



Ausfertigung

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24-6 /0513.2-21/ RSB, PFA 5

Planfeststellungsbeschluss

vom 31.08.2017

**zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1,
in dem Planfeststellungsabschnitt 5,
Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker
Landkreis Reutlingen**

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Weitere Entscheidungen.....	5
3. Planunterlagen	5
4. Zusagen	7
4.1 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	7
4.2 Deutsche Bahn AG, Deutsche Bahn Immobilien	7
4.3 Landratsamt Reutlingen	7
4.4 Zweckverband Bodensee Wasserversorgung	8
4.5 FairNetz GmbH, Reutlingen	8
4.6 Einwender 12-2.....	8
5. Nebenbestimmungen.....	9
5.1 Lärmschutz und Erschütterungen.....	9
5.2 Natur- und Artenschutz	9
5.3 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	10
5.4 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA).....	12
5.5 Landratsamt Reutlingen	13
6. Entscheidung über die Einwendungen.....	14
7. Kosten	14
8. Gebühren	14
B. Begründung	15
1. Planungsgegenstand.....	15
1.1 Das Modul 1 des Gesamtkonzepts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb	15
1.2 Betriebliche Aspekte des Moduls 1	16
1.3 Bildung von sechs Planfeststellungsabschnitten (PFA)	16
1.4 Planungsgegenstand des Planfeststellungsabschnittes 5	17
2. Verwaltungsverfahren.....	18
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	19
3.1 Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum PFA 5	19
3.2 Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen PFA 5.....	19
3.3 Auswirkungen während der Bauzeit	20

3.4 Zusammenfassung PFA 5.....	21
4. Planrechtfertigung des PFA 5.....	22
5. Varianten des PFA 5.....	22
5.1 Variante Metzingen-Süd.....	23
5.2 Varianten Reutlingen-Storlach.....	24
5.2.1 Varianten 1 und 2 im Bereich der Siemensstraße.....	24
5.2.2 Variante 3 „Voller Brunnen“.....	26
5.2.3 Ergebnis.....	26
5.3 Varianten Reutlingen-Bösmannsacker.....	27
6. Folgemaßnahmen.....	28
7. Vereinbarkeit des Vorhabens mit zwingendem Recht.....	28
7.1 Lärmschutz.....	28
7.1.1 Lärm aus dem Bahnbetrieb.....	28
7.1.2 Lärm während der Bauzeit.....	29
7.2 Erschütterungen.....	30
7.3 Elektrische und magnetische Felder.....	32
7.4 Eingriffsregelung nach BNatSchG.....	33
7.4.1 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	33
7.4.2 Vermeidung und Minimierung.....	34
7.4.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG.....	35
7.4.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe.....	36
7.4.5 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange.....	38
7.4.6 Flächenauswahl öffentlich/privat.....	39
7.4.7 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung.....	39
7.4.8 Kompensationsverzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde.....	39
7.4.9 Zusammenfassung.....	39
7.5 Beeinträchtigung von Natura 2000- und sonstigen Schutzgebieten.....	40
7.6 Artenschutz.....	40
7.6.1 Vögel.....	42
7.6.2 Fledermäuse.....	42
7.6.3 Reptilien.....	43
7.6.4 Zusammenfassung.....	44
7.7 Boden und Wasser.....	44
7.7.1 Boden.....	44

7.7.2 Hochwassersituation.....	45
7.7.3 Oberflächenwasser	45
7.7.4 Grundwasser	46
7.7.5 Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Boden und Wasser	47
7.8 Luft und Klima	48
7.9 Landschaftsbild und Erholung	48
7.10 Kultur- und sonstige Sachgüter	49
7.11 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG.....	49
8. Sonstige öffentliche Belange	50
8.1 Eisenbahn-Bundesamt.....	50
8.2 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg.....	52
8.3 Deutsche Bahn AG DB Immobilien	54
8.4 Landratsamt Reutlingen	55
8.5 Zweckverband Bodensee Wasserversorgung	55
8.6 Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden- Württemberg e.V.....	55
8.7 Leitungsträger	57
9. Private Belange	57
Einwender 12-2.....	57
10. Gesamtwägung und Zusammenfassung.....	60
C. Rechtsbehelfsbelehrung	62
D. Hinweis	62

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die neuen Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Reutlingen (Strecke 4600) wird gemäß §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG, BGBl. Teil III, Nr. 930-1, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 14.12.2012, BGBl. I S. 2598) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

2. Weitere Entscheidungen

Weitere Entscheidungen sind nicht erforderlich.

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) als Vorhabenträgerin vorgelegte Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum
<i>Hinweise zu den Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen sind kursiv gedruckt</i>			
0	Legende		10.03.2016
1	Erläuterungsbericht		29.01.2016
2	Übersichtspläne		
2.1	Übersichtskarte Neckar-Alb-Bahn	1:25.000	10.03.2016
2.2	Übersichtskarte Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und Modul 1	ohne	10.03.2016
3	Lagepläne		
3.1	Haltepunkt Reutlingen-Storlach	1:500	10.03.2016
3.2	<i>Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker</i>	1:500	<i>18.05.2016</i>
4	Querprofile		10.03.2016
4.1	Haltepunkt Reutlingen-Storlach (km 32,8+00)	1:50	10.03.2016
4.2	Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker (km 36,1+17)		10.03.2016
5	Höhenpläne Strecke		
	- bleibt frei -		
6	Bauwerkspläne		
6.1	Haltepunkt Reutlingen-Storlach, km 32,8 Treppe/Gehweg l.d.B, Draufsicht, Längsschnitt Treppe r.d.B, Draufsicht, Längsschnitt	1:100/200	10.03.2016
6.2	Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker, km 36,1 Treppe l.d.B., Draufsicht, Längsschnitt	1:100	10.03.2016

7	Bauwerksverzeichnis	ohne	06.11.2015
8	Grunderwerb		
8.0a	Grunderwerbsverzeichnis	ohne	23.01.2017
	Grunderwerbspläne		
8.1	Haltepunkt Reutlingen-Storlach	1:500	23.01.2017
8.2	Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker	1:500	23.01.2017
9	Natur- und Artenschutz		
9.1a	Erläuterungsbericht UVS mit LBP	ohne	01.12.2016
9.2	Legende		20.01.2016
9.3	Pläne zur UVS und zum LBP		
9.3.1	Bestand Schutzgut Tiere und Pflanzen Haltepunkt Reutlingen-Storlach Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker	1:500 1:500	20.01.2016 20.01.2016
9.3.2	Planung Schutzgut Tiere und Pflanzen Haltepunkt Reutlingen-Storlach Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker	1:500 1:500	20.01.2016 20.01.2016
9.3.3	Bestand Schutzgut Boden Haltepunkt Reutlingen-Storlach Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker	1:500 1:500	20.01.2016 20.01.2016
9.3.4	Planung Schutzgut Boden Haltepunkt Reutlingen-Storlach Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker	1:500 1:500	20.01.2016 20.01.2016
9.4	Erläuterungsbericht spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)		14.09.2015
9.5	Scoping		
9.5.1	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls analog EBA Leitfaden	ohne	20.01.2016
9.5.2	Erläuterungen zu Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls	ohne	22.01.2016
9.5.3	Inhalt und Umfang nach § 6 vorzulegender Unterlagen zur UVP		22.01.2016
10	Immissionsschutz und sonstige Belange		
10.1	Schall		
10.1.1	Schalltechnische Untersuchung	ohne	29.01.2016
10.1.2	Schalltechnische Untersuchung - Baulärm	ohne	01.03.2016
10.1.3.1	Schalltechnische Untersuchung - Stellungnahme Ausbau der Neckar-Alb-Bahn- Baulärm	ohne	19.12.2016
10.1.3.2	Anlage 2 zur Stellungnahme Baulärm		19.12.2016

10.1.3.3	Anlage 4 zur Stellungnahme Baulärm		19.12.2016
10.2	Erschütterungsprognose für Bauarbeiten		18.08.2015
10.3	Elektromagnetische Verträglichkeit	ohne	11.12.2015
	Gutachterliche Stellungnahme zu EMV		
10.4	Geotechnischer Bericht Reutlingen Metzingen	ohne	05.02.2015
Anl. 1	Abkürzungsverzeichnis	ohne	05.02.2015
Anl. 2	Lage- und Aufschlusspläne	ohne	09/2014 01/2015
Anl. 3	Bohrprofile	ohne	01/2015
Anl. 4	Bodenmechanische Laborversuche	ohne	24.11.2014
Anl. 5	Ergebnisse Betonaggressivität	ohne	17./19.11.2014
Anl. 6	Fotodokumentation	ohne	
10.5	Altlastenuntersuchung	ohne	10.03.2016
10.6	Kampfmittel		
10.6.0	Aussagen zu Kampfmitteln im PFA 5	ohne	10.03.2016
10.6.1	Bericht des KMBD Baden-Württemberg vom 11.11.2013	ohne	11.11.2013
10.6.2	Plan 1570-2 Reutlingen Storlach	1:1.500	07.11.2013
10.6.3	Plan 1570-3 Reutlingen Bösmannsacker	1:1.500	07.11.2013

Nachrichtlich enthaltene und ungültige Unterlagen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

4. Zusagen

4.1 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

in der Bedienungsanweisung für das Industriestammgleis aus Sicherheitsgründen für den Bereich des neuen Reisendenübergangs am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker eine Geschwindigkeit von 10 km/h generell anzuordnen.

4.2 Deutsche Bahn AG, Deutsche Bahn Immobilien

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

bei der Planung des gegenständlichen Vorhabens die einschlägigen Richtlinien der Deutschen Bahn AG bzw. der Deutsche Bahn Station&Service AG zu beachten.

4.3 Landratsamt Reutlingen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.5.1 bei den Ausstattungsbelangen, insbesondere bezüglich Fahrgastinformationsanlage (dynamischer Schriftanzeiger mit Akustikmodul), Fahrkartenautomat am neu-

en Bahnsteig und Barrierefreiheit, die einschlägigen Bauvorschriften und Vorgaben ausreichend zu beachten.

4.5.2 die genauen Bauabläufe sowie die eingesetzten Baumaschinen in einer detaillierten Ausführungsplanung zu erfassen und darin konkret festzulegen, wann und wo lärmintensive Arbeiten stattfinden, die unter Umständen weitere Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich machen. Ferner sagt die Vorhabenträgerin zu, eine kontinuierliche Bauüberwachung durchzuführen, die den Wirkungsgrad der Schallminderungsmaßnahmen überprüft und sicherstellt, dass prognostizierte Beurteilungspegel eingehalten oder sogar unterschritten werden.

4.5.3 die genauen Bauabläufe sowie die eingesetzten Baumaschinen in einer detaillierten Ausführungsplanung zu erfassen und die Empfehlungen der Erschütterungsprognose für die Verwendung von erschütterungsarmen Bauverfahren und Baugeräte zu berücksichtigen.

4.5.4 die Sortenauswahl der zu pflanzenden Bäume auf standortgerechte einheimische Baumarten zu beschränken, soweit es mit dem Ziel der Planung vereinbar sei, Arten zu verwenden, die mit der städtischen Umgebung und ihren entsprechenden Eigenarten in Bezug auf Standortstress ein hohes Maß an Zukunftsfähigkeit aufweisen.

4.5.5 die einschlägigen Rechtsgrundlagen aus dem Wasserrecht zu beachten.

4.4 Zweckverband Bodensee Wasserversorgung

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

dass sämtliche geplante Maßnahmen innerhalb des Leitungsrechts des Zweckverbandes Bodensee Wasserversorgung mit dem Zweckverband abgestimmt werden.

4.5 FairNetz GmbH, Reutlingen

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

Anlagen und Leitungen mit Nebeneinrichtungen der FairNetz GmbH zu beachten und ggf. zu sichern und eventuelle notwendige Umliegungen von Versorgungsleitungen rechtzeitig mit der FairNetz GmbH abzustimmen. Desweiteren sagt die Vorhabenträgerin zu, derartige Maßnahmen in der warmen Jahreszeit (Mai bis September) durchzuführen sowie die durch die Maßnahmen entstehenden Kosten zu tragen. Schließlich sagt die Vorhabenträgerin zu, die FairNetz GmbH weiter am Verfahren zu beteiligen.

4.6 Einwander 12-2

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

4.8.1 in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern einen Zaun zwischen dem Fußweg neben den Grundstück als Verbindung zur Reutlinger Straße und dem Grundstück der Einwender vorzusehen.

4.8.2 die Erreichbarkeit des Grundstücks sowie die Zufahrt zu den Garagen während der Bauzeit sicherzustellen. Sie sagt weiter zu, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Eigentümern und Besitzern abzustimmen. Die Vorhabenträgerin weist allerdings daraufhin, dass eine kurzzeitige Beschränkung im PKW Verkehr nicht ausgeschlossen werden könne. Sie sagt zu, die Betroffenen mindestens 48 Stunden im Voraus über etwaige Bautätigkeiten zu informieren.

5. Nebenbestimmungen

5.1 Lärmschutz und Erschütterungen

5.1.1 Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind zu beachten. Zudem wird der Vorhabenträger verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 dB (A) überschreitet.

5.1.2 Für die Gebäude, an denen durch Baulärm nachts die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird, ist für die Dauer der nächtlichen Bauzeit kostenfrei Ersatzwohnraum (Hotel o.Ä.) zur Verfügung zu stellen.

5.1.3 Bei der Planung der Bauausführung ist eine detaillierte Prognose der maßgeblichen Bauphasen zu erstellen und weitergehende Schutzmaßnahmen (z.B. Einsatz lärmarmer Maschinen, abschirmende Elemente, etc.) zu konzipieren.

5.1.4 Weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen wie etwa die ausführliche Informationen des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen sind vorzunehmen.

5.1.5 Die Empfehlungen aus dem Erschütterungsgutachten (Planunterlage 10.2 Seite 22) sind bei der konkreten Planung der Bauausführung entsprechend umzusetzen.

5.2 Natur- und Artenschutz

5.2.1 Die in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) genannten Vermeidungsmaßnahmen 1 bis 13 sowie die CEF-Maßnahme C 1 sind mit den jeweils aufgeführten Maßgaben durchzuführen (Planunterlage 9.1, Seiten 52 ff.).

5.2.2 Die in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) genannten Kompensationsmaßnahmen K 1 und K 2 sind ebenfalls mit den jeweils aufgeführten Maßgaben durchzuführen (Planunterlage 9.1, S. 67 f.).

5.2.3 Die LBP-Maßnahmen K 1 und K 2 sind dauerhaft zu unterhalten.

Bei den Maßnahmen K 1 und K 2 sind die Bäume dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten, bei Abgang artengleich zu ersetzen.

5.2.4 Die Vorhabenträgerin wird als Verursacherin der mit dem Vorhaben des PFA 5 verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) verpflichtet, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 2 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer dem Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Die Dateneingabe und die Übermittlung der Ticket-Nummer haben spätestens einen Monat nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich über den Baubeginn sowie die Baufertigstellung des Vorhabens des PFA 5 schriftlich zu unterrichten.

Während der Bauausführung hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO mindestens einmal jährlich, nach Baufertigstellung im dritten und im fünften Jahr schriftlich zu berichten. Bei vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen ist schon vor Beginn der Bauausführung entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten. Soweit die Berichte über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin in eine Arbeitskopie der jeweils gemeldeten Maßnahme zum Kompensationsverzeichnis eingegeben und der Planfeststellungsbehörde zur Freigabe übermittelt werden, wird der Berichtspflicht Genüge getan. Die Berichte bzw. die Eintragung sind der Planfeststellungsbehörde spätestens einen Monat nach Fälligkeit der Berichtspflicht bzw. nach sonstiger Anforderung zur Kenntnis zu geben.

Hinweise zur Dateneingabe in das Kompensationsverzeichnis können dem Merkblatt Kompensationsverzeichnis für Vorhabenträger entnommen werden.

5.3 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

5.3.1 Bezüglich des Haltepunktes Reutlingen-Storlach wird die Vorhabenträgerin die fahrdynamischen Prüfung durch die Deutsche Bahn Netz AG nachreichen.

5.3.2 Bezüglich des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker wird die Vorhabenträgerin den geänderten Plan zur Entwässerung des Oberbaus für die Gleisanlagen der Deutschen Bahn Netze AG nachreichen.

5.3.3 Die Baumaßnahmen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auf der Strecke 4600 Plochingen – Immendingen in Bahn-km 32,728 bis 32,848 (Haltepunkt Reutlingen-Storlach) und Bahn-km 36,000 bis 36,400 (Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker) sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen. Gegebenenfalls erforderlich werdenden La-Stellen (Langsamfahrstel-

len), Vollsperrungen, sonstige bautechnische und betriebliche Schutzmaßnahmen, Beweissicherungsverfahren usw. sind aufgrund der vorgegebenen Fristen der DB Netz AG bereits in der Vorplanung der Baumaßnahme mit der DB Netz AG abzustimmen und festzulegen.

5.3.4 Bei Eingriffen in den Druckbereich und Stützbereich der Gleisanlagen auf der Strecke 4600 Plochingen – Immendingen bedarf es grundsätzlich zuvor der Zustimmung und Freigabe durch die DB Netz AG. Hierbei sind im Rahmen der Ausführungsplanung die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB Netz AG sowie die DIN Fachberichte entsprechend zu beachten und einzuhalten. Erforderlich werdende Standsicherheitsnachweise sind von einem vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter vor Baubeginn zur Prüfung der Standsicherheit vorzulegen.

5.3.5 Die Aufstellung von Baudurchführungsvereinbarungen mit der DB Netz AG ist erforderlich.

5.3.6 Für die gesamte Bauzeit ist aufgrund der besonderen Lage der Baustellen von der DB Netz AG ein Bauüberwacher Bahn entsprechend der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (BAU) des Eisenbahn-Bundesamtes festzulegen und allen am Bau beteiligten bekannt zu geben.

5.3.7 Von allen spannungsführenden Bauteilen der Anlagen ist gemäß VDE 0115 Teil 3 (Ausgabe 12.97) und 0210 sowie den Vorschriften der Bau- und Berufsgenossenschaft BGL 8.72 ein Abstand von $\geq 3,50$ m einzuhalten.

5.3.8 Die neuen Bahnsteige (einschließlich der Zugangsbauwerke) der beiden Haltepunkte sowie deren gesamten Bahnsteigausrüstungen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie den Richtlinien der DB Netz AG (Richtlinie 804.1101, Richtlinie 997.0101 sowie die DIN VDE usw.) zu erden. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die erforderlichen Erdungsmaßnahmen mit der DB Netz AG vorab abzustimmen und im Rahmen der Baudurchführung zu dokumentieren. Bei Oberleitungsmasten, die im unmittelbaren Bereich neben einem Bahnsteig (Haltepunkt Reutlingen-Storlach, Bahnsteig am Streckengleis Plochingen – Immendingen) oder auf dem Mittelbahnsteig Reutlingen-Bösmannsacker befinden, ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob Besteigungsschutzmaßnahmen erforderlich werden. Dies sind Maßnahmen, die ein Besteigen der Oberleitungsmaßnahmen durch Dritte verhindern bzw. ausschließen.

