Ausfertigung

Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Referat 24 – Recht, Planfeststellung
Konrad-Adenauer-Straße 20
72072 Tübingen

Az.: RPT0240-0513.2-24/1

Planfeststellungsbeschluss

vom 29.08.2022

**zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1,
in dem Planfeststellungsabschnitt 6,
1. Planänderung: Personenunterführung
am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof
Landkreis Tübingen**

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung ... 4
1. Feststellung des Plans ... 4
2. Planunterlagen ... 4
3. Zusagen ... 6
3.1. Natur- und Artenschutz ... 6
3.2. Deutsche Bahn AG; Deutsche Bahn Immobilien ... 6
3.3. Universitätsstadt Tübingen ... 6
3.4. Deutsche Telekom Technik GmbH ... 7
3.5. Stadtwerke Tübingen GmbH ... 7
4. Nebenbestimmungen ... 8
4.1. Lärmschutz und Erschütterungen ... 8
4.2. Natur- und Artenschutz ... 9
4.3. Sichtfelder zwischen Radverkehr von der nördlichen Rampe und kreuzendem Pkw-Verkehr ... 10
5. Bescheidung der Einwendungen ... 10
6. Kosten ... 10
7. Gebühren ... 10
B. Begründung ... 10
1. Verwaltungsverfahren ... 11
2. Planungsgegenstand ... 12
2.1. Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 ... 12
2.2. Beschreibung der Planänderung ... 12
3. Planrechtfertigung ... 13
4. Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ... 13
5. Variantenprüfung ... 15
6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen ... 15
6.1. Lärmschutz (Betriebsbedingt) ... 15
6.2. Lärmschutz (Lärm während der Bauzeit) ... 16
6.2.1. Beschreibung der baulichen Maßnahmen ... 16
6.2.2. Gebietseinstufung und Schutzbedürftigkeit ... 17

6.2.3. Bildung der Beurteilungspegel und Schalleistungspegel 17
6.2.4. Ausbreitungsberechnung 19
6.2.5. Ergebnis der Berechnung der Beurteilungspegel 19
6.2.6. Abwägung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen 21
6.3. Erschütterungen 22
6.4. Eingriffsregelung nach BNatSchG 25
6.4.1. Eingriffe in Natur und Landschaft 25
6.4.2. Vermeidung und Minimierung 28
6.4.3. Begründung nach § 15 Absatz 1 Satz 3 BNatSchG 28
6.4.4. Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe 29
6.5. Artenschutz 30
6.6. Bodenschutz 35
7. Sonstige öffentliche und private Belange 35
7.1. Öffentliche Belange 35
7.1.1. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien 35
7.1.2. Universitätsstadt Tübingen 36
7.1.3. Deutsche Telekom Technik GmbH 39
7.1.4. Stadtwerke Tübingen GmbH 39
7.2. Private Belange 40
8. Gesamtabwägung und Ergebnis 41
C. Rechtsbehelfsbelehrung 43
D. Hinweis zum Datenschutz nach 69 Absatz 2 Satz 4 LVwVfG 43

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Auf Antrag des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal vom 27.09.2021 wird der Plan zur ersten Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 28.09.2017 (Az.: 24-6 /0513.2-21/ RSB, PFA 6) hinsichtlich der Personenunterführung am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof nach §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) festgestellt.

2. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen. Die Nummerierung bezieht sich auf die Nummerierung im Ausgangsverfahren. Diese Unterlagen ersetzen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 festgestellten Unterlagen, soweit sie diese abändern und ergänzen diese im Übrigen. Die bereits planfestgestellten Unterlagen, die in der Aufzählung nicht genannt werden, behalten ihre Gültigkeit. Gegenüber dem Ausgangsverfahren entfallende oder ersetzte Pläne und Textteile sind durchgestrichen. Planunterlagen, die gegenüber der Offenlage in diesem Planfeststellungsverfahren Änderungen erfahren haben, sind kursiv dargestellt.

Anlagen-Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt-Nr.	Datum
0	Legende		1a	~~21.06.2016~~ 17.05.2021
1.1a	***Erläuterungsbericht zur Planänderung***			*22.08.2022*
3.	**Lagepläne**			
~~3.2~~	~~Hp Tübingen Güterbahnhof~~	~~1:500~~	~~1a~~	~~21.08.2017~~
3.2	*Hp Tübingen Güterbahnhof*	*1:500*	*1c*	*15.07.2022*
4	**Querprofile**			
~~4.2.2~~	~~Hp Tübingen Güterbahnhof (km 48,0+37)~~	~~1:50~~	~~1~~	~~15.08.2016~~
4.2.2	*Hp Tübingen Güterbahnhof (km 48,0+36)*	*1:50*	*1b*	*15.07.2022*
6	**Bauwerkspläne**			

6.2	**Hp Tübingen Güterbahnhof, km 48,0+36**			
	~~Längsschnitt A-A. Querschnitt B-B, C-C und D-D~~	~~1:100/200~~	~~1~~	~~15.08.2016~~
	Längsschnitt 1-1, Querschnitt 2-2, 3-3	*1:100/200*	*1b*	*15.07.2022*
7 ~~a~~ b	**Bauwerksverzeichnis**	ohne		~~16.08.2017~~ 06.09.2021
8	**Grunderwerb**			
8.0 ~~a~~ b	Grunderwerbsverzeichnis	ohne		~~16.08.2017~~ 08.12.2021
	Grunderwerbspläne			
8.2	*Hp Tübingen Güterbahnhof*	*1:500*	*1b*	~~21.08.2017~~ *15.07.2022*
9	**Natur- und Artenschutz**			
9.1a Anhang 3~~a~~ b	Maßnahmenblätter	ohne		~~21.08.2017~~ 04.07.2022
9.1.2a	***Naturschutzfachbeitrag Änderung Rad- und Fußwegunterführung im HP Güterbahnhof Tübingen***	*ohne*		*28.06.2022*
Anhang 1	Maßnahmenblatt	ohne		27.09.2021
9.3 Plan 4	Tübingen-Güterbahnhof Bestands- und Konfliktplan Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt	1:1000	1	27.09.2021
9.4 *Plan 3a*	*Tübingen Güterbahnhof Landschaftspflegerische Maßnahmen eingriffsnah*	*1:1000*	*1*	*04.07.2022*
10	**Immissionsschutz und sonstige Belange**			
10.1.2	Schalltechnische Untersuchung Baulärm am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof	ohne		21.04.2021

10.2.3	Erschütterungsprognose, Unterführung Güterbahnhof Tübingen	ohne		26.02.2021

3. Zusagen

3.1. Natur- und Artenschutz

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.1.1 die untere Naturschutzbehörde über Funde bzw. Bergungen von Fledermäusen im Zusammenhang mit Baumfällungen zeitnah und schriftlich zu informieren.

3.1.2 die bereits planfestgestellten Maßnahmen zu beachten und umzusetzen.

3.2. Deutsche Bahn AG; Deutsche Bahn Immobilien

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

die Forderungen auf Beteiligung und Abstimmung, soweit einschlägig, zu beachten.

3.3. Universitätsstadt Tübingen

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.3.1 die Erstellung einer Grünfläche entsprechend der Forderung N2 in der Stellungnahme im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

3.3.2 die Änderung der Treppenanlagengeometrie entsprechend der Forderung N3 im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und der Forderung im Falle der mit verhältnismäßigem Aufwand möglichen Umsetzbarkeit und unter Beachtung und Einhaltung der einschlägigen Vorschriften (z. B. der jeweiligen DB-Richtlinie) zu folgen.

3.3.3 die Frage, wie mit dem Versatz der Mauern umgegangen wird (Forderung N4), im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

3.3.4 die Ausbildung des „Rampenauges“ als Grünfläche (Forderung N6) im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und der Forderung im Falle der mit verhältnismäßigem Aufwand möglichen Umsetzbarkeit zu folgen.

3.3.5 die räumliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr entsprechend der Forderung S2 sicherzustellen. Die Trennung erfolgt baulich durch ein Geländer zwischen Fußgänger- und Radverkehrsbereich.

3.3.6 die Forderung S4 nach einem möglichst frühen Beginn der Rampe im unteren Bereich im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und der Forderung

im Falle der mit verhältnismäßigem Aufwand möglichen Umsetzbarkeit zu folgen.

3.3.7 die Forderung gemäß S5 in die weitere Planung aufzunehmen. Die Umsetzbarkeit der geforderten Breite von 3,5 m wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft.

3.3.8 die Forderung nach der Schließung des Lichtdurchlasses (S6) zu beachten und die Planung entsprechend anzupassen.

3.3.9 die Bepflanzung der für die Baustelleneinrichtung notwendigen Flächen nach Fertigstellung der Maßnahme entsprechend der Forderung S7 im Falle der fachlichen und tatsächlichen Machbarkeit vorzunehmen.

3.3.10 die Forderung S8 im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen.

3.3.11 die Forderung S10 im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und bei Umsetzbarkeit durchzuführen.

3.3.12 die Forderung nach einer intensiven Beteiligung der Stadtverwaltung Tübingen bei den weiteren Schritten zu beachten.

3.4. Deutsche Telekom Technik GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.4.1 sich mit der Telekom über die Betroffenheit von Glasfaserkabeln im Baugebiet Güterbahnhof – insbesondere im Bereich der Rampe in Richtung Eisenbahnstraße – abzustimmen. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass seine Verantwortung nur für diejenigen Leitungen besteht, die zum Zeitpunkt der Offenlage der Planunterlagen im Ausgangsverfahren (26.10.2016) an der entsprechenden Stelle lagen.

3.4.2 sich im Zuge der weiteren Planungen mit der Telekom in Bezug auf die generelle Betroffenheit der Leitungstrassen abzustimmen.

3.5. Stadtwerke Tübingen GmbH

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

sich in den weiteren Planungsschritten, insbesondere bei der Ausführungsplanung, mit der Stadtwerke Tübingen GmbH abzustimmen und sämtliche Leitungen im Bereich der Schaffhausenstraße/Brückenstraße, der Hanna-Bernheim-Straße, des Max-Löwenstein-Wegs sowie der Eisenbahnstraße, die bereits zum Zeitpunkt der Offenlage der Planunterlagen im Ausgangsverfahren (26.10.2016) bestanden und die im Rahmen der Bauarbeiten tatsächlich betroffen sind, zu berücksichtigen. Soweit Sicherungsmaßnahmen oder Verlegungen

von Leitungen durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben erforderlich sind, unterliegt auch die Kostentragung dem Vorhabenträger.

4. Nebenbestimmungen

4.1. Lärmschutz und Erschütterungen

4.1.1.

Der Vorhabenträger hat die einzelnen Punkte des Lärmminderungskonzepts (siehe dazu unten B.6.2.6.) einzuhalten. Als Tageszeitraum gilt dabei der Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr. Von der Beschränkung der Bauarbeiten auf diesen Zeitraum darf nur in begründeten Ausnahmefällen, insbesondere wenn die Vornahme von Schweißarbeiten an den Schienen bzw. von Stopfarbeiten witterungsbedingt nur in der Nacht möglich ist, abgewichen werden. Der betroffene Personenkreis ist entsprechend zu informieren. Auf Wunsch ist für diesen Personenkreis angemessener, kostenfreier Ersatzwohnraum vorzuhalten.

4.1.2.

Zusätzlich zu den im Lärmminderungskonzept genannten Maßnahmen hat der Vorhabenträger gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschimmissionen auftreten.

4.1.3.

Der Vorhabenträger hat dem Personenkreis, bei dem die Schwelle der Gesundheitsgefährdung für Lärmimmissionen von 70 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird, für den Zeitraum der Beeinträchtigungen kostenfrei angemessenen Ersatzwohnraum (beispielsweise ein Hotel) anzubieten.

4.1.4.

Bei Bohrungen ist beim Übergang von weichen in feste Bodenschichten eine niedrige Drehgeschwindigkeit des Bohrkopfs zu wählen.

4.1.5.

