



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Az. 591ppw/080-2018#016
Datum: 25.11.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Erneuerung Eisenbahnüberführung Güterlinie Bruchsal“

in der Stadt Bruchsal

Bahn-km -0,426

der Strecke 4131 Bruchsal - Ost

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	5
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	5
A.3.2	Konzentrationswirkung	6
A.4	Nebenbestimmungen	6
A.4.1	Umweltfachliche Baubegleitung	6
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	7
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	10
A.4.4	Immissionsschutz	11
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	15
A.4.6	Brand- und Katastrophenschutz.....	16
A.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	16
A.4.8	Straßen, Wege und Zufahrten	17
A.4.9	Kampfmittel.....	17
A.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	18
A.4.11	Unterrichtungspflichten	18
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	18
A.5.1	Zusage Beweissicherung	19
A.5.2	Zusage gegenüber der Stadt Bruchsal.....	19
A.5.3	Zusage zu Information betroffener Verkehrsunternehmen und -verbände	19
A.5.4	Zusage zur Abstimmung mit den Pächtern	19
A.5.5	Zusage zur Aus-/Zufahrten auf die B3.....	19
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	19
A.7	Sofortige Vollziehung.....	20
A.8	Gebühr und Auslagen.....	20
A.9	Hinweise	20
B.	Begründung	21
B.1	Sachverhalt.....	21
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	21
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	21
B.1.3	Anhörungsverfahren	21
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	25
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	25
B.2.2	Zuständigkeit	25
B.3	Umweltverträglichkeit	25
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	25
B.4.1	Planrechtfertigung.....	25
B.4.2	Variantenentscheidung.....	26

B.4.3	Raumordnung und Landesplanung	27
B.4.4	Umweltfachliche Bauüberwachung	27
B.4.5	Wasserhaushalt	27
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	29
B.4.7	Gebietsschutz	30
B.4.8	Artenschutz	30
B.4.9	Immissionsschutz	32
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	45
B.4.11	Denkmalschutz	45
B.4.12	Brand- und Katastrophenschutz	46
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	46
B.4.14	Straßen, Wege und Zufahrten	47
B.4.15	Kampfmittel	49
B.4.16	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	50
B.4.17	Kommunale Belange (Stadt Bruchsal)	50
B.4.18	Sonstige Stellungnahmen	55
B.4.19	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	56
B.4.20	Vollzugskontrolle	57
B.5	Gesamtabwägung	57
B.6	Sofortige Vollziehung	58
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	58
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	59

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Erneuerung Eisenbahnüberführung (EÜ) Güterlinie Bruchsal“ in der Gemeinde Bruchsal, Bahn-km -0,426 der Strecke 4131 Bruchsal - Ost, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über elektrifizierte Strecke Mannheim – Basel sowie über einen Fuß- und Radweg.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 10.03.2021, 26 Seiten	festgestellt
2	Übersichtskarten und –pläne, Planungsstand: 14.11.2018 - Übersichtsplan, Maßstab 1 : 5.000 - Übersichtslageplan, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
3	Lageplan, Planungsstand: 10.03.2021, Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis, Planungsstand: 10.03.2021, 6 Blätter	festgestellt
5	Grunderwerbsplan, Planungsstand: 10.03.2021, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 10.03.2021, 5 Blätter	festgestellt
7	Bauwerkspläne, Planungsstand:10.03.2021 - 7.1 Draufsicht, Maßstab 1 : 200 - 7.2 Schnitt A-A, B-B, Maßstab 1 : 100	festgestellt
8	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungsplan, Planungsstand: 14.11.2018, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9	Kabel- und Leitungslageplan, Planungsstand: 10.03.2021, Maßstab 1 : 500 / 100	nur zur Information
10	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) inkl. Artenschutz, Planungsstand: 10.03.2021 - 10.0 Erläuterungsbericht (LBP) - 10.1 Maßnahmenblätter - 10.2 Bestands- und Konfliktplan - 10.3 Maßnahmenplan - 10.4 Artenschutzrechtliche Prüfung	Unterlagen 10.0, 10.1 und 10.3: festgestellt Unterlagen 10.2 und 10.4: nur zur Information
11	Schallgutachten - 11.1 Schalltechnische Untersuchung, Planungsstand: 09.11.2018, 45 Seiten plus Anlagen - 11.2 Gutachterliche Stellungnahme zur Verringerung der lichten Weite der EÜ vom 03.12.2020	nur zur Information
12	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 18.05.2016, 5 Seiten plus Anlagen	nur zur Information
13	Baugrundgutachten, - 13.1 Umwelt- und Geotechnischer Bericht, Planungsstand: 30.03.2016 - 13.2 Geotechnischer Ergänzungsbericht, Planungsstand: 19.10.2018	nur zur Information
14	Bauhistorische Dokumentation, Planungsstand: Februar 2018	nur zur Information
15	Gutachten Überbau, Planungsstand 14.11.2016, 14 Seiten plus Anlagen	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt:

