bzw. die Einwände zur Vermeidung von Wiederholungen insoweit nicht mehr gesondert angesprochen.

Soweit mit den Einwendungen, Anregungen und Bedenken darüber hinausgehende Inhalte vorgetragen werden, werden diese den einzelnen Sachthemen zugeordnet und dort abgehandelt.

### 3. Planrechtfertigung:

Das Vorhaben ist Teil der Streckenertüchtigung der Strohgäubahn und festigt insoweit die Position des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strohgäubahn gegenüber dem Individualverkehr und leistet auch einen Beitrag zur politisch gewünschten sozial- und umweltverträglichen Mobilität.

Für die geplanten Maßnahmen besteht ein Bedürfnis und sie sind vernünftigerweise geboten.

### 4. Alternativenprüfung:

Die WEG hat sich im Rahmen ihres Auswahlermessens für die beantragte Lösung entschieden. Im Rahmen der vom Landratsamt Ludwigsburg und den Anliegerkommunen Korntal-Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen, Ditzingen und Weissach im Jahr 2007 in Auftrag gegebene Untersuchung zur Weiterentwicklung der Strohgäubahn wurde die Entscheidung getroffen, für die Strohgäubahn das nunmehr geplante Betriebskonzept einer Nebenbahn zu realisieren.

Von Einwendern wurde angezweifelt, ob der Ausbau der Bahnstrecke von Hemmingen in Richtung Heimerdingen mangels Fahrgästen überhaupt sinnvoll ist und stattdessen die **Strohgäubahn in Hemmingen endet und dafür ein entsprechender Buspendelverkehr** eingerichtet wird.

Der Vorhabenträger hat neben der Antragsvariante weitere Betriebsvarianten, wie zum Beispiel die Erschließung von Heimerdingen und Weissach durch eine Buslinie - unter Hinnahme längerer Standzeiten der Schienenfahrzeuge in Hemmingen - oder auch eine generelle Buslösung im Strohgäu, untersucht.

Dabei hat der Gutachter festgestellt, dass diese Varianten zwar kostengünstiger wären, aber wendiger Nachfragewirkung hätten bzw. mit deutlichen Fahrgastverlusten verbunden wären.

Der Umsetzung des Ausbaus der Strohgäubahn sind mehrere Untersuchungen vorausgegangen, in denen verschiedene Alternativen für die Unterhaltung und den Betrieb der Strohgäubahn einander gegenüber gestellt wurden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Sanierung der Schieneninfrastruktur von Heimerdingen bis Korntal sowie der Betrieb mit neuen Fahrzeugen und einem attraktiven Takt einen hohen verkehrlichen Nutzen darstellen.

Bei der Gegenüberstellung des Nutzens und der Kosten wurde ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt. Dementsprechend ist nach der Sanierung mit einem erheblich höheren Fahrgastpotential zu rechnen.

Nur auf dieser Grundlage ist es möglich, öffentliche Fördermittel für das Vorhaben zu erhalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die vom Vorhabenträger getroffene Entscheidung zugunsten des öffentlichen Schienen-Personennahverkehrs nicht zu beanstanden. Auch hat das Anhörungsverfahren zu keinen anderen Erkenntnissen geführt.

Das Vorhaben festigt die Position des öffentlichen Schienen-Personennahverkehrs und leistet insoweit einen Beitrag zur politisch gewünschten Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs zur Sicherstellung einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität.

Dies zeigt sich bereits heute durch steigende Fahrgastzahlen in den Bereichen, in denen die neuen Fahrzeuge mit erhöhtem Takt fahren.

Vom Ortsbauernverband Hemmingen und verschiedenen Landwirten wurde als Alternative zur geplanten Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ die **Schließung des Bahnübergangs „Seedamm“** vorgeschlagen.

An Stelle der Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ mit kostenintensivem Ersatzwegebau könnte nach Auffassung der Einwender auch die technische Sicherung des Bahnübergangs durch Errichtung einer Signalanlage in Betracht kommen.

Der Bahnübergang „Seedamm“ ist bereits heute entsprechend dem Stand der Technik gesichert. Dies bedeutet bereits heute Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Bei der geplanten Sanierung des Bahnübergangs „Seedamm“ müssen im Kreuzungsbereich lediglich Fahrbahn und Gleise saniert werden.

Die Signalisierung des Bahnübergangs „Seedamm“ kann nicht an den Bahnübergang „Hutzele“ umgesetzt werden. Am Bahnübergang „Hutzele“ wäre daher ein kompletter Neubau einer Bahnübergangssicherungsanlage mit einer umfassenden Wegesanierung erforderlich.

Die geplante Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ ist unter eisenbahnverkehrlicher Sicht und unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sinnvoll.

Die technische Sicherung des Bahnübergangs „Hutzele“ ist nicht notwendig, da in rund 350 m Entfernung eine weitere im Rahmen des geplanten Ersatzwegebbaus nutzbare, nach dem Stand der Technik gesicherte Kreuzungsmöglichkeit besteht.

Die sich in Richtung Hemmingen ergebenden Umwege sind **nicht** unzumutbar.

In Richtung Heimerdingen / Eberdingen verkürzt sich sogar die Fahrtstrecke.

Die Erschwernisse, den Rübenabtransport betreffend, ergeben sich maximal alle 3 Jahre.

Die Schließung des Bahnübergangs „Seedamm“ stellt somit keine vorzugswürdige Alternative dar. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die vom Vorhabenträger im Rahmen seines Planungsermessens getroffene Entscheidung zur Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ nicht zu beanstanden.

Diese Rechtsauffassung wird auch durch die gutachterliche Stellungnahme vom 21.07.2014 des Herrn Graf, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, bestätigt.

Danach ist die Bewirtschaftung der Grundstücke trotz tatsächlicher Erschwernisse weiterhin zumutbar und bleibt auch wirtschaftlich.

Der Zweckverband Strohäubahn hat vergeblich versucht, für die planfestgestellte Aufforstungsfläche und die Ausgleichsmaßnahme für die Asphaltierung des Ersatzwegs Alternativflächen zu finden.

Weder vom Landratsamt Ludwigsburg noch von der höheren Landwirtschaftsbehörde wurden alternative Lösungen vorgeschlagen.