5.3.9 Änderungen an signaltechnischen Anlagen und deren vorhandenen Kabelanlagen der DB Netz AG darf ausschließlich die DB Netz AG selbst durchführen. Hierbei ist die Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) in der jeweilig gültigen Fassung zu beachten.

5.3.10 Bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme für den Neubau der Bahnsteige sind die allgemeinen anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der Deutsche Bahn Netz AG, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

5.4 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA)

5.4.1 Bei der Planung und Ausführung der Baumaßnahme sind u.a. die nachfolgend aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regelwerke, in der jeweils aktuellen Fassung, zu beachten und anzuwenden:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
- Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO);
- Eisenbahn Signal Ordnung (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);
- Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien (Richtlinien 2(12));
- Verordnung des Innenministeriums (Baden-Württemberg) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA);
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum;
- DIN 18040 Barrierefreies Bauen.

5.4.2 Sofern dem Vorhabenträger Abweichungen vom Regelwerk unvermeidlich sind, wird er den Nachweis führen, dass damit mindestens die gleiche Sicherheit gegeben ist.

5.4.3 Das Geländer am Bahnsteig des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker als Schutzmaßnahme ist in einem Abstand von 2,25 m parallel zur Achse des Industriestammgleises zu errichten. Ein entsprechender Plan ist der LEA vorzulegen. Aufgrund dieser Maßnahme (fehlender Sicherheitsraum auf Bahnsteigseite) ist im Vorfeld vor Fertigstellung der Ausführungsplanung vom Betreiber des Industriestammgleises (RPW) das Unfallverhütungskonzept nach der BGV D 30 im Bereich des Industriestammgleises neu aufzustellen. In die Betrachtung ist auch das Bahnsteiggeländer einzubeziehen. Die zuständige gesetzliche Unfallversicherung (VBG) ist zu beteiligen. Das Ergebnis ist der LEA mitzuteilen.

Bei Einbau mit einem Gleisabstand des Industriestammgleises zur Bahnsteigkante mit 1,67 m ist das Gleis gemäß der Vorgabe der Anlage B Nr. 4a) (zu § 8 Absatz 2 Nr. 4) der Verordnung des Innenministeriums (Baden-Württemberg) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) gegen den Bahnsteig festzulegen.

5.4.4 Eine fahrdynamische Prüfung der in Lage und Überhöhung veränderten Gleistrassen wird im Rahmen der Entwurfsplanung durch die Deutsche Bahn AG erfolgen und nach Fertigstellung der LEA vorgelegt.

5.4.5 Der Abstand und die Höhe der Bahnsteigkante wird in Bezug auf die Gleisachse bzw. Schienenoberkante in den Gleisbogenabschnitten mit eingebauter Überhöhung gemäß Richtlinie 813 bei der Planung berücksichtigt und entsprechend hergestellt.

5.4.6 Feste Gegenstände auf Personenbahnsteigen müssen gemäß § 13 Abs. 2 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante und mindestens 3,00 m von Gleismitte entfernt sein.

5.4.7 Die Beleuchtungsberechnungen für die Ausleuchtung der Zuwegungs- und Bahnsteigflächen sind im Rahmen der weiteren Planungen zu erstellen.

5.4.8 Bauwerksteile und / oder Baubehelfe sind, soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen sind der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer / Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorzulegen. In die Ausführungspläne sind sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemaßungen, Hinweise und Angaben aufzunehmen. Erforderlichenfalls sind Querschnitte anzufertigen. Bei der Verwendung von Fertigteilen ist eine Typenstatik bzw. eine Zulassung derer, der LEA vorzulegen.

5.4.9 Zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung auf der Strecke 4600, im Abschnitt Metzingen-Reutlingen, insbesondere im Bereich der Bauarbeiten zur Herstellung der Haltepunkte, sind die erforderlichen Maßnahmen gegen Gefahren aus dem Eisenbahn sowie aus dem Baubetrieb, durch den verantwortlichen Eisenbahnbetriebsleiter bzw. durch den verantwortlichen Bauleiter, festzulegen und einzuleiten. Die Bauarbeiten sind im Schutze einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) auszuführen. Sämtliche Maßnahmen sind in einer Baudurchführungsvereinbarung mit der zuständigen Stelle der Deutschen Bahn AG vor Baubeginn zu regeln.

5.4.10 Erdungs- und Potentialausgleismaßnahmen für die gesamte Baumaßnahme sind nach VDE-Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik vorzusehen bzw. auszuführen.

5.4.11 Alle barrierefrei herzustellenden Bahnsteigzugänge sind nach den Vorgaben der DIN 18040 zu planen und auszuführen.

5.4.12 Der Baubeginn und die vorgesehenen Termine für die Abnahmeprüfung aller Gewerke sind der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können. Ein (einfacher) Bauablaufplan ist vorzulegen. Der Abschluss der Maßnahme ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung des Gesamtsicherheitsgutachtens und der Abnahmeniederschriften für alle Gewerke der LEA mitzuteilen.

5.5 Landratsamt Reutlingen

5.5.1 Die Vorhabenträgerin hat eine umfassende Neuberechnung der Ökopunkte nachzuholen, um die sich aus der von ihr gewählten Methodik ergebenden Defizite bis zum Eintreten der durch das Vorhaben ausgelösten naturschutzrechtlichen Konflikte zu beheben und dies gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

5.5.2 Im Bereich des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker soll das Niederschlagswasser mit der Behandlungsmaßnahme "BirocPur Entwässerungsrinne" mit einem Durchgangswert von $D=0,15$ vor Einleitung in den Kaibach behandelt werden.

6. Entscheidung über die Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben.

Sofern sich der Beschluss mit einzelnen Einwendungen nicht ausdrücklich unter Benennung der Einwendernummer befasst, werden die Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs im allgemeinen Begründungsteil behandelt.

7. Kosten

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Hinweis:

Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Auch die Aufwendungen für Sachverständige sind nicht erstattungsfähig.

8. Gebühren

Die Gebühr gegenüber der Vorhabenträgerin wird gesondert festgesetzt.

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 18 AEG i. V. m. § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung - EZuVO -) vom 11. September 1995 (GBl. S. 714) den vorliegenden Plan für die neuen Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Reutlingen (Strecke 4600) mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) als Vorhabenträgerin geplante Vorhaben verwirklicht werden kann.

1. Planungsgegenstand

1.1 Das Modul 1 des Gesamtkonzepts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Der Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist Bestandteil des Moduls 1 des Gesamtkonzepts Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. In dem Gesamtkonzept für die Regional-Stadtbahn (RSB) in Anlehnung an das „Karlsruher Modell“ ist vorgesehen, die Innenstädte von Tübingen und Reutlingen umsteigefrei mit der Region zu verbinden. In Innenstädten der genannten Städte ist dazu der Neubau von Stadtbahnlinien als Straßenbahnen vorgesehen, die am Bahnhof mit den bestehenden Eisenbahnstrecken verknüpft werden. Die Bestandsstrecken in der Region werden elektrifiziert und für die Taktverdichtung und Angebotsverbesserung teilweise zweigleisig ausgebaut. Die Einrichtung neuer Haltepunkte an den Bestandsstrecken erhöht zusätzlich die Erschließungswirkung.

Das Modul 1 ist die erste Baustufe zur Realisierung der RSB und besteht aus der Elektrifizierung und dem Ausbau der Ermstalbahn zwischen Metzingen und Bad Urach sowie der Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg. Zusätzlich sind zur besseren Erschließung neue Haltepunkte zwischen Metzingen und Tübingen vorgesehen.

Das Modul 1 wurde mit seinen Elementen so gewählt, dass mit verhältnismäßig geringen Mitteln im Vergleich zum Gesamtprojekt RSB eine Realisierung möglich ist.

Durch die Umsetzung der Elektrifizierung von Ermstal- und Ammertalbahn können die bereits heute zwischen Herrenberg und Bad Urach verkehrenden Züge beschleunigt und mit einer höheren Betriebsqualität gefahren werden. Zusätzlich wird die Kapazität erhöht, um der in den letzten Jahren gestiegenen Verkehrsnachfrage besser gerecht zu werden, als mit der bestehenden Infrastruktur. Die aufgezeigten Maßnahmen sind ohne Einschränkung kompatibel mit dem endgültigen Konzept zur RSB.

1.2 Betriebliche Aspekte des Moduls 1

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und der darauf folgenden Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Modul 1, wurde das Betriebskonzept zur Bedienung der Strecken und Bedienung neuer Haltepunkte auf der Neckar-Alb-Bahn erstellt. Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und Einführung des Angebotskonzepts Baden-Württemberg 2020 ändern sich die betrieblichen Randbedingungen auf der Neckar-Alb-Bahn, wodurch je für den Zeitraum vor sowie nach der Einführung jeweils ein eigenes Betriebskonzept für Modul 1 entwickelt wurde:

- Vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit der Grundlage des Betriebskonzepts 2016+
- Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit der Grundlage des Angebotskonzepts Baden-Württemberg 2020 (ITF 2020)

Diese beiden erarbeiteten Betriebskonzepte bilden die Grundlage für die geplanten Infrastrukturmaßnahmen. Weiterhin soll jede Maßnahme des Moduls 1 mit dem Konzept der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Endausbau kompatibel sein. Die Konzepte 2016+ und ITF 2020 wurden für den betrachteten Planungskorridor mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) abgestimmt.

Alle Infrastrukturmaßnahmen im Modul 1 sind nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zu planen und werden bis auf weiteres mit Vollbahnfahrzeugen befahren, vergleichbar mit den S-Bahnen in anderen Landesteilen (ausgenommen Stuttgart) mit Einstiegshöhen von 55 cm.

1.3 Bildung von sechs Planfeststellungsabschnitten (PFA)

Das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Modul 1 liegt in Baden-Württemberg in den Regierungsbezirken Tübingen und Stuttgart. Das gesamte Projekt betrifft die Landkreise Tübingen und Reutlingen sowie Böblingen. Die Einteilung der PFA erfolgte unter Berücksichtigung der Gebietskörperschaftsgrenzen und unterschiedlicher, abgrenzbarer Konfliktpunkte. Die Durchnummerierung entspricht nicht der Reihenfolge der geplanten Durchführung.

Daraus ergeben sich sechs Planfeststellungsabschnitte:

- **PFA 1:**
Anpassung des südlichen Bahnhofskopfes Bahnhof Metzingen bis einschließlich Einfahrtsignal; dazu gehört auch die Herstellung eines neuen Bahnsteigs und sämtliche Eingriffe in die Leit- und Signaltechnik, die im Rahmen des Projekts im Bahnhof Metzingen auszuführen sind.
- **PFA 2:**
Elektrifizierung und Ausbau der Ermstalbahn von Bahnhof Metzingen Einfahrtsignal (ausschließlich) bis Bad Urach Bahnhof.
- **PFA 3 und 4:**

Elektrifizierung und teilweiser Ausbau der Ammertalbahn zwischen Tübingen Hauptbahnhof und Bahnhof Herrenberg (einschließlich).

- **PFA 5:**

Haltepunkt Reutlingen-Storlach und Haltepunkt Reutlingen-Bösmannacker an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Tübingen.

- **PFA 6:**

Haltepunkt Tübingen-Neckaraue und Haltepunkt Tübingen-Güterbahnhof an der Neckar-Alb-Bahn Tübingen – Metzingen.

Diese allgemein übliche und rechtlich zulässige Vorgehensweise dient insbesondere einer besseren Handhabbarkeit des Bauvorhabens für alle Verfahrensbeteiligten. Die Einteilung der Abschnitte unter Berücksichtigung der Gebietskörperschaftsgrenzen begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

1.4 Planungsgegenstand des Planfeststellungsabschnittes 5

Wesentlicher Planungsgegenstand des Planfeststellungsabschnittes 5 sind folgende Maßnahmen:

Haltepunkt Reutlingen-Storlach:

- zwei Außenbahnsteige,
- je Bahnsteig ein Treppenzugang,
- ein Rampenbauwerk als barrierefreier Zugang zum Bahnsteig 2,
- ein ebenerdiger Bahnsteigzugang zum Bahnsteig 1 einschließlich der Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes,
- Anpassung der Trassierung des linken Streckengleises,
- Anpassung der Oberleitungsmaststandorte,
- Ausstattung der neuen Bahnsteige mit Telekommunikationsanlagen (TK-Anlagen),
- Energieversorgung der neuen Bahnsteiganlage gemäß Niederspannungsversorgungskonzept der Deutschen Bahn AG mit separaten Energiezählereinrichtungen,
- Bahnsteigbeleuchtung einschließlich Zuwegungen bis zur Planungsgrenze,
- Rückbau nicht mehr notwendiger Anlagen.

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker:

- je ein Außen- und ein Mittelbahnsteig,
- je Bahnsteig ein Treppenzugang von der Bantinstraße,
- je Bahnsteig ein stufenfreier Zugang einschließlich der Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes,

- mit Anpassung "Gönninger Gleis" (Industriestammgleis),
- schienengleicher Reisendenübergang (Gönninger Gleis),
- Anpassungen der Eisenbahnüberführung,
- Anpassung der Oberleitungsmaststandorte,
- Ausstattung der neuen Bahnsteige mit Telekommunikationsanlagen (TK Anlagen),
- Energieversorgung der neuen Bahnsteiganlage gemäß Niederspannungsversorgungskonzept der Deutschen Bahn AG mit separaten Energiezählereinrichtungen,
- Bahnsteigbeleuchtung einschließlich Zuwegungen bis zur Planungsgrenze,
- Rückbau nicht mehr notwendiger Anlagen.

Zu den Maßnahmen im Einzelnen siehe den Erläuterungsbericht auf den Seiten 26 ff. (Planunterlage 1).

2. Verwaltungsverfahren

Gemäß § 25 Abs. 3 LVwVfG fand für Anwohner und Anlieger aller Maßnahmen des Moduls 1 am 17.07.2015 in Dettingen im Landkreis Reutlingen eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung statt (siehe zu den einzelnen Themen den Erläuterungsbericht auf den Seiten 9 f., Planunterlage 1).

Mit Schreiben vom 25.04.2016 beantragte sodann die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) beim Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren, das Anhörungsverfahren nach §§ 18 AEG, 73 LVwVfG für den Planfeststellungsabschnitt 5 durchzuführen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch amtliche Bekanntmachung in dem Reutlinger Amtsblatt der Stadt Reutlingen vom 06.05.2016.

Die Planunterlagen lagen vom 09.05.2016 bis einschließlich 08.06.2016 im Rathaus Reutlingen zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden aus. Es wurde nach § 73 Abs. 4 LVwVfG Gelegenheit gegeben, bis zum 22.06.2016 Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Mit Schreiben vom 28.04.2016 erfolgte die Anhörung des Landratsamts Reutlingen sowie die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Sie erhielten ebenfalls Gelegenheit, bis zum 22.06.2016 zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

Nicht ortsansässige Betroffene wurde von der Planauslegung mit Schreiben vom 02.05.2016 von der Planauslegung benachrichtigt. Auch hier galt die Einwendungsfrist bis zum 22.06.2016.

Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände gingen neun Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken ein. Von privater Seite gingen zwei Einwendungsschreiben ein.

Ein Einzelerörterungstermin fand mit den privaten Einwendern am 12.04.2017 statt.

Der Vorhabenträger hat die wesentlichen, im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen in den Inhaltsverzeichnissen der Planunterlagen blau dargestellt.

Verfahrensfehler sind aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht erkennbar.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach § 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 3e Nr. 2 UVPG und Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c S. 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Planunterlagen eine Umweltverträglichkeitsstudie für den PFA 5 vom 29.01.2016 vorgelegt (Planunterlage 9.1). Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen für den Planfeststellungsabschnitt 5, wie sie sich aufgrund der Umweltverträglichkeitsstudie, den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände sowie aufgrund der Äußerungen der Öffentlichkeit darstellen, zusammengefasst. Die rechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfolgt im Begründungsteil.

3.1 Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum PFA 5

Aufgrund der innerstädtischen Lage des PFA 5 und der angrenzenden Industriebebauung sowie der hohen verkehrlichen Nutzung im Umfeld wurde für die beiden Haltepunkte des PFA 5 auf den Umgriff von 25 m für die Schutzgüter Boden sowie Arten und Biotope zurückgegriffen. Grund hierfür ist, dass für die Schutzgüter über diesen Rahmen hinaus keine weiteren relevanten Informationen zu erwarten waren, die den Mehraufwand rechtfertigen.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild ist zur besseren Beschreibung der zusammenhängenden Funktionsräume über den 25 m Korridor hinaus beiderseits der Trasse ausgedehnt. Stellenweise wurden Abgrenzungen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Reichweite der zu erwartenden Projektwirkungen vorgenommen.

3.2 Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen PFA 5

Die Errichtung der Bahnsteige löst **Flächeninanspruchnahmen** von Bahnflächen aus. Auch die Errichtung der Masten führt zu anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen mit jeweils stark punktuelltem Charakter. Die Flächen der künftigen Bahnsteige gehören bereits im Bestand im engeren Sinne zur Eisenbahninfrastruktur. Vegetation muss insbesondere für die Zuwegung entfallen. Insgesamt wird das Vorhaben auf rund 3.900 m² bereits bahnbetrieblich genutzter Siedlungsfläche umgesetzt. In dieser Flächenbilanz nicht enthalten sind die Baustelleneinrichtungsflächen, zumal diese nach Abschluss der Arbeiten wieder der gleichen Nutzung zugeführt werden wie zuvor.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Mensch** ist festzuhalten, dass etwaige **Lärmschutzmaßnahmen** aus dem Bahnbetrieb nicht erforderlich sind, da die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) mangels Eingriff in die Substanz des Schienenweges keine Anwendung findet.

Unzulässige Belastungen durch **elektromagnetische Felder** sind für Personen nicht zu erwarten, da das Vorhaben zu keinen Änderungen hinsichtlich der elektromagnetische Verträglichkeit führt.

Einzelheiten zu den Themen Lärm und Elektromagnetischer Verträglichkeit können den jeweiligen Abschnitten in diesem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden.

Beeinträchtigungen entstehen für die Schutzgüter **Tiere** und **Pflanzen**.

Als Folge des Vorhabens wird dauerhaft ein Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren eintreten. Betroffen sind dabei auch hochwertige Biotope in Form von Feldgehölzen und Einzelbäumen, die anlagebedingt entfallen.