A.3.1.1 Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das dauerhafte und bauzeitliche Einbringen von festen Stoffen in den Grundwasserbereich in Form von Verbauten sowie Tiefergründung.

A.3.1.2 Erlaubnis nach § 36 Abs. 1 WHG i.V.m. § 28 WG für die bauzeitliche Verrohrung des Bruchbrunnengrabens.

A.3.1.3 Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für die Gewässerbenutzung in Form von Versickerungsmulden für die Bauwerksentwässerung.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Umweltfachliche Baubegleitung

A.4.1.1 Der Vorhabenträgerin wird eine generelle Umweltfachliche Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltschadensleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes (Teil VII) auferlegt. Rechtzeitig vor Baubeginn sind der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz) die von der Vorhabenträgerin mit der Wahrnehmung der Aufgaben beauftragten Fachkräfte einschließlich deren Qualifikation zu benennen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die im o.g. Umweltschadensleitfaden genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten.

A.4.1.2 Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.2.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- a. Die Baustelle ist so anzulegen und die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass der Untergrund nicht durch den Umgang mit Betriebsstoffen verunreinigt werden kann. Wassergefährdende Betriebsstoffe müssen in geeigneten Gebinden und ausreichend bemessenen Auffangwannen gelagert werden.
- b. Während der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass eine Verunreinigung der Gewässer (Oberflächengewässer und Grundwasser), z. B. durch Erdaushub, Baustoffe, Mineralöl oder andere wassergefährdende Stoffe oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist.
- c. Sofern Verschmutzungen des Grundwassers oder des Oberflächengewässers festgestellt werden, ist dies unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd mitzuteilen.

A.4.2.2 Nebenbestimmung zu A.3.1.1

- a. Das Lagern von wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Pfahlgründungen ist verboten. Bei der Durchführung ist mit großer Sorgfalt vorzugehen, so dass der Grundwasserschutz jederzeit gewährleistet ist.
- b. Das Vorhaben ist plan- und bedingungsgemäß, nach den DIN-Vorschriften und den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- c. Werden entgegen der vorgelegten Planung die Förderung und Ableitung von Grundwasser erforderlich, ist umgehend das Einvernehmen mit dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz einzuholen.
- d. Bezüglich der Umweltverträglichkeit dürfen nur Baustoffe (Körnung, Zement, Zusatzstoffe) verwendet werden, die den relevanten Normen entsprechen (u.a. DIN EN 197, DIN EN 12620). Die Herstellung des Betons hat unter Beachtung der DIN 206-1/DIN 1045-2 zu erfolgen. Auf Anforderung sind entsprechende Nachweise zur Umweltverträglichkeit der Behörde vorzulegen.
- e. Der Beginn und die Beendigung der Maßnahme sind dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz schriftlich anzuzeigen.
- f. Dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz ist jederzeit Zutritt zu gestatten und Einblick in das Betriebstagebuch zu gewähren.

A.4.2.3 Nebenbestimmung zu A.3.1.2

- a. Beginn und Fertigstellung der Maßnahmen sind dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz, schriftlich anzuzeigen.
- b. Die Maßnahme der Verrohrung des Bruchbrunnengrabens ist mit der Stadt Bruchsal als Träger der Unterhaltungslast abzustimmen.
- c. Die Verrohrung ist nach Ende der Bauzeit zurückzubauen.
- d. Es darf keine Verschmutzung des Bruchbrunnengrabens erfolgen.