Nur mit Hilfe der Gemeinde Hemmingen und dem Entgegenkommen des unmittelbar betroffenen Landwirts war es überhaupt möglich, die Flächen für die Ausgleichsmaßnahmen „Aufforstung“ und „Planänderung Asphaltweg“ zu erhalten.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden die vom Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange geprüft. Für die Planfeststellungsbehörde ist hinsichtlich der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen keine Lösung ersichtlich, die die beteiligten öffentlichen und privaten Belange besser untereinander abstimmen könnte.

## **5. Vereinbarkeit mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen:**

### **5.1 Eisenbahntechnische Belange:**

Den Belangen der Landeseisenbahnaufsicht ist entsprechend **Ziffer 1.1 bis 1.19** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 1 bis 2** der Hinweise dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

### **5.2 Eisenbahn-Verkehrssicherheitsbelange:**

Von einem Einwender wurde vorgetragen, dass durch die im Bereich der Fußwegkreuzung in Bahn-km 12.0 + 44 gefahrene Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h für die Nutzer des höhengleichen Fußweges, insbesondere Kinder und Jugendliche, eine erhöhte Gefahrensituation bestehe. Aus diesem Grund sollte der Geschwindigkeitswechsel 50/80 so gelegt werden, dass im Bereich der Fußwegkreuzung maximal 50 km/h gefahren wird.

Maßgebliche Grundlage für den geplanten NE-Betrieb auf der Strohgäubahn von Korntal bis Heimerdigen ist die Ertüchtigung der Bahnstrecke und der Einsatz neuer spurtstarker Fahrzeuge, die einen attraktiven Fahrplan ermöglichen. Voraussetzung für diesen Fahrplan und den kalkulierten Fahrzeugbedarf ist es, dass auf der ertüchtigten Strecke bis zu 80 km/h gefahren wird. Die Geschwindigkeit leitet sich aus den planfestgestellten Bahnanlagen und aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ab. Der Bahnkörper ist baulich von den sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen z.B. durch Hochlage, Bahngräben oder Zäune abgegrenzt.

Neben der Strecken-Geschwindigkeitskonzeption berücksichtigt der für das Betriebskonzept der Strohgäubahn gerechnete Fahrplan auch zeitliche Prozesse an den Verkehrsstationen wie z. B. Ein- und Ausstiegszeiten, Abfertigungszeiten, betriebliche Prozesse usw. Die Berechnung führt allerdings bei diesen Annahmen in Heimerdingen zu einer Wendezeit von nur 3 Minuten, die nicht mehr unterschritten werden kann, da betriebliche und technische Prozesse beim Führerstandswechsel dem Personal zugestanden werden müssen, um den Betrieb des Eisenbahnfahrzeugs wie die betrieblichen Prozesse bei dem anschließenden Zuglauf sicher durchführen zu können.

Die derzeit bereits vorhandene nichttechnisch gesicherte Fußwegkreuzung mit Umlaufsperrern in Bahn-km 12.0 + 44 (alleinige Übersicht) wird optimiert durch die Errichtung zusätzlicher Sperrelemente und eines Stabgitterzauns sowie die Erstellung eines Hinweisschildes auf den Vorrang des Zugverkehrs.

Durch die bereits vorhandenen Umlaufsperrern wird der Blick der Fußgänger und Radfahrer auf die Bahnstrecke gelenkt, so dass die Annäherung von Zügen rechtzeitig erkannt werden kann.

Jeder Bahnübergang stellt ein gewisses Gefahrenpotential dar und sollte deshalb vermieden werden. Auch bei regelgerechter Ausgestaltung des Bahnübergangs einschließlich der erforderlichen Sichtflächen und Sichträume ist ein aufmerksames Verhalten der Fußgänger als Kreuzungsnutzer zwingend erforderlich. Insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen durch wetterbedingte Beeinträchtigung der Sicht, z. B. durch Nebel, werden hohe Anforderungen an den Wegbenutzer und ihre fehlerfreie Entscheidung gestellt, ob sie die Kreuzung überhaupt nutzen.

Es verbleibt somit auch bei regelkonformem Ausbau entsprechend den eisenbahntechnischen Bestimmungen ein Risiko der Selbstgefährdung. Dem Fußgänger muss daher vor dem Kreuzen des Schienenwegs verdeutlicht werden, dass der Schienenverkehr Vorrang hat und insoweit die Entscheidung, den Schienenweg zu kreuzen, im Ermessen und in der Verantwortung des Wegbenutzers liegt. Insbesondere bei unsichtigem Wetter hat der Wegbenutzer zu entscheiden, ob er die Kreuzung nutzt. Das von der Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht entsprechend **Ziffer 2.1** der Nebenbestimmungen angeordnete Hinweisschild ist geeignet, nochmals unmissverständlich auf die Gefahrensituation hinzuweisen.

Gefährdungsrisiken durch eingeschränkte Sichtverhältnisse oder bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen sich dem Bahnübergang in gefährdender Weise nähern, wird durch situative Achtungspfeife begegnet, die der Triebfahrzeugführer entsprechend den Bestimmungen der Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu geben hat.

Weder die Landeseisenbahnaufsicht noch die Polizeidirektion Ludwigsburg haben eine besondere, für die Fußgänger nicht vertretbare Gefahrenlage / Gefahrträchtigkeit des Bahnübergangs gegenüber der Vielzahl, auch bei anderen Nebenbahnen vorhandener, in gleicher Weise gesicherter Bahnübergänge vorgetragen oder auf die Erkennbarkeit einer solchen besonderen, nicht vertretbaren Gefahrenlage hingewiesen, die eine Abweichung von der beantragten zugelassenen Sicherungsart rechtfertigt bzw. erforderlich macht.

Zwischen Gleistrasse und Bahnhofstraße wird lt. Planung aus Sicherheitsgründen zur Abgrenzung der Bahnfläche ein Stabgitterzaun errichtet.

Nach eingehender Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde daher zu dem Ergebnis gelangt, dass der beantragte Umbau des Bahnübergangs in Bahn-km 12.0+44 unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen **Ziffer 2.1 bis 2.6** wie auch der Zusage **Ziffer 1.1** den Belangen der Verkehrssicherheit im erforderlichen Umfang Rechnung trägt.