Durch den Bau der neuen Haltepunkte wird der Gehölzaufwuchs eingeschränkt und es kommt in diesen Bereichen zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogelarten. Betroffen sind insgesamt 51 Vogelarten, die alle durch Art.1 der EU-Vogelrichtlinie europarechtlich geschützt sind. Im Untersuchungsgebiet wurden zudem drei Fledermausarten festgestellt, die ebenfalls durch das Vorhaben beeinträchtigt werden können. Das Vorhaben führt ebenfalls zu Eingriffen in Teilhabitate der lokalen Populationen der Zauneidechse.

Zum Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde und den betroffenen Kommunen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Im Hinblick auf das Schutzgut **Boden** kommt es durch das Vorhaben im Bereich des Haltepunktes Reutlingen-Storlach zu Verlusten hochwertiger Böden, die versiegelt werden.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Wasser** sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Gleiches gilt für die Schutzgüter **Klima und Luft, Landschaftsbild und Erholung** sowie für die Schutzgüter **Kultur- und sonstigen Sachgütern**.

3.3 Auswirkungen während der Bauzeit

Durch die Baumaßnahmen wird es zu temporären Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen kommen. Diese werden sowohl auf bereits versiegelten Flächen, als auch im Bereich von Zierrasen (Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker) und Wiese (Haltepunkt Reutlingen-Storlach) eingerichtet.

Während der Bauphase kann es zu vorübergehenden Beeinträchtigungen durch **Baulärm** kommen. Da eine gänzliche Vermeidung dieser Beeinträchtigungen faktisch ausgeschlossen ist, wird der Vorhabenträgerin in einer Nebenbestimmung aufgegeben, die Regelungen der AVV Baulärm zu beachten. Zudem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Bauma-

schinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 dB (A) überschreitet.

Durch die Baumaßnahmen im Bereich der Haltepunkte werden die Richtwerte der AVV Baulärm teilweise erheblich überschritten. In der Schalltechnischen Untersuchung wird für die Gebäude, an denen nachts die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird, empfohlen, für die Dauer der nächtlichen Bauzeit kostenfrei Ersatzwohnraum (Hotel o.Ä.) zur Verfügung zu stellen. Weiter wird empfohlen, bei der Planung der Bauausführung eine detaillierte Prognose der maßgeblichen Bauphasen zu erstellen und weitergehende Schutzmaßnahmen (z.B. Einsatz lärmarmen Maschinen, abschirmende Elemente, etc.) zu konzipieren. In Anbetracht des Sachverhaltes, dass im vorliegenden Fall eine Konfliktvermeidung mit nach dem gegenwärtigem Stand der Technik verfügbaren Maßnahmen nicht möglich ist, wird in der Schalltechnischen Untersuchung weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen empfohlen. Hierzu zählt insbesondere eine ausführliche Informationen des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen. Diesen Empfehlungen werden durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Außerdem kommt es durch den Einsatz von Baumaschinen, Werkzeugen, LKW und schwerem Material zu **Erschütterungen**. Zur Vermeidung von Schäden und erheblichen Störungen durch baubedingte Erschütterungen sind in der Nähe von Bebauungen die Fundamente der Masten zu bohren. Für Bodenverdichtungen sind kleine Verdichtungsgeräte einzusetzen. Große Vibrationswalzen sind nur bis 20 m Abstand zu Bebauung mit niedrigen Frequenzen einzusetzen. Werden große Geräte in kleineren Abständen erforderlich, dürfen ausschließlich statische Walzen verwendet werden. Diesen Empfehlungen werden durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Einzelheiten zu den Themen Lärm und Elektromagnetischer Verträglichkeit können den jeweiligen Abschnitten in diesem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden.

Durch die oben genannte baubedingte Flächeninanspruchnahme Wiese und Zierrasen kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter **Pflanzen und Tiere**.

Weitere erhebliche Beeinträchtigungen für andere Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

3.4 Zusammenfassung PFA 5

Nach allem kann das Vorhaben unter Einbeziehung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen als umweltverträglich bewertet werden, da nicht mit erheblichen vorhabenbedingten negativen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Dabei ist auch zu beachten, dass das Vorhaben vielfach in Bereichen verwirklicht wird, in denen bereits Vorbelastungen bei den einzelnen Schutzgütern bestehen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidung nach § 12 UVPG erfolgt im Übrigen bei

der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange.

4. Planrechtfertigung des PFA 5

Die Planung des PFA 5 ist dann planerisch gerechtfertigt, wenn für dieses Vorhaben mit seinen konkreten Zielsetzungen nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit objektiv erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282, 285).

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für den PFA 5 aus den nachfolgend dargelegten, mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen:

Neben den dargestellten übergeordneten verkehrlichen und betrieblichen Vorgaben aus dem Gesamtkonzept der Regional-Stadtbahn dienen die vorgesehenen neuen Haltepunkte der Verbesserung der Erschließungswirkung.

Die neuen Standorte der Haltepunkte des PFA 5 sind das Ergebnis einer eingehenden Prüfung, die im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wurde. Die für das Jahr 2025 prognostizierten Ein- und Aussteigerzahlen für das Modul 1, Stand 2014, liegen für den Haltepunkt Reutlingen-Storlach bei 1.100 und für den Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker bei 2.000. Die neuen Haltepunkte weisen damit eine ausreichende Zahl von Fahrgästen auf. Weiterhin lassen sich die neuen Haltepunkte in das künftige Betriebsprogramm integrieren, sind straßenseitig erschlossen, baulich realisierbar, halten einen bestimmten Mindestabstand ein, senken die mittlere Reisegeschwindigkeit und verlängern die Fahrtzeit nicht zu sehr.

Die Maßnahmen des PFA 5 entsprechen somit den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen. Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachgewiesen, dass das Vorhaben des PFA 5 im Sinne der Rechtsprechung vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt ist.

5. Varianten des PFA 5

Im Rahmen ihrer Verpflichtung, Planungsalternativen in die Abwägung einzustellen, hat die Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin untersuchten und dargestellten Alternativlösungen geprüft und abwägend nachvollzogen. Zu der vorliegenden und von der Vorhabenträgerin beantragten Planung gibt es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine fachlich ausgewogene Alternative, die öffentliche oder private Belange und Interessen in insgesamt erkennbar geringerem Maße beeinträchtigen und sich daher als vorzugswürdige und besser geeignete Lösung aufdrängen würde.

Vorab ist festzuhalten, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Planungsalternativen in der Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und

eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Varianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausscheiden von Alternativen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Varianten brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stür, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn. 3871 m.w.N.).

In der Auswahl der künftigen Haltepunkte gab es folgendes Vorgehen:

- Beibehaltung bestehender Halte in Metzingen Bahnhof, Reutlingen-Sondelfingen, Reutlingen Hauptbahnhof, Reutlingen West, Reutlingen-Betzingen, sowie Tübingen Hauptbahnhof
- Festlegung neuer Standort aufgrund potentieller Erschließungswirkung sowie baulicher Realisierbarkeit, insbesondere auch der straßenseitigen Erschließung.

Alle Halte müssen in Abhängigkeit von der Streckengeschwindigkeit einen Mindestabstand zueinander haben, um die mittlere Reisegeschwindigkeit durch einen zusätzlichen Halt nicht allzu sehr abzusenken oder umgekehrt die Fahrzeit zu verlängern. Daraus ergeben sich angestrebte mittlere Haltepunktabstände von Eisenbahnstrecken von mindestens ein bis zwei Kilometer, was aber auch im Bestand schon in Einzelfällen unterschritten wurde.

Folgende neue Haltepunktstandorte waren im Landkreis Reutlingen dazu identifiziert worden:

- Metzingen Süd,
- Reutlingen-Storlach und
- Reutlingen-Bösmannsacker.

Im Folgenden werden die Varianten zu den Haltepunkten vorgestellt und erörtert.

5.1 Variante Metzingen-Süd

Der neue Haltepunkt an der bestehenden Strecke wurde ausgewählt um eine bessere Erschließung der südlichen Kernbereiche der Stadt Metzingen zu ermöglichen.

Entsprechend dem Beschluss des Gemeinderates der Stadt Metzingen soll auf die Realisierung des Haltepunktes Metzingen Süd im Rahmen des Moduls 1 verzichtet werden, weil er dort seine verkehrlichen und betrieblichen Potenziale aufgrund der im Modul 1 einsetzbaren Fahrzeuge noch nicht entfalten kann. Einer Realisierung des Haltepunktes Metzingen Süd im bisher schon vorgesehenen Bereich, z. B. als Teil eines später zu realisierenden Moduls der

Regionalstadtbahn, steht technisch nichts entgegen. Auch verlorene Herstellkosten sind bei dieser zeitlichen Verschiebung auszuschließen.

Dieser Haltepunkt ist daher nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

5.2 Varianten Reutlingen-Storlach

Der geplante Haltepunkt Reutlingen-Storlach schließt die Lücke zwischen dem bestehenden Haltepunkt Reutlingen-Sondelfingen und Reutlingen Hauptbahnhof. Der neue Haltepunkt Reutlingen-Storlach liegt etwa mittig zwischen den davor genannten Haltepunkten, sodass Abstände von jeweils ca. 1,5 km entstehen. Die Festlegung des Standortes folgte der Möglichkeit einer möglichst optimalen straßenseitigen Erschließung. Diese ist nur im Kreuzungspunkt mit der Siemensstraße nach beiden Seiten gegeben. Durch die Anlage im Bereich einer vorhandenen Straßen- oder Wegebeziehung können die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen und die notwendigen Eingriffe in Grundstücke Dritter begrenzt werden. Die Ostseite der Bahn ist in einem größeren Abschnitt von bestehenden und nicht querbaren Gewerbeflächen flankiert. Damit verbleibt einzig die Siemensstraße als Verknüpfung zum erschließenden Straßennetz.

Dies geht auch konform mit den Planungen der Stadt Reutlingen, die in ihrem künftigen Busliniennetz zwei Linien mit der Bahn verknüpfen kann. Die Reutlinger bzw. die Sondelfinger Straße parallel zur Bahn stellen ein Hindernis zur Erreichbarkeit der dahinter liegenden Wohnbebauungen dar und müssen immer gequert werden.

Für den neuen Haltepunkt sind zwei Außenbahnsteige vorgesehen. Für deren Anordnung gibt es zwei Varianten im Bereich der Siemensstraße sowie eine Variante im Bereich „Voller Brunnen“:

- Variante 1: Bahnsteige östlich der Siemensstraße,
- Variante 2: Bahnsteige westlich der Siemensstraße und
- Variante 3: Voller Brunnen.

5.2.1 Varianten 1 und 2 im Bereich der Siemensstraße

Bauliche Maßnahmen der Varianten 1 und 2

Die Variante 1 kann überwiegend auf Gelände der Bahn bzw. der Stadt gebaut werden. Der direkte Zugang zur Siemensstraße wird durch zwei Treppenbauwerke hergestellt, der barrierefreie Zugang erfolgt auf der Südseite durch ein Rampenbauwerk. Auf der Nordseite gibt es eine ebenerdige Anbindung an das Straßennetz.

In der Variante 2 werden für den Bahnsteig in Richtung Reutlingen (Nordseite) die Flächen des früheren Ausziehgleises des Güterbahnhofs benötigt. Dessen Gleisachse ist gegebenenfalls für eine neue Nutzung nur wieder herzustellen, da der Güterbahnhof weiterhin, trotz Rückbau der Gleisanlagen, eine gewidmete Bahnanlage ist. Ein ebenerdiger Bahnsteigzugang über diese Fläche scheidet von daher aus. Dieses Gleis liegt ca. 2 m tiefer als die Streckengleise.

Der Bahnsteig in Richtung Reutlingen ist hier durch ein Stützbauwerk von ca. 120 bis 150 m Länge und ca. 2,5 m Höhe abzugrenzen (Mehrkosten im Vergleich zur Variante 1 ca. 250.000 €). Der barrierefreie Zugang erfolgt am Kopf des früheren Ausziehgleises zur Sondelfinger Straße durch einen ebenerdigen Zugang. In der Gegenrichtung wird, wie in Variante 1, der Zugang durch ein Rampenbauwerk hergestellt.

In der Variante 1 steht für den südlichen Bahnsteig (Richtung Metzingen) deutlich mehr Bau- raum zur Herstellung des notwendigen Rampenbauwerks zur Verfügung, so dass die Beein- trachtungen Dritter minimiert werden können.

Die Wahl der Variante hat auf die Verkehrserschließung keinen Einfluss, da der schnelle Zugang immer über die Straßenüberführung im Zuge der Siemensstraße erfolgt.

Für eine Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der nordwestlich der Bahnlinie be- findlichen Stadtgebiete mit drei Schulen und einem Seniorenheim wäre in jedem Fall bei der Variante 2 eine zusätzliche Fußgängerbrücke am südlichen Bahnsteigende nötig. Die damit verbundenen geschätzten zusätzlichen Baukosten von mindestens ca. 500.000 € würden die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens stark belasten. Ob dem Mehraufwand ein mindes- tens gleich großer Nutzen in Form konkreter zusätzlicher Nachfrage gegenübersteht, ist auf- grund der denkbaren Wegebeziehungen fraglich. So könnten die angesprochenen potenziellen Nutzer den Haltepunkt nur sehr indirekt durch ein Wohngebiet erreichen. Die geradlinige Verbindung über die Roanner Straße und den von dort westlich abzweigenden Fuß- und Radweg bindet die Nutzer mindestens ebenso gut an den neuen Haltepunkt an. Keinerlei Vorteile eines zusätzlichen Zugangs zum Haltepunkt bei Realisierung der Variante 2 ergibt sich für die Gewerbegebiete südlich der Neckar-Alb-Bahn. Hier ist wegen der vor- handenen Bebauung keine Wegeführung zum westlichen Ende der Bahnsteige möglich, so dass für diese Nutzer, in jedem Fall nur der Zugang über die Siemensstraße bleibt.

Die übrigen Baumaßnahmen sind für beide Varianten vergleichbar.

Belange des Natur- und Artenschutzes der Varianten 1 und 2

Bei Betrachtung der Eingriffe in die Belange des Naturschutzes ist die Variante 2 hinsichtlich des Schutzguts Arten und Biotope etwas günstiger zu bewerten, als die Variante 1. Dies ergibt sich in allererster Linie daraus, dass die Zuwegung bei der Variante 2 mit geringeren Eingriffen in Gehölze möglich ist, als bei der Variante 1. Hinzu kommt die naturschutzfachliche Bewertung der jeweils betroffenen Gehölz- bzw. Baumarten.

Geringfügig geringer fallen die Eingriffe bei der Variante 2 auch beim Schutzgut Boden und Wasser aus, weil die Zuwegung dort über bereits anthropogen veränderte Flächen führen würde.

Hinsichtlich der anderen Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprü- fung (UVP) sind die Varianten 1 und 2 gleich.

Beim speziellen Artenschutz sind weder bei der Variante 1 noch bei der Variante 2 Konflikte erkennbar.

5.2.2 Variante 3 „Voller Brunnen“

Eine weitere Variante 3 für einen alternativen Standort eines neuen Haltepunktes, Arbeitstitel „Voller Brunnen“, ca. 1 km östlich des Hauptbahnhofes, war bereits in der Nutzen-Kosten-Untersuchung verworfen worden, da sich zwar auf der Westseite eine verbesserte, aber auf der Ostseite eine deutlich verschlechterte Erschließung ergeben hätte. Die künftige Nutzung der bisherigen Flächen des Güterbahnhofes durch neue Bahnanlagen wäre deutlich erschwert bzw. verbaut worden.

Diese Variante wurde daher nicht weiter verfolgt.

5.2.3 Ergebnis

In der Gesamtbewertung der vertieft untersuchten Varianten 1 und 2 ist die Variante 1 eindeutig vorzugswürdig, weil ihre verkehrliche Wirkung bei deutlich geringeren Kosten, gegenüber der Variante 2 gleichwertig oder nahezu gleichwertig ist. Hinzu kommt, dass die Variante 1 sicherstellt, dass keine weiteren Maßnahmen verbaut und die baulichen Risiken minimiert werden. Demgegenüber wiegen die geringfügigen Vorteile der Variante 2 bei den Belangen des Naturschutzes bei weitem nicht schwer genug, zumal die Eingriffsschwere insgesamt als eher gering einzuschätzen ist.

Von der Stadt Reutlingen sowie von Seiten privater Einwender wird kritisiert, dass für den Haltepunkt Reutlingen-Storlach die Prüfung einer alternativen Lage westlich der Brücke Siemensstraße mit einer verbesserten Erschließung des Bereichs Storlach und Voller Brunnen nicht mit einer ausreichenden fachlichen und sachlichen Tiefe ausgeführt worden sei. So weise die Lage westlich der Brücke Siemensstraße gegenüber östlich ein deutlich umfassenderes Einzugsgebiet von Wohnbevölkerung sowie eine hohe Anzahl an Sozial und Bildungseinrichtungen auf. Den höheren Kosten stünden ein größerer Erschließungsnutzen, ein barrierefreier Zugang zu den Bereichen Storlach und Voller Brunnen sowie die insgesamt qualitätsvollere Haltestellenanlage entgegen. Die Stadt Reutlingen fordert die Vorhabenträgerin daher auf, den größeren Nutzen den höheren Erstellungskosten gegenüber zu stellen und ein abschließendes Urteil der Machbarkeit zu fällen.

Zu den Stellungnahmen der Stadt Reutlingen bezüglich der Varianten führt die Vorhabenträgerin zunächst insgesamt aus, dass der Nutzen der neuen Haltepunkte im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung festgestellt worden sei. Die Lage und die Erschließung der Haltepunkte seien im projektbegleitenden Arbeitskreis zur Regionalstadtbahn diskutiert und festgelegt worden. In diesem Arbeitskreis sei auch die Stadt Reutlingen vertreten.

Im Rahmen dieser Untersuchung sei ein Zugang über die Siemensstraße angenommen worden, um die Erschließungskosten zu minimieren. Alternative Zugänge hätten eine zusätzliche Gleisquerung notwendig gemacht. Die Vorgehensweise sei bei der Anlage neuer Haltepunkte üblich.

Eine weitere Überprüfung der bereits durchgeführten Untersuchungen setze voraus, dass aktualisierte und belastbare Nachfragedaten seitens der Stadt zur Verfügung gestellt werden, die eine Anhebung des Nutzens (Zunahme der Verkehrsnachfrage) erwarten lassen.

Soweit es sich um bestehende Nutzungen handele, sei sie in der Alternativenprüfung beachtet worden. Zu weitergehenden städtebaulichen Entwicklungen mit Relevanz für die Verkehrsnachfrage lägen der Vorhabenträgerin Aussagen in der erforderlichen konkretisierten Form nicht vor.