A.4.2.4 Nebenbestimmung zu A.3.1.3

- a. Bei der Herstellung der Versickerungsanlagen muss sichergestellt sein, dass diese ein Mindestvolumen von 1 m³ je 100 m² angeschlossener Entwässerungsfläche aufweisen. Alternativ kann die Dimensionierung der Versickerungsmulden nach DWA – A 138 erfolgen und baulich umgesetzt werden.
- b. Zur Vorbehandlung des Niederschlagswassers werden an die Versickerungsanlage bzw. den Oberboden in der Versickerungsanlage folgende Anforderungen gestellt:
 - Schichtstärke des Oberbodens mindestens 30 cm
 - Begrünung des Oberbodens
 - Qualitätsmerkmale des Oberbodens: pH-Wert: 6 bis 8 (in CaCl₂), 1 bis 3 % Humus, < 10 % Tongehalt, Steinfrei sowie Einhaltung der Vorsorgewerte der BBodSchV für die entsprechende Bodenart
- c. Das Überlaufen der Versickerungsmulden muss schadlos möglich sein.
- d. Eine behördliche Überwachung der Anlage ist zu dulden und es sind etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- e. Die Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden.
- f. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd sowie dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und

- Arbeitsschutz anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
- g. Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd und dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
- h. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs - und Betriebssicherheit dienen (z.B. Ausbringung von Betriebsstoffen, Schmierstoffen an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.
- i. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technischen Bauvorschriften.
- j. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Süd sowie das Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz sind hierüber unverzüglich zu unterrichten.
- k. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
- l. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche kolmatisiert wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
- m. Sofern Bodenmaterial einzubauen ist, muss dieses auch nach VwV Boden (Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuften Boden-

materials, vom 14. März 2007 in der aktuellen Fassung) überprüft werden. Das Bodenmaterial hat die Qualitätsstufe Z 0 nach VwV Boden einzuhalten.

A.4.2.4 Schutz des Gewässerrandstreifens des Schattengrabens

- a. Es ist darauf zu achten, dass keine Baustoffe, Abfälle usw. in das Gewässer gelangen.
- b. Im Abflussprofil dürfen keine Gegenstände gelagert werden, auch nicht kurzfristig.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.3.1 Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen sind gemäß den Vorgaben in den Planunterlagen (insbesondere Unterlage 10.0, 10.1, 10.3 und 10.4) umzusetzen.

Dabei ist ergänzend und klarstellend folgendes zu beachten:

- a) Die Brunnen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind bauzeitlich abzudecken.
- b) Die Herstellung der Ersatzlebensräume (Maßnahme 002_CEF) ist der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu bestätigen.
- c) Zwischen den Vergrämungsbereichen und den Tabuzonen ist nach Vergrämung und rechtzeitig vor Baubeginn ein Reptilienschutzzaun anzulegen, der einseitig überwindbare Fluchtmöglichkeit in Richtung der Tabuzonen bietet. Die Vergrämungsfolie darf nicht vor Ablauf von drei Wochen entfernt werden (Maßnahme 004_V).

A.4.3.2 Für alle im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zu Schutz, Sicherung und Kompensation von Beeinträchtigungen sowie Artenschutz hat die Vorhabenträgerin in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde einen landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP) nach Maßgabe des Umwelt-Leitfadens - Teil III (Umweltverträglichkeitsprüfung und Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) des Eisenbahn-Bundesamtes zu erstellen. Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen und Fortschreibung der Zielvorgaben ist im Zuge der Ausführungsplanung zu konkretisieren und mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Entwicklungs- und Pflegevorgaben auf den ausgewiesenen Pflegeflächen sind in der Ausführungsplanung zu konkretisieren und - wo erforderlich - auch langfristig sicherzustellen. Der abgestimmte LAP ist dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens einen Monat vor Maßnahmenumsetzung vorzulegen.

A.4.3.3 Beginn und Abschluss der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, anzuzeigen. Soweit die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen keinen Zeitpunkt für deren Durchführung enthalten, sind die Kompensationsmaßnahmen bis spätestens ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahmen umzusetzen. Die Umsetzung ist zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

A.4.3.4 Nach Abschluss der Bau- und sonstigen Maßnahmen ist durch eine qualifizierte Fachkraft eine Erfolgskontrolle der fachgerechten Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführen. Das Ergebnis der Erfolgskontrolle ist zu dokumentieren und ist dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen. Im Anschluss daran unterrichtet die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsbehörde in geeigneten Abständen oder auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde über den Zustand der Maßnahmen und die Umsetzung der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Ein Konzept hierzu hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu erstellen.

A.4.3.5 Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

A.4.3.6 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das öffentlich einsehbare Kompensationsverzeichnis des Landes Baden-Württemberg aufzunehmen. Einen Monat nach Bestandskraft der Entscheidung hat die Vorhabenträgerin der jeweiligen örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde die hierfür notwendigen Angaben zu übermitteln.