Das Einbringen von Spundwänden oder Stahlprofilen mittels Schlag- oder Vibrationsrammen sollte erst ab einem Abstand von mehr als 20 m zu den Immissionsorten stattfinden. Dabei dürfen ausschließlich Geräte mit Hochfrequenzrüttlern und automatisch verstellbaren Unwuchten zum Einsatz kommen, die die Unwuchtkräfte erst bei Erreichen der Betriebsfrequenz aufbringen. Zudem darf die Unwuchtkraft von 1350 kN (Vibrationsramme) bzw. die Schlagenergie von 51 kNm (Schlagramme) nicht überschritten werden.

Für die Erstellung der Rampen in der Schaffhausenstraße und im Max-Löwenstein-Weg ist mittels Bohrungen ein Bodenaustausch vorzunehmen, bevor die Spundwände eingetrieben werden. Zudem sind die Spundwandarbeiten bei Abständen von weniger als 20 m zur Nachbarbebauung durch Erschütterungsmessungen zu begleiten. Sofern sich dabei eine Überschreitung der Anhaltswerte ergibt, sind weitergehende Maßnahmen, wie beispielsweise die Verringerung der Schlag- bzw. Rammenergie, zu prüfen.

4.1.6.

Abweichend von den zeitlichen Vorgaben im Lärmminderungskonzept sind die erschütterungsintensiven Arbeiten mit einer Vibrations- bzw. Schlagramme nur im Zeitraum zwischen 8.00 Uhr und 18.00 Uhr zulässig.

4.2. Natur- und Artenschutz

4.2.1

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 für verbindlich erklärten Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gelten nach Maßgabe der vorgenommenen Änderungen fort.

4.2.2

Die Vermeidungsmaßnahme 10 ist gemäß den Maßgaben des Maßnahmenblatts durchzuführen. Dieses Maßnahmenblatt wird dahingehend abgeändert, dass die Maßnahme nicht über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung, sondern dinglich (beschränkt persönliche Dienstbarkeit) zu sichern ist.

Die Nistkästen sind jährlich vor Brutbeginn (1. November bis 28. Februar) zu reinigen. Die Wartung der Nistkästen ist dauerhaft zu gewährleisten. Im Rahmen der jährlichen Reinigung ist die Maßnahme auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

4.2.3

Im Rahmen der durchzuführenden Baumfällungen hat der Vorhabenträger im Rahmen der ökologischen Baubegleitung einen Artexperten hinzuzuziehen, um die Bäume vor der Fällung auf die Anwesenheit von Fledermäusen zu überprüfen und diese ggf. zu evakuieren. Die untere Naturschutzbehörde ist über Funde von Fledermäusen bzw. deren Bergung zeitnah zu informieren.

4.2.4

Soweit sich durch diesen Planfeststellungsbeschluss Änderungen in den Kompensationsmaßnahmen ergeben, hat der Vorhabenträger die aktualisierten Angaben gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Absatz 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.

4.3. Sichtfelder zwischen Radverkehr von der nördlichen Rampe und kreuzendem Pkw-Verkehr

Das Bestehen von Sichtfeldern zwischen dem Radverkehr und dem Pkw-Verkehr im Bereich der Einmündung der nördlichen Rampe in die Schaffhausenstraße ist zwingend zu gewährleisten. Diese nördliche Rampe darf für den Radverkehr erst in Betrieb genommen werden, wenn der Planfeststellungsbehörde ein Nachweis zum Bestehen ausreichender Sichtfelder vorgelegt wurde.

5. Bescheidung der Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen.

6. Kosten

Der Vorhabenträger trägt die Kosten des Verfahrens.

7. Gebühren

Die Gebühren werden gegenüber dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabenträger in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

Hinweis:

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

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 18 AEG i. V. m. § 3 Nummer 2 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung - E-ZuVO -) vom 11. September 1995 (GBl. S. 714)) den vorliegenden Plan zur Planänderung hinsichtlich der Personenunterführung am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof im Planfeststellungsabschnitt 6 des Moduls 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb 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 un-

tereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabenträger geplante Vorhaben verwirklicht werden kann.

1. Verwaltungsverfahren

Mit Schreiben vom 27.09.2021 beantragte der Zweckverband ÖPNV im Ammertal die Planänderung. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte – entsprechend § 1 Absatz 1 Satz 1 der Satzung über die Form der öffentlichen Bekanntmachungen der Universitätsstadt Tübingen vom 11. April 2016 – am 28.01.2022 auf der Internetseite der Universitätsstadt Tübingen. Die Auslage erfolgte gemäß § 3 Absatz 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) durch Veröffentlichung der Planunterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Tübingen in der Zeit von Montag, 07.02.2022 bis einschließlich Montag, 07.03.2022. Zusätzlich lagen die Unterlagen im selben Zeitraum im Technischen Rathaus der Universitätsstadt Tübingen während der Dienststunden nach Terminvereinbarung sowie in den Diensträumen des Regierungspräsidiums Tübingen nach Terminvereinbarung zur Einsicht aus. Die Unterlagen standen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums auch noch nach Ende der Auslegungsfrist zur Verfügung. Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 21.03.2022 Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Mit Schreiben vom 31.01.2022 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Diese bekamen Gelegenheit, bis zum 07.04.2022 zur Planänderung Stellung zu nehmen.

Ebenfalls mit Schreiben vom 31.01.2022 wurden nicht ortsansässige Betroffene von der Planauslegung benachrichtigt. Auch insoweit galt die Einwendungsfrist bis zum 21.03.2022.

Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände gingen fünf Stellungnahmen ein, die Anregungen bzw. Bedenken zum Ausdruck brachten. Von privater Seite ging eine Einwendung ein.

Allen Trägern öffentlicher Belange, die entsprechende Bedenken zum Ausdruck gebracht haben, sowie der privaten Einwenderin wurde ein Erörterungstermin angeboten. Eine Erörterung fand am 07.07.2022 in den Räumlichkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen mit Vertretern der Universitätsstadt Tübingen sowie Vertretern der Stadtwerke Tübingen statt. Von den anderen Trägern öffentlicher Belange bzw. der privaten Einwenderin wurde kein Bedarf für eine Erörterung angemeldet bzw. ist keine Rückmeldung erfolgt.

Zum Verlauf des Erörterungstermins wird auf die Niederschrift Bezug genommen.

Wegen der Einzelheiten zum Verfahren wird auf den Inhalt der Verfahrensakten Bezug genommen.

Verfahrensfehler sind im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen nicht erkennbar.

2. Planungsgegenstand

2.1. Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017

Der Haltepunkt „Tübingen Güterbahnhof“ befindet sich im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 6 des Moduls 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 28.09.2017 (Az.: 24-6 /0513.2-21/ RSB, PFA 6) wurde der Plan für die neuen Haltepunkte Tübingen-Neckaraue sowie Tübingen Güterbahnhof an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen – Tübingen festgestellt. Der Neubau des Haltepunkts Tübingen Güterbahnhof umfasste dabei unter anderem den Neubau von zwei Außenbahnsteigen, einen Treppenzugang und Aufzug von der Unterführung zum Außenbahnsteig am Gleis Tübingen – Metzingen, eine Treppe und einen Aufzug zum Außenbahnsteig am Gleis Metzingen – Tübingen sowie eine Unterführung unter allen Bahnhofsgleisen mit Zugangstreppen, Aufzügen und Fahrradrampen. Gemäß der bisherigen Planung ist die Personenunterführung am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof 6 m breit und hat eine lichte Höhe von 3,5 m. Die Personenunterführung wird im Folgenden als Eisenbahnüberführung (EÜ) bezeichnet.

2.2. Beschreibung der Planänderung

Gegenstand der Planänderung ist die Verbreiterung der EÜ auf 7 m bei einer lichten Höhe von 3 m. Die in Rede stehende EÜ hat die Funktion eines Bahnsteigzugangs für den Haltepunkt Tübingen-Güterbahnhof, sie soll aber auch dem Fuß- und Radverkehr dienen. Zur verkehrlichen Einbindung des Bauwerks in das Radschnellwegenetz der Universitätsstadt Tübingen erfolgt eine Erweiterung auf 7 m Breite bei gleichzeitiger Reduzierung der Höhe auf 3 m. Neben der Verbreiterung der EÜ selbst wird auch die Rampe auf der Südseite Richtung Eisenbahnstraße von 6 m auf 7 m erweitert. Die geänderte Planung sieht für die südliche Rampe die barrierefreie Ausgestaltung mit einem geringeren Gefälle vor. Dementsprechend ist eine Verlängerung der Rampe um ca. 16 m zur Überwindung des Gefälles erforderlich. Im Zusammenhang mit der barrierefreien Ausgestaltung der südlichen Rampe wird auf den Aufzug am südlichen unteren Ende der Rampe verzichtet. Die Kabinengröße der verbleibenden Aufzüge wird an die Standards der DB Station&Service AG angepasst. Die nutzbare Breite der Rampe auf der Nordseite wird von 3,00 m auf 4,50 m verbreitert. Die Breite der Treppen auf der Nordseite der EÜ wird angepasst. Die Änderungen sind in dem in den Unterlagen enthaltenen Lageplan (Planunterlage 3.2, Blatt 1c) ersichtlich.

Durch die aktuellen Planungen wird darüber hinaus in erheblichem Umfang die notwendige Fläche für Baustelleneinrichtungsflächen reduziert.

In Ergänzung zum Ausgangsverfahren wird berücksichtigt, dass zwischenzeitlich eine Aufsiedelung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs erfolgt ist und die Zahl der durch bauzeitliche Schall- und Erschütterungsimmissionen betroffenen Anwohner damit deutlich gestiegen ist. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich ein Schallschutzkonzept vorgelegt, das in Anlage 10.1.2 der Planunterlagen (Schalltechnische Untersuchung Baulärm am Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof) dargestellt wird.

3. Planrechtfertigung

Die Planänderung 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).

Die Maßnahmen des Planfeststellungsabschnitts 6 entsprechen nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen. Anhaltspunkte, dass die Planfeststellungsbehörde mit ihrer damaligen Entscheidung ihr Ermessen überschritten hat, sind nicht gegeben; eine evidente Unsachlichkeit oder ein offenkundig fehlender Bedarf sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

Mit der vorliegenden Planänderung wird die Ausgestaltung der EÜ einschließlich der Anpassung des barrierefreien Zugangs so geändert, dass die EÜ auch in das Radschnellwegenetz der Universitätsstadt Tübingen integriert werden kann. Eine solche Anpassung für einen ergänzenden Zweck steht im Einklang mit der primären fachplanerischen Zielsetzung der Schaffung eines Zugangs zu den Außenbahnsteigen des neuen Haltepunktes Tübingen Güterbahnhof.

Da die Planänderung mit den zuvor dargestellten Zielen ebenso wie die ursprüngliche Planung dem Wohl der Allgemeinheit dient und diese Änderung als Teil des Gesamtvorhabens zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1, Planfeststellungsabschnitt 6, zu keiner anderen Bewertung hinsichtlich der Planrechtfertigung führt, ist damit auch diese Änderungsmaßnahme vernünftigerweise geboten und erforderlich.

4. Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Rahmen der gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführenden Vorprüfung wurde festgestellt,

dass für die beantragte Planänderung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Anlagebedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen, die durch die EÜ in der geänderten Form ausgehen, können sicher ausgeschlossen werden. Ebenso werden betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen durch die geänderte Planung nicht ausgelöst. Zwar ist durch die zwischenzeitlich erfolgte Aufsiedelung des ehemaligen Güterbahnhofsareals mittlerweile ein größerer Personenkreis von bauzeitlichen Schall- und Erschütterungsimmissionen betroffen. Doch steht dieser Umstand nicht in Zusammenhang mit der vorliegend zu beurteilenden Planänderung, die die Verbreiterung der EÜ bzw. die Anpassung der Bahnsteigzugänge zum Gegenstand hat. Die baubedingten Immissionen werden durch die Planänderung nicht erhöht.

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind durch das Vorhaben berührt. Bereits für das Ausgangsverfahren wurden 2010 und 2015 europarechtlich geschützte Arten gemäß der Richtlinie über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Richtlinie 79/409/EWG) (europäische Vogelschutzrichtlinie) und Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 (FFH-Richtlinie) kartiert. Basierend auf den damals gewonnenen Erkenntnissen wurden Plausibilisierungen und bis Juni 2021 noch einmal Kartierungen durchgeführt.