Nach nochmaliger Bewertung auf Basis aktualisierter Daten habe sich kein entscheidungserheblicher Unterschied beider Varianten gezeigt. Ungeachtet der Wirtschaftlichkeit sei festzustellen, dass die Antragsvariante deutlich geringere Herstellkosten verursache und insgesamt mit deutlich geringerem baulichen Aufwand realisiert werden könne.

Von Einwenderseite wurde darauf hingewiesen, dass die Stadt Reutlingen Teile des südlich angrenzenden ehemaligen Betz-Areals gekauft habe, wodurch die Anlage eines komfortablen Zugangs – auch vom Gewerbegebiet her – möglich sei.

Darauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass der Kauf und eine möglichen Aufsiedlung auf der Südseite der Bahn erst während bzw. nach der Anhörung bekannt geworden sei. Da aber bislang keine planungsrelevanten Aussagen zur möglichen städtebaulichen Nutzung des Betz-Areals seitens der Stadt Reutlingen vorliegen, sehe die Vorhabenträgerin keinen Grund, von ihrer Antragsvariante abzusehen.

5.3 Varianten Reutlingen-Bösmannsacker

Die Lage des Haltepunktes wird neben den bestehenden Streckengleisen durch die querende B 28 (Bantlinstraße) bestimmt sowie die damit verknüpfte und parallel zur Bahn verlaufenden Konrad-Adenauer-Straße. Weiterer Zwangspunkt ist das bestehende Industriestammgleis parallel zur Hauptstrecke, dessen Achse durch die Widerlager der Straßenbrücke festgelegt ist.

Für diesen Haltepunkt konnten keine sinnvollen Varianten oder Alternativen ermittelt werden. Alternative Erschließungen der Bahnsteige, z. B. durch eine Unterführung, waren geprüft worden, aber das bestehende Bauwerk zur Verdolung des Kaibaches, die begrenzten Breiten zur Anlage von Bahnsteigen und die bestehenden Straßenführungen der B 28 mit ihren Zufahrtsrampen haben keine sinnvolle Anordnung der erforderlichen Rampenbauwerke aufgezeigt.

Die Stadt Reutlingen sowie private Einwender geben zu bedenken, dass auch der südliche Bahnsteig ohne große Umwege zugänglich sein müsse. Sie kritisieren, dass insbesondere die Anbindung an die Hauffstraße / Firma Bosch in den Planungen nicht zufriedenstellend sei; es fehle eine notwendige direkte Quermöglichkeit der Bahnstrecke, so dass eine qualitative Erschließung des Haltepunktes nicht ausreichend gegeben sei.

Zu den Stellungnahmen der Stadt Reutlingen bezüglich der Varianten führt die Vorhabenträgerin insgesamt aus, dass der Nutzen der neuen Haltepunkte im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung festgestellt worden sei. Die Lage und die Erschließung der Haltepunkte seien im projektbegleitenden Arbeitskreis zur Regionalstadtbahn diskutiert und festgelegt worden. In diesem Arbeitskreis sei auch die Stadt Reutlingen vertreten.

Bezüglich des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker werde eine zusätzliche oberirdische Querung der Gleise durch die hochliegenden Straßenbauabschnitte der B 28 erschwert; eine unterirdische Querung komme in Konflikt mit dem Kaibach.

Desweiteren führt die Vorhabenträgerin an, dass die Querung der Bahn und die Erschließung des neuen Haltepunktes über die Bantlinstraße (B28) erfolge. Die Bantlinstraße sei derzeit in diesem Bereich die einzige Verbindung zwischen den Stadtteilen im Süden und Norden der Bahn und daher durchaus für die Erschließung des neuen Haltepunktes geeignet. Sofern es seitens der Kommune eine alternative neue Erschließungsachse geben werde, werden auch Zugänge von den Bahnsteigen an diese geprüft werden. Derartige Planungen wurden der Vorhabenträgerin bislang jedoch nicht zur Kenntnis gegeben.

Weitere Ausführungsvarianten hinsichtlich einzelner Anpassungsmaßnahmen sowie in Bezug auf die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden gegebenenfalls im Zusammenhang mit der jeweiligen Maßnahme behandelt.

6. Folgemaßnahmen

Die neuen Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker erfordern keine Änderungen an Anlagen Dritter wie etwa an Bestandsbauwerken oder bahnüberführenden Bauwerken (Straßenüberführungen, Wasserüberführungen usw.) oder an Leitungen Dritter.

7. Vereinbarkeit des Vorhabens mit zwingendem Recht

7.1 Lärmschutz

7.1.1 Lärm aus dem Bahnbetrieb

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist bei dem Bau oder wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht und unterliegt nicht der Abwägung.

Die Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) näher festgelegt. Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen beschränkt. Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung u.a. vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV liegt auch dann vor, wenn bereits ohne das Vorhaben mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht erreicht werden und dieser Pegel infolge des Vorhabens (gleich um wie viel) erhöht wird.

Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung / Stromschiene eingegriffen wird.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 5 ist ausschließlich der Bau neuer Bahnsteige geplant.

Als Beispiel für nicht erhebliche bauliche Eingriffe zählt das Eisenbahn Bundesamt in seinem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr (Seite 19, Stand 2012) unter anderem den Bau eines Bahnsteigs ohne Gradienten- und/oder Lageänderung der Gleise auf.

Somit findet die 16. BImSchV keine Anwendung, so dass eine Überprüfung auf etwaige Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bahnbetrieb nicht erforderlich ist.

7.1.2 Lärm während der Bauzeit

Da die Baumaßnahmen, die Gegenstand der Planfeststellung sind, teilweise in unmittelbarer Nähe schutzbedürftiger Gebiete erfolgen, werden zum Teil gravierende Überschreitungen der einschlägigen Richtwerte der AVV Baulärm eintreten.

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker

Während des Bahnsteigbaus am geplanten Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung tags und nachts bis zu 51 dB (A). Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden tagsüber an allen Immissionsorten eingehalten, nachts im Mischgebiet um bis zu 6 dB (A) überschritten (zu den Beurteilungspegeln in dem genannten Bereich siehe Seite 10 der Schalltechnischen Untersuchung – Baulärm, Planunterlage 10.1).

Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Während des Bahnsteigbaus am geplanten Haltepunkt Reutlingen-Storlach betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung tags und nachts bis 49 dB (A) im Reinen Wohngebiet, bis 68 dB (A) im Allgemeinen Wohngebiet und bis 52 dB (A) im Gewerbegebiet. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden tags im Reinen Wohngebiet sowie im Gewerbegebiet eingehalten, im Allgemeinen Wohngebiet um bis zu 13 dB (A) überschritten. Nachts werden die Immissionsrichtwerte um bis zu 28 dB (A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB (A) nachts wird tags nicht erreicht, nachts an 2 Gebäuden im Allgemeinen Wohngebiet überschritten (zu den Beurteilungspegeln in dem genannten Bereich siehe Seite 11 der Schalltechnischen Untersuchung – Baulärm, Planunterlage 10.1.2). Es sind weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Da eine gänzliche Vermeidung dieser Beeinträchtigungen faktisch ausgeschlossen ist, wird der Vorhabenträgerin in einer Nebenbestimmung aufgegeben, die Regelungen der AVV Baulärm zu beachten. Zudem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind,

durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 db (A) überschreitet.

Um den Baulärm entsprechend den Vorgaben der AVV Baulärm nach dem Stand der Technik zu vermindern, beabsichtigt die Vorhabenträgerin im Einzelnen insbesondere folgende Maßnahmen: Soweit möglich werden die Bauarbeiten tagsüber durchgeführt. Um eine erhebliche Verlängerung der Bauzeit zu verhindern, sind nächtliche Arbeiten jedoch unvermeidbar. Die Einwirkzeit der Maschinen wurde bei den Berechnungen mit einer Dauer von maximal 8 Stunden tags bzw. 6 Stunden nachts sowie mit der entsprechenden Pegelkorrektur berücksichtigt.

In der Schalltechnischen Untersuchung wird für die Gebäude, an denen nachts die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird, empfohlen, für die Dauer der nächtlichen Bauzeit kostenfrei Ersatzwohnraum (Hotel o.Ä.) zur Verfügung zu stellen.

Weiter wird empfohlen, bei der Planung der Bauausführung eine detaillierte Prognose der maßgeblichen Bauphasen zu erstellen und weitergehende Schutzmaßnahmen (z.B. Einsatz lärmarmer Maschinen, abschirmende Elemente, etc.) zu konzipieren. In Anbetracht des Sachverhaltes, dass im vorliegenden Fall eine Konfliktvermeidung mit nach dem gegenwärtigen Stand der Technik verfügbaren Maßnahmen nicht möglich ist, wird in der Schalltechnischen Untersuchung weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen empfohlen. Hierzu zählt insbesondere eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Diesen Empfehlungen werden durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Das Landratsamt Reutlingen trägt im Hinblick darauf, dass die genauen Bauabläufe sowie die eingesetzten Baumaschinen noch nicht feststehen vor, dass einer detaillierten Ausführungsplanung der Bauarbeiten erhebliche Bedeutung zukomme. Spätestens in dieser sollte festgelegt werden, wann und wo lärmintensive Arbeiten stattfinden, die unter Umständen weitere Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich machen. So könne der Einsatz von abschirmenden Elementen und die Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises zielgerichteter durchgeführt werden. Zudem werde empfohlen, eine kontinuierliche Bauüberwachung durchzuführen, die den Wirkungsgrad der Schallminderungsmaßnahmen überprüfe und sicherstelle, dass prognostizierte Beurteilungspegel eingehalten oder sogar unterschritten werden.

Die Vorhabenträgerin sagt dies zu.

7.2 Erschütterungen

Nach § 3 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Blm-

SchG) sind schädliche Umweltauswirkungen Immissionen wie z.B. Geräusche und Erschütterungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Daran anknüpfend hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09 - , Rn. 27 ausgeführt, dass Erschütterungsmissionen je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen können, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und gegebenenfalls auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung für Bauarbeiten ist als Anlage 10.2 Teil der Planfeststellungsunterlagen. Da sich das Projekt in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung befindet, konnten keine detaillierten Angaben über die zum Einsatz kommenden Bauverfahren und -geräte gemacht werden. Die Abschätzung und Prognose der zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf die Gebäude erfolgten daher anhand von Vergleichsmessungen, Berechnungen durch Finite-Elemente-Modelle und empirischen Formeln, die der Literatur entnommen wurden.

Einwendungen gegen die im Bericht dargestellte Vorgehensweise wurden nicht erhoben.

In der Erschütterungstechnischen Untersuchung wird die Einbringung von Pfählen mittels Schlagrammung in den untersuchten Profilen 1 (Reutlingen-Storlach, km 32,846) und 2 (Reutlingen-Bösmannsacker, km 36,223) kritisch beurteilt (vgl. zu den untersuchten Profilen die Seiten 11 ff. der Erschütterungstechnischen Untersuchung für Bauarbeiten, Planunterlage 10.2). Auch aufgrund der entstehenden Schallimmissionen sollte diese Einbringungsart generell in Wohngebieten vermieden werden. Ältere Vibrationsrammgeräte sollten nur auf Streckenabschnitten außerhalb der Ortschaften und in ausreichender Entfernung (> 30 m) von Bebauungen eingesetzt werden. Neuere Hochfrequenz-Vibrationsrammgeräte mit automatisch verstellbaren Unwuchten können bis auf eine Entfernung (> 20 m) von Bebauung eingesetzt werden. Da die Fundamentalschwingungen stark von den Bodenschichten und der eingeleiteten Energie abhängen, können durch eine begleitende messtechnische Erfassung der Fundamentalschwingungen in den Wohngebäuden auch geringere Abstände zulässig werden.

In den Wohngebieten selbst sollte laut der Erschütterungstechnischen Untersuchung die Fundamentierung durch Bohren eingebracht werden. Dabei sei darauf zu achten, dass beim Übergang von weichen in feste Bodenschichten niedrige Drehgeschwindigkeiten des Bohrkopfs eingestellt werden. Das „Entfernen“ des Bodenmaterials vom Bohrgerät sollte mittels Abstreifer erfolgen und nicht herausgeschüttelt werden.

Die Herstellung der Gründungen mittels Bagger sei ebenso als erschütterungsarm und deshalb empfehlenswert zu beurteilen. Für Verdichtungsarbeiten sollten nur kleine Verdichtungsgeräte wie Rüttelplatten und/oder Handstampfer eingesetzt werden.

Große Vibrationswalzen sollten mit niedrigen Verdichtungsstufen, d.h. Arbeitsfrequenzen (≥ 35 Hz in Abständen ≥ 20 m zur nächsten Wohnbebauung eingesetzt werden. Sei bei Abständen ≤ 20 m aufgrund der zu verdichtenden Fläche der Einsatz der kleinen Rüttellatten nicht rentabel, so könnten auch statisch verdichtende Walzen eingesetzt werden.

Bei Abbrucharbeiten sollte vor allem im Nahbereich darauf geachtet werden, das möglichst erschütterungsarm gearbeitet wird. Es sollten keine großen Massen (größere Betonbrocken aus großen Höhen) fallen gelassen werden. Meißelarbeiten sollten nur kurz mit vielen Pausen eingesetzt werden. Idealerweise werden große Betonblöcke zersägt und durch gezieltes Greifen und Ablegen abtransportiert.

Der Vorhabenträgerin wird in einer Nebenbestimmung aufgegeben, die Empfehlungen aus dem Erschütterungsgutachten bei der konkreten Planung der Bauausführung entsprechend umzusetzen.

Das Landratsamt Reutlingen weist ebenfalls daraufhin, dass die genauen Bauabläufe sowie die eingesetzten Baumaschinen in einer detaillierten Ausführungsplanung zu erfassen sind und die Empfehlungen der Erschütterungsprognose für die Verwendung von erschütterungsarmen Bauverfahren und Baugeräte berücksichtigt werden.

Dies sagt die Vorhabenträgerin zu.

Insgesamt verbleiben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der vorgesehenen erschütterungsmindernden Maßnahmen und der umzusetzenden Nebenbestimmungen keine erheblichen Belästigungen der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft durch Immissionen von Erschütterungen, die weitere zusätzliche Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG erforderlich machen würden.

7.3 Elektrische und magnetische Felder

Wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Wirkungen elektromagnetischer Strahlung auf die menschliche Gesundheit ist die 26. Verordnung über elektromagnetische Felder (BlmSchV). Die Verordnung soll Menschen vor den schädlichen Auswirkungen durch nichtionisierende Strahlung schützen. In ihr sind zur Gesundheitsvorsorge für den Menschen Grenzwerte für die Immissionen von elektrischen und magnetischen Feldern festgelegt, die beim Betrieb von Hoch- und Niederfrequenzanlagen entstehen. Die Verordnung entspricht dem aktuellen technischen und wissenschaftlichen Stand.

Für das elektrische Wechselfeld der Bahnoberleitungen mit 16,7 Hz (15 kV) gelten gemäß § 3 Abs. 2 der 26. BlmSchV in Verbindung mit Anhang 1 folgende Grenzwerte:

elektrische Feldstärke in Kilovolt pro Meter (kV/m) (effektiv)	magnetische Flussdichte in Mikrottesla (μ T) (effektiv)
5	5.000 / 16,7 Hz = 300

Die Neckar-Alb-Bahn, an der sich die geplanten Haltepunkte befinden, ist bereits elektrifiziert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Oberleitungsanlagen den einschlägigen Rechtsvorschriften und technischen Normen entsprechen.

Änderungen an den Oberleitungsanlagen sind im Zuge der Baumaßnahmen an diesen Haltepunkten nicht vorgesehen. Es werden lediglich neue Bahnsteige mit den dazugehörigen Zugängen geschaffen. Diese neuen Anlagen sind für die elektromagnetische Verträglichkeit wiederum ohne Belang.

Somit kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass durch die betriebsbedingten elektromagnetischen Felder keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten sind.

7.4 Eingriffsregelung nach BNatSchG

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in den §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geregelt. Diese Vorschriften sind striktes Recht, das nicht der Abwägung unterfällt.

Der Beurteilung liegt die in Planunterlage 9.1 enthaltene Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischem Begleitplan zugrunde.

7.4.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbilds erheblich beeinträchtigen können.

Die Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischem Begleitplan (Planunterlage 9.1), auf die verwiesen wird, stellen die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen der Vorhaben auf diese Schutzgüter umfassend und nachvollziehbar dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen auf der Grundlage der Ökokonto-Verordnung¹ beurteilt (vgl. hierzu Seite 60 der Planunterlage 9.1).

Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend.

Auswirkungen mit Eingriffen in Natur und Landschaft ergeben sich bei diesem Vorhaben im Wesentlichen in folgender Hinsicht:

Beeinträchtigungen entstehen für die Schutzgüter **Tiere** und **Pflanzen**.

Als Folge des Vorhabens wird dauerhaft ein Verlust von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren eintreten. Betroffen sind dabei auch hochwertige Biotop in Form von Feldgehölzen und Einzelbäumen, die anlagebedingt entfallen.

¹ Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung - ÖKVO) vom 19.12.2010 (GBl. 2010, 1089)

Durch den Bau der neuen Haltepunkte wird der Gehölzaufwuchs eingeschränkt und es kommt in diesen Bereichen zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogelarten. Betroffen sind insgesamt 51 Vogelarten, die alle durch Art.1 der EU-Vogelrichtlinie europarechtlich geschützt sind. Im Untersuchungsgebiet wurden zudem drei Fledermausarten festgestellt, die ebenfalls durch das Vorhaben beeinträchtigt werden können. Das Vorhaben führt ebenfalls zu Eingriffen in Teilhabitate der lokalen Populationen der Zauneidechse.

Im Hinblick auf das Schutzgut **Boden** kommt es durch das Vorhaben im Bereich des Haltepunktes Reutlingen-Storlach zu Verlusten hochwertiger Böden, die versiegelt werden.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Wasser** sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Gleiches gilt für die Schutzgüter **Klima und Luft, Landschaftsbild und Erholung** sowie für die Schutzgüter **Kultur- und sonstigen Sachgütern**.

7.4.2 Vermeidung und Minimierung

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsgebot nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zielt auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens ab und beinhaltet keine Verpflichtung zur Prüfung alternativer Standorte. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich nur auf die Frage, ob der durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Eingriff „am gleichen Ort“, also an der vorgesehenen Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des Vorhabens zur Folge haben und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können.