Mit Schreiben vom 15.05.2013 hat die Gemeinde Hemmingen angeregt, nördlich der Bahnlinie an der Erwin-Rommel-Straße ebenfalls einen Zaun anzubringen, um den Weg, welcher hier niveaugleich zur Bahn verläuft, von dem Gleiskörper abzuschirmen um auch hier einen zusätzlichen Schutz für die Fußgänger, insbesondere Schüler, zu schaffen und um illegale Gleisübertritt zu vermeiden.

Zur Unterbindung illegale Gleisübertritte ist es nach der Planung bereits vorgesehen, südlich der Bahnstrecke im Bereich zwischen den Bahnübergängen km 11,7 und 12,0 an der Bahnhofstraße einen Zaun zu errichten.

Eine beidseitige Einfriedung dieses Streckenabschnitts ist zu vermeiden, da dies in einem Notfall die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen für Rettungskräfte erschwert.

Im Verlauf des Rechtsverfahrens bat die Gemeinde Hemmingen im Hinblick auf die untergeordnete Verkehrsbedeutung des landwirtschaftlichen Weges wie auch der Gemeindeverbindungsstraße an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ um Prüfung gebeten, ob eine beidseitige Aufstellung der Baken (Verkehrszeichen 156-10/20, 159-10/20 und 162-10/20) zwingend erforderlich ist. Am 18.09.2014 fand eine Abstimmung seitens des Vorhabenträgers mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht zu den Markierungs- und Beschilderungsplänen der Bahnübergänge „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ statt.

Die Beschilderung wird vom Vorhabenträger entsprechend Abstimmungsergebnis vorgenommen.

Auf das beidseitige Aufstellen von Baken an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ wird infolge Prüfung und Bestätigung der Landeseisenbahnaufsicht vom 28.05.2015 verzichtet.

Gemeinde und Landratsamt haben gegen die geänderten Beschilderungspläne „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ keine Bedenken erhoben.



### 5.3 Eisenbahnverkehrliche Belange:

Gegenstand des Rechtsverfahrens ist der Ausbau der Strohgäubahn im Bereich der freien Strecke zwischen Hemmingen und Heimerdingen in Hemmingen, Bahn-km 11.8+17 bis 15.3+30 (Planfeststellungsabschnitt 4). Die Abgrenzung gegenüber dem Planfeststellungsabschnitt 3 orientiert sich an der Bahnhofsgrenze von Hemmingen. Entsprechend § 4 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) beginnt eisenbahnbetrieblich - unabhängig von der angrenzenden Bebauung - **außerhalb der Bahnhöfe die freie Strecke**. Die Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke wird z.B. mit der „Trapeztafel“ als Nebensignal (Ne1) markiert, soweit keine Einfahrsignale vorhanden sind.

Bei Nebenbahnen, wie z.B. der Strohgäubahn, wird entsprechend Regelung in der Eisenbahnsignalordnung (ESO) der Standort vom Eisenbahnbetriebsleiter bestimmt.

Zur Sicherstellung des geplanten Betriebskonzepts sind nach den Darstellungen des Vorhabenträgers im Planfeststellungsabschnitt nachfolgend genannte Geschwindigkeiten unverzichtbar:

Richtung Heimerdingen: km 11,787 bis km 14,170 80 km/h

Richtung Korntal: km 14,965 bis km 11,787 80 km/h

Die Geschwindigkeit der Züge wird nicht planfestgestellt.

Die Geschwindigkeit leitet sich aus den planfestgestellten Bahnanlagen und aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ab. Gerade Gleisabschnitte dürfen auf Nebenbahnen mit maximal 80 km/h befahren werden, sofern das Gleis zuvor entsprechend instand gesetzt ist.

Eine Verschiebung des Geschwindigkeitswechsels in Richtung Heimerdingen würde nach den plausiblen Darstellungen des Vorhabenträgers zu einer nicht vertretbaren Einkürzung der 3-Minuten-Mindest-Wendezeit in Heimerdingen führen. Nur bei einer Mindestwendezeit von 3 Minuten kann die WEG ihrer Verpflichtung nachkommen, den Bahnbetrieb pünktlich zu führen, wie es in den Verkehrsverträgen festgelegt ist.

Nach der Stellungnahme der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums sollte auch künftig der Betrieb historischer Züge möglich sein.

Entsprechend **Ziffer 2.1** der Zusagen ist der Betrieb historischer Züge möglich, soweit diese den Anforderungen und Vorgaben der EBO entsprechen.

Der Zweckverband Strohgäubahn wie auch die Deutsche Museums-Eisenbahn GmbH haben gegen das Vorhaben keine Einwände erhoben.

#### **5.4 Straßenverkehrliche Belange:**

Das Erstellen einer Schutzplanke im **Quadranten III** des Bahnübergangs „Eberdinger Straße“ bleibt weiterhin erforderlich, um illegale Ausfahrten - entgegen der Einbahnregelung des bahnparallelen Wegs - aus dem Grundstück Flurstücks-Nr. 4184 über den Bahnübergang zu verhindern.

Im Verlauf des Rechtsverfahrens bat die Gemeinde Hemmingen im Hinblick auf die untergeordnete Verkehrsbedeutung des landwirtschaftlichen Weges wie auch der Gemeindeverbindungsstraße an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ um Prüfung, ob eine beidseitige Aufstellung der Baken (Verkehrszeichen 156-10/20, 159-10/20 und 162-10/20) zwingend erforderlich ist.

Am 18.09.2014 fand eine Abstimmung seitens des Vorhabenträgers mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht zu den Markierungs- und Beschilderungsplänen der Bahnübergänge „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ statt.

Die Beschilderung wird vom Vorhabenträger entsprechend Abstimmungsergebnis vorgenommen.

Auf das beidseitige Aufstellen von Baken an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ wird infolge Prüfung und Bestätigung der Landeseisenbahnaufsicht vom 28.05.2015 verzichtet.

Gemeinde und Landratsamt haben gegen die geänderten Beschilderungspläne keine Bedenken erhoben.