A.4.4 Immissionsschutz

A.4.4.1 Baubedingte Immissionen

A.4.4.1.1 Allgemeines, Überwachungs- und Informationspflicht

- a) Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.
- b) Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und

Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.

- c) Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (jeweils unverzüglich nach Kenntnis) den Anliegern wie auch der betroffenen Stadt Bruchsal in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.
- d) Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie zur Nachtzeit sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben. Eine Verlegung der Arbeiten vom Nacht- in den Tageszeitraum ist jedoch soweit möglich vorzunehmen.

Dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Bruchsal sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten: Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer sowie ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner. Die Notwendigkeit etwaiger erforderlicher Sonn- und Feiertagsarbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

- e) Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragten) einzusetzen und diesen vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und der Stadt Bruchsal als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen (Name, Telefon- und Faxnummer). Der Immissionsschutzbeauftragte hat ggf. notwendige weitere Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

A.4.4.1.2 Allgemeine Regelungen zum baubedingten Lärmschutz und Schutzvorkehrungen

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.
- b) Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- c) Eine Verlegung der Arbeiten vom Nacht- in den Tageszeitraum ist soweit möglich vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für nächtliche lärmintensive Arbeiten. Soweit Nachtarbeiten aus betrieblichen Gründen zwingend notwendig sind, sind diese auf ein zeitliches Minimum zu beschränken. Ramm-/Stopfarbeiten, Abbrucharbeiten oder Schneidearbeiten sind in der Nacht nicht gestattet.

A.4.4.1.3 Detaillierte Baulärmprognose

- a) Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleneinrichtungsf lächen (d.h. auch hinsichtlich der BE-Fläche 3) eine detaillierte schalltechnische Prognose zu erstellen.
- b) Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

A.4.4.1.4 Entschädigung in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum

- a) Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:
 - 1. für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
 - 2. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags

von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,

3. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
4. für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose nach vorstehender Ziffer im Außenbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden gebietsbezogenen Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß nachfolgendem Buchstaben b) Ersatzraum in Anspruch genommen wurde.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

- b) Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognose für Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume bzw. von mehr als 60 dB(A) nachts bezogen auf Schlafräume zu.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß der detaillierten Baulärmprognose ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.4.1.5 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

- a) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme

Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

- b) Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.
- c) Der Immissionsschutzbeauftragte hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und ansonsten unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen vorzusehen.

A.4.4.2 Stoffliche Immissionen

- a) Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken.
- b) Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.5.1 Um der Gefahr von Eintrag umweltgefährdender Stoffe (Öl-, Schmier-, Treibstoffe) durch Baumaschinen in Boden bzw. Grundwasser entgegenzuwirken, ist sicherzustellen, dass alle Regeln und Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten werden.

A.4.5.2 Es ist darauf zu achten, dass keine schädlichen Substanzen in den Untergrund eindringen können. Bauabfälle, Bau- und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass weder Vermischung mit vorliegendem Bodenmaterial noch dessen Beeinträchtigung erfolgen kann. Die Vorgaben der Gewerbeabfallverordnung (Getrennthaltung und Dokumentation) hinsichtlich der entstehenden Bau- und Abbruchabfälle sind einzuhalten.

A.4.5.3 Anfallender Bodenaushub ist fachgerecht zu beproben, zu deklarieren und zu entsorgen. Bei bodenschutzrechtlich relevanten Schadstoffgehalten ist das Landratsamt Karlsruhe zu informieren.

A.4.5.4 Der Anfall von Bodenaushub als Abfall ist so gering wie möglich zu halten. Sollten dennoch Abfälle anfallen, sind diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Übrig gebliebener Aushub ist vorrangig einer Verwertung zuzuführen.

A.4.5.5 Die Einstufung und Entsorgung der Abfälle ist zu dokumentieren, mindestens drei Jahre aufzubewahren und der zuständigen Abfallrechtsbehörde bei Anforderung vorzulegen.

A.4.5.6 Die im Geotechnischen Bericht (Unterlage 13) empfohlenen Schutzmaßnahmen sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verwertung und Beseitigung der Bodensubstanz sind umzusetzen.

A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z. B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind rechtzeitig mit den betroffenen Brandschutzdienststellen abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.

A.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

A.4.7.1 Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren. Die entsprechenden Kabelschutzanweisungen sind zu beachten.

A.4.7.2 Zur Verhütung von Schäden, auch Isolationsschäden, hat die Vorhabenträgerin rechtzeitig Leitungspläne unter Vorlage der Ausführungsplanung einzuholen.