Bei dem hier planfestzustellenden Eisenbahnvorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Planungen des PFA 5 enthalten folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen:

- Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldfreimachung innerhalb der für Vögel sensiblen Zeiten (V 1),
- Bauzeitenbeschränkung (Fledermäuse) für die Baufeldbereinigung (V 2),
- Ökologische Baubegleitung bei Baumfällarbeiten (V 3),
- Vergrämung der vom Vorhaben betroffenen Zauneidechsen sowie Sicherung der vergrämten Bereiche (V 4),
- Ökologische Baubegleitung bei Vergrämnungsmaßnahmen bzgl. Zauneidechse (V 5),

- Verwendung von insektenfreundlichem Licht (V 6),
- Nutzung einer versiegelten Fläche als BE-Fläche (V 7),
- Maßnahmen zur Vermeidung durch die Einhaltung von Regelwerken zu Baumaßnahmen (V 8),
- Schutz von Pflanzen und Tieren (V 9),
- Schutz von Boden (V 10),
- Schutz von Wasser (V 11),
- Schutz von Klima, Luft und Landschaft (V 12),
- Schutz des Menschen (V 13),
- Funktionsausgleich für Zauneidechse (C 1).

Die Beschreibung der Maßnahmen V 1 bis V 13 sowie die Maßnahme C 1 sind den Seiten 52 ff. der Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischem Begleitplan, Planunterlage 9.1 zu entnehmen. Die Maßnahmen V 1 bis V 6 sind auch artenschutzrechtlich begründet. Die Maßnahme C 1 soll das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Absatz 1 S. 3 BNatSchG im Rahmen eines vorgezogenen Funktionsausgleich verhindern (CEF-Maßnahme).

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Mit den dargelegten Vermeidungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eingehalten. Anderweitige zumutbare Ausführungsvarianten des Vorhabens am gleichen Ort, die mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG einhergehen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Dies gilt auch für die beim Artenschutz zu behandelnden Vermeidungsmaßnahmen.

7.4.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG ist es zu begründen, soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können.

Die neuen Haltepunkte des PFA 5 liegen weitestgehend auf anthropogen veränderten und zum großen Teil versiegelten Bahnflächen, so dass es dort von vornherein nicht zu erstmaligen Beeinträchtigungen bislang unbelasteter Gebiete kommt. Darüber hinaus nimmt die verbleibende beanspruchte Fläche mit einem größeren Teil Flächen mit teilweise geringwertigen Biototypen in Anspruch. Beides ist nicht mehr weiter minimierbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Auch kommt es zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Landschaft. Mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen bezüglich Tierarten werden ebenfalls die Möglichkeiten ausgeschöpft.

Vorliegend verbleiben im PFA 5 die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Boden.

Für das **Schutzgut Tiere und Pflanzen** findet in den Vorhabengebieten des PFA 5 ein erheblicher Eingriff durch den Entfall von Gehölzen (Feldgehölze und Einzelbäume) statt. Im Bereich des Haltepunktes Storlach wird zusätzlich durch die Versiegelung von Boden in das **Schutzgut Boden** erheblich eingegriffen.

Durch die erhebliche Beeinträchtigung entsteht ein Kompensationsbedarf im Bereich des Haltepunktes Storlach von 7.483 Ökopunkten und im Bereich des Haltepunktes Bösmannsacker von 6.230 Ökopunkten. Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsdefizit von 13.713 Ökopunkten.

Ein Ausgleich wird erforderlich.

Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen.

7.4.4 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Der Vorhabenträger hat Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen. Es wurde auf eine funktionale und örtliche Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahme geachtet. Soweit ein Ausgleich nicht möglich ist, wurde eine Ersatzmaßnahme vorgesehen:

- Pflanzung von 16 Bäumen (K 1),
- Pflanzung von 13 Bäumen (K 2).

Die Beschreibung der Maßnahmen K 1 und K 2 sind den Maßnahmeblättern der Planunterlage 9.1, Seite 67 f. zu entnehmen.

Um das oben ermittelte Defizit von insgesamt 13.712 Ökopunkten (Schutzgüter Tieren und Pflanzen und Boden) auszugleichen, werden im Bereich der jeweiligen Haltepunkte auf randlichen kleinen Grünflächen 16 bzw. 13, insgesamt also 29 zusätzliche Straßenbäume angepflanzt. In Anbetracht der zu erreichenden Stammumfangstärken der jeweiligen Arten von geschätzt 60 cm in 25 Jahren kann pro Baum eine Anzahl von rund 480 Ökopunkten – insgesamt also 13.920 Ökopunkten – erreicht werden, so dass eine minimale Überkompensation erfolgt.

Mit der Durchführung der Maßnahme ist der vorhabenbedingte Eingriff vollständig ausgeglichen.

Soweit das Landratsamt Reutlingen ausführt, dass ausschließlich Baumpflanzungen im Wert von 12.268 Ökopunkten vorgesehen sind, ist dies nicht zutreffend. Richtigerweise werden 29 Straßenbäume im Wert von 13.920 Ökopunkten angepflanzt.

Weiter führt das Landratsamt Reutlingen aus, dass die Tabellen 42 bis 49 der Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischen Begleitplan ein Defizit von 19.425 Ökopunkten für das Schutzgut „Pflanzen und Tiere“ und ein Defizit von 5.581 Ökopunkten für das Schutzgut „Boden“ aufzeigen. Eine Bilanzierung, welche sich auf hochwertige Böden und Biototypen mit einem Biotopwert von 17 Ökopunkten / m² oder mehr beschränke, bilde dem Eingriff nicht ausreichend ab. Es sollte ein vollständiger Ausgleich der Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“ und „Boden“ unter Berücksichtigung aller vorhandenen Biototypen und Böden angestrebt werden. Auch die bisher durchgeführte Bilanzierung der hochwertigen Biotope (17 Ökopunkten / m² oder mehr) sei dabei erneut zu überprüfen.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass mit § 14 BNatSchG der Gesetzgeber dem Umstand Rechnung getragen habe, dass nicht jede Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtige. Die durchgeführte Bewertung und Bilanzierung treffe für die Erheblichkeit eine mittels Wertstufen begründete Vorgehensweise, die durchgängig erläutert sei. Die genannten Tabellen zeigten die Werte in Bestand und Planung. Richtig sei, dass unter Anwendung der beschriebenen Methode für die erheblichen Eingriffe zusammengefasst für die Schutzgüter „Arten und Biotope“ sowie „Boden“ ein Defizit von insgesamt 13.712 Ökopunkten entstehe, das mit den beschriebenen Maßnahmen ausgeglichen werde und eine geringe Überkompensation verbleibe.

Zur Lösung dieses Konfliktes wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, eine umfassende Neuberechnung der Ökopunkte nachzuholen und somit die sich aus der von ihr gewählten Methodik ergebenden Defizite bis zum Eintreten der durch das Vorhaben ausgelösten naturschutzrechtlichen Konflikte zu beheben und dies gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Weiter bemängelt das Landratsamt Reutlingen, dass sich basierend auf der Bewertung von Bestand und Planung (Tabellen 42 bis 45) für den Biototyp „Feldgehölz“ höhere Flächenverluste als in Tabelle 34 der Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt ergeben.

Die Vorhabenträgerin stimmt dem zunächst insofern zu, als dass bezogen auf die Flächenverluste der dargestellte Mehrverlust richtig sei. Jedoch seien für die Ermittlung des Ausgleichs die Qualitäten und nicht allein die Flächen betrachtet worden. Als Verlust seien jeweils nicht die kompletten 17 Ökopunkte / m² angenommen, zumal die Flächen in der Planung auch Biotope mit Werten aufweisen. Es wurden vielmehr die Qualitäten des Planungswerts an den entsprechenden Stellen berücksichtigt und auf diese Weise Flächen rechnerisch ermittelt worden, die einem imaginären Totalverlust entsprechen. Auf den Um-

stand der rechnerischen Ermittlung sei im Kapitel 5.2.4 (Tabellenerläuterung) der Umweltverträglichkeitsstudie mit Landschaftspflegerischen Begleitplan hingewiesen worden.

Das Landratsamt Reutlingen gibt zu bedenken, dass umfangreiche Gehölzstrukturen verloren gingen, welche als Lebensraum für zahlreiche Tierarten innerhalb des Stadtgebiets von Bedeutung seien. Anstelle des Ausgleichs durch wenige Einzelbäume wären ausreichend breite Heckenpflanzungen zum Ausgleich des Verlusts von Brutstätten und von Lebensraum ubiquitärer Vogelarten und sonstiger Tierarten besser geeignet.

Dem tritt die Vorhabenträgerin entgegen, in dem sie ausführt, dass die besondere Bedeutung der Gehölzstrukturen in ihrer Wertigkeit jeweils festgestellt und hinsichtlich der Hinweise auf Brutvorkommen in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ebenso dargelegt sei. Die Berücksichtigung der städtebaulichen Testentwürfe und der Festlegung des Ausgleichs in Form von Baumpflanzungen beachte neben den Aspekten des funktionalen Ausgleichs von Verlusten von Brutstätten auch die Anforderungen an die Gestaltung von städtischem Grün. Bei den 16 (Haltepunkt Reutlingen-Storlach) bzw. 13 (Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker) Anpflanzungen handele es sich nicht um „wenige“ Einzelbäume, sondern es werden, wie die Testentwürfe aufzeigen, die zur Verfügung stehenden Flächen in hoher Dichte bepflanzt.

Weiter trägt das Landratsamt Reutlingen vor, dass in Tabelle 34 bei den wegfallenden Einzelbäumen mit einem Wert von 6 Ökopunkten / cm Stammumfang, basierend auf dem Flächenwert „Zierstrauchpflanzung“ (44.12), gerechnet werde. Es sollte geprüft werden, ob die Bäume auf diesem geringwertigen Biotoptyp nicht entsprechend der Bewertung bei der Planung mit 8 Ökopunkten / cm bilanziert werden müssten.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass aufgrund der Anpassung hinsichtlich der Verwendung der Baumarten (prioritäre Verwendung standortgerechte, einheimische Baumarten) für die Planung ein höherer Wert je cm / Stammumfang nicht gerechtfertigt sei. Die angesetzte Bewertung werde belassen.

Schließlich schlägt das Landratsamt Reutlingen vor, die Sortenauswahl der zu pflanzenden Bäume auf standortgerechte einheimische Baumarten zu beschränken, da die Straßenbaumliste mehrere invasive Neophyten enthalte, welche insbesondere entlang einer Ausbreitungslinie wie den Bahngleisen aus Sicht des Naturschutzes nicht gepflanzt werden sollten (z. B. *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Fraxinus pennsylvanica*).

Dazu erwidert die Vorhabenträgerin, dass es Ziel der Planung sei, Arten zu verwenden, die mit der städtischen Umgebung und ihren entsprechenden Eigenarten in Bezug auf Standortstress ein hohes Maß an Zukunftsfähigkeit aufweisen. Heimische Baumarten, die innerstädtisch langfristig vital wachsen sollen prioritär verwendet werden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Sortenauswahl wird entsprechend angepasst.

7.4.5 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung, indem ein land- oder forstwirtschaftlicher Flächenentzug nicht stattfindet.

7.4.6 Flächenauswahl öffentlich/privat

Das Kompensationskonzept entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Inanspruchnahme privater Flächen ist nicht erforderlich.

7.4.7 Festsetzung der Unterhaltungspflicht, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind die Ausgleichsmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

Vorliegend wird für die Maßnahmen K 1 und K 2 eine dauerhafte Erhaltungspflicht festgesetzt, da keine der geplanten Maßnahmen bereits mit der endgültigen Herstellung auch ihre Funktion dauerhaft erfüllen kann. Vielmehr ist die Funktionsfähigkeit aller vorgesehenen Maßnahmen von einer dauerhaften Unterhaltung abhängig.

Bei den Maßnahmen K 1 und K 2 sind die Bäume dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten, bei Abgang artengleich zu ersetzen.

7.4.8 Kompensationsverzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde

Im Hinblick auf § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) wird der Vorhabenträgerin und damit der Verursacherin der mit dem Vorhaben des PFA 5 verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe mit einer Nebenbestimmung auferlegt, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 2 KompVzVO unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer zu übermitteln.

Nach § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen; hierzu kann sie von der Verursacherin des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Um ihrer Überwachungsaufgabe nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, der Vorhabenträgerin bereits mit diesem Beschluss mit einer Nebenbestimmung entsprechende Berichtspflichten aufzuerlegen. Außerdem dienen diese Berichtspflichten dazu, die Angaben zum Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO zu erhalten und in das Kompensationsverzeichnis aufnehmen zu können.

7.4.9 Zusammenfassung

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans geeignet und erforderlich und insbesondere im Hinblick darauf, dass landwirtschaftlich genutzte Grundstücke nicht und kein privates Grundeigentum für LBP-Maßnahmen beansprucht werden, auch angemessen

ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig zu kompensieren.

7.5 Beeinträchtigung von Natura 2000- und sonstigen Schutzgebieten

Im Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend sind keine Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete, geschützte Biotop oder Wasserschutzgebiete vorhanden.

7.6 Artenschutz

Die §§ 44 und 45 BNatSchG enthalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Diese Verbote werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG.

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften liegen die für den PFA 5 in Planunterlage 9.4 enthaltene spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zugrunde.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob einem Vorhaben Verbote nach § 44 BNatSchG entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Dabei hängt die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit einer gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben, ein lückenloses Arteninventar braucht nicht erstellt zu werden. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen.

Unter Berücksichtigung der Einschätzung des Raumannspruches der zu erwartenden Arten und der potenziellen Vorhabenwirkung, wurde entlang der vorgesehenen Haltepunkte auf einer Länge von 150 m bis 200 m ein Untersuchungsraum von 200 m breite beidseits der Trasse abgegrenzt.

Die Erfassungen zu den Vogelbeständen erfolgten anhand der Lautäußerungen und durch Sichtbeobachtungen, die durch den Einsatz von Ferngläsern und technischen Hilfsmitteln unterstützt wurden. Dabei erfolgte die Aufnahme aller relevanten Verhaltensmuster der beobachteten Vogelarten.

Die Einstufung als Brutvogel sowie die Quantifizierung ergaben sich aus der (mehrfachen) Beobachtung revieranzeigenden Verhaltens, z.B. der Gesangsaktivität von männlichen Tieren, Futterzutrag und Führen von Jungvögeln. Bei zwei- oder mehrmaliger Beobachtung von Revierverhalten bei zwei verschiedenen Beobachtungsdurchgängen wurde auf ein Brutvorkommen geschlossen. Die Einstufung als Durchzügler oder Nahrungsgast ergab sich ent-

sprechend bei nur einmaliger Beobachtung oder fehlendem Revierverhalten bzw. Registrierung von Individuen während der arttypischen Zugzeiten ohne nochmalige spätere Nachweise.

Diese Einstufungen basieren auf Erfassungen an 12 Terminen in der Zeit von Ende März bis Ende Juni 2014. Dabei wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und des erwarteten Artenspektrums auch artspezifische Besonderheiten bei den Erfassungszeiten berücksichtigt (Abendbegehungen von Anfang bis Mitte April).

Für die Erfassung der Fledermäuse im Gelände hat man sich deren Orientierung mittels Ultraschall-Echoortung zu Nutze gemacht. Die hochfrequenten Rufe der Fledermäuse werden mit einem Ultraschalldetektor (Pettersson D1000X) in Echtzeit für das menschliche Ohr hörbar gemacht. Da das Gerät zusätzlich über einen Ringspeicher und Zeitdehnungsfunktion verfügt, können die Rufe zehnfach verlangsamt auf eine Kassette überspielt und anschließend am Computer mit spezieller Software (Pettersson BatSound) analysiert werden. Hierbei werden Sonogramme aufgezeichnet. Die Rufe können nun auf ihre Dauer und Frequenz untersucht werden, was bei einigen Fledermausarten die Bestimmung ermöglicht. Zusätzlich wurden Sichtbeobachtungen registriert, was für die Aktivitätszeit und die Größe der beobachteten Fledermäuse wichtig ist, und weitere Informationen für die Artzuordnung liefert.

Die Untersuchungsflächen wurden darüber hinaus ca. 1,5 h vor Sonnenaufgang begangen, um anhand des „Schwärmens“ (Rückkehr der Fledermäuse in ihre Quartiere nach der nächtlichen Jagd) Quartiere ausfindig zu machen.

Da mit Hilfe des Bat-Detektors nur die Jagdhabitats von Individuen beschrieben werden können und diese tages- und jahreszeitlich stark variieren können, ist eine exakte räumliche Zuordnung der nachgewiesenen Fledermausarten im Sinne einer Abgrenzung von Gesamtlebensräumen oft nur schwer möglich.

Die Untersuchungsbegehungen wurden viermal an je vier Abenden zwischen Anfang Mai und Ende August in der ersten Nachthälfte durchgeführt. Um die Beobachtungen für eventuell aus einem Quartier ausfliegende Fledermäuse für jeden Standort gleich zu verteilen, wurde bei jeder Begehung bei einem anderen Bahnhof begonnen.

Zur Aufnahme der Reptilien wurden im Zeitraum von 20.06.2014 bis 23.09.2014 flächig alle als Sonnenplätzen geeigneten Strukturen (Bahndamm, Böschungen, Obstwiesen, Schuttalagerungen) gezielt kontrolliert sowie Holzreste und größeren Steine gewendet. Die Begehungen erfolgten tagsüber bei geeigneter Witterung. Zusätzlich wurden am 03.07.2014 Reptilienbretter als künstliche Versteckmöglichkeiten im Abstand von ca. 50 m an geeigneten Stellen exponiert und in regelmäßigen Abständen zwischen 03.07. und 23.09.2014 kontrolliert. Die Reptiliennachweise wurden nach Alter (Juvenil und adult/subadult) und – soweit erkennbar – nach Geschlecht differenziert notiert.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Abgrenzung des näher zu untersuchenden Artenspektrums bei diesem Vorhaben für plausibel und sachgerecht. Auch sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass weitere artenschutzrechtlich relevante Arten zu erwarten wären. Mit den angewandten Untersuchungsmethoden, die auf die Artengruppen abgestimmt waren, wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die faunistische Ausstattung insbesondere im Trassenbereich untersucht und erhoben. Noch weiterge-

hende Untersuchungen lassen, unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunden, keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevante Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuumsbezogenen Ansatz des Artenschutzes in genügendem Maß Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

Auch nach den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden besteht kein Anlass, den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu diesem Vorhaben zu beanstanden.

7.6.1 Vögel

Im PFA 5 wurden insgesamt 51 Vogelarten nachgewiesen. Für 31 Arten lagen dabei ausreichende Hinweise auf ein Brutvorkommen vor. Des Weiteren konnten 11 planungsrelevante Arten als Durchzügler identifiziert werden. 5 Arten nutzten das Untersuchungsgebiet regelmäßig zur Nahrungssuche.