Die Planänderung führt zum dauerhaften Verlust von je einem Brutplatz des Haussperlings und des Hausrotschwanzes. Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen den Verbotstatbestand gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG werden zusätzliche vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergriffen. In der unmittelbaren Umgebung außerhalb des Eingriffsbereichs des Planvorhabens werden für den Haussperling drei Sperlingskoloniehäuser (alternativ Mauerseglerkästen) und für den Hausrotschwanz drei räubersichere Halbhöhlen als Nisthilfen angebracht (Maßnahme 10 V_{CEF}).

Durch die geplante Änderung sind keine wesentlichen Veränderungen der Konfliktsituation für die Zauneidechse zu erwarten. Durch die Verlängerung der nördlichen Rampe erhöht sich der dauerhafte anlagebedingte Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich der Kleingärten geringfügig um 23 m². Dagegen reduzieren sich die baubedingten Verluste temporär beanspruchter Kleingartenflächen um 508 m². Die bereits 2010 nachgewiesene Zauneidechsenpopulation hat sich seither weiterentwickelt, so dass die bereits festgesetzten CEF-Maßnahmen ausgebaut werden müssen.

Auf das Schutzgut Boden werden negative Auswirkungen hervorgerufen, da durch die Verlängerung und Verbreiterung der Rampen sowie die Verbreiterung der Treppen

Boden in der Größenordnung von 46 m² zusätzlich versiegelt wird. Die Verkleinerung der Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Kleingärten bewirkt dagegen eine Reduzierung der baubedingten Bodenbeeinträchtigungen um 508 m². Insgesamt bestehen daher keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sowie auf die Schutzgüter Klima und Luft bestehen nicht.

Die Planänderung hat damit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zur Folge, weswegen keine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war.

5. Variantenprüfung

Die Planänderung hat neben den Änderungen beim barrierefreien Zugang insbesondere die Verbreiterung der EÜ zum Gegenstand. Mit der Verbreiterung der EÜ kann den Belangen des Fuß- und Radverkehrs besser entsprochen werden. Durch den Umstand, dass auf beiden Seiten des Gleisfeldes Bebauung vorhanden ist und auch die Bahnsteige räumliche Zwangspunkte bilden, war die Variantenwahl von vorne herein eingeschränkt. Die Positionierung der Bahnsteige des Haltepunktes bzw. die Ausgestaltung als Eisenbahnüberführung standen im vorliegenden Verfahren nicht mehr zur Disposition. Die Ausgestaltung als Straßenüberführung wurde im ersten Planfeststellungsverfahren aus mehreren Gründen ausgeschlossen. Insoweit wird auf den Beschluss vom 28.09.2017 Bezug genommen.

Zu der vorliegend beantragten Planungsänderung 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.

6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

6.1. Lärmschutz (Betriebsbedingt)

Infolge der Planänderung ergeben sich bezüglich des betriebsbedingten Lärms aus dem Bahnbetrieb keine Abweichungen zur bereits planfestgestellten Maßnahme. Soweit in der Einwendung 1.01 gerügt wird, dass Lärmimmissionen einerseits durch wartende Fahrgäste und andererseits durch die Züge (Bremsvorgänge bzw. An- und Abfahrgeräusche) zu erwarten sind, ist darauf zu verweisen, dass diese Problemfelder im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 27.09.2017 abgearbeitet wurden und nicht mehr Gegenstand der jetzigen Planänderung sind.

6.2. Lärmschutz (Lärm während der Bauzeit)

Beim Baustellenbetrieb muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Absatz 1 Nummer 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Gesetzliche Richtwerte zur Frage, ab welcher Belastung schädliche Umwelteinwirkungen infolge von Baulärm hervorgerufen werden, finden sich in § 66 Absatz 2 BImSchG i. V. m. Nummer 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970.

Die baubedingten Emissionen werden durch die Änderung der EÜ nicht erhöht, da sich am Bauablauf weder von der Intensität noch von der Dauer gegenüber der planfestgestellten Lösung etwas ändert. Bei den bauzeitlichen Schallimmissionen wird jedoch berücksichtigt, dass seit dem ersten Planfeststellungsverfahren durch die Aufsiedelung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Tübingen südlich der Bahnlinie die Zahl der Betroffenen deutlich zugenommen hat. Hier werden die einschlägigen Richtwerte der AVV Baulärm an einigen Gebäuden übertroffen, weswegen das Schallschutzkonzept zu präzisieren war.

6.2.1. Beschreibung der baulichen Maßnahmen

Die für die Erstellung der EÜ notwendigen Bauarbeiten finden grundsätzlich im Tagzeitraum (7 Uhr bis 20 Uhr) statt. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden durch die Fachgutachter sechs repräsentative Baustellensituationen betrachtet. Diese beziehen sich auf den aktuellen Stand der Ausführungsplanung:

- Situation 1 – Rammen (Max-Löwenstein-Weg)
- Situation 2 – Baugrube
- Situation 3 – Tunnelbau
- Situation 4 – Rammen (Gleisbereich)
- Situation 5 – Fertigstellung Tunnelröhre
- Situation 6 – Bahnsteigbau

Die jeweils eingesetzten Baumaschinen sind auf den Seiten 5 und 6 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 10.1.2) bezogen auf die jeweilige Baustellensituation aufgelistet.

6.2.2. Gebietseinstufung und Schutzbedürftigkeit

Die Schutzbedürftigkeit eines Gebietes ergibt sich in der Regel aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Die umliegende Bebauung befindet sich innerhalb eines allgemeinen Wohngebiets (WA), eines Mischgebiets (MI) bzw. innerhalb von Gewerbegebieten (GE) (vgl. auch Abbildung 1 auf Seite 4 der schalltechnischen Untersuchung). Vor diesem Hintergrund wurden in der schalltechnischen Untersuchung die Gebietsnutzungskategorien b) bis d) der Ziff. 3.1.1. der AVV Baulärm zugrunde gelegt.

6.2.3. Bildung der Beurteilungspegel und Schalleistungspegel

Entsprechend dem Verfahren der AVV Baulärm wurden seitens der Fachgutachter die Emissionspegel der einzelnen Maschinen und Geräte unter Berücksichtigung der Einwirkdauer sowie besonderer Geräuschmerkmale (Ton- und Impulshaltigkeit) zum Beurteilungspegel zusammengefasst. Dabei wirkt sich auch die Betriebsdauer der einzelnen Maschinen auf den Beurteilungspegel aus (siehe dazu die Tabelle auf der Seite 9 der schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 10.1.2).

Die zugrunde gelegten Schallleistungspegel wurden vom Fachgutachter anhand von Literatur- und Herstellerangaben sowie eigenen Messungen an vergleichbaren Anlagen abgeleitet. Die Schallleistungspegel der einzelnen Maschinen und Vorgänge stellen sich dementsprechend wie folgt dar:

<u>Kran:</u>
Für den eingesetzten Hochbaukran wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 98 dB(A) zugrunde gelegt.

<u>LKW:</u>
Für den Einsatz eines LKW (Rangieren usw.) wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 99 dB(A) angesetzt.

<u>Bagger:</u>
Für die Tätigkeiten mittels Bagger (z. B. Aushub usw.) wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 100,8 dB(A) zuzüglich eines Zuschlags für Impulshaltigkeit von 2,5 dB, d. h. ein Gesamt-Schallleistungspegel von 103,3 dB(A) zugrunde gelegt.

<u>Kreissäge:</u>
Für herkömmliche Kreissägen kann gemäß der schalltechnischen Untersuchung ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 106,2 dB(A) zuzüglich Zuschlägen für Impulshaltigkeit von 5,2 dB sowie für Tonhaltigkeit von 6 dB(A), d. h. ein Gesamtschallleistungspegel von 117,4 dB(A) angenommen werden. Durch den Einsatz eines lärmarmen Sägeblatts kann die Schallabstrahlung um rund 10 dB reduziert werden. Den Berechnungen wird dementsprechend ein Gesamt-Schallleistungspegel von 107,4 dB(A) zugrunde gelegt.

Ausschalen:
Während des Ausschalens entstehen Geräusche beispielsweise durch Hammerschläge. Hierfür wird erfahrungsgemäß ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 105 dB(A) angesetzt.

Ramme:
Für die Rammtätigkeiten wird ein Rammgerät mit Rammhaube und Lärmschutzmantel bzw. ein lärmarmes Gerät eingesetzt. Den Rammtätigkeiten wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 110,0 dB(A) zuzüglich eines Zuschlags für Impulshaltigkeit von 6 dB, d. h. ein Gesamt-Schallleistungspegel von 116,0 dB(A) zugrunde gelegt.

Rüttelplatte:

Für den Einsatz einer Rüttelplatte wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 107,8 dB(A) zuzüglich eines Zuschlags für Impulshaltigkeit von 1,9 dB, d. h. ein Gesamt-Schallleistungspegel von 109,7 dB(A) berücksichtigt.

Radlader:
Für den Betrieb eines Radladers wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 104,1 dB(A) zuzüglich eines Zuschlags für Impulshaltigkeit von 4,0 dB, d. h. ein Gesamt-Schallleistungspegel von 108,1 dB(A) angesetzt.

Flex:
Dem Einsatz einer Flex (Winkelschleifer) wird ein anlagenbezogener Schallleistungspegel von 103 dB(A) zuzüglich eines Zuschlags für Impulshaltigkeit von 3,0 dB, d. h. ein Gesamt-Schallleistungspegel von 106,0 dB(A) zugrunde gelegt.

Die in der jeweiligen Baustellensituation eingesetzten Baumaschinen, ihre Einwirkzeiten sowie die Schallleistungspegel unter Berücksichtigung der jeweiligen Zeitkorrektur sind in den Tabellen auf den Seiten 11 bis 13 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 10.1.2) dargestellt. Für die einzelnen Situationen ergeben sich danach folgende Gesamt-Schallleistungspegel:

- Situation 1: 111,0 dB(A)
- Situation 2: 103,8 dB(A)
- Situation 3: 101,9 dB(A)
- Situation 4: 111,0 dB(A)
- Situation 5: 107,3 dB(A)
- Situation 6: 107,8 dB(A)

In allen Situationen wurde durch die Fachgutachter der Betrieb des Krans mit einem Gesamt-Schallleistungspegel von 93,0 dB(A) berücksichtigt.

Die vorstehend beschriebene Vorgehensweise der Gutachter ist plausibel und bietet für die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass für Beanstandungen.

6.2.4. Ausbreitungsberechnung

Neben den vorab dargestellten Berechnungsgrößen gehen gemäß der schalltechnischen Untersuchung die nachstehenden Faktoren in die Berechnungen mit ein:

- Die Anteile aus Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen-Modell); gerechnet wurde bis zur 3. Reflexion,
- Pegeländerungen aufgrund des Abstandes und der Luftabsorption,
- Pegeländerungen aufgrund der Boden- und Meteorologiedämpfung, es wird für den gesamten Untersuchungsraum ein Bodenfaktor von 0,4 (0,0 = schallhart; 1,0 = schallweich) berücksichtigt,
- Pegeländerungen durch topographische und bauliche Gegebenheiten (Mehrfachreflexionen und Abschirmungen),
- Die Minderung durch die meteorologische Korrektur C_{met} wurde im Sinne einer „Worst Case“-Betrachtung mit 0 dB(A) angesetzt.

Die Berechnungen erfolgten mit dem EDV-Programm SoundPlan auf der Basis der DIN ISO 9613-2. Die Ergebnisse sind in den Lärmkarten im Anhang der schalltechnischen Untersuchung dargestellt (Planunterlage 10.1.2).

Für die Planfeststellungsbehörde sind dabei keine Anhaltspunkte für ein fehlerhaftes methodisches Vorgehen bzw. eine fehlerhafte Berechnung ersichtlich.