A.4.7.3 Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern; das gilt auch insbesondere für die Frischwasserzufuhr zum Pappelsee. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Der sichere Betrieb der Leitung darf weder beeinträchtigt, noch dürfen die Betriebsmittel geschädigt werden. Die freie Zugänglichkeit zu den Anlagen ist auch während der Bauzeit für Wartungs- und Kontrollzwecke jederzeit zu gewährleisten. Insbesondere sind Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie

oberirdische Gehäuse soweit freizuhalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

A.4.7.4 Das Lagern von schwer transportablen Materialien oder Abraum im Schutzbereich der Leitungen ist auch während der Bauzeit nicht zulässig. Im Bereich der Leitungen hat die Vorhabenträgerin Baumaschinen nur so einzusetzen, dass die Gefährdung der Leitungen ausgeschlossen ist.

A.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.8.1 Der Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten sind dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Straßen, rechtzeitig anzuzeigen.

A.4.8.2 Die Vorhabenträgerin hat baubedingte Eingriffe in den öffentlichen Straßenverkehrsraum rechtzeitig vorher mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Karlsruhe, Amt für Straßen) abzustimmen. Das gilt insbesondere für die Einzelheiten der temporären Einrichtung der Baustellenzufahrt der Baustraße 1 und 2 auf die Bundesstraße B3.

A.4.8.3 Es ist darauf zu achten, dass ausreichende Sichtfelder - insbesondere auch mit Rücksicht auf den zu kreuzenden Fuß- und Radweg - gewährleistet sind.

A.4.8.4 Die Baustellenzufahrt ist so einzurichten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

A.4.8.5 Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, Verunreinigungen der Bundesstraße, die im Zufahrts-/Zugangsbereich durch die Benutzung verursacht werden, unverzüglich zu beseitigen.

A.4.8.6 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Baustellenzufahrten zu beseitigen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.

A.4.8.7 Bei mehreren möglichen Umleitungsvarianten des Radverkehrs ist diejenige zu wählen, welche die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs am wirksamsten gewährleistet.

A.4.9 Kampfmittel

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn eine aktuelle Luftbildauswertung einzuholen und die Ergebnisse bei der Bauausführung berücksichtigen.

A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

A.4.10.1 Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des §§ 22, 22a AEG die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen Grundinanspruchnahme sowie der etwaigen erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

A.4.10.2 Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen, wiederhergestellt wird.

A.4.10.3 Bezüglich der Wiederherstellung kommunaler Flächen hat die Vorhabenträgerin die Stadt Bruchsal, Sachgebiet Tiefbauamt, zu beteiligen.

A.4.11 Unterrichtungspflichten

A.4.11.1 Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, der möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass dieser die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies von der Vorhabenträgerin im Vordruck gesondert aufzuführen und zu begründen.

A.4.11.2 Die Stadt Bruchsal sowie das Landratsamt Karlsruhe sind ebenfalls frühzeitig über den Baubeginn und die Fertigstellung zu unterrichten.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.5.1 Zusage Beweissicherung

Die Vorhabenträgerin führt vor Baubeginn eine Beweissicherung für von der Baumaßnahme unmittelbar beanspruchten öffentlichen Flächen und Straßen durch. Die Unterlagen werden an die Stadt Bruchsal, Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, Grün, Landschaftspflege übergeben.

A.5.2 Zusage gegenüber der Stadt Bruchsal

Die Vorhabenträgerin wird vor der vorübergehenden Inanspruchnahme von kommunalen Flächen die Stadt Bruchsal, Amt für Liegenschaften und Geoinformation, rechtzeitig informieren.

A.5.3 Zusage zu Information betroffener Verkehrsunternehmen und -verbände

Von den Bauarbeiten betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen werden mit ausreichender Vorlaufzeit über mögliche Auswirkungen auf ihren Betrieb frühzeitig informiert. Auch der von der Baumaßnahme betroffene Karlsruher Verkehrsverbund wird zwecks Information der Fahrgäste frühzeitig über die Streckensperrungen zu informieren.

A.5.4 Zusage zur Abstimmung mit den Pächtern

Die Vorhabenträgerin sichert der Stadt Bruchsal zu, rechtzeitig einen Zeitplan zur Abstimmung mit den Pächtern der Flurstücke mit Flst.-Nr. 1646 und 1866/2 zu übergeben.