Alle nachgewiesenen Vogelarten, mit Ausnahme der Straßentaube, sind durch Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie europarechtlich geschützt und gelten als „besonders geschützt“ nach den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (zu der Gesamtartenliste siehe den Anhang der Speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung, Planunterlage 9.4).

Insgesamt zeichnen sich die Untersuchungsgebiete durch Siedlungs- und Industriegebäudekomplexe aus. Straßenbegleitgrün sowie Siedlungsbegrünung prägen die Untersuchungsgebiete und sind ausschlaggebend für das Arteninventar. Angrenzende Streuobstgebiete in Reutlingen Bösmannsacker erweitern das Artenspektrum um typische Streuobstbewohner wie dem halbhöhlenbrütende Gartenrotschwanz und dem höhlenbrütendem Grünspecht.

Den nachgewiesenen Durchzüglern (Fitis, Pirol, Baumfalke, Braunkehlchen) kommt für das Gebiet keine besondere Bedeutung zu, da sie hier nur kurzzeitig anzutreffen sind.

Zur Umgehung einer vermeidbaren Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist innerhalb der für Zweigbrüter sensiblen Zeiten (Mitte Februar bis Anfang Oktober) eine ökologische Baubegleitung erforderlich (Maßnahme V 1).

Bei Berücksichtigung der skizzierten Maßnahme liegen im Hinblick auf europäische Vogelarten keine Verletzungen der Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Insgesamt wird damit vorhabenbedingt bezüglich europäischer Vogelarten in dem PFA 5 kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

7.6.2 Fledermäuse

Mittels nächtlicher Beobachtungen und Detektorbegehungen konnten im Untersuchungsgebiet insgesamt 3 Fledermausarten festgestellt werden. Alle Arten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und darüber hinaus bundesweit streng geschützt; sie werden zudem in der landes- und zum Teil bundesweiten Roten Liste geführt.

Die häufigste im Gebiet nachgewiesene Art ist die Zwergfledermaus. Sie konnte mit bis zu 5 Individuen regelmäßig bei der Jagd in den Untersuchungsgebieten beobachtet werden.

Am Haltepunkt Reutlingen-Storlach erstreckt sich das Jagdgebiet im direkten Anschluss an die nordöstlichen Grünfläche mit Wiesen, Gebüsch und Bäumen. Die Fledermäuse kommen aus der nördlich gelegenen Siedlung ins Untersuchungsgebiet zum Jagen. Ein bevorzugtes Jagdgebiet mehrerer Zwergfledermäuse findet sich dadurch auch innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker flogen Zwergfledermäuse jagend unter den Straßenlaternen und über den Freiflächen. Baumreihen und Gebüsch bilden dort Leitstrukturen, welche zur Jagd genutzt werden. Bei der Übertragung der Ergebnisse auf die nicht zugängliche Bereiche des Untersuchungsgebietes liegt ein starker Verdacht vor, dass dort ebenfalls Zwergfledermäuse jagen. Es ist von einer Individuenstärke von 2 bis 5 Tiere auszugehen.

Die Tagesquartiere und eventuell Wochenstuben der Zwergfledermaus sind in Gebäuden des weiteren Umfeldes zu vermutenden. Winterquartiere der Art sind im Bereich des Vorhabens nicht nachgewiesen und nicht zu erwarten. Quartiere im Eingriffsbereich sind nicht zu erwarten.

Das Untersuchungsgebiet des geplanten Haltepunktes Reutlingen-Storlach ist Teil einer größeren Grünfläche mit Wiesen, Gebüsch und Bäumen. Die erfasste Mückenfledermaus kommt vermutlich aus der nördlich gelegenen Siedlung zum Jagen. Das Jagdgebiet erstreckt sich im Anschluss weiter nach Osten mit weiteren Baumreihen, Gebüsch, einem Bach und diversen Sportstätten.

Tagesquartiere und eventuell Wochenstuben der Mückenfledermaus sind in Gebäuden des weiteren Umfeldes zu vermutenden. Winterquartiere der Art sind im Bereich des Vorhabens nicht nachgewiesen und nicht zu erwarten. Quartiere im Eingriffsbereich sind nicht zu erwarten.

Der Verbotstatbestand der Tötung kann durch eine zeitliche Beschränkung für die Baufeldberäumung vermieden werden (Maßnahme V 3). Zudem müssen potenzielle Quartiere vor Baufeldfreimachung auf Besatz durch Fledermäuse durch eine ökologische Baubegleitung kontrolliert und freigegeben werden (Maßnahme V 2).

Insgesamt wird daher vorhabenbedingt bezüglich der Fledermäuse kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

7.6.3 Reptilien

Die Untersuchungen ergaben den Nachweis der Zauneidechse am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker. Die Zauneidechse steht im Anhang IV der FFH-Richtlinie und gehört somit zu den europarechtlich streng geschützten Arten. Sie wird auf der Vorwarnliste sowohl der landes- als auch der bundesweiten Roten Liste geführt.

Der Nachweis eines adulten sowie eines juvenilen Individuums der Zauneidechse konnte am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker geführt werden. Zur Abschätzung von Bestandszahlen wird auf Grund der versteckten Lebensweise der Zauneidechse mit Hochrechnungsfaktoren gearbeitet, welche üblicherweise in Abhängigkeit der Erfahrung des Kartierers und der Habitatbedingungen vor Ort festgelegt werden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Literatur werden im konkreten Fall die nachgewiesenen adulten Tiere mit dem Faktor sechs multi-

pliziert. Hieraus ergibt sich für den Standort Reutlingen-Bösmannsacker einen zu erwartenden Bestand von 12 Tieren.

Die Nachweise konzentrierten sich insgesamt auf den Bereich der stillgelegten Bahn-/ Rangiergleise. Darüber hinaus stellen die angrenzenden Ruderalflächen mit zum Teil dichteren Bewuchs Habitatbestandteile dar. Durch den Wechsel aus geeigneten Sonnen- und Eiablageplätzen mit lückiger Vegetation und dichteren Saum- und Gebüschstrukturen, welche als Versteck genutzt werden können, findet die Art hier geeignete Habitatstrukturen.

Darüber hinaus wird aufgrund ungeeigneter Strukturen nicht von weiteren Vorkommen südlich der Gleistrasse ausgegangen.

Zur Vermeidung einer Tötung von Zauneidechsen während der Baufeldbereinigung und der Zeit der Maßnahmenumsetzung ist eine Vergrämung der sich im Eingriffsbereich befindenden Tiere in angrenzende Habitatflächen erforderlich. Eine erfolgreiche Vergrämung ist nur außerhalb der immobilen Phase der Tiere (Mitte März bis Mitte April und Anfang August bis Ende September) möglich. Um eine Rückwanderung während der gesamten Bauphase zu verhindern, sind die vergränten Bereiche durch eine Reptilienbarriere einzuzäunen (Maßnahme V 4). Eine Ökologische Baubegleitung ist bei den Vergrämungsmaßnahmen bzgl. der Zauneidechse ebenfalls erforderlich (Maßnahme V 5).

Im Vorfeld der Vergrämung ist durch Aufwertungsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang der Vorhabensflächen sicherzustellen, dass die vergränten Individuen optimal funktionale Ausgleichshabitate vorfinden (Maßnahme C 1).

Insgesamt wird daher vorhabenbedingt bezüglich der Zauneidechsen kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

7.6.4 Zusammenfassung

Nach allem wird durch das Vorhaben des Planfeststellungsabschnittes 5 kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

7.7 Boden und Wasser

7.7.1 Boden

In den beiden Teilgebieten des PFA 5 ergeben sich Beeinträchtigungen der Böden durch Versiegelung (Bahnsteige, Zuwegungen), durch Abgrabung (Aushub), Bodenauftrag bzw. -abtrag und Bodenverdichtungen (Baustelleneinrichtungsflächen).

Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Die meisten Böden im Teilgebiet Storlach haben keine besondere Bedeutung. Sie sind bereits stark verändert, bebaut oder versiegelt und damit nur noch sehr gering empfindlich gegenüber den vom Vorhaben ausgelösten Versiegelungen und Beeinträchtigungen wie Abtrag und Standortveränderung durch Verdichtung. Dies trifft sowohl für die Gleisbereiche und Randwege sowie Böschungen zu. Anders verhält es sich mit dem Bereich der Zuwegung und der Baustelleneinrichtungsfläche. Der geplante Verbindungsweg zur Reutlinger Straße verläuft über bislang unversiegelte und weniger veränderte Böden. Die Böden auf den un-

versiegelten Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Zuwegung von der Reutlinger Straße besitzen eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber mechanischer Bodenbeanspruchung.

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker

Die Böden im Teilgebiet Bösmannsacker haben keine besondere Bedeutung. Sie sind bereits stark verändert, bebaut oder versiegelt und damit nur noch sehr gering empfindlich gegenüber den vom Vorhaben ausgelösten Versiegelungen und Beeinträchtigungen wie Abtrag und Standortveränderung durch Verdichtung. Dies trifft sowohl für die Gleisbereiche und Randwege zu, als auch für die bereits zuvor als Gleis genutzten Flächen der Zuwegung. Lediglich die Bereiche der Böschungen weisen noch eine geringe Funktionserfüllung auf, sind aber ebenfalls bereits gestört.

7.7.2 Hochwassersituation

Das Vorhaben und der Untersuchungsraum liegen nicht in Überflutungsflächen. Die bestehende Bahntrasse ist baulich dergestalt ausgeführt, dass der Oberbau keinem fließenden oder stehendem Gewässer direkt ausgesetzt ist. Dies ermöglicht einen stabilen Untergrund, was für den Bahnbetrieb bereits im Bestand gegeben und unabdingbar ist.

7.7.3 Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet des Vorhabens liegen keine offenen Oberflächenwasser.

Es werden keine Bauwerke errichtet, die in den Lauf von Oberflächengewässer verändernderweise eingreifen. Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser zu erwarten. Auf eine detaillierte Betrachtung wird aus diesem Grund verzichtet.

Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Die anfallenden Niederschläge der Bahnsteige werden in eine Entwässerungsmulde geführt und dort versickert. Das verbleibende Wasser wird über einen Notüberlauf und eine Sammelleitung an den städtischen Kanal angeschlossen.

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker

Im Untersuchungsraum verläuft in Fließrichtung von Süd nach Nord der verdolte Kaibach. Der Kaibach tritt an keiner Stelle im Untersuchungsgebiet zutage. Er erfüllt im betrachteten Bereich ganz überwiegend die Funktionen des Oberflächenabflusses von Niederschlagswasser. Klimatische Ausgleichsfunktionen, natürliche Selbstreinigung durch biologische Abbauprozesse sowie Biotop- bzw. Habitatfunktionen werden hingegen nicht bis marginal erfüllt. Der Kaibach entwässert in die Echaz, die ihrerseits als grobmaterialreicher, karbonatischer Mittelgebirgsbach klassifiziert ist. Gewässerstrukturgüte und biologische Gewässergüte des Kaibachs bleiben vom Vorhaben unberührt. Der Kaibach ist aufgrund der Verdolung nicht in den Bestandsplänen (Planunterlage 9.3.1 Blatt 2, bzw. Planunterlage 9.3.3 Blatt 2) ablesbar. Seine Lage ist der Planunterlage 3.2 (Lageplan technische Planung) zu entnehmen.

Die anfallenden Niederschläge der Bahnsteige werden mittels Kastenrinne in den Kaibach entwässert.

Das Landratsamt Reutlingen rügt, dass die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung für die Ziele der naturnahen Gewässerentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Zu den oben stehenden Aussagen fügt das Landratsamt Reutlingen hinzu, dass der Kaibach im Wirkungsbereich der Maßnahme verdolt sei, insofern zwar keine Veränderung des Istzustands erfolge. Zu betrachten sei bei verdolten und nicht naturnah ausgebauten Gewässern aber auch die Aufgabe, ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu verbessern. Diesbezüglich werde auf den Gewässerentwicklungsplan Kaibach der Stadt Reutlingen verwiesen, der für den Abschnitt 2 (Bereich Bösmannsacker) eine naturnahe Umgestaltung und Freilegung der Verdolung vorsehe. Grundsätzlich sei die Öffnung des verdolten Kaibachs unter Einbeziehung des städtischen Flurstücks 8514 möglich und aus gewässerökologischer Sicht sinnvoll und zielführend. Dieses Grundstück werde in der vorliegenden Planung aber für die Anlage eines neuen 2,5 m breiten Gehwegs zwischen Hauffstraße und Bahnsteigzugang benötigt. Der sich daraus ergebende Konflikt und die Lösungsmöglichkeiten seien in der Planung darzulegen.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die Aussagen zum Kaibach und die Gewässerentwicklungsplanung der Bewertung der Fließgewässer hinzugefügt (siehe die Ausführung am Anfang dieses Abschnittes). Nach Aussage der Unteren Wasserbehörde zum gegenwärtigen Zeitpunkt soll der Kaibach an dieser Stelle verdolt bleiben, da in diesem Bereich zum einen ein größerer Verkehrsknotenpunkt sei und zum anderen im Unterlauf eine dichte Bebauung vorliege. Damit stellt sich die Frage nach einem Gewässerentwicklungsplan bzw. der Gewässergüte nicht mehr.

Soweit das Landratsamt Reutlingen fordert nachzuweisen, dass es sich um unbelastetes Niederschlagswasser handle, führt sie Vorhabenträgerin dazu aus, dass es sich nur um Niederschlagswasser der Bahnsteige handle, das als nicht kontaminiert zu betrachten sei. Das Niederschlagswasser soll mit der Behandlungsmaßnahme "BirocPur Entwässerungsrinne" mit einem Durchgangswert von $D=0,15$ vor Einleitung in den Kaibach behandelt werden. Dies wird in eine Nebenbestimmung aufgenommen.

7.7.4 Grundwasser

In keinem der Untersuchungsgebiete kommt ein Wasserschutzgebiet (WSG) vor.

Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Ausweislich des Kartendienstes der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) liegt der Haltepunkt Reutlingen-Storlach im Bereich des Mittel- und Unterjuras und ist damit den Grundwassergeringleitern zuzuordnen. Grundwasserstände wurden hier ausweislich des geotechnischen Berichts nicht angetroffen. Es liegen keine Angaben zum Grundwasserstand in diesem Bereich vor (siehe dazu Seite 21, Planunterlage 10.4).

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker

Der geplante Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker liegt im Bereich der jungquartären Flussskiese und Sande der Erms. Diese stellen einen Grundwasserleiter dar. Im Zuge der Baugrunduntersuchungen des geotechnischen Berichts wurde im Haltepunkt Bösmannsacker in einigen Aufschlüssen Grundwasser angetroffen. Der temporäre Wasserspiegel konnte dort zwischen 3,6 m bis 4,1 m unter Schienenoberkante gemessen werden (siehe dazu Seite 20, Planunterlage 10.4). Selbst bei Gründungstiefen bis 1 m unter Geländeoberkante (GoK) findet kein Eingriff in das Grundwasser statt. Es verbleiben selbst unter Verwendung von 1 m tiefen Gründungen 2,6 m Überdeckung als Sickerstrecke. Da im Bereich des Haltepunktes Bösmannsacker ein Tonhorizont die Kiesschicht überlagert, wird der Bereich als gering durchlässig angesprochen (Seite 20, Planunterlage 10.4).

Das Landratsamt Reutlingen gibt zu bedenken, dass die Belange der Gewässerökologie und des Hochwasserschutzes sowie Vorgaben zum Gewässerausbau und zu Gewässerbenutzungen bei der Planung und Ausführung von Baumaßnahmen zu berücksichtigen seien.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die einschlägigen Rechtsgrundlagen aus dem Wasserrecht zu beachten.

7.7.5 Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Boden und Wasser

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Boden sind folgende Maßnahmen (V 10) vorgesehen:

- sorgfältiger Umgang mit Oberboden, getrennte Lagerung von Ober- und Unterboden,
- Verhinderung von Schadstoffeinträgen ins Baufeld und angrenzende Bereiche,
- Flächensparende Anlage der Ver- und Entsorgungswege der Baustelle,
- vollständige Entsorgung von Baustellenabfällen nach der Baumaßnahme.
- Flächenschonende Bauweise, indem auch bereits versiegelte Flächen z.B. als Zwischenlager für Aushubmassen verwendet werden.

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Wasser sind folgende Maßnahmen (V 11) vorgesehen:

- sorgfältiger Umgang mit grundwassergefährdenden Baumaterialien, Betriebsstoffen und Fahrzeugen,
- Flächenschonende Bauweise, z. B. durch den Einsatz punktförmiger Mastfundamente,
- Verzicht auf unnötige Versiegelungen und Verdichtungen.

Da im Bereich des Haltepunktes Storlach im Bestand Böden vorkommen, für die besonders hohe Werte bei der Funktion „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ vorhanden sind, wird ein Ausgleich erforderlich.

Diese Defizite sind schutzgutübergreifend mit der Pflanzung der insgesamt 29 Bäume (Maßnahmen K 1 und K 2) ausgeglichen.

Da keine erheblichen Eingriffe in das Schutzgut Wasser durch das Vorhaben im PFA 5 stattfinden, wird keine Kompensation hierfür erforderlich.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann damit hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser eine Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe zugrunde gelegt werden.

7.8 Luft und Klima

Durch das Vorhaben sind keine erheblichen negativen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima zu erwarten. Neue Bauwerke, die eine Barriere für Luftströme darstellen können, werden nicht errichtet. Unterbrechungen oder Änderungen von Luftströmen treten ebenfalls nicht ein.

Zur Vermeidung von Eingriffe in das Schutzgut Luft und Klima sind folgende Maßnahmen (V 12) vorgesehen:

- Verzicht auf unnötige Versiegelungen und Verdichtungen,
- Einsatz von Baumaschinen, die dem Stand der Technik entsprechen.

Damit stehen dem Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Belange der Schutzgüter Luft und Klima nicht entgegen.

7.9 Landschaftsbild und Erholung

Landschaftsbild

Beide Untersuchungsgebiete sind als strukturarm zu bezeichnen. Die Nutzungsarten sind stark auf verkehrliche Belange reduziert. Die Eigenart lässt sich aus den gleichen Gründen als nur gering bewerten. Relevante Sichtbeziehungen sind aufgrund der umliegenden Siedlung und Bebauung nicht gegeben. Aufgrund des angrenzenden Straßenverkehrs sind Belastungen in Form von Straßenverkehrsgerüchen vorhanden. In Bezug auf das Kriterium „Störungsfreiheit“ werden die Untersuchungsgebiete als mittel bewertet.