6.2.5. Ergebnis der Berechnung der Beurteilungspegel

Entsprechend der Bildung der Beurteilungspegel wird auch im Hinblick auf das Ergebnis der Berechnungen zwischen den einzelnen unter Ziff. 6.2.1. dargestellten Situationen unterschieden. Die Beurteilung erfolgt anhand der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Die Werte für die einzelnen Immissionsorte in Bezug auf die jeweilige Situation ergeben sich aus den Tabellen 10 – 15 auf den Seiten 15 ff. der schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 10.1.2. Detaillierte Ergebnistabellen für die Situationen sind in der Anlage A1 bis A12 zur Planunterlage 10.1.2 dargestellt. Die Pegelverteilung kann den Karten 1 bis 6 im Anhang der Planunterlage 10.1.2 entnommen werden.

<u>Situation 1 – Rammen (Max-Löwenstein-Weg):</u>
Im Rahmen der Situation 1 betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung im Wohngebiet tagsüber bis 61 dB(A), im Mischgebiet bis 76 dB(A). Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im Wohngebiet bis 6 dB(A), im Mischgebiet bis 16 dB(A) überschritten. Die Schwelle

der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird an der nördlich gelegenen Bebauung (Wohn-/Mischgebiet) nicht überschritten. An der direkt benachbarten Bebauung entlang des Max-Löwenstein-Wegs (Mischgebiet) kann der Schwellenwert hingegen nicht eingehalten werden (Immissionsorte 5, 6, 7 und 8). Die Dauer der Arbeiten zum Rammen im Bereich des Max-Löwenstein-Wegs beträgt rund 10 Arbeitstage.

Situation 2 - Baugrube:
Im Rahmen der Situation 2 treten an der umliegenden Bebauung im Wohngebiet Beurteilungspegel tagsüber bis 54 dB(A), im Mischgebiet bis 69 dB(A) auf. Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im Wohngebiet eingehalten, im Mischgebiet bis 9 dB(A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht überschritten.

Situation 3 – Tunnelbau:
Die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung betragen im Rahmen der Situation 3 im Wohngebiet tagsüber bis 53 dB(A), im Mischgebiet bis 67 dB(A). Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im Wohngebiet eingehalten, im Mischgebiet bis 7 dB(A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht überschritten.

Situation 4 – Rammen (Gleisbereich):
Im Rahmen der Situation 4 betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung im Wohngebiet tagsüber bis 69 dB(A), im Mischgebiet bis 71 dB(A). Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im Wohngebiet bis 14 dB(A), im Mischgebiet bis 11 dB(A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird am Immissionsort IO 3 (Schaffhausenstraße 61, 1. OG, Mischgebiet) bis 1 dB(A) überschritten. An der übrigen umliegenden Bebauung kann der Schwellenwert hingegen eingehalten werden. Die Dauer der Arbeiten zum Rammen im Gleisbereich beträgt rund 10 Arbeitstage.

Situation 5 - Fertigstellung Tunnelröhre:
Im Rahmen der Situation 5 betragen die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung im Wohngebiet tagsüber bis 66 dB(A), im Mischgebiet bis 69 dB(A). Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im Wohngebiet bis 11 dB(A), im Mischgebiet bis 9 dB(A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht überschritten.

Situation 6 – Bahnsteigbau:
Die Beurteilungspegel an der umliegenden Bebauung betragen im Rahmen der Situation 6 im Wohngebiet tagsüber bis 65 dB(A), im Mischgebiet bis 66 dB(A). Nachts erfolgt kein Betrieb der Baustelle. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden

im Wohngebiet bis 10 dB(A), im Mischgebiet bis 6 dB(A) überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) wird nicht überschritten.

6.2.6. Abwägung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen

Zur Minimierung der auftretenden Immissionen sind in der schalltechnischen Untersuchung die folgenden Schallschutzmaßnahmen vorgesehen (die Maßnahmen wurden in den Berechnungen bereits berücksichtigt):

- Ein Baustellenbetrieb erfolgt ausschließlich im Tagzeitraum.
- Der Betrieb der einzelnen Baumaschinen und Geräte (außer der des Baggers) wird auf maximal 8 Stunden pro Tag begrenzt.
- Die eingesetzten Baumaschinen und Geräte entsprechen dem Stand der Technik.
- Für die Rammtätigkeiten wird ein Rammgerät mit Rammhaube und Lärmschutzmantel bzw. ein lärmarmes Gerät eingesetzt.
- Beim Betrieb der Kreissäge wird ein lärmarmes Sägeblatt eingesetzt. Hierdurch kann der Schallleistungspegel der Säge um rund 10 dB(A) vermindert werden.
- Die Aufstellung des Krans erfolgt möglichst nahe an den Bahngleisen, d. h. so weit wie möglich von der benachbarten Bebauung abgerückt.
- Nach Möglichkeit ist ein zeitgleicher Einsatz mehrerer geräuschintensiver Maschinen und Geräte zur Minimierung der Dauer der geräuschintensiven Bauphasen vorzusehen.
- Als organisatorische Maßnahme wird eine ausführliche Information des vom Baulärm betroffenen Personenkreises über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen vorgesehen. Hiermit soll den Betroffenen die Möglichkeit gegeben werden, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einzustellen.

Der Vorhabenträger wird in einer Nebenbestimmung dazu verpflichtet, die einzelnen Punkte des Lärmschutzkonzepts einzuhalten. Als Tageszeitraum gilt entsprechend § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenschutzverordnung – 32. BImSchV) der Zeitraum zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr. Von dieser zeitlichen Beschränkung darf nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Dies kann insbesondere Schweißarbeiten an den Gleisen bzw. Stopfarbeiten betreffen, die witterungsbedingt bzw. aufgrund vorgegebener Sperrzeiten nachts durchgeführt werden müssen. Nach Mitteilung des Vorhabenträgers sind nächtliche Arbeiten nur sehr eingeschränkt notwendig.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger gegenüber dem vom Baulärm betroffenen Personenkreis eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn besondere Probleme im Zusammenhang mit Geräuschimmissionen auftreten. Zusätzlich hat der Vorhabenträger dem Personenkreis, bei dem der Grenzwert für Gesundheitsgefährdungen von 70 dB(A) tags erreicht bzw. überschritten wird, für den Zeitraum der Beeinträchtigung angemessenen Ersatzwohnraum anzubieten.

Zudem kam als weitere Schallschutzmaßnahme beispielsweise die Minderung der Beurteilungspegel auch durch zusätzliche Einschränkung der Betriebszeiten in Betracht. Eine solche Begrenzung bewirkt zwar eine Pegelminderung an einem Tag, dadurch wird jedoch die Anzahl der Tage, an denen die Anwohner belastet werden, erhöht. Zudem würden sich durch ein solches Vorgehen die Kosten der Baumaßnahme erhöhen. Des Weiteren ist eine Verlängerung der Bauzeit aufgrund der begrenzten Dauer von Sperrpausen der Bahn nicht möglich. Eine weitere Betriebszeitenregelung ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Im Bereich von Schallquellen mit hoher Abstrahlung ist grundsätzlich der Einsatz von abschirmenden Elementen, mobilen Stellwänden usw. möglich. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der beengten Platzverhältnisse und der erforderlichen Zugänglichkeit zur Baustelle wäre der Einsatz mobiler Stellwände zum Teil nur sehr eingeschränkt möglich. Da es sich bei den Baumaschinen im Wesentlichen um „wandernde“ Schallquellen handelt, können abschirmende Elemente zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Nahbereich der Anlagen kaum bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand realisiert werden.

Als alternative Verfahren zu den Rammtätigkeiten wurden der Einsatz eines Bohrgerätes (Trägerbohlwand/ Berliner Verbau) sowie die Verwendung einer Presse zum Einbringen von Spundwänden geprüft. Aufgrund des im Bereich des Güterbahnhofs vergleichsweise hohen Grundwasserspiegels sind die Stützwände wasserdicht auszuführen und in den anstehenden Felsen einzubinden. Die genannten Verfahren sind daher gemäß den fachgutachterlichen Ausführungen im vorliegenden Fall nicht anwendbar. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an.

Weitere Maßnahmen, die Lärmbeeinträchtigungen einzudämmen, drängen sich der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus nicht auf.

6.3. Erschütterungen

Nach § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG 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.

Vor dem Hintergrund, dass mittlerweile detailliertere Ausführungspläne vorliegen, konnte eine Neubewertung der Erschütterungsprognose aus dem Jahr 2015 erfolgen. Die Erschütterungsprognose vom 26.02.2021, Unterführung Güterbahnhof Tübingen, ist als Unterlage 10.2.3 Teil der Planunterlagen. Die Bewertung erfolgte nach DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen; Teil 3, Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, Dezember 2016.

Die DIN 4150 Teil 3 unterscheidet bezüglich der Erschütterungswirkungen zwischen einer kurzzeitigen Einwirkungsdauer und Dauererschütterungen. Für Dauererschütterungen gelten dabei die nachstehenden Anhaltswerte:

Gebäudeart	**Anhaltswerte für die Schwinggeschwindigkeit v_i in mm/s Oberste Deckenebene, horizontal, alle Frequenzen**
Gewerblich genutzte Bauten, Industriebauten und ähnlich strukturierte Bauten	10
Wohngebäude und in ihrer Konstruktion und/oder Nutzung gleichartige Bauten	5
Bauten, die wegen ihrer besonderen Erschütterungsempfindlichkeit nicht denen nach Zeile 1 und Zeile 2 entsprechen und besonders erhaltenswert (z. B. unter Denkmalschutz stehend) sind	2,5

In Bezug auf die Erschütterungsprognose wurden die verschiedenen, potentiell erschütterungsintensiven Bausituationen fachgutachterlich näher betrachtet. Die Methodik bzw. die Berechnung der Werte ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel dargelegt.

<u>Rammungen:</u>
Für die Herstellung der Rampen und der Montage der Tunnelbohrmaschine ist ein Verbau notwendig. Dieser soll nach dem bisherigen Stand der Ausführungsplanung mittels Rammungen erstellt werden. Für ein typisches Einsatzgerät wurden durch den Fachgutachter die maximalen Schwinggeschwindigkeiten mit zunehmendem Abstand zur Baustelle berechnet. Dabei wurden die Bodenprofile für den Bereich des Güterbahnhofs Tübingen sowie der Einsatz einer Schlag- und Vibrationsramme berücksichtigt. Die Prognoseergebnisse sind in der Tabelle 3 auf Seite 6 der Erschütterungsprog-

nose (Planunterlage 10.2.3) zusammengefasst. Bei einem Abstand zum Erschütterungsort von 20 m zum Erschütterungswert werden die Anhaltswerte für Wohnbebauungen dabei weder von der Schlag- noch von der Vibrationsramme übertroffen.

Verdichten mittels Vibration:
Zur Herstellung des Planums, sowie für das Verfüllen der Baugruben kommen nach dem bisherigen Stand der Ausführungsplanung nur Vibrationsplatten zum Einsatz. Die Prognoseergebnisse werden in der Tabelle 4 auf Seite 7 der Erschütterungsprognose (Planunterlage 10.2.3) zusammengefasst. Ein Überschreiten der Anhaltswerte ergibt sich dabei lediglich im Abstand von 2 m und 5 m vom Erschütterungsort für die Verwendung einer Grabenwalze. Für die Verwendung von Rüttelplatten werden die Anhaltswerte stets eingehalten.

Bohrpfähle:
Beim Bohren treten i. d. R. keine nennenswerten Erschütterungen auf. Lediglich beim Auftreffen auf Hindernisse als auch beim „Abschütteln“ des geförderten Baumaterials vom Bohrgerät könnten kurzzeitige, erhöhte Erschütterungsanregungen verzeichnet werden. Der Fachgutachter empfiehlt daher, besonders beim Übergang von weichen in feste Bodenschichten eine niedrige Geschwindigkeit des Bohrkopfs zu wählen. Diese Empfehlungen werden in eine Nebenbestimmung dieses Beschlusses aufgenommen.

Baggerarbeiten:
Die Herstellung von Gründungen mittels Bagger ist grundsätzlich eher als erschütterungsarm einzuschätzen. Zu beachten ist jedoch, dass, analog zur Herstellung von Bohrpfählen, besonders beim Ausschlagen der Baggerschaufel als auch beim Lösen eventueller fester Schichten impulsartige, kurzzeitig erhöhte Erschütterungsanregungen auftreten können, die fachgutachterlich jedoch nicht als kritisch im Sinne der DIN 4150-3 eingestuft werden.