Den weiteren Belangen ist entsprechend **Ziffer 3.1 bis 3.2** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 3.1 bis 3.5** der Zusagen des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

## **5.5 Landwirtschaftliche Belange:**

Von Seiten des Ortsbauernverbands Hemmingen wie auch von örtlichen Landwirten wurde eingewandt, dass das Vorhaben den landwirtschaftlichen Belangen nicht ausreichend Rechnung trage und daher zu einer Beeinträchtigung der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Betriebe bzw. Grundstücke und insbesondere zu einer Erschwernis bei der Rübenabfuhr führe.

Im Einzelnen werden seitens der Landwirte hierfür nachfolgende Maßnahmen verantwortlich gemacht:

- Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ trotz Herstellung einer Ersatzwegverbindung
- Umwidmung eines bahnparallelen landwirtschaftlichen Feldwegs zu einem Radweg mit Absperrung durch Pfosten
- Schließung des Bahnübergangs „Oberbirkle“ und Schaffung bahnparalleler Ersatzwege mit Einbahnregelung

Darüber hinaus wurde von den landwirtschaftlichen Fachbehörden wie auch den einwendenden Landwirten und dem Ortsbauernverband Hemmingen beanstandet, dass beste landwirtschaftliche Flächen anderen Nutzungen, insbesondere wegen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund naturschutzrechtlicher Eingriffe und Waldinanspruchnahmen, zugeführt werden sollen.

Die Bedenken des Referats 32 Landwirtschaft des Regierungspräsidiums werden damit begründet, dass für die geplanten Ausgleichsmaßnahmen Vorrangfluren der Stufe I / II in Anspruch genommen werden.

Nach Auffassung des Ortsbauernverbands Hemmingen sei stattdessen ein Geldausgleich in Betracht zu ziehen.

Die geplanten BÜ-Schließungen wie auch die sonst geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen sind, wie auch bereits beim Themenbereich „Alternativen“ festgestellt, eisenbahnbetrieblich und aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der „Rundumverkehr“ für die Zuckerrübenabfuhr durch den gegenüber der ursprünglichen Planung vollständig asphaltierten Ersatzweg mit Ertüchtigung des Durchlasses über den Gaichelgraben und den Verzicht auf die Sperrpfosten auf dem bahnparallelen Weg zwischen den Bahnübergängen „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ weiterhin gewährleistet.

Durch diese Maßnahmen wird die landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Grundstücke wie auch der Rübenabtransport nicht unzumutbar erschwert.

Diese Rechtsauffassung wird auch durch die gutachterliche Stellungnahme vom 21.07.2014 des Herrn Graf, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, bestätigt.

Danach ist die Bewirtschaftung der Grundstücke trotz tatsächlicher Erschwernisse weiterhin zumutbar und bleibt auch wirtschaftlich.

Beim derzeit vorhandenen Feldwegnetz bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits heute Probleme hinsichtlich des Begegnungsverkehrs.

Der Vorhabenträger ist nur dazu verpflichtet, eine durch das Vorhaben bedingte Verschlechterung der Wegbeziehungen durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden bzw. auszugleichen.

Die Planung trägt dieser Maßgabe vollumfänglich Rechnung. Eine Optimierung des Feldwegenetzes anlässlich des Vorhabens kommt wegen fehlender Kausalität nicht in Betracht.

Für weitergehende, nicht vorhabenkausale Änderungen am Feldwegenetz z. B. in Form von Ausweichstellen oder zusätzlicher Feldwege ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig.

Der geplante Ersatzweg ist nach den Darstellungen des Zweckverbands Strohgäubahn kostengünstiger als der sicherungstechnische Ausbau des Bahnübergangs „Hutzele“ mit den anfallenden Unterhaltungskosten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dabei zu berücksichtigen, dass durch den Wegfall des Bahnübergangs „Hutzele“ nicht nur der technische Unterhal-

tungsaufwand der entlang der Strohgäubahn zu sichernden Kreuzungen, sondern sich auch die Anzahl der als Gefahrenstelle zu betrachtenden höhengleichen Kreuzungen verringert.

Jeder Bahnübergang stellt ein gewisses Gefahrenpotential dar und sollte deshalb vermieden werden. Auch bei regelgerechter Ausgestaltung des Bahnübergangs verbleibt ein Restrisiko.

Die vom Vorhabenträger nach erfolgtem Ortstermin am 11.09.2013 mit Vertretern der Landwirtschaft und in Abstimmung mit der Gemeinde Hemmingen weiterhin aufrechterhaltene Planung zugunsten der Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde danach nicht zu beanstanden.

Die zuvor bezüglich des Bahnübergangs „Hutzele“ vorgenommenen Darlegungen gelten grundsätzlich in gleicher Weise für den Bahnübergang „Oberbirkle“.

Unumgänglich ist es, dass die im Zusammenhang mit der Schließung des Bahnübergangs „Oberbirkle“ geplanten bahnparallelen Ersatzwege künftig nur im Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Süden nutzbar sind.

Bei einem „Zwei-Richtungsverkehr“ müssten für den richtlinienkonformen Ausbau der Einmündungen aus der „Eberdinger Straße“ in die bahnparallelen Wege zusätzlich landwirtschaftliche Flächen erworben werden.

Die vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der Gemeinde Hemmingen getroffene Entscheidung zugunsten der Einbahnregelung und Verzicht auf Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Damit wird auch der Forderung der Landwirtschaftsbehörden Rechnung getragen, wonach mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sparsam umzugehen ist.

Seitens eines Landwirts wurde zudem vorgebracht, dass durch das im Zusammenhang mit dem Vorhaben aufzustellende Verkehrszeichen Vz 301 an dem Grundstück 4136 eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung des Grundstückes auftreten könnte.

Das beanstandete Aufstellen des Verkehrszeichen Vz 301 an dem Grundstück 4136 (auf dem angrenzenden Weg-Grundstück 4137) entfällt entsprechend Ortstermin vom 18.09.2014 mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht.