Erholung

Die Flächen der beiden Haltepunkte sind stark verkehrlich geprägt und für die Öffentlichkeit bislang kaum zugänglich. Beide Bereiche sind aufgrund der Nutzung als Bahnanlage als Erholungsraum gänzlich ungeeignet. Eine Erholungsnutzung scheidet insbesondere deshalb aus, weil die Flächen aus Gründen der Sicherheit nicht betreten werden dürfen. Der bahnnreisende Erholungssuchende jedoch wird mit dem Verkehrsmittel Bahn an sein jeweiliges Ziel befördert. Über die Bereiche der Haltepunkte hinaus liegen im Untersuchungsgebiet Straßen mit autobahnähnlicher Nutzung und daher sehr wenig Aufenthaltsqualität.

Eine Erholungsnutzung scheidet auch für die Gewerbegebiete und Versorgungsflächen aus. Indirekt führt die Planung durch den Neubau der Bahnsteige zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots und trägt damit zu einer Verbesserung der Erholungsnutzung bei.

Eine gesteigerte Taktfrequenz erhöht und erleichtert die Erreichbarkeit von Zielen, was das Angebot der Erholung im unmittelbaren Untersuchungsgebiet und darüber hinaus attraktiver macht.

Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Landschaft

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Landschaft sind folgende Maßnahmen (V 12) vorgesehen:

- Verzicht auf unnötige Versiegelungen und Verdichtungen,
- Einsatz von Baumaschinen, die dem Stand der Technik entsprechen.

Damit stehen dem Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Belange der Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung nicht entgegen.

7.10 Kultur- und sonstige Sachgüter

Baudenkmale sind vom Vorhaben nicht betroffen, da die Planungen der beiden Haltepunkte keine Gebäude im Bestand verändern.

Im Bereich des Haltepunkts Reutlingen-Bösmannsacker werden keinerlei landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen. Für den Haltepunkt Reutlingen-Storlach werden innerstädtische Grünflächen anlagenbedingt dauerhaft für eine Zuwegung und temporär als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen.

Reutlingen an sich verfügt über Siedlungsspuren, die bis in die Spätsteinzeit reichen. Im weiteren Umfeld des Vorhabens kann also durchaus davon ausgegangen werden, dass eine Reihe archäologischer Sachzeugnisse im näheren und weiteren Umfeld der Bahnstrecke vorkommen.

7.11 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG

Soweit es durch das Vorhaben zu Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und Boden kommt, können diese Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass etwaige Lärmschutzmaßnahmen aus dem Bahnbetrieb nicht erforderlich sind, da die 16. BImSchV mangels Eingriff in die Substanz des Schienenweges keine Anwendung findet. Des Weiteren führt das Vorhaben zu keinen Änderungen hinsichtlich der elektromagnetische Verträglichkeit. Die Anhaltswerte für baubedingte Erschütterungen werden weit überwiegend eingehalten. Soweit es bei Erschütterungen zu Anhaltswertüberschreitungen kommt, wird dem mit erschütterungsmindernden Maßnahmen in Teilbereichen der Strecke entgegengewirkt. Für die Dauer der nächtlichen Bauzeit wird für die Gebäude, an denen nachts die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird, kostenfrei Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt. Insgesamt stehen Umweltbelange dem Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben einschließlich der Vermei-

dungs-, Kompensations- und Schutzmaßnahmen, die sich insbesondere bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen auswirken, keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

8. Sonstige öffentliche Belange

8.1 Eisenbahn-Bundesamt

Von dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird in dessen Stellungnahme eine Reihe von Aspekten angesprochen, denen insbesondere durch entsprechende Nebenbestimmungen oder Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird.

Soweit das EBA im Hinblick auf den Haltepunkt Reutlingen-Storlach fordert, dass das Ergebnis der fahrdynamischen Prüfung (Prüfbericht und genehmigter Plan) der Deutschen Bahn Netz AG noch vorzulegen sei, weist die Vorhabenträgerin daraufhin, dass die fahrdynamische Prüfung nicht für die eisenbahnrechtliche Genehmigung erforderlich sei. Allerdings wird sie nach Fertigstellung diese fahrdynamischen Prüfung durch die Deutsche Bahn Netz AG nachreichen.

Bezüglich des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker weist das EBA darauf hin, dass in der Anlage 3.2 das Industriestammgleis der Stadt Reutlingen in der neuen Lage nicht dargestellt sei. Die Pläne wurden von der Vorhabenträgerin entsprechend angepasst.

Hinsichtlich der Anlage 4.3 „Querschnitt“ bemängelt das EBA, dass die dargestellte Entwässerung des Oberbaus für die Gleisanlagen der Deutschen Bahn Netze AG nicht den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspreche. So liege die vorgesehene Oberbauentwässerung im Querschnitt höher als das vorhandene Oberbauplanum. Die Vorhabenträgerin wird den geänderten Plan zur Entwässerung nachreichen.

Soweit das EBA weiter fordert, dass für den neuen Reisendenübergang am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker zur Vervollständigung der Antragsunterlagen das nach der Richtlinie 413.0502 geforderte Berechnungsblatt für die Sicherungsart des Reisendenübergangs vorzulegen sei, hat die Vorhabenträgerin dies bereits geliefert.

Schließlich schlägt das EBA vor, in der Bedienungsanweisung für das Industriestammgleis aus Sicherheitsgründen für den Bereich des neuen Reisendenübergangs am Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker eine Geschwindigkeit von 10 km/h generell anzuordnen. Dies wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Die Baumaßnahmen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf der Strecke 4600 Plochingen – Immendingen in Bahn-km 32,728 bis 32,848 (Haltepunkt Reutlingen-Storlach) und Bahn-km 36,000 bis 36,400 (Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker) sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen. Gegebenenfalls erforderliche La-Stellen (Langsamfahrstellen), Vollsperrungen, sonstige bautechnische und betriebliche Schutzmaßnahmen, Beweissicherungsverfahren usw. sind aufgrund der vorgegebenen Fristen der DB Netz AG bereits in der Vorplanung der Baumaßnahme mit der Deutsche Bahn Netz AG abzustimmen und festzulegen.

Bei Eingriffen in den Druckbereich und Stützbereich der Gleisanlagen auf der Strecke 4600 Plochingen – Immendingen bedarf es grundsätzlich zuvor der Zustimmung und Freigabe durch die Deutsche Bahn Netz AG. Hierbei sind im Rahmen der Ausführungsplanung die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der Deutsche Bahn Netz AG sowie die DIN Fachberichte entsprechend zu beachten und einzuhalten. Erforderlich werdende Standsicherheitsnachweise sind von einem vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter vor Baubeginn zur Prüfung der Standsicherheit vorzulegen.

Die Aufstellung von Baudurchführungsvereinbarungen mit der Deutsche Bahn Netz AG ist erforderlich.

Für die gesamte Bauzeit ist aufgrund der besonderen Lage der Baustellen von der DB Netz AG ein Bauüberwacher Bahn entsprechend der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (BAU) des Eisenbahn-Bundesamtes festzulegen und allen am Bau beteiligten bekannt zu geben.

Die Streckengleise der Deutsche Bahn Netz AG sind mit Oberleitungen überspannt. Von allen spannungsführenden Bauteilen der Anlagen ist gemäß VDE 0115 Teil 3 (Ausgabe 12.97) und 0210 sowie den Vorschriften der Bau- und Berufsgenossenschaft BGL 8.72 ein Abstand von $\geq 3,50$ m einzuhalten.

Die neuen Bahnsteige (einschließlich der Zugangsbauwerke) der beiden Haltepunkte sowie deren gesamten Bahnsteigausrüstungen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie den Richtlinien der Deutsche Bahn Netz AG (Richtlinie 804.1101, Richtlinie 997.0101 sowie die DIN VDE usw.) zu erden. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die erforderlichen Erdungsmaßnahmen mit der Deutsche Bahn Netz AG vorab abzustimmen und im Rahmen der Baudurchführung zu dokumentieren. Bei Oberleitungsmasten, die im unmittelbaren Bereich neben einem Bahnsteig (Haltepunkt Reutlingen-Storlach, Bahnsteig am Streckengleis Plochingen – Immendingen) oder auf dem Mittelbahnsteig Reutlingen-Bösmannsacker befinden, ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob Besteigungsschutzmaßnahmen erforderlich werden. Dies sind Maßnahmen, die ein Besteigen der Oberleitungsmaßnahmen durch Dritte verhindern bzw. ausschließen.

Änderungen an signaltechnischen Anlagen und deren vorhandenen Kabelanlagen der Deutsche Bahn Netz AG darf ausschließlich die Deutsche Bahn Netz AG selbst durchführen. Hierbei ist die Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) in der jeweilig gültigen Fassung zu beachten.

Bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme für den Neubau der Bahnsteige sind die allgemeinen anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der Deutsche Bahn Netz AG, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

8.2 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg

Von der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA) wird in deren Stellungnahme eine Reihe von Aspekten angesprochen, denen insbesondere durch entsprechende Nebenbestimmungen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird.

Die LEA gibt zu bedenken, bei der Planung und Ausführung der Baumaßnahme u.a. die nachfolgend aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regelwerke, in der jeweils aktuellen Fassung, zu beachten und anzuwenden:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
- Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO);
- Eisenbahn Signal Ordnung (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);
- Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien (Richtlinien 2(12));
- Verordnung des Innenministeriums (Baden-Württemberg) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA);
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum;
- DIN 18040 Barrierefreies Bauen.

Die LEA weist darauf hin, dass Anforderungen als erfüllt gelten, 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. 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. Sofern dem Vorhabenträger Abweichungen vom Regelwerk unvermeidlich sind, wird er den Nachweis führen, dass damit mindestens die gleiche Sicherheit gegeben ist.

Die LEA rügt die mangelnde Darstellung des Industriegleises im Lageplan (Anlage 3.2), dessen Betreiber die Reutlinger Parkierung und Wirtschaft GmbH (RPW) ist. Sie führt weiter aus, dass über dieses Gleis ein 3 m breiter Reisendenübergang auf den Mittelbahnsteig „Bösmannsacker“ geplant sei. Die Richtlinie 413 der Deutschen Bahn AG finde hier keine Anwendung, da der Übergang über ein nichtöffentliches Rangiergleis führt. Der Übergang sei von der RPW zum Schutz der Reisenden vor Rangierfahrten im erforderlichen Umfang (Postsicherung) zu sichern. Die Schutzmaßnahmen seien in die Bedienungsanweisung der

Industriebahn aufzunehmen. Das Industriestammgleis der RPW unterliege den Regelungen der BOA, sowie den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften; wonach ein Gleisabstand zu der Bahnsteigkante von 2,25 m (gemessen ab Gleisachse) einzuhalten sei. Hier sei eine Überarbeitung der Planung, wie z. B. eine weitere Abrückung des Industriestammgleises um 0,60 m von der zugewandten Bahnsteigkante, erforderlich.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass es sich hierbei lediglich um einen Darstellungsfehler in der PDF-Datei handle. Der LEA liege mittlerweile eine korrekte Datei vor, in der das Gleis zu sehen sei. Der Reisendenzugang werde laut dem zuständigen Eisenbahnbetriebsleiter mittels Postensicherung erfolgen. Die Vorhabenträgerin favorisiert die Errichtung eines Geländers auf dem Bahnsteig statt der Verschiebung des Gleises. Eine entsprechende Abstimmung mit dem späteren Betreiber, DB Station & Service sei erfolgt bzw. werde im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung eines Geländers gibt die LEA zu bedenken, dass das Gelände an keiner Stelle einen Durchgang für Reisende bieten dürfe, im Besonderen sei hierbei auch der Bereich des Mittelbahnsteigzuganges zu berücksichtigen. Das Gelände ist in einem Abstand von 2,25 m parallel zur Achse des Industriestammgleises zu errichten. Ein entsprechender Plan ist der LEA vorzulegen. Aufgrund dieser Maßnahme (fehlender Sicherheitsraum auf Bahnsteigseite) ist im Vorfeld vor Fertigstellung der Ausführungsplanung vom Betreiber des Industriestammgleises (RPW) das Unfallverhütungskonzept nach der BGV D 30 im Bereich des Industriestammgleises neu aufzustellen. In die Betrachtung ist auch das Bahnsteiggelände einzubeziehen. Die zuständige gesetzliche Unfallversicherung (VBG) ist zu beteiligen. Das Ergebnis ist der LEA mitzuteilen.

Im Querprofil „Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker“ (Planunterlage 4.2) wird der Gleisabstand des Industriestammgleises zur Bahnsteigkante mit 1,67 m angegeben. Bei Einbau mit diesem Abstand ist das Gleis gemäß der Vorgabe der Anlage B Nr. 4a) (zu § 8 Absatz 2 Nr. 4) der Verordnung des Innenministeriums (Baden-Württemberg) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) gegen den Bahnsteig festzulegen.

Soweit die LEA eine fahrdynamische Prüfung der in Lage und Überhöhung veränderten Gleistrassen zusammen mit einem Ergebnisprotokoll fordert, wird dies im Rahmen der Entwurfsplanung durch die Deutsche Bahn AG erfolgen und nach Fertigstellung der LEA vorgelegt.

Soweit die LEA fordert, den Abstand und die Höhe der Bahnsteigkante in Bezug auf die Gleisachse bzw. Schienenoberkante in den Gleisbogenabschnitten mit eingebauter Überhöhung entsprechend zu berechnen und herzustellen, werden die entsprechenden Einbauanweisungen bezüglich Radius und Überhöhung gemäß Richtlinie 813 bei der Planung berücksichtigt und entsprechend hergestellt.

Feste Gegenstände auf Personenbahnsteigen müssen gemäß § 13 Abs. 2 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante und mindestens 3,00 m von Gleismitte entfernt sein.

Soweit die LEA fordert, für die Ausleuchtung der Zuwegungs- und Bahnsteigflächen die DIN EN 12464 zu beachten und anzuwenden sowie eine Beleuchtungsberechnung zu erstellen, wurde die Vorschrift von der Vorhabenträgerin angewendet. Die Beleuchtungsberechnungen sind im Rahmen der weiteren Planungen zu erstellen.

Bauwerksteile und / oder Baubehelfe sind, soweit sie im Druckbereich der Eisenbahn liegen, konstruktiv so auszubilden, dass sie den Eisenbahnverkehrslasten, u. a. auch unter Beachtung des Abschnittes 6, der DIN EN 1991-2, jederzeit standhalten. Die aus oberbautechnischer und statischer Sicht relevanten Ausführungsunterlagen sind der LEA durch einen vom EBA zugelassenen Prüfer / Sachverständigen in geprüfter Form mit Kopie des Prüfberichtes vorzulegen. In die Ausführungspläne sind sämtliche eisenbahntechnisch relevanten Bemessungen, Hinweise und Angaben aufzunehmen. Erforderlichenfalls sind Querschnitte anzufertigen. Dieser Forderung wird durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen. Bei der Verwendung von Fertigteilen ist eine Typenstatik bzw. eine Zulassung derer, der LEA vorzulegen.

Zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung auf der Strecke 4600 im Abschnitt Metzgingen-Reutlingen, insbesondere im Bereich der Bauarbeiten zur Herstellung der Haltepunkte, sind die erforderlichen Maßnahmen gegen Gefahren aus dem Eisenbahn- sowie aus dem Baubetrieb durch den verantwortlichen Eisenbahnbetriebsleiter bzw. durch den verantwortlichen Bauleiter festzulegen und einzuleiten. Die Bauarbeiten sind im Schutze einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) auszuführen. Sämtliche Maßnahmen sind in einer Baudurchführungsvereinbarung mit der zuständigen Stelle der Deutschen Bahn AG vor Baubeginn zu regeln.

Erdungs- und Potentialausgleismaßnahmen für die gesamte Baumaßnahme sind nach VDE-Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik vorzusehen bzw. auszuführen.

Alle barrierefrei herzustellenden Bahnsteigzugänge sind nach den Vorgaben der DIN 18040 zu planen und auszuführen.

Der Baubeginn und die vorgesehenen Termine für die Abnahmeprüfung aller Gewerke sind der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können. Ein (einfacher) Bauablaufplan ist vorzulegen. Der Abschluss der Maßnahme ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter unter Beifügung des Gesamtsicherheitsgutachtens und der Abnahmeniederschriften für alle Gewerke der LEA mitzuteilen.

8.3 Deutsche Bahn AG DB Immobilien

Von der Deutschen Bahn AG DB Immobilien wird in deren Stellungnahme dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt. Zugleich werden verschiedene Aspekte angesprochen, denen insbesondere durch Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen werden.

Soweit die Deutsche Bahn Station&Service AG darauf hinweist, dass bei der Planung des gegenständlichen Vorhabens die einschlägigen Richtlinien der Deutschen Bahn AG bzw. der Deutsche Bahn Station&Service AG zu beachten sind, wird dies von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Die Deutsche Bahn AG Deutsche Bahn Immobilien weist darauf hin, dass es zwischen den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis Ungereimtheiten gibt. Dies betreffe die lfd. Nr. 01.02.01, 01.03.01.01.05.01, 01.06.02,01.06.03,01.06.04, 02.03.01, 02.05.01, 02.06.01, 02.07.01, 02.08.01, 02.10.01. Dies wurde von der Vorhabenträgerin entsprechend berichtet. Die angepassten Pläne wurden nachgereicht.

8.4 Landratsamt Reutlingen

Das Landratsamt Reutlingen führt die folgenden Maßnahmen an, denen aus Sicht der Nahverkehrsplanung besondere Bedeutungen zukommen:

- Fahrgastinformationsanlage (dynamischer Schriftanzeiger mit Akustikmodul),
- Fahrkartenautomat am neuen Bahnsteig,
- Barrierefreiheit.

Dabei geht das Landratsamt Reutlingen davon aus, dass alle in diesem Zusammenhang einschlägigen Bauvorschriften und Vorgaben durch die Vorhabenträgerin ausreichend beachtet werden.

Dies sagt die Vorhabenträgerin zu.

8.5 Zweckverband Bodensee Wasserversorgung

Der Zweckverband Bodensee Wasserversorgung gibt zu bedenken, dass innerhalb seiner Leitungsrechte ohne Genehmigung keine baulichen Maßnahmen vorgenommen werden dürfen. Das geplante Bauvorhaben sei daher in ausreichendem Sicherheitsabstand vom Leitungsrecht vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Leitungen knapp 32 m von der Baumaßnahme entfernt seien und es sich bei der Änderung der Gradienten des Gleises um ca. 5 cm nicht um eine Baumaßnahme handelt, die diese Leitung betreffe.

Desweiteren fordert der Zweckverband Bodensee Wasserversorgung, dass sämtliche geplante Maßnahmen innerhalb seines Leitungsrechts mit ihm abgestimmt werden. Dies sagt die Vorhabenträgerin zu.

8.6 Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.