Zusammenfassend empfiehlt der Fachgutachter, dass das Einbringen von Spundwänden oder Stahlprofilen mittels Schlag- oder Vibrationsrammen erst ab einem Abstand von über 20 m zu den Immissionsorten stattfinden sollte. Dieser Abstand ist für Rammarbeiten im Gleisbereich gegeben. Dabei sollten ausschließlich Geräte mit Hochfrequenzrüttlern (>38 Hz) und automatisch verstellbaren Unwuchten zum Einsatz kommen, die die Unwuchtkräfte erst bei Erreichen der Betriebsfrequenz aufbringen. Darüber hinaus sollte die Unwuchtkraft (Vibrationsramme) 1350 kN bzw. die Schlagenergie (Schlagramme) von 51 kNm nicht überschritten werden.

Für die Erstellung der Rampen in der Schaffhausenstraße und im Max-Löwenstein-Weg sind gemäß den fachgutachterlichen Ausführungen die Abstände zu den bestehenden Wohngebäuden für Schlag- oder Vibrationsrammen für eine Prognose ohne

messtechnische Nachweisführung zu gering. Hier wird von Seiten des Gutachters empfohlen, einen Bodenaustausch mittels Bohrungen durchzuführen, bevor die Spundwände eingetrieben werden. Darüber hinaus sollten die Spundwandarbeiten bei Abständen unter 20 m zur Nachbarbebauung durch Erschütterungsmessungen begleitet werden.

Für den Einsatz von kleinen Verdichtungsgeräten, wie im derzeit vorgesehenen Bauablauf beschrieben, gibt es aktuell für das untersuchte Gebiet keine Einschränkungen.

Dem Vorhabenträger wird in einer Nebenbestimmung zur Beachtung dieser Empfehlungen verpflichtet. Zudem wird der Betrieb besonders erschütterungsintensiver Maschinen auf den Zeitraum zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr beschränkt.

6.4. 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.

Wie bereits zuvor unter B. 4. ausgeführt, besteht für die vorliegende Planänderung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

6.4.1. 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.

Der Naturschutzfachbeitrag Änderung Rad- und Fußwegunterführung im HP Güterbahnhof Tübingen (Planunterlage 9.1.2a) sowie der Landschaftspflegerische Begleitplan (Tübingen – Güterbahnhof Landschaftspflegerische Maßnahmen, eingriffsnah, Planunterlage 9.4 Plan 3a), stellen Auswirkungen der Planänderung auf die vorgenannten Schutzgüter nachvollziehbar dar. Bereits im Rahmen der Ausgangsplanung wurde der gebotene Kompensationsumfang auf der Grundlage der Ökokonto-Verordnung[1] beurteilt. Auf dieser Grundlage wurden auch die Auswirkungen der Planänderung entsprechend dargestellt (vgl. dazu S. 19 ff. der Planunterlage 9.1.2a).

Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und fachlich zutreffend.

[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).

Eingriffe in die Natur bzw. die Landschaft ergeben sich bei der vorliegenden Planänderung unter folgenden Aspekten:

Im Hinblick auf das Schutzgut **Tiere** ist beachtlich, dass es durch die Planänderung beim Hausrotschwanz zum anlagebedingten Verlust eines Brutreviers durch die neue Böschung kommt. Zudem kann der Verlust eines Brutplatzes des Haussperlings durch baubedingte Eingriffe nicht ausgeschlossen werden. Insoweit werden vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen notwendig, um den Verbotstatbestand nach § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG zu vermeiden (s. dazu B.6.5).

Für andere Arten sind keine wesentlichen Änderungen der Konfliktsituationen zu erwarten.

Was das Schutzgut der **Pflanzen** bzw. der **biologischen Vielfalt** anbelangt, führen die Planänderungen zu zusätzlichen Flächenbeanspruchungen, die bisher nicht vorgesehen waren. Hierbei werden überwiegend bereits versiegelte, als Freihaltetrasse für die Unterführung vorgesehene Flächen, bestehende Gleis- sowie auch Kleingartenflächen beansprucht. Demgegenüber entfallen jedoch auch planfestgestellte Flächen in erheblichem Umfang, die gemäß der bisherigen Planung für die Baustelleneinrichtung vorgesehen waren.

<u>Südliche Rampe Max-Löwenstein-Weg:</u>

Die Verlängerung der Rampe um 16 m in südliche Richtung und die geringfügige Verbreiterung um 1 m führen zu einer Beanspruchung von Flächen über den bisher genehmigten Umfang hinaus. Es handelt sich um eine im Flächennutzungsplan festgesetzte gemischte Baufläche im Bereich der Freihaltezone für die Unterführung. Die Freihaltezone wurde als vegetationsfreie Rohbodenfläche ausgeführt und seit März 2021 bis zum Bauanfang als Gemeinschaftsgarten, Fahrrad-Parcours und Kinderbaustelle durch die Anwohner zwischengenutzt.

Für die Verbreiterung der Rampe werden außerdem Flächen in Anspruch genommen, die als Böschungsflächen durch den Neubau schon planfestgestellt sind. Die Böschungsfläche wird hierzu zu Gunsten der breiteren Rampe verschmälert.

Der südliche Treppenzugang wird um 1 m nach Osten verbreitert auf einer Fläche, die bisher nicht planfestgestellt ist. In diesem Bereich befindet sich eine kleine öffentliche Grünfläche (Baumquartier und Pflanzbeet), welche sich auch über den bereits genehmigten Teil des südlichen Bahnsteigzugangs erstreckt.

Die bereits planfestgestellten Flächen entlang der Hanna-Bernheim-Straße, die ursprünglich für die Baustelleneinrichtung bzw. das Baufeld vorgesehen waren, werden im Bereich der bestehenden Wege, Parkplätze und Baumquartiere in ihrer Länge ver-

kürzt, bzw. entfallen auf Teilflächen weiter östlich und westlich vollständig. Die bauzeitlichen Lager- und Arbeitsflächen, die auch für das Einbringen von Spundwänden entlang der Baugrube erforderlich sind, verbreitern sich auf bereits versiegelten Flächen entlang der Hanna-Bernheim-Straße und dem Max-Löwenstein-Weg, die bislang nicht für diesen Zweck vorgesehen waren.

Unterführung Gleisbereich und Zugänge Bahnsteig 2

Die Verbreiterung der Unterführung im Gleisbereich und das Erstellen der bauzeitlich erforderlichen Spundwände führt zu zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen im Bereich ungenutzter Schotterflächen, Ruderalvegetation und Gleiskörper über den bisher genehmigten Umfang hinaus.

Für die geringfügigen Änderungen der Treppe und des Aufzugs zum Bahnsteig 2 werden keine neuen Flächen beansprucht.

Nördliche Rampe und Bahnsteigzugänge Schaffhausenstraße

Für die Verbreiterung der Rampe und der Treppen, die Verschiebung des Pflanzbeetes und Erstellung der bauzeitlichen Spundwand am nördlichen Bahnsteigzugang werden bisher nicht genehmigte Bereiche auf versiegelten Flächen der Schaffhausenstraße beansprucht. Durch die westliche Verlängerung der Rampe und der hiermit verbundenen Versiegelung werden bislang als Baustelleneinrichtung planfestgestellte Flächen im Bereich der Kleingärten in Anspruch genommen. Die Baustelleneinrichtungsfläche westlich der Rampe entfällt, da die Rampenfläche bis zu deren Fertigstellung für die Baustelleneinrichtung genutzt werden kann.

Es entfallen darüber hinaus sämtliche planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen östlich des vorhandenen Abwasserkanals, da die erforderlichen Lagerflächen auf versiegelten Flächen der Schaffhausenstraße eingerichtet werden können.

Durch die Reduzierung der Baustelleinrichtungsflächen können gegenüber der planfestgestellten Variante zusätzliche Bäume erhalten werden. Im Bereich der neuen Rampe geht dagegen ein weiterer Baum verloren, welcher bei der Bestandsaufnahme im Jahr 2015 nicht erfasst wurde. Insgesamt werden nur 10 anstatt 14 Bäume gefällt.

In Bezug auf das Schutzgut **Boden** wird durch die Verlängerung und Verbreiterung der Rampen sowie die Verbreiterung der Treppen anlagebedingt Boden in der Größenordnung von 46 m^2 zusätzlich versiegelt. Demgegenüber bewirkt die Verkleinerung der Baustelleneinrichtungsflächen insbesondere im Bereich der Kleingärten eine Reduzierung der baubedingten Bodenbeeinträchtigungen um 508 m^2.

In Bezug auf die Schutzgüter **Wasser, Klima bzw. Luft, Landschaftsbild und Erholung, Kultur und sonstige Sachgüter** sind keine über das bisher planfestgestellte

Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Vielmehr reduziert sich der baubedingte Verlust von stadtbildprägenden Einzelbäumen und der baubedingte Verlust bzw. die qualitative Funktionsminderung von Kleingartenflächen, denen eine hohe Bedeutung für die Erholungsfunktion zukommt.

6.4.2. Vermeidung und Minimierung

Gemäß § 15 Absatz 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Gemäß § 15 Absatz 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, nicht gegeben sind. Maßgeblich ist dabei die Frage, ob der durch das Vorhaben bewirkte Eingriff an der vorgesehenen Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, das Vorhaben am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen.

Bei der vorliegenden Planänderung unterbleiben gemäß den eingereichten Planunterlagen vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen hinsichtlich Natur und Landschaft. Im Übrigen wird auf die bereits planfestgestellten Maßnahmen 1 bis 5 des PFA 6 verwiesen (Anhang 3b der Planunterlage 9.1a), die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen. Im Rahmen der vorliegenden Planänderung wird zudem die Vermeidungsmaßnahme 10 festgesetzt (Anbringen von Nisthilfen für Haussperling und Hausrotschwang, Anhang zur Planunterlage 9.1.2a). Diese Vermeidungsmaßnahme ist artenschutzrechtlich begründet (s. dazu B.6.5).

Durch die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen infolge der Verlagerung auf bereits versiegelte Flächen bzw. auf Flächen der Anlage selbst, werden weniger Kleingartenflächen in Anspruch genommen. Zudem reduziert sich die Anzahl der zu fällenden Bäume. Der Vorhabenträger leistet diesbezüglich den Anforderungen des Vermeidungsgebots folge. Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

6.4.3. Begründung nach § 15 Absatz 1 Satz 3 BNatSchG

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

Wie zuvor unter Ziff. 6.4.2 ausgeführt, werden im Rahmen der Planänderung die für die Baustelleneinrichtung notwendigen Flächen in erheblichem Umfang minimiert, wodurch Eingriffe in Pflanzenbestände vermieden werden können. Demgegenüber wird eine Fläche von 46 m^2 gegenüber der planfestgestellten Variante neu versiegelt.

Diese Neuversiegelung beruht auf der Vergrößerung der Rampen bzw. Zugänge. Insoweit ist keine weitere Vermeidung bzw. Minimierung möglich, ohne den Planungserfolg in Frage zu stellen. Denn Sinn und Zweck des vorliegenden Verfahrens ist gerade die Verbreiterung des Bauwerks. Die Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind damit ausgeschöpft.

6.4.4. Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Absatz 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 Absatz 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 Absatz 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.

Durch den Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 wurden die Ausgleichsmaßnahmen 6, 7, 8, 9 und 30 festgesetzt. Soweit die Beeinträchtigungen für die entsprechenden Schutzgüter nicht ausgleichbar sind, wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan die Ersatzmaßnahmen 7 und 31 vorgesehen. Diese Maßnahmen haben auch vor dem Hintergrund der geänderten Planung Bestand.

Im Hinblick auf die **Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt** ergibt sich durch die Planänderung infolge der Neuversiegelung von 46 m^2 und dem Verlust des Pflanzenbeets im nördlichen Bereich bzw. des Verlusts von Ruderalvegetation ein Kompensationsdefizit von 460 Ökopunkten (ÖP). Demgegenüber werden durch die Reduzierung der baubedingten Inanspruchnahme von Vegetationsflächen (insgesamt 508 m^2) bzw. der geringeren Anzahl an zu fällenden Bäumen 2780 ÖP generiert. Abzüglich des Defizits von 460 ÖP ergibt die geänderte Planung somit einen Wertgewinn von 2320 ÖP.