A.5.5 Zusage zur Aus-/Zufahrten auf die B3

Die Einmündung der Baustraße 2 auf die Bundesstraße B3 wird eben ausgeführt, um möglichst gute Sichtverhältnisse zu schaffen. Die Vorhabenträgerin sichert die fortlaufende Abstimmung hierzu mit der Stadt Bruchsal, Ordnungsamt sowie Tiefbauamt im weiteren Planungsverlauf zu.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

A.9 Hinweise

- A.9.1 Auf die Verpflichtungen aus den § 20 DSchG (Vorgehensweise bei zufälligen Funden) und § 27 DSchG (Ahndung als Ordnungswidrigkeiten) wird ausdrücklich hingewiesen.
- A.9.2 Die in Planunterlage 13, Umwelt- und Geotechnischer Bericht, dort unter Ziff. 3.11 sowie dem Bericht als Anlage 13 beigefügten Geotechnischen Ergänzungsbericht unter Ziff. 3.9 und Ziff. 4 aufgeführten Hinweise sind umzusetzen.
- A.9.3 Die Unterlagen zur Beantragung der verkehrsrechtlichen Anordnung müssen der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vorgelegt werden.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Erneuerung EÜ Güterlinie Bruchsal“ hat im Wesentlichen die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die elektrifizierte Strecke Mannheim – Basel sowie über einen Fuß- und Radweg. zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km -0,426 der Strecke 4131 Bruchsal - Ost in Bruchsal.

Der genaue Umfang der geplanten Maßnahmen ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und den weiteren Planunterlagen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 13.12.2018, Az. I.NP-SW-M-K(5), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das o.g. Vorhaben beantragt. Der Antrag ist am 14.12.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 05.02.2019 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 12.03.2019 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.03.2019, Az. 591ppw/080-2018#016, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

Mit Schreiben vom 26.03.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	LRA Karlsruhe
2.	Stadt Bruchsal
3.	Regierungspräsidium Karlsruhe <ul style="list-style-type: none"> - Referate 16, 21 und 55 - Abteilung 4
4.	Regierungspräsidium Stuttgart <ul style="list-style-type: none"> - Referat 16 Kampfmittelbeseitigungsdienst - Landesamt für Denkmalpflege
5.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9
6.	Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung
7.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6
8.	Landesbetrieb Vermögen und Bau
9.	Polizeipräsidium Karlsruhe
10.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
11.	Zweckverband Bodensee
12.	Schwäbischer Albverein
13.	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)
14.	VBG Unfallversicherung
15.	Unfallversicherung Bund und Bahn
16.	Deutsche Bahn AG
17.	Dt. Telekom
18.	Westnetz GmbH
19.	Vodafone
20.	Terranets
21.	Netze Südwest
22.	Gascade
23.	Pledoc
24.	GLH Auffanggesellschaft
25.	TerranetBW GmbH

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landratsamt Karlsruhe Stellungnahme vom 21.10.2020, Az. 10.3-607.42-5917390
2.	Stadt Bruchsal Stellungnahme vom 13.10.2020 und Stellungnahme vom 28.05.2021
3.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 16 Stellungnahme vom 12.10.2020, Az. 16-1541.0-3.15
4.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 21 Stellungnahme vom 06.10.2020, Az. 21-3824.1-3/61
5.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 55 Stellungnahme vom 06.10.2020
6.	Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst Stellungnahme vom 27.08.2020, Az. 16
7.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 08.09.2020, Az. 83.1-234-20
8.	Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Stellungnahme vom 08.10.2020, Az. 3824 // 20-09216
9.	Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung Stellungnahme vom 15.09.2020, Az. 43-382
10.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Stellungnahme vom 12.10.2020
11.	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) Stellungnahme vom 28.09.2020, Az. A2-PL1/B_4034//Bi_JB
12.	Dt. Telekom, Stellungnahme vom 27.08.2020
13.	Vodafone, Stellungnahme vom 28.09.2020

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Bruchsal im Bürgermeisteramt vom 01.09.2020 bis 30.09.2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Bruchsal am 06.08.2020 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 14.10.2020.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 Planänderungen

Folgende Planänderungen hat die Vorhabenträgerin nach der Offenlage vorgenommen:

- Reduzierung der Stützweite der EÜ von 24,3 m auf 21,55 m.
- Freihaltung eines 1,5 m breiten Bereiches neben dem Geh- und Radweg im Bereich EÜ, um eine Befahrung der Unterhaltungsfahrzeuge zu gewährleisten.
- Anpassungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan.
- Antrag auf Erlaubnis einer