Im Verlauf des Rechtsverfahrens hat die Gemeinde Hemmingen angeregt, im Hinblick auf die untergeordnete Verkehrsbedeutung des landwirtschaftlichen Weges wie auch der Gemeindeverbindungsstraße an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ auf die beidseitige Aufstellung der Baken (Verkehrszeichen 156-10/20, 159-10/20 und 162-10/20) zur Vermeidung einer Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs (überbreite Nutzfahrzeuge) zu verzichten.

Die Gemeinde weist darauf hin, dass die Bahnübergänge hauptsächlich von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen mit geringer Geschwindigkeit befahren werden und die Bahnübergänge zudem gut erkennbar seien.

Am 18.09.2014 fand eine Abstimmung seitens des Vorhabenträgers mit Vertretern der Gemeinde Hemmingen und der Landeseisenbahnaufsicht zu den Markierungs- und Beschilderungsplänen der Bahnübergänge „Seedamm“ und „Kesselbrunnen“ statt.

Die Beschilderung wird vom Vorhabenträger entsprechend Abstimmungsergebnis vorgenommen.

So wird u.a. auf das beidseitige Aufstellen von Baken an den Bahnübergängen „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ infolge Prüfung und Bestätigung der Landeseisenbahnaufsicht vom 28.05.2015 verzichtet.

Gemeinde und Landratsamt haben gegen die geänderten Beschilderungspläne „Kesselbrunnen“ und „Seedamm“ keine Bedenken erhoben.

Seitens der Forstwirtschaft wird für den durch die Trassenverlegung forstwirtschaftlich entstehenden Schaden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die Aufforstung einer Ausgleichsfläche gefordert.

Auf der bisher genutzten Trassenfläche soll zwar der Bahnübergang abgetragen und der Sukzession überlassen werden. Angesichts der Bodenverdichtung im Bereich der ursprünglichen Trasse wie auch der Flächenform und Breite der für den Bahnbetrieb

nicht mehr benötigten Fläche wie auch der Bereithaltung eines bahntrassenbegleitenden Wegs bietet eine Aufforstung in diesem Bereich keine Möglichkeit der gewünschten und erforderlichen Waldentwicklung im Hinblick auf den sich ergebenden Eingriff in den forstlich und ökologisch hochwertigen Eichenbestand, der zudem als Klimaschutzwald, Immissionsschutzwald und Erholungswald kartiert ist.

Die hierzu vom Vorhabenträger zum Vorbringen des Ortsbauernverbandes im Einzelnen erfolgten Ausführungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar.

Der Zweckverband Strohgäubahn hat mit den Anliegerkommunen, der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt wie auch mit dem Fachbereich Landwirtschaft des Landratsamts geeignete Flächen gesucht, auch außerhalb landwirtschaftlich genutzter Flächen, die sich für die geforderte Aufforstung eignen.

Von den Fachbehörden wurde ein monetärer Ausgleich nicht in Betracht gezogen. Erst durch die Bereitschaft eines Landwirts, Teilflächen seiner Felder, die am Waldrand liegen, für die geforderte Aufforstung zur Verfügung zu stellen, konnte den Forderungen der Forstwirtschaft Rechnung getragen werden.

Forstwirtschaftlich geforderte Ausgleichsmaßnahmen stehen mangels geeigneter zur Verfügung stehender Flächen generell im Spannungsverhältnis zwischen den Fachbehörden Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Naturschutz.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt daher nicht, dass die gefundene Lösung nicht für alle beteiligten Fachbehörden eine optimale Lösung darstellt.

Dennoch ist die im Benehmen mit den Fachbehörden und im Einvernehmen mit dem betroffenen Landwirt gefundene Lösung der Aufforstung einer Ackerfläche am Waldrand die einzig verbliebene Option, die der Fachbereich Landwirtschaft beim Landratsamt mangels anderer Lösungsmöglichkeiten unter Zurückstellung landwirtschaftlicher Belange mitträgt.

Die den Planfeststellungsbereich betreffende Darstellung der Flurbilanzeinstufung wurde entsprechend der Forderung der höheren Landwirtschaftsbehörde des Regie-

rungspräsidiums vom Vorhabenträger vorgenommen.

Die vorgelegte Wirtschaftsfunktionenkarte wurde im Rahmen der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt.

Die vom Vorhabenträger in Abstimmung mit den Fachbehörden und dem unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümer wie auch den Angrenzern getroffene Entscheidung zugunsten der nunmehr vorgesehenen forstwirtschaftlichen Ausgleichsmaßnahme ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, nachdem keine anderweitige besser geeignete Ausgleichsmaßnahme gefunden werden konnte.

Dies gilt in gleichem Maße auch für die wegen der vollständigen Asphaltierung des Feldwegs zwischen Eberdinger Straße und Spitzenhofweg erforderliche Ausgleichsmaßnahme.

Durch diese Ausgleichsmaßnahme wird zudem eine Verschattung der Nachbarfelder durch die Ausgleichsmaßnahme „Aufforstung“ vermieden.

Ansonsten ist den Belangen entsprechend **Ziffer 4.1 bis 4.14** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 4.1 bis 4.18** der Zusagen Rechnung getragen.

## **5.6 Forstwirtschaftliche Belange:**

Seitens der forstwirtschaftlichen Fachbehörden wurde beanstandet, dass für die vorhabenskausale Waldinanspruchnahme in den Antragsunterlagen keine forstrechtlich relevanten Ausgleichsmaßnahmen benannt wurden und diese deshalb in Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden nachgereicht werden müssen.

In diesem Zusammenhang wurde gefordert, dass die definitiv für das Vorhaben beanspruchte Waldfläche getrennt nach dauerhaften Waldumwandlungsflächen (§ 9 LWaldG) und befristeten Waldumwandlungsflächen (§ 11 LWaldG) aufzuschlüsseln sind.

Auf der bisher genutzten Trassenfläche soll zwar der Bahnübergang abgetragen und der Sukzession überlassen werden. Angesichts der Bodenverdichtung im Bereich der ursprünglichen Trasse wie auch der Flächenform und Breite der für den Bahnbetrieb



nicht mehr benötigten Fläche wie auch der Bereithaltung eines bahnrassenenbegleitenden Wegs bietet eine Aufforstung in diesem Bereich keine Möglichkeit der gewünschten und erforderlichen Waldentwicklung im Hinblick auf den sich ergebenden Eingriff in den forstlich und ökologisch hochwertigen Eichenbestand, der zudem als Klimaschutzwald, Immissionsschutzwald und Erholungswald kartiert ist.