Die ursprüngliche Planung sah die Neupflanzung von 6 Einzelbäumen vor. In den Planunterlagen zur Planänderung war darauf aufbauend (wegen des Wertgewinns der Planänderung) die Pflanzung von 3 Einzelbäumen vorgesehen. Im Rahmen des Verfahrens wurde deutlich, dass ein Baum zu wenig angesetzt wurde. Tatsächlich waren 7 Neupflanzungen notwendig, nach der Planänderung sind noch 4 Neupflanzungen erforderlich. Die Planunterlagen wurden entsprechend angepasst. Durch die Pflanzung von 4 Einzelbäumen werden im Ergebnis 1968 ÖP weniger generiert.

Bezüglich der Schutzgüter **Boden und Wasserhaushalt** sind ebenfalls die Neuversiegelung sowie die Veränderungen der baubedingten Beanspruchung der Böden in Ansatz zu bringen. Die Neuversiegelung von 46 m^2 hat ein Defizit von 71 ÖP zur Folge. Durch die Verminderung der baubedingten Beeinträchtigungen werden hingegen im Verhältnis zur Ausgangsplanung 142 ÖP mehr generiert; es verbleibt damit ein positiver Saldo von 71 ÖP.

Insgesamt verringert sich der Ausgleichsbedarf damit um ca. 423 ÖP. Damit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der durch die Planänderung ausgelöste Eingriff im Ergebnis hinreichend kompensiert. Im Hinblick auf die aufgeschlüsselte Eingriffs- Ausgleichs- Bilanz wird auf die Tabellen 2 bis 8 auf den Seiten 20 ff. des Naturschutzfachbeitrags (Planunterlage 9.1.2a) verwiesen.

Vor dem Hintergrund von § 2 Absatz 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) hat der Vorhabenträger als Verursacher des Eingriffs für die Änderungen bezüglich der Kompensationsmaßnahmen die Angaben gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Abatz 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. Dies wird dem Vorhabenträger in einer Nebenbestimmung aufgegeben.

6.5. 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 Absatz 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Diese Verbote werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Absatz 5 BNatSchG.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07) setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 BNatSchG) gegenüberstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im relevanten Bereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde zwar nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab.

Bei den vorangegangenen Untersuchungen in den Jahren 2010 und 2015 wurden sowohl nördlich als auch südlich der Gleise im Bereich der Schotterkörper der Bahn und im Bereich der Kleingärten die Zauneidechse nachgewiesen. Die damals erhobenen Daten wurden im Rahmen der vorliegenden Planänderung plausibilisiert. Aufgrund des

nach wie vor vorhandenen Habitatpotenzials wird seitens der Gutachter davon ausgegangen, dass sowohl die Bereiche südlich als auch nördlich entlang der Bahn und die Kleingärten nach wie vor durchgehend von der Zauneidechse besiedelt sind (vgl. Planunterlage 9.3 Plan 4).

Seitens der Gutachter wurden Daten zu Brutvögeln an vier Terminen zwischen Anfang April und Mitte Juni 2021 (25.03., 20.04., 13.05. und 13.06.) erhoben bzw. erfasst.

Am 02.03.2021 wurden darüber hinaus die voraussichtlich zu fällenden Bäume auf die Eignung als Fledermausquartiere überprüft.

Für die Planfeststellungsbehörde besteht keine Veranlassung, den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu der vorliegenden Planänderung zu beanstanden. Es sind darüber hinaus keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass seit dem Ausgangsverfahren weitere artenschutzrechtlich relevante Arten hinzugekommen wären.

Zauneidechsen:
Die Zauneidechse ist in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und gehört dementsprechend zu den europarechtlich streng geschützten Arten. Durch die geplante Änderung sind keine wesentlichen Veränderungen der Konfliktsituation für die Zauneidechse zu erwarten. Durch die Verlängerung der nördlichen Rampe erhöht sich der dauerhafte anlagebedingte Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich der Kleingärten geringfügig um 23 m². Dagegen reduzieren sich die baubedingten Verluste temporär beanspruchter Kleingartenflächen um 508 m².

Entsprechend der bereits bestandskräftigen Planung kommt es auch durch das Vorhaben in Gestalt der Planänderung trotz Berücksichtigung der vorgesehenen Minderungsmaßnahme (Maßnahme 02; Vergrämung der Reptilien aus den Baufeldern) zu Verstößen gegen das Tötungsverbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG sowie das Verbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG. Dementsprechend hält der Vorhabenträger an der beantragten artenschutzrechtlichen Ausnahme (§ 45 Absatz 7 Satz 1 Nummer 5 BNatSchG) fest. Die Erwägungen, die die Ausnahme im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.09.2017 getragen haben, greifen nach wie vor:

Es sind zwingende Gründe des überwiegenden Interesses dahingehend gegeben, dass das Vorhaben der Verbesserung der Erschließungswirkung zwischen Metzingen und Tübingen dient. Darüber hinaus fließen die übergeordneten verkehrlichen und betrieblichen Vorgaben aus dem Gesamtkonzept der Regional-Stadtbahn in die Betrachtung ein. Diese werden zu einer Verbesserung der gesamten Infrastruktur im Einzugsbereich führen. Zumutbare Alternativen zum Haltepunkt sind nicht ersichtlich. Vor dem Hintergrund, dass es durch das Vorhaben in erster Linie zu punktuellen Eingriffen in

Lebensräume kommt, ist – unter Berücksichtigung der Maßnahmenkonzeption aus Bauzeitenbeschränkung, Vergrämung und Aufwertung neuer Habitate – davon auszugehen, dass nur einzelne Exemplare von der Verwirklichung des Verbotstatbestandes betroffen sind und sich der Erhaltungszustand der lokalen Population durch den Eingriff nicht verändert, sondern stabil bleibt. Dies wird insbesondere durch die Maßnahmen 6 und 7 gewährleistet.

Im Übrigen wird ausdrücklich auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017, Ziff. B.7.6.4, verwiesen. Mithin kann es bei der bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 erteilten Ausnahmegenehmigung verbleiben.

Vögel:

Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Vogelarten sind in Abbildung 5 und in der Tabelle 1 auf Seite 15 des Naturschutzfachbeitrags (Planunterlage 9.1.2a) dargestellt. Im Untersuchungsgebiet und im angrenzenden Kontaktlebensraum konnten insgesamt 11 Vogelarten nachgewiesen werden. Davon können alle Arten als Brutvögel klassifiziert werden. Alle nachgewiesenen Vogelarten sind durch Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie europarechtlich geschützt. Von hervorgehobener Relevanz sind dabei insbesondere die in der landes- oder bundesweiten Roten Liste (inkl. Vorwarnliste) gelisteten Arten und die Arten nach Anhang 1 und Artikel 4 (2) der Vogelschutzrichtlinie. Unter den vorliegend festgestellten Arten ist dies der Haussperling (landes- und bundesweit auf der Vorwarnliste geführt).

Bau- und anlagebedingt kommt es dort, wo Gehölze gefällt werden müssen, zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten häufiger gehölzbrütender Vogelarten. Die Funktion dieser Gehölze bleibt ohne zusätzliche Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang erhalten. Für diese weit verbreiteten Arten ist das Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Umfeld des Eingriffsortes weiterhin vorhanden. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Absatz 5 Satz 2 Nummer 3 BNatSchG ist weiterhin erfüllt, da der Gehölzbestand in den letzten Jahren stetig gestiegen ist. Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG tritt vor diesem Hintergrund nicht ein.

Alle Eingriffe in Brutbiotope können je nach Jahreszeit Tötungen von Individuen bzw. Entwicklungsformen zur Folge haben. Verstöße gegen das Tötungsverbot gem. § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG können durch eine zeitlich angepasste Durchführung aller Gehölzfällungen außerhalb der Vogelbrutzeit vermieden werden. Entsprechende Vermeidungsmaßnahmen sind im bereits planfestgestellten Maßnahmenblatt 1 vorgesehen.

Die gebäudebrütenden Arten Hausrotschwanz und Haussperling brüten an Gebäuden innerhalb der Kleingärten. Durch die Planänderung ist beim Hausrotschwanz vom anlagebedingten Verlust eines Brutreviers durch die neue Böschung auszugehen. Außerdem kann der Verlust eines Brutplatzes des Haussperlings durch baubedingte Eingriffe nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen das Verbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG müssen, entsprechend der Empfehlungen der Fachgutachter, zusätzliche vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF) zur Sicherung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergriffen werden. Eine gemäß den gutachterlichen Ausführungen geeignete Maßnahme ist das Anbringen von Nisthilfen an Gebäuden in der unmittelbaren Umgebung außerhalb des Eingriffsbereichs des Planvorhabens (Maßnahme 10 V_{CEF}). Für den Haussperling sind dabei drei Sperlingskoloniehäuser (alternativ Mauerseglerkästen), für den Hausrotschwanz drei räubersichere Halbhöhlen als Nisthilfen am Gebäude Schaffhausenstraße 31 – 35 anzubringen (vgl. Planunterlage 9.4, Plan 3a sowie Anhang 1 zur Planunterlage 9.1.2a). Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den fachgutachterlichen Ausführungen an, wonach der Verstoß gegen das Verbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG durch die vorstehenden Maßnahmen vermieden werden kann.

Entgegen den Ausführungen im Naturschutzfachbeitrag bzw. dem Maßnahmenblatt zur Maßnahme 10 ist eine Sicherung der Maßnahme über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung nicht ausreichend. Die Sicherung hat vielmehr dinglich über eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zu erfolgen. Dies wird in einer Nebenbestimmung zu diesem Planfeststellungsbeschluss fixiert. Zudem wird in der Nebenbestimmung die Pflege und Unterhaltung der zuvor beschriebenen Maßnahme festgeschrieben.

Das Landratsamt Tübingen – Abteilung Recht und Naturschutz – forderte in seiner Stellungnahme vom 31.03.2022 die verbindliche Festschreibung der notwendigen Baumfällungen außerhalb der Vogelbrutzeit (1. März bis 30. September). Die Beachtung dieser Forderung ergibt sich schon daraus, dass gemäß des für verbindlich erklärten Maßnahmenblatts zur Vermeidungsmaßnahme 1 der Rückschnitt von Gehölzen (worunter auch zu fällende Einzelbäume fallen) nur im Zeitraum vom 1. November bis zum 28. Februar erfolgen darf. Die Aufnahme einer separaten Nebenbestimmung konnte somit unterbleiben.

<u>Fledermäuse:</u>

Durch die geplante Änderung sind nach Angaben des Fachgutachters keine Veränderungen der Konfliktsituation für Fledermäuse zu erwarten. Es werden nur 10 anstatt 14 Bäume gefällt.

Die voraussichtlich für die Planung zu fällenden Bäume weisen keine Hinweise auf eine regelmäßige Quartiernutzung auf (z.B. Kotspuren). An zwei Bäumen haben die Fachgutachter mögliche Faulstellen/ Höhlenbildungen festgestellt. Eine Nutzung als Winterquartier wird von diesen jedoch ausgeschlossen. Eine Nutzung als Sommerquartier ist insbesondere dann möglich, wenn die Fällung der Bäume erst in mehreren Jahren erfolgt und die Höhlenbildung fortschreiten kann.

Vor diesem Hintergrund wird von Seiten des Gutachters empfohlen, bei den Baumfällungen einen Artexperten im Rahmen der ökologischen Baubegleitung hinzuzuziehen, um die Bäume auf die Anwesenheit von Tieren zu prüfen und diese ggf. zu evakuieren. Das Landratsamt Tübingen – Abteilung Recht und Naturschutz – schloss sich in seiner Stellungnahme dieser Empfehlung an und forderte die Festschreibung der Überprüfung durch einen Artexperten vor der Baufällung in den Planunterlagen. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Empfehlung bzw. Aufforderung und schreibt die Beiziehung eines Experten bei den Fällungen in einer Nebenbestimmung zu diesem Planfeststellungsbeschluss fest.