Haltepunkt Reutlingen-Storlach

Hinsichtlich des Haltepunktes Reutlingen-Storlach stellt der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V. im Zusammenhang mit der barrierefreien Zugänglichkeit der beiden Außenbahnsteige über Rampen die Frage, welche Streckenlänge mobilitätseingeschränkte Menschen zurücklegen müssen. Weiter möchte der Landesverband wissen, ob diese Strecke zumutbar sei und keine Benachteiligung gegenüber den (kürzeren) Fußweg für Menschen ohne Geheinschränkung bedeute. Schließlich

möchte der Landesverband wissen, ob eine Erschließung mittels Aufzüge / Unterführung geprüft wurde und den Aspekt der Barrierefreiheit ggf. besser umsetzt.

Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass die barrierefreien Wege zum Erreichen der Bahnsteige gleich bzw. (in der Gegenrichtung) um ca. 300 m länger als der direkte Weg über die Treppe seien. Dies hänge auch davon ab, an welcher Stelle des Bahnsteigs ein- bzw. ausgestiegen werde. Zur Minimierung der Fußwege sei zusätzlich ein Verbindungsweg zwischen der Sondelfinger Straße und dem Bahnsteig geplant worden. Menschen ohne Geheinschränkung haben die Möglichkeit, die Treppen zu benutzen. Dadurch werden jedoch Menschen mit Geheinschränkung nicht benachteiligt. Der Einbau von Aufzügen an der Straßenüberführung Siemensstraße wurde überprüft, der notwendige Platz stehe aber nicht zur Verfügung.

Weiter möchte der Landesverband wissen, ob die sich in einer leichten Kurve befindlichen Bahnsteige auf die Spaltenbreite zwischen Bahnsteig und Fahrzeug auswirke und ob der niveaugleiche Einstieg gewährleistet sei.

Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass ein Bahnsteig, der in einer Kurve liege, tatsächlich ein größeres Abstandsmaß von der Gleisachse benötige; dies sei in den Richtlinien der Deutschen Bahn AG festgelegt. Für die Barrierefreiheit sei dies aber insofern nicht von Belang, da bei der Eisenbahn (EBO-System) die Barrierefreiheit grundsätzlich durch die entsprechende Ausgestaltung der eingesetzten Fahrzeuge zu gewährleisten sei. Dies könnten die eingesetzten Fahrzeuge mit Hilfe etwa einer ausfahrbaren Rampe bewerkstelligen. Weiter führt die Vorhabenträgerin aus, dass der niveaugleiche Einstieg gewährleistet sei. Der Bahnsteig sei so berechnet, dass die Überhöhung berücksichtigt seien.

Haltepunkt Reutlingen-Bösmannsacker

Hinsichtlich des Haltepunktes Reutlingen-Bösmannsacker stellt der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V. im Zusammenhang mit der barrierefreien Zugänglichkeit der beiden Außenbahnsteige über Rampen ebenfalls die Frage, welche Streckenlänge mobilitätseingeschränkte Menschen zurücklegen müssen. Weiter möchte der Landesverband wissen, ob diese Strecke zumutbar sei und keine Benachteiligung gegenüber den (kürzeren) Fußweg für Menschen ohne Geheinschränkung bedeute. Schließlich möchte der Landesverband wissen, ob eine Erschließung mittels Aufzüge / Unterführung geprüft wurde und den Aspekt der Barrierefreiheit ggf. besser umsetzt.

Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass die barrierefreien Wege im Vergleich zu den nicht barrierefreien Wegen bis zu 200 m länger seien (je nach Ausgangspunkt). Menschen ohne Geheinschränkung haben die Möglichkeit, die Treppen zu benutzen. Dadurch werden jedoch Menschen mit Geheinschränkung nicht benachteiligt. Eine Unterführung in diesem Bereich sei nicht möglich, da hier der verdolte Kaibach verlaufe. Aufzüge an der Straßenüberführung B 28 seien auch technisch nicht machbar. Insbesondere zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnsteig reiche die zur Verfügung stehende Breite nicht für die zu-

sätzliche Errichtung eines Aufzugs und einer Treppe zu einer Unterführung aus. Eine Unterführung nur mit Aufzug (ohne Treppe) sei nicht zulässig.

8.7 Leitungsträger

FairNetz GmbH, Reutlingen

Die FairNetz GmbH gibt zu bedenken, dass sich im Bereich des PFA 5 Anlagen und Leitungen mit Nebeneinrichtungen der FairNetz GmbH befinden, die zu beachten und ggf. zu sichern seien. Sie fordert, dass eventuelle notwendige Umlegungen von Versorgungsleitungen rechtzeitig mit der FairNetz GmbH abzustimmen seien. Derartige Maßnahmen seien in der warmen Jahreszeit (Mai bis September) durchzuführen. Die durch die Maßnahmen entstehenden Kosten seien vom Verursacher zu tragen. Weiter bittet die FairNetz GmbH, sie weiter am Verfahren zu beteiligen.

Die Vorhabenträgerin sagt dies zu.

9. Private Belange

Soweit keine individuellen Belange geltend gemacht werden, erfolgt hier keine gesonderte Befassung mit den allgemeinen Themen.

Hinweis zur Anonymisierung:

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der im folgenden behandelten Einwender durch Vergabe einer Einwendernummer anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen.

Einwender 12-2

Soweit die Einwender bemängeln, dass in der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm die Liegenschaften „In Laisen 111-115“ aufgeführt und damit die Daten nicht zweifelsfrei zuzuordnen seien, wurde das Schallgutachten diesbezüglich korrigiert.

Weiter wird von Einwenderseite kritisiert, dass in der Schalltechnischen Untersuchung Baulärm nicht die weitere Lärmquelle der Baustellen-Einrichtungsfäche mit eingerechnet worden sei. Diese grenze unmittelbar an das Grundstück Reutlinger Str. 111 und beeinträchtigt zusätzlich die Wohnqualität. Insbesondere liege diese unmittelbar vor den Schlafzimmern, so dass die Schlafruhe während den angekündigten Nachtarbeiten empfindlich gestört werde. Die Annahmen in der Studie sind daher unvollständig und geben nicht die tatsächliche Lärmbelastung während der Bauphase wieder.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Baustelleneinrichtungsfäche vorrangig als Lagerplatz mit geringem Maschineneinsatz vorgesehen sei. Folgende Geräte kommen dabei zum Einsatz:

- (Zweiwege-)Bagger,
- Minibagger,

- Betonpumpe,
- Rüttelplatte und
- LKW zur Versorgung der Baustelle.

Die Arbeiten werden in der Regel tagsüber ausgeführt. Auch für die seltenen Fälle von möglicherweise nachts durchzuführenden Arbeiten werde die Vorhabenträgerin die ausführende Bauunternehmen verpflichten, die vorbereitenden Tätigkeiten auf der Baustelleneinrichtungsfläche im Vorgriff während der Tageszeit zu erledigen. Als maximale Lärmwerte von der Baustelleneinrichtungsfläche wurden tags/nachts 61/61 dB (A) im 2. OG, bzw. 61/60 dB (A) im 1. OG berechnet, beides Mal handelt es sich um die SO Fassade.

Die Immissionsrichtwerte der einschlägigen AVV-Baulärm betragen bei Unterstellung eines reinen Wohngebiets 55/40 dB (A). Eine weitere Quelle von Baulärm resultiere aus dem Wegbau für die Zuwegung der neuen Bahnsteige. Gebaut werde hier generell nur tags, daher seien keine Nachtwerte ermittelt worden. Der Höchstwert betrage dabei 70 dB (A) an der NO Fassade im 1. OG, der für Wohngebiete gültige Immissionsrichtwert betrage 55 dB (A).

Die Einwender tragen weiter vor, dass die in der Umweltverträglichkeitsstudie vorgenommene Einstufung der benachbarten Bereiche als „autobahnähnlich“ nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entspreche. Es handele sich lediglich um eine zweispurige Ortsdurchfahrt mit Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die anschließend sogar in eine 30-iger Zone übergehe. Die der Studie zugrunde gelegte Aufenthaltsqualität und anzusetzende Lärm(vergleichs)werte seien daher nicht richtig einqualifiziert worden.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierauf, dass sich die Beschreibung des Untersuchungsgebietes aus der Umweltverträglichkeitsstudie hier auf die amtlichen Aussagen des Geoportals Raumordnung Baden-Württemberg, vom Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung stütze. Im Übrigen werde nicht die Umgebung als „autobahnähnlich“ bezeichnet, sondern es solle vielmehr die höhenungleiche Kreuzung zweier stark frequentierter Straßen dargestellt werden. Es sei auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass in der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm, das Gebiet, in dem sich das Gebäude der Einwender befindet, als allgemeines Wohngebiet betrachtet werde, obwohl laut Flächennutzungsplan das Gebiet als Gewerbegebiet ausgewiesen ist. Somit seien jetzt schon strengere Immissionsgrenzwerte angesetzt worden als nach kartierter Nutzungsart zulässig.

Weiter führen die Einwender aus, dass entsprechend der Umweltverträglichkeitsstudie die Sanierungsgrenzwerte nach dem Tag-Abend-Nacht Lärmindex überschritten seien. Somit sei entgegen der Darstellung sehr wohl eine erhebliche Beeinträchtigung gegeben.

Die Vorhabenträgerin verkenne nicht die in der Lärmkarte dargestellten hohen Tag-Abend-Nacht-Lärmindex Werte. Bezüglich des Schienenverkehrslärms ergeben sich im Prognose-Plan-Fall betriebsbedingt keine Erhöhungen des Gesamtlärmpegels gegenüber dem Prognose-Null-Fall. Es trete keine Erhöhung um ≥ 3 dB (A) im Sinne des § 1 Abs. 2 16. BImSchV ein. Auch wenn die Lärmkartierung für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex hier einen Wert ausweist, der über den Sanierungsgrenzwerten von 60/70 dB (A) liege, sei eine erhebliche, zu kompensierende Beeinträchtigung, die durch das Vorhaben ausgelöst werde, nicht gegeben.

Die Einweder ziehen Vergleiche zu den benachbarten 1-stöckigen Gebäuden und tragen vor, dass das Schallgutachten mit der Berechnung für den jeweils 1. Stock nicht mit ihrem 3-stöckigen Gebäude vereinbar sei, da sich der Lärm nach oben hin ausbreite. Die Lärmbe-
lästigung der anderen Stockwerke sei nicht dargelegt worden.

Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass im Zuge der Ortsbegehung die Gebäude doku-
mentiert worden seien. Dies erfolgte vom öffentlichen Raum aus, ohne die Grundstücke zu
betreten. An den drei Fassaden, die aus dieser Perspektive erkennbar seien, sei ein dritter
Stock mit möglicher Wohn- oder Gewerbenutzung nicht zu erkennen gewesen. Im Übrigen
sei laut Aussage des Schallgutachters erfahrungsgemäß kein großer Unterschied zwischen
1. OG und 2. OG zu erwarten, der Lärmpegel werde voraussichtlich um maximal 1 dB (A)
steigen.

Weiter kritisieren die Einweder, dass der künftige Fußweg neben dem Grundstück als Ver-
bindung zur Reutlinger Straße zu Beeinträchtigungen der Anwohner durch weiteren Lärm,
der in den Berechnungen nicht eingewertet wurde, führe. Desweiteren sei mit Verunreini-
gungen und Betretungen ihres Grundstücks durch Passanten zu rechnen, zu mal anschei-
nend keinerlei Abgrenzung in Form einer Hecke oder Zauns vorgesehen sei.

Die Vorhabenträgerin weist diese Kritik insofern zurück, als dass keine Rechtsnormen eine
Berücksichtigung des von Fußgängern verursachten Verkehrslärms vorsehe. Schon insoweit
sei der Vorwurf der fehlerhaften Berechnung unzutreffend. Inwieweit von einem öffentlich
zugänglichen Weg Verunreinigungen ausgehen oder ob von dort aus das Grundstück der
Einweder betreten werde, liege nicht in der Hand der Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin sagt jedoch zu, in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern ein
Zaun zwischen dem Fußweg neben den Grundstück als Verbindung zur Reutlinger Straße
und dem Grundstück der Einweder vorzusehen.

Die Einweder befürchten weiter, dass während der Bauphase am Tag und in der Nacht der
Zugang zum Grundstück über die bahnseitige Anwohnerstraße nicht gewährleistet sei. Ins-
besondere sei nicht dargestellt, wie die Zufahrt zu den Garagen jederzeit sichergestellt wer-
de. Dies müsse jedoch jederzeit für alle Bewohner und Besucher möglich sein.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Erreichbarkeit des Grundstücks sowie die Zufahrt zu den
Garagen während der Bauzeit sicherzustellen. Sie sagt weiter zu, sich rechtzeitig vor Bau-
beginn mit den betroffenen Eigentümern und Besitzern abzustimmen. Die Vorhabenträgerin
weist allerdings daraufhin, dass eine kurzzeitige Beschränkung im PKW Verkehr nicht aus-
geschlossen werden könne. Sie sagt zu, die Betroffenen von mindestens 48 Stunden im Vo-
raus über etwaige Bautätigkeiten zu informieren.

Die Einweder befürchten weiter, dass sich die Bauarbeiten in der Nacht in der Bauphase
„Bahnsteigarbeiten mit Gleissperrung“ zu lange hinziehen könnten. Soweit sie diesbezüglich
eine genaue Zeitangabe hätten, führt die Vorhabenträgerin aus, dass sie und ihre Beauftrag-
ten bestrebt sein werden, diese Tätigkeiten auf ein Mindestmaß zu beschränken (2 bis 4
Wochen Nachtarbeit). Allerdings weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass auf keiner Bau-
stelle im Vorfeld ein präziser Zeitablauf möglich sei und es unvorhergesehene Verzögerung
geben könnte.

Die Einwender geben desweiteren zu bedenken, dass nach der Fertigstellung des Bauvorhabens mit Behinderungen für die Anwohner der Gebäude Reutlinger Str. 111 bis 115 durch unrechtmäßig parkende Fahrzeuge zu rechnen sei. Parkmöglichkeiten für künftige Pendler seien nicht vorgesehen. Es sei nicht ausgeführt worden, wie solche Behinderungen wirkungsvoll vermieden werden und die volle Funktionsfähigkeit der Gebäudezufahrt gewährleistet werde, ebenso wenig die Sicherstellung, dass Fahrzeuge nicht auf den Anwohnergrundstücken abgestellt werden. Sie befürchten dadurch sowie durch Lärmbelastigungen ebenfalls Mietminderung.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die bisherigen Untersuchungen gezeigt haben, dass mit einem expliziten P&R-Verkehr nicht zu rechnen sei, da sich in dieser Hinsicht der Reutlingen Hauptbahnhof wegen der dort vorhandenen überregionalen Verbindungen besser anbiete. Die Zufahrt zu den Anwesen Reutlinger Straße 111 bis 115 bleibe als Anliegerstraße für andere Nutzer gesperrt. Nach Inbetriebnahme des Haltepunktes sei die Situation noch einmal zu überprüfen und gegebenenfalls seien dann ergänzende Maßnahmen zu treffen. Eine zusätzliche Lärmbelastigung aus dem Betrieb resultierend sei nicht zu erkennen, da es keine Änderungen an den Gleisen gebe. Der aus dem Bau der Anlagen resultierende Lärm sei auf die Bauzeit von einigen Wochen beschränkt. Nachdem die bauzeitliche Lärmentwicklung nicht vermieden werden könne, werde die Vorhabenträgerin alle wirtschaftlich vertretbare Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Lärmeinwirkung führen, ergreifen.

Schließlich weisen die Einweder daraufhin, dass ein Vermessungspunkt bereits ungefragt auf ihrem Grundstück angebracht worden sei. Dies sei ein unberechtigter Eingriff in ihr Eigentum. Es sei sicherzustellen, dass solche und ähnliche Handlungen zukünftig unterbleiben. Es sei darzulegen, wie dies sichergestellt werde.

Darauf antwortet die Vorhabenträgerin, dass es sich nach Aussage des Vermessungsbüros bei dem „Vermessungspunkt“ auf dem Grundstück der Einwender um einen Hilfspunkt (Nagel) handle, der für die Aufmessung des Privatgrundstückes als weiterer Bezugspunkt zur Schiene errichtet worden sei. Die Aufmessung erfolge auch im Interesse der Grundstückseigentümer, um Grenzverletzungen zu vermeiden. Der Hilfspunkt sei nur ein Provisorium, das von den Betroffenen entfernt werden könne.

10. Gesamtwägung und Zusammenfassung

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben der neuen Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestzustellende Vorhaben vermag die angestrebte Zielsetzung, die Verbesserung der Erschließungswirkung, zu erfüllen.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen und Varianten kommen nicht in Betracht, da die gewählte Variante den Kostenaspekten bei nahezu identischer verkehrlicher Wirkung besser genügt.

Der Planung zum Vorhaben des PFA 5 stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planung

einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen hinreichend Rechnung.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass im Hinblick auf den Baulärm mit teilweise erheblichen Lärmimmissionen zu rechnen, was zur Festlegung von lärmmindernden Maßnahmen nach der AVV Baulärm geführt hat.

Darüber hinaus wurden Maßnahmen zum Erschütterungsschutz angeordnet, um sicherzustellen, dass es zu keinen unzumutbaren Auswirkungen durch Erschütterungsmissionen in Folge von Baumaßnahmen kommt.

Weitergehende Schutzvorkehrungen als die, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden, sind nicht veranlasst.

Durch das Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten größtenteils nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Dies gilt auch und gerade für die vom jetzigen Vorhaben betroffenen Vogelarten bei denen insbesondere durch Vermeidungsmaßnahmen erreicht werden kann, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden.

Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden sind nur in geringem Maße zu erwarten.

Insgesamt werden damit die nicht vermeidbaren Eingriffe in die Schutzgüter Tieren und Pflanzen und Boden durch die festgelegten LBP-Maßnahmen vollständig kompensiert.

Durch das Vorhaben sind keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung, Klima und Luft sowie Schutzgutes Kultur- und sonstigen Sachgütern zu erkennen.

Insgesamt bleiben die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Umwelt so gering wie möglich, weitere Minimierungen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Eine andere Planungsalternative oder -variante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten planerischen Zielsetzungen ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zum Bau der neuen Haltepunkte Reutlingen-Storlach und Reutlingen-Bösmannsacker.

Insgesamt kann daher dem Antrag ENAG entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim, Klage erhoben werden.

D. Hinweis

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

gez.

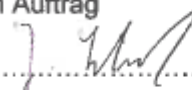
Dr. Kornelia Sauter
Oberregierungsrätin

Beglaubigt:

Tübingen, den 07.09.2017



Regierungspräsidium Tübingen
Im Auftrag


.....
Jonas Letsch