Der Forderung der Körperschaftsforstdirektion Tübingen wurde durch Benennung einer entsprechenden Ausgleichsmaßnahme im Verhältnis 1:2, Aufforstungs-Ausgleichsfläche von 7600 m<sup>2</sup> am Waldrand, vom Vorhabenträger in Abstimmung mit den Forstbehörden Rechnung getragen.

Die Körperschaftsforstdirektion Tübingen hat gegenüber dem Regierungspräsidium als Planfeststellungsbehörde bestätigt, dass der forstrechtliche Ausgleich nach § 9 Landeswaldgesetz durch die geplanten Ersatzaufforstung von 0,76 ha Eichen-Hainbuchenwald erbracht ist.

Ebenso hat der Fachbereich „Forst“ des Landratsamts dieser Ersatzaufforstung zugestimmt.

Den weiteren Belangen ist entsprechend **Ziffer 5.1 bis 5.2** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 5.1 bis 5.4** der Zusagen Rechnung getragen.

## **5.7 Naturschutz:**

Von einer Einwenderin wurde gefordert, auf die Asphaltierung des Feldweges Flurstücks-Nr. 4999 zu verzichten.

Nach den Darstellungen des Naturschutzbundes Deutschland LV Baden-Württemberg e.V. sollten beim geplanten Ersatzwegebau nur die Fahrspuren befestigt werden.

Des Weiteren hat der Naturschutzbund Deutschland beanstandet, dass die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag genannten gefundenen Vogel- und Säugetierarten durch weitere Arten zu ergänzen sind.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde müssen die geplanten Ersatzwege mit Schotter befestigt bzw. asphaltiert werden, damit den Bedürfnissen des landwirtschaftlichen Verkehrs ausreichend Rechnung getragen wird.

In der überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die für die neu zu schaffenden Ersatzwege erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen enthalten.

Die Vogelarten „Hohltaube“, „Schwarzspecht“ und „Waldkauz“ sind in der überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplanung ebenfalls berücksichtigt.

Eine Beeinträchtigung von Fledermäusen liegt nach Ziffer 2.2.5.4 der Landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht vor.

Den weiteren Belangen ist entsprechend **Ziffer 6.1 bis 6.14** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 6.1** der Zusagen sowie **Ziffer 3** der Hinweise Rechnung getragen.

#### **5.8 Wasserschutzgebiete / Grundwasserschutz / Wasserwirtschaft und Bodenschutz:**

Die vom Landratsamt Ludwigsburg geforderte Bestätigung der Gemeinde Hemmingen, dass die Streckenentwässerung zwischen km 11.7 + 82 bis 12.0 + 44 in Abstimmung mit der Gemeinde Hemmingen über den kommunalen Sammler der Gemeinde Hemmingen erfolgt und der Sammler nicht hydraulisch überlastet ist, ist den planfestgestellten Unterlagen unter Ziffer 8.2.8 beigefügt.

Bei Einhaltung der von der Gemeinde festgelegten maximalen Einleitungsmenge von 5,7 l/s ist das Abwassersystem der Gemeinde nicht überlastet.

Das Vorhaben ist unter Beachtung von **Ziffer 7.1 bis 7.14** der festgesetzten Auflagen und **Ziffer 7.1 bis 7.5** der Zusagen mit den Belangen des Wasserschutzes und des Bodenschutzes vereinbar.

## **5.9 Geowissenschaftliche und bergbehördliche Belange:**

Den Belangen ist entsprechend **Ziffer 7 bis 9** der Hinweise Rechnung getragen.

## **5.10 Denkmalschutz:**

Den Belangen des Denkmalschutzes ist entsprechend **Ziffer 8.1** der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

## **5.11 Lärmschutz, Schutz vor Erschütterungen und Staub:**

Das Vorhaben führt **nicht** zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV und ist unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Im Rahmen der Sanierung der Gleistrasse im Bereich der Bebauung von Hemmingen wird der Schienenweg weder um ein oder mehrere durchgehende Gleise erweitert noch liegt ein erheblicher baulicher Eingriff in die Gleisanlage, z.B. durch Änderung der Gleisgradienten, vor.

Nach der gutachterlichen Stellungnahme des Büros Pöyry Deutschland GmbH vom 10.10.2014 erfolgen im bebauten Bereich von Hemmingen zwischen Bahn-km 11,817 und 12,045 in den Schienenweg keine substanziellen Eingriffe, sodass auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Maßnahmen der Lärmvorsorge und zur Vermeidung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall nicht ableitbar sind. Wegen des derzeit schlechten baulichen Zustandes der Gleistrasse ist es gegenwärtig nicht möglich, die dem Grunde nach bereits heute zulässige Streckengeschwindigkeit von 80 km/h zu realisieren.

Nach erfolgter Sanierung der Gleistrasse wird es möglich sein, die grundsätzlich zulässige Streckengeschwindigkeit von 80 km/h wieder voll auszuschöpfen.

Von Streckenanliegern der Strohgäubahn auf Gemarkung Hemmingen wurde ferner vorgebracht, dass durch die beabsichtigten Fahrplanausweitungen mit zusätzlichen Belästigungen zu rechnen ist.

Bei der Strohgäubahn handelt es sich um eine bestandsgeschützte Eisenbahnstrecke. Fahrplanänderungen durch z. B. die Ausweitung des Betriebs in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden sind im Rahmen der bestandsgeschützten Streckenkapazität jederzeit ohne Bürgerbeteiligung möglich und begründen auch keine Anliegeransprüche.

Die geplante Betriebsoptimierung ist demzufolge zu Recht nicht Gegenstand des Rechtsverfahrens zum Ausbau der Strohgäubahn im Bereich der freien Strecke zwischen Hemmingen und Heimerdingen.