<u>Weitere Artengruppen:</u>

Amphibien und Schmetterlinge wurden 2010 im Rahmen des Umweltberichts zur Bebauung des Güterbahnhofsareals untersucht und als nicht relevant bewertet. Aufgrund dieser Untersuchungen wurden die ehemaligen Ruderalfluren der Industriebrache des unbebauten Güterbahnhofareals als naturschutzfachlich hochwertig für Wildbienen und Heuschrecken eingestuft. Gezielte Maßnahmen für Wildbienen und Heuschrecken wurden im Rahmen des Bebauungsplans Güterbahnhof in die bereits umgesetzten CEF-Maßnahmenfläche für die Zauneidechse integriert. Das derzeitige Habitatpotential im Bereich der Freihaltetrasse ist als gering einzustufen. Aufgrund der Planänderung sind keine Veränderungen der Konfliktsituation für die genannten Artengruppen zu erwarten.

Das Landratsamt Tübingen – Abteilung Recht und Naturschutz – fordert im Rahmen der Stellungnahme vom 31.03.2022, dass die beschriebenen Maßnahmen (Maßnahme 10 V_{CEF} sowie die Maßnahme 03 V verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Zudem seien die im Jahr 2017 planfestgestellten Maßnahmen zu beachten bzw. korrekt umzusetzen. Die Forderung wird seitens der Planfeststellungsbehörde beachtet. Die bereits planfestgestellten Maßnahmen gelten nach Maßgabe der erfolgten Anpassungen fort. Das Maßnahmenblatt 10 ist Bestandteil der Planfeststellung. Die Berücksichtigung der bereits planfestgestellten Maßnahmen ergibt sich im Übrigen schon aus der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.09.2017.

6.6. Bodenschutz

Zu den von § 14 Absatz 1 BNatSchG erfassten Eingriffen in Natur und Landschaft gehören auch Eingriffe in das Schutzgut Boden. Insoweit greifen auch beim Schutzgut Boden die Regelungen zur Eingriffsvermeidung und –kompensation nach § 15 BNatSchG. Soweit durch die Planänderung eine Neuversiegelung von Boden erfolgt, wird auf die Ziff. 6.4 ff. verwiesen. In diesem Rahmen wurde auch das Schutzgut Boden bereits einbezogen.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass es Zielsetzung gemäß § 1 Satz 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Insoweit ist auf die Maßnahmen zum Bodenschutz zu verweisen, die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 28.09.2017 festgesetzt wurden. Eine wesentliche Änderung der Konfliktsituation ergibt sich nicht.

7. Sonstige öffentliche und private Belange

7.1. Öffentliche Belange

7.1.1. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, nahm als von der DB Netz AG und DB Station&Service AG bevollmächtigtes Unternehmen zu der Planänderung Stellung. Dabei wurde mitgeteilt, dass die DB Station&Service AG der Planänderung nicht zustimme:

Risikominimierende Maßnahmen bezüglich des zu erwartenden gefährlichen Begegnungsverkehrs zwischen Reisenden und Radfahrern seien nicht erkennbar. Problematisch sei insbesondere, dass der Aufzug, der zu Bahnsteig 2 führe, zu einem erheblichen Gefährdungspotential für Reisende, die vom Bahnsteig 2 kommen, sowie dem querenden Radverkehr führen könne. Auch bei der Einfahrt in die Personenunterführung könne es zu gefährlichem Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und Fußgängern kommen. Erforderlich sei hier die Durchführung eines Risikomangementverfahrens. Das Ergebnis sei der DB Station&Service AG schriftlich anzuzeigen; die Ergebnisse seien in einer aktualisierten Planunterlage darzustellen.

Infolge der abgegebenen Stellungnahme änderte der Vorhabenträger die Planunterlagen dahingehend, dass der Aufzug, der zu Bahnsteig 2 führen soll, auf die östliche Seite hin zum Treppenaufgang verlegt wurde. Eine Querung des Radweges durch Fußgänger ist so nicht mehr nötig. Die DB Station&Service AG stimmte der geänderten Planung mit E-Mail vom 6. Mai 2022 zu. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger zugesagt, die räumliche Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr durch ein Geländer sicherzustellen.

Die DB Station&Service AG monierte darüber hinaus, dass Anlagen, die später in das Eigentum von DB Station&Service übergehen sollen, ohne vorherige Abstimmung in

der baulichen Ausgestaltung (z. B. die Größe der Kabinen der Aufzüge) geändert wurden. Damit entsprechen diese Anlagen nicht den Baustandards der DB Station&Service AG. Der Vorhabenträger hat in der Folge Anpassungen der Planunterlagen dahingehend vorgenommen, dass die Übereinstimmung der Kabinengröße der Aufzüge mit den Standards der DB Station&Service AG gewährleistet ist.

Die DB Netz AG wies darauf hin, dass diese in der Nähe des Bereichs Tübingen Güterbahnhof (Bahn-km 47,519 der Strecke 4600) eine Eisenbahnüberführung „Flutgrabendurchlass“ betreibe, der infolge der Realisierung der vorliegenden Maßnahme in dieser Funktion nicht mehr nötig sei. Insoweit bat die DB Netz AG darum, die Auflassung und Verfüllung des Flutgrabendurchlasses in das laufende Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

Dem entgegnet der Vorhabenträger, dass die Verfüllung keine notwendige Folgemaßnahme des vorliegenden Änderungsantrags sei, weswegen die Forderung im Planfeststellungsverfahren keine Berücksichtigung finden könne. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Die Auflassung und Verfüllung dieses Durchlasses stellt sich schon nicht als Folge der bloßen Verbreiterung der EÜ dar; erst recht fehlt es hier an der Notwendigkeit.

Forderungen der Deutschen Bahn AG auf frühzeitige Beteiligung bei Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnlinie – insbesondere mit Blick auf betroffene bahneigene Kabel und Leitungen außerhalb von Bahngelände – werden vom Vorhabenträger, soweit einschlägig, beachtet.

7.1.2. Universitätsstadt Tübingen

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat die Universitätsstadt Tübingen eine umfassende Stellungnahme abgegeben, die am 05.04.2022 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist. Die Stellungnahmen waren auf den Lageplan (Anlage 3.2, Blatt 01b) bezogen und differenzierten zwischen dem Nordbereich (N1 bis N7) und dem Südbereich (S1 bis S10) der EÜ. Wegen des Inhalts der einzelnen Stellungnahmen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

Bezüglich der Stellungnahmen N2, N3, N4, N6, S3, S4 und S8 der Universitätsstadt Tübingen verwies der Vorhabenträger zulässigerweise auf die Ausführungsplanung. Der Vorhabenträger hat zudem zugesagt, die Forderungen S5 und S6 zu beachten. In Bezug auf die Forderung S7, die sich auf die Bepflanzung der für die Baustelleneinrichtung benötigten Flächen nach Fertigstellung der Maßnahme bezog, hat der Vorhabenträger zugesagt, dies im Falle der fachlichen und tatsächlichen Machbarkeit vorzunehmen.

Im Rahmen der Stellungnahme N1 hatte die Universitätsstadt Tübingen den Wunsch formuliert, entlang der Rampe zusätzliche Radständer aufzustellen. Im Rahmen des Erörterungstermins stellte sich heraus, dass die Universitätsstadt Tübingen davon ausgegangen war, dass dieser Bereich mit einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme belegt war. Im Termin konnte geklärt werden, dass das nicht der Fall ist und dass der Verwendung der Fläche als Fahrradabstellplatz seitens des Vorhabenträgers nichts entgegensteht. Damit hat sich die Forderung N1 erledigt.

Im Hinblick auf die Stellungnahme N5 wurde die Forderung formuliert, die Sichtfelder zwischen Radfahrenden aus der Rampe und Kfz bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger hat daraufhin zugesagt, sich im Zuge der Ausführungsplanung mit der Fachabteilung Verkehrsplanung der Universitätsstadt Tübingen abzustimmen und die Vorgaben in die Ausführungsplanung zu übernehmen. Im Rahmen des Erörterungstermins stellte die Planfeststellungsbehörde klar, dass das Herstellen von Sichtfeldern eine sicherheitsrelevante Fragestellung ist, die vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der Universitätsstadt Tübingen vor Inbetriebnahme der Anlage zu lösen ist. Dies wird in eine Nebenbestimmung dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

In Bezug auf die Forderung N7 (Einrichtung von Fahrradboxen) wurde im Rahmen des Erörterungstermins ebenfalls klargestellt, dass dem naturschutzfachlich nichts entgegensteht. Damit hat sich diese Forderung erledigt.

Im Bereich der südlichen Rampe forderte die Stadt eine barrierefreie Ausgestaltung des Aufgangs in Richtung Eisenbahnstraße. Für Fußgänger soll die Rampe dabei eine Steigung von 5,5% aufweisen. Alle 6 m sollen Zwischenpodeste mit einer Steigung von 2% enthalten sein. Die Fahrradspur soll demgegenüber eine durchgehende Steigung von 4,5% aufweisen (S1). Diese Ausgestaltung wurde bereits am 30.03.2021 mit der Fachgruppe Barrierefreies Bauen abgestimmt. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden die Zustimmung der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung im Landkreis Tübingen sowie die Bestätigung der Beteiligung bzw. die Zustimmung der Beauftragten für Wohnraum und barrierefreies Bauen der Stadt Tübingen zu dieser Lösung vorgelegt. In Bezug auf die Aufteilung der Rampe ist seitens der Planfeststellungsbehörde zu konstatieren, dass die DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude) für die Zwischenpodeste keinen Neigungswinkel vorsieht. Im Erörterungstermin wurde seitens des Vorhabenträgers ausgeführt, dass bei Rampen unter freiem Himmel (was in Bezug auf die südliche Rampe der Fall ist) eine geringfügige Neigung zu Zwecken der Entwässerung notwendig ist. Ansonsten könnten sich im Winter Eisflächen bilden, was ein erhebliches Gefahrenpotential zur Folge hätte. Auch in der DB Richtlinie 813.0202 ist vorgesehen, dass bei Rampen im Außenbereich ohne Wetterschutz die Entwässerung z. B.

durch eine Neigung von ca. 2% sicherzustellen ist. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die vorstehend genannte Richtlinie auf die Rampe jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar ist, da es sich nicht um einen direkten Bahnsteigzugang handelt. Jedoch ist die Wertung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde übertragbar. Vor diesem Hintergrund und dem Umstand, dass die Vertreterin der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen im Landkreis Tübingen der vorliegenden Lösung zugestimmt hat, vertritt die Planfeststellungsbehörde die Ansicht, dass eine Längsneigung der Zwischenpodeste von 2% im Hinblick auf die barrierefreie Ausgestaltung der Rampe vertretbar ist. Im Übrigen unterschreitet die Rampe mit einer Neigung von 5,5% die gemäß der DIN 18040-1 maximal vorgesehene Neigung von 6%.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Vorhabenträger die Planunterlagen entsprechend präzisiert.

Im Hinblick auf die Forderung nach einer räumlichen Trennung von Fuß- und Radverkehr (S2) hat der Vorhabenträger eine entsprechende Zusage erteilt und im Erörterungstermin klargestellt, dass die räumliche Trennung baulich durch ein Geländer zwischen Fußgänger- und Radverkehrsbereich erfolgen soll.

Die Universitätsstadt Tübingen forderte darüber hinaus den Entfall des Aufzuges zu Gunsten der zuvor beschriebenen barrierefreien Rampe. Jedoch sollte das Treppenauge für eine mögliche Nachrüstung eines Aufzuges vorbereitet und ausreichend dimensioniert sein (S9). Im Zusammenhang mit der barrierefreien Ausgestaltung der Rampe, der Zustimmung der Vertreterin der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen im Landkreis Tübingen sowie der Zustimmung der Beauftragten für Wohnraum und barrierefreies Bauen konnte dieser Forderung nachgekommen werden. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden die Planunterlagen entsprechend angepasst.

Im Rahmen der Forderung S10 forderte die Stadt eine Vergrößerung der Grünfläche bzw. Böschung im östlichen Bereich der südlichen Rampe. Im Rahmen des Erörterungstermins teilte der Vorhabenträger mit, dass mit dem naturschutzfachlichen Planungsbüro zu klären sei, ob sich hierbei Anpassungsbedarf in den entsprechenden Unterlagen ergebe (insbesondere bei der Eingriffs- Ausgleichs- Bilanz). Im Nachgang teilte der Vorhabenträger mit, dass aktuell keine Anpassung der Unterlagen beabsichtigt sei, da bei einer Vergrößerung der Grünfläche die Bilanz nur besser werden könne. Der Vorhabenträger sagt zu, die Forderung im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und bei Umsetzbarkeit durchzuführen.

7.1.3. Deutsche Telekom Technik GmbH

Mit E-Mail vom 22.02.2022 teilte die Deutsche Telekom Technik GmbH mit, dass der Planung insofern widersprochen werde, da aus den vorliegenden Unterlagen nicht abschließend ermittelt werden könne, ob die Leitungstrassen tatsächlich tangiert werden. Im Rahmen dieser Stellungnahme wurde ein Leitungsplan der Telekom übermittelt. Zudem wurde gegenüber der Planfeststellungsbehörde telefonisch mitgeteilt, dass im Baugebiet Güterbahnhof breitflächig Glasfaserkabel verlegt seien; eine mögliche Betroffenheit komme vor allem im Bereich der Rampe Richtung Eisenbahnstraße in Betracht. Mit E-Mail vom 23.02.2022 teilte der Vorhabenträger der Deutschen Telekom Technik GmbH mit, dass der übermittelte Plan in großen Teilen unleserlich sei; um Übersendung eines besser lesbaren Plans wurde gebeten. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass es möglich sei, die Betroffenheit selbst zu beurteilen. Eine weitere Rückmeldung der Deutschen Telekom Technik GmbH ist nicht erfolgt.

Der Vorhabenträger sagt zu, sich hinsichtlich des Vorhabens einschließlich der jetzigen Änderungen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH sowohl über die betroffenen Glasfaserkabel im Bereich des Baugebiets Güterbahnhof als auch über darüberhinausgehende Betroffenheiten von Leitungen abzustimmen. Der Vorhabenträger weist jedoch darauf hin, dass die Verantwortung grundsätzlich nur für diejenigen Leitungen bestehe, die zum Zeitpunkt der Offenlage der Planunterlagen im ersten Planfeststellungsverfahren am 26.10.2016 an der entsprechenden Stelle verlegt waren. Für Leitungen, die später verlegt wurden (insbesondere im Zusammenhang mit der Bebauung des Güterbahnhofsareals), sei eine Veränderungssperre (§ 19 AEG) zu beachten gewesen.

7.1.4. Stadtwerke Tübingen GmbH

Mit Schreiben vom 21.03.2022 wiesen die Stadtwerke Tübingen auf zahlreiche Konfliktsituationen des Bauwerks mit dem Leitungsbestand in Bezug auf Wasser-, Wärme-, Elektrizitäts- und Telekommunikationsleitungen hin. Auf der Nordseite (Schaffhausenstraße/Brückenstraße) wurde dabei auf eine Wärmeleitung hingewiesen. Im Bereich der Hanna-Bernheim-Straße, des Max-Löwenstein-Wegs und der Eisenbahnstraße seien Konflikte mit Versorgungsleitungen verschiedener Medien denkbar. Im Rahmen der Stellungnahme wies der Vorhabenträger darauf hin, dass die Verantwortung nur für diejenigen Leitungen bestehe, die zum Zeitpunkt der Offenlage der Planunterlagen im ersten Planfeststellungsverfahren am 26.10.2016 an der jeweiligen Stelle lagen. Ab diesem Zeitpunkt greife eine Veränderungssperre (§ 19 AEG). Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung.

Im Rahmen des Erörterungstermins führten die Vertreter der Stadtwerke Tübingen GmbH aus, dass alle betroffenen Leitungen bereits vor der Auslage der Planunterla-

gen im ersten Planfeststellungsverfahren verlegt waren. Es wurde darüber hinaus mitgeteilt, dass sich Beeinträchtigungen von Bestandsleitungen gerade durch die Planänderung – also die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung – ergeben.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, sämtliche Leitungen, die bereits bei Offenlage der Planunterlagen am 26.10.2016 bestanden und die im Rahmen der Bauarbeiten tatsächlich betroffen sind, zu berücksichtigen. Die konkrete Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und den Stadtwerken wird im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen. Eine Kostenübernahme für infolge des Bauvorhabens betroffene Leitungen wurde durch den Vorhabenträger bestätigt. Die konkrete Höhe der Kosten ist nicht Teil des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

7.2. Private Belange

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ist eine private Einwendung eingegangen.

Hinweis zur Anonymisierung:

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes der Name sowie die Adresse der im Folgenden behandelten Einwenderin durch Vergabe einer Nummer anonymisiert.

B_1.01

Im Rahmen der Einwendung wird vorgetragen, dass sich die Wohnung, deren Eigentümerin die Einwenderin ist, sowie die anderen Erdgeschosswohnungen des Gebäudes auf gleichem Höhenniveau wie der Bahnsteig befinden. Die Loggien seien unmittelbar in Richtung des Bahnsteigs ausgerichtet und wären daher in geringer Entfernung rund um die Uhr gegenüber wartenden Fahrgästen exponiert. Durch diese seien Schallimmissionen zu befürchten. Die Privatsphäre der Bewohner wäre durch die Beobachtung – auch durch Fahrgäste, die in haltenden Zügen sitzen – erheblich beeinträchtigt. Auch durch die Züge selbst seien infolge von Bremsvorgängen und Abfahrgeräuschen Schallimmissionen zu befürchten. Auf der gegenüberliegenden Seite der Haltestelle (Hanna-Bernheim-Straße) gebe es keine vergleichbare Beeinträchtigung. Die Einwendung regt als Abhilfe an, einen baulichen Sicht- und Schallschutz am Bahnsteig zu errichten. Notfalls sei auch ein Sichtschutz pflanzlicher Natur denkbar. Idealerweise würde sich eine Schallschutzwand in der gesamten Länge ab Höhe der Tiefgarageneinfahrt des Gebäudes Bismarckstraße 68 bis hin zur Höhe des Gebäudes Schaffhausenstraße 63 anbieten. Hierdurch werde der Umstand korrigiert, dass die vorgenannten Gebäude zum Zeitpunkt des Planungsbeginns noch nicht errichtet gewesen und wohl deswegen die Auswirkungen trotz unmittelbarer Angrenzung nicht berücksichtigt worden seien.

Hierzu führt der Vorhabenträger aus, dass die Bahnsteige und deren ordnungsgemäße Nutzung durch Fahrgäste keine Betroffenheit im rechtlichen Sinne auslösen. Die beschriebenen Beeinträchtigungen seien sozialadäquat und dementsprechend hinzunehmen. Abgesehen davon weist der Vorhabenträger darauf hin, dass lediglich die Änderung der EÜ Gegenstand des Planänderungsverfahrens sei. Dementsprechend seien auch die Schallimmissionen durch Züge im vorliegenden Verfahren nicht beachtlich. Der Hinweis, dass die Situation an anderen Gebäuden (gegenüberliegende Seite) besser sei, führe nicht dazu, dass in Rechte der Einwenderin eingegriffen werde. Die Herstellung des Bahnsteigs war Gegenstand des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 28.09.2017. Aus diesem Grund bestehe keine Veranlassung für die von der Einwenderin vorgeschlagenen Nachbesserung. Der Umstand, dass das fragliche Gebäude zum Zeitpunkt des ersten Planfeststellungsverfahrens noch nicht errichtet gewesen sei, sei nach Auffassung des Vorhabenträgers nicht relevant.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Aussagen des Vorhabenträgers an. Die anlagebedingten Schallimmissionen wurden im ersten Planfeststellungsverfahren abgearbeitet und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planänderungsverfahrens. Zutreffend führt der Vorhabenträger aus, dass der Umstand, dass Bahnsteig und Loggien auf einer Höhe liegen, keine Betroffenheit im rechtlichen Sinne auslöst. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Baugebiete wurden im Rahmen des ersten Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt. Dass die Wohnung der Einwenderin zum damaligen Zeitpunkt noch nicht errichtet war, gebietet keine nachträgliche Anpassung der Planung. Eine neue Betroffenheit wird durch die Planänderung nicht ausgelöst. Dementsprechend war die Einwendung zurückzuweisen.

8. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben der Planänderung am neuen Haltepunkt Tübingen Güterbahnhof sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für das geänderte Vorhaben erlassen werden. Die Planänderung trägt dazu bei, die Erschließungswirkung des neuen Haltepunktes zu verbessern. Insbesondere können die Belange des Verkehrs zu den Bahnsteigen einerseits und die Belange von Radfahrern andererseits besser miteinander ausgeglichen werden.

Die Wahl einer anderen Variante stand im vorliegenden Verfahren nicht zur Diskussion, da es in erster Linie nur um die Verbreiterung der EÜ ging, die bereits planfestgestellt ist.

Der vorliegenden Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Vielmehr trägt die Planung den öffentlichen und privaten Belangen hinreichend Rechnung.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch muss festgehalten werden, dass im Hinblick auf den zu erwartenden Baulärm mit Richtwertüberschreitungen zu rechnen ist. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen wurde ein Schallschutzkonzept erarbeitet, zu dessen Einhaltung der Vorhabenträger in einer Nebenbestimmung verpflichtet wird. Insoweit fällt ins Gewicht, dass der Baustellenbetrieb grundsätzlich im Tagzeitraum stattfindet und die Nachtruhe folglich gewahrt ist. Eine weitergehende Einschränkung der Schallimmissionen ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden.

Unabhängig davon werden Maßnahmen zum Erschütterungsschutz bzw. Maßnahmen zum Monitoring angeordnet, um zu gewährleisten, dass keine Schäden durch Erschütterungsimmissionen in Folge der Baumaßnahmen entstehen.

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

Die naturschutzrechtlichen Anforderungen werden im Rahmen der Planänderung eingehalten. In Bezug auf das Schutzgut Boden werden durch die Verlängerung der Rampe im südlichen Bereich und die Verbreiterung der Treppenanlagen die geringfügige Neuversiegelung von 46 m^2 Fläche erforderlich. Hierdurch wird Ruderalvegetation bzw. ein Pflanzenbeet im nördlichen Bereich in Anspruch genommen. Demgegenüber werden durch die Verkleinerung des Baufeldes 508 m^2 weniger Fläche in Anspruch genommen. Durch die Reduzierung der Fläche für die Baustelleneinrichtung werden darüber hinaus nur 10 anstatt 14 Bäume gefällt. Vor diesem Hintergrund und der Neupflanzung von vier Bäumen wird die neue Versiegelung von Fläche hinreichend kompensiert: Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vermindert sich der Ausgleichsbedarf um 352 Ökopunkte; für die Schutzgüter Wasser und Boden verringert sich der Ausgleichsbedarf um 71 Ökopunkte.

Artenschutzrechtlich ist festzuhalten, dass die Planänderung voraussichtlich einen anlagebedingten Verlust eines Brutplatzes des Hausrotschwanzes zur Folge haben wird. Zudem kann der Verlust eines Brutreviers des Haussperlings durch baubedingte Eingriffe nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung eines Verstoßes gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG werden zusätzliche vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen ergriffen und Nisthilfen in der unmittelbaren Nähe des Eingriffsbereichs angebracht (Maßnahme 10 V_{CEF}).

Unabhängig davon ist mit keiner wesentlichen Veränderung der Konfliktsituation für andere geschützte Arten zu rechnen. Im Hinblick auf die Zauneidechse hält der Vorhabenträger seinen Antrag auf eine artenschutzrechtliche Ausnahme wegen einem Verstoß gegen das Tötungsverbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG sowie

gegen das Verbot gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG aufrecht. Die Erwägungen, die die Ausnahme im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.09.2017 getragen haben, greifen nach wie vor.

Auswirkungen auf weitere Schutzgüter sind nicht ersichtlich.

Insgesamt bleiben die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Umwelt durch die jetzigen Planänderungen so gering wie möglich. Weitere Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minimierung drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen demnach aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die vorliegende Planänderung.

Nach allem kann daher dem Antrag des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim Klage erhoben werden.

D. Hinweis zum Datenschutz nach 69 Absatz 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.

Martin Häcker

Oberregierungsrat