Im derzeitigen Betriebsprogramm finden Rangiertätigkeiten im Bahnhof Hemmingen statt, die nach Eröffnung der neuen Betriebswerkstatt in Korntal erheblich reduziert werden. Dadurch ergibt sich eine Minimierung der derzeitigen Lärmbelastung. Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers unterschreiten die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge die gesetzlichen Vorgaben der Emissionen von Dieselfahrzeugen.

Während der Bauzeit wird es im Planfeststellungsbereich zu Belastungen durch Schallimmissionen kommen.

Dem erforderlichen Lärmschutz während der Bauzeit wird durch die festgesetzten Auflagen zur Lärminderung während der Bauzeit Rechnung getragen. Die Auflagen tragen dazu bei, die Lärmbelastung der Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das Vorhaben **nicht** zu einer Erhöhung der Erschütterungen führt.

Aufgrund der sanierten Gleistrasse und der durchgehend verschweißten Schienen werden die Erschütterungen minimiert.

Eventuell durch den bisherigen Bahnbetrieb einschließlich bisher durchgeführter Gleisbauarbeiten aufgetretene Gebäudeschäden sind nicht Gegenstand dieses Rechtsverfahrens.

Den Belangen ist entsprechend **Ziffer 9.1 bis 9.8** der Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

#### **5.12 Versorgungsleitungen:**

Den Belangen der Leitungsträger ist entsprechend **Ziffer 10.1 bis 10.12** der Nebenbestimmungen und **Ziffer 8.1 bis 8.4** der Zusagen sowie **Ziffer 10 bis 11** der Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

#### **5.13 Unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums:**

Für die Realisierung des Bauvorhabens wird auch fremdes Eigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von der Modernisierung der Strohgäubahn berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum selbstverständlich in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Ebenso das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von fremden Grundstücken einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt in gleichem Maße auch für die Interessen der Pächter oder Mieter an den betroffenen Grundstücken.

Das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz oder einer bestimmten Nutzung des betroffenen Grundstücks genießt aber keinen absoluten Schutz, ebenso wenig das Interesse der Pächter oder Mieter. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwä-

gungsbeachtliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange der betroffenen Pächter oder Mieter.

Von einem Landwirt wurde die zwingend erforderliche Inanspruchnahme eines seiner Grundstücke durch das Errichten einer Schutzplanke hinterfragt.

Die Inanspruchnahme dieses Flurstücks für das Aufstellen einer Schutzplanke ist nach Planüberarbeitung nicht mehr erforderlich.

Der Landwirt erhielt die überarbeiteten Planunterlagen zur Kenntnisnahme und der Gelegenheit zur Äußerung.

Auf **Ziffer 9.1** der Zusagen wird verwiesen.

Es wurden auch Einwendungen gegen die Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ wegen Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs erhoben. Durch diese Planung würden u. a. der Andienungsverkehr der landwirtschaftlichen Betriebe der See- und Spitzenhöfe und die Erreichbarkeit durch Kunden erschwert. Eine Existenzgefährdung durch betriebliche Mehrkosten wurde von den Einwendern jedoch nicht geltend gemacht.

Ein Recht an der Aufrechterhaltung einer bestimmten günstigen Verkehrsbeziehung besteht nicht. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz wird nicht beschränkt, sondern im bestehenden Umfang aufrechterhalten. Es wird lediglich eine günstige Verbindung der Betriebsgrundstücke dadurch verschlechtert, dass die Wegeverbindungen der Anwohner sich verlängern.

Weiterhin gibt es drei Alternativen die landwirtschaftlichen Betriebe der See- und Spitzenhöfe zu erreichen:

Mit einem Umweg von ca. 80 m kann die Anfahrt von der Eberdinger Straße über den Bahnübergang „Kesselbrunnen“ genutzt werden. In Richtungen Eberdingen wird ein Ersatzweg zwischen Spitzenhöfe und Eberdinger Straße ausgebaut, der den Anfahrtsweg aus dieser Richtung verkürzt. Darüber hinaus besteht weiterhin die Möglichkeit vom „Schauchert“ (nördliche Bebauung der Gemeinde Hemmingen) die Spitzenhöfe zu erreichen.

Die Verschlechterung der derzeitigen Situation ist jedoch nicht so groß, dass sie für die Betroffenen unzumutbar wäre.

Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer lediglich vorteilhaften Verkehrsverbindung besteht nicht und löst auch keine Entschädigungsansprüche aus.

Entschädigungsansprüche aus der Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ können entsprechend Stellungnahme des Herrn Graf vom 21.07.2014 aus gutachterlicher Sicht nicht festgestellt werden.

Im Laufe des Verfahrens wurden alle im Rahmen der Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die Grundstücksbetroffenen vor Flächeninanspruchnahmen und sonstigen Nachteilen zu verschonen.

Die Realisierung der Modernisierung der Strohäubahn wird dazu führen, dass die Erreichbarkeit oder Zugänglichkeit mancher Grundstücke erschwert wird. Die Einwendungen beziehen sich auf diese Thematik.

In einem Ortstermin am 11.09.2013 mit Vertretern der Landwirtschaften hat der Vorhabenträger die Planung besprochen und versucht, zu einer einvernehmlichen Lösung zu gelangen. Mit entsprechenden Planüberarbeitungen (Ersatzwegeplanung zuletzt geändert am 08.01.2015, Kreuzungsplan BÜ „Seedamm“ geändert am 17.02.2014, Markierungs- & Beschilderungsplan BÜ „Seedamm“ zuletzt geändert am 13.04.2015, Kreuzungsplan BÜ „Kesselbrunnen“ geändert am 17.02.2014 und Markierungs- & Beschilderungsplan BÜ „Kesselbrunnen“ zuletzt geändert am 13.04.2015) hat der Vorhabenträger die Beeinträchtigungen soweit als möglich abgemildert.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass die auch nach Planänderung und Zusagen weiterhin bestehenden Grundstücksbetroffenheiten wie auch die verbleibenden Erschwernisse in der Erreichbarkeit oder Zugänglichkeit einiger Grundstücke in der Abwägung mit den Vorteilen einer umweltgerechten Mobilität und unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Maßgaben sowie den Belangen der Verkehrssicherheit weniger gewichtig und deshalb hinzunehmen sind. Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die planerischen Ziele bei einer

geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der Grundstückseigentümer, Pächter und Mieter haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Sowohl die dauerhaften als auch die temporären flächenmäßigen Inanspruchnahmen fremden Eigentums sind angemessen zu entschädigen. Über die konkreten Entschädigungsbeträge wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entschieden. Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren (und erforderlichenfalls Enteignungs- / Entschädigungsverfahren) geklärt.

#### **5.14 Mittelbare Beeinträchtigung des Eigentums:**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer für nachteilige Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Die Planung des Vorhabenträgers trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese, soweit als möglich, vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont. Die geplanten Ersatzwegeverbindungen gewährleisten, dass den mittelbar betroffenen Grundstücken keine unzumutbaren Nachteile erwachsen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist auch künftig sichergestellt, dass alle Grundstücke erreicht werden können und dass die erforderlichen Umwege oder zeitlichen Verzögerungen auch nach Modernisierung der Strohgäubahn zumutbar sind und keine Entschädigungsansprüche begründen.

Entschädigungsansprüche aus der Schließung des Bahnübergangs „Hutzele“ können entsprechend Stellungnahme des Herrn Graf vom 21.07.2014 aus gutachterlicher Sicht nicht festgestellt werden.



In Bezug auf den Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffen wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen und die Ausführungen in den entsprechenden Kapiteln der Begründung verwiesen.

Halten sich die Beeinträchtigungen, wie dies hier der Fall ist, im gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu.

Die von benachbarten Wohnungseigentümern geltend gemachten Einwendungen hinsichtlich gebäudeschädigender Erschütterungen betreffen den derzeitigen Bahnverkehr und stehen nicht im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben.

Die von den Streckenanliegern auf Gemarkung Hemmingen gegen die geplante Fahrplanausweitung und den künftig gefahrenen Geschwindigkeiten vorgebrachten Bedenken wegen sich ergebender vermehrter Erschütterungen für die Gebäude werden zurückgewiesen.

Bei der Strohgäubahn handelt es sich um eine bestandsgeschützte Eisenbahnstrecke. Fahrplanänderungen im Rahmen einer Betriebsoptimierung, wie z. B. durch die Ausweitung des Verkehrs in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden sind jederzeit möglich und begründen auch keine Anliegeransprüche.

## **6. Abschließende Bewertungen:**

### **6.1 Zusammenfassende Bewertungen der Umweltauswirkungen:**

Aufgrund der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG ist festzustellen, dass die wesentlichen Beeinträchtigungen für Umweltschutzgüter nach § 2 UVPG mit Abschluss der Bauzeit enden, während die Betriebsphase im Verhältnis zum Ist-Zustand keine zusätzlichen erheblichen Belastungen der Umwelt mit sich bringt.

Während der Bauphase können trotz des Schutzkonzepts Beeinträchtigungen, insbesondere durch Lärm, Erschütterungen und Staub nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Demgegenüber werden die Eingriffe im Bereich „Naturschutz“ durch Kompensationsmaßnahmen im Wesentlichen ausgeglichen.

Den Beeinträchtigungen steht die Streckenertüchtigung der Strohgäubahn und die dauerhafte Festigung der Position des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs gegenüber.

Deshalb soll das Vorhaben wegen seiner nachhaltigen positiven Wirkungen verwirklicht werden. Zu dieser Überzeugung ist die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Restbelastungen in wertender Betrachtung nach § 12 UVPG gelangt.

## **6.2 Gesamtabwägung:**

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die planfestgestellte Maßnahmen zum sicheren und attraktiven Betrieb der Strohgäubahn erforderlich sind.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen im Ergebnis die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung, einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die vom Vorhabenträger im Rahmen seines Auswahlermessens gewählte Lösung nicht zu beanstanden. Unter diesen Umständen ergibt die Abwägung in der Gesamtschau der Bahnstrecke mit den zu

erfüllenden Sicherheitsanforderungen einschließlich ihrer Attraktivität für die Bahnkunden, dass gewichtige Belange für die Modernisierung der Bahnstrecke sprechen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen.

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Projekts mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

Auch der Vorbehalt nachträglicher Entscheidungen dient der umfassenden Bewältigung der von dem planfestgestellten Vorhaben aufgeworfenen Probleme und stärkt mit Blick auf § 49 Abs. 2 Nr. 1 LVwVfG die jederzeitige Entscheidungsfähigkeit für den Fall unvorhergesehener Probleme.

Mit diesen Maßgaben ist das Projekt mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar.

## **7. Gebührenfestsetzung:**

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

Auf den Vorbehalt unter **VIII** dieser Planfeststellung wird verwiesen.

Die Festsetzung der Gebühr beruht auf §§ 3 bis 5 LGebG i.V.m. der Gebührenverordnung Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Nr. 14.1.6 Gebührenverzeichnis Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie auf der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Berücksichtigung des Verwaltungsaufwands bei der Festlegung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren und von sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung sowie auf der Verwal-

tungsvorschrift des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg über die Erhebung von Verwaltungsgebühren für die Tätigkeit der Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht.

Die Gebühr wird nach § 18 LGebG mit der Bekanntgabe dieses Bescheides fällig. Sie ist innerhalb eines Monats nach Fälligkeit unter Angabe des o. g. Kassenzeichens auf das Konto der Landesoberkasse Baden-Württemberg, Baden-Württembergische Bank, Konto-Nr.: 7495530102 (BLZ 600 501 01) zu entrichten.

Geben Sie als Verwendungszweck bitte das oben angeführte Kassenzeichen an und leisten Sie Zahlungen ausschließlich an die Landesoberkasse Baden-Württemberg, BW-Bank Karlsruhe, Konto-Nr.: 7495530102, BLZ 600 501 01 oder **IBAN:** DE02 6005 0101 7495 5301 02, **BIC:** SOLADEST600.

Wird die Zahlungsfrist nicht eingehalten, so ist gemäß § 20 LGebG für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 v. H. des rückständigen, auf volle 50,- Euro nach unten abgerundeten Betrages zu entrichten.

#### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diese Planfeststellung kann nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich **Klage** beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim, erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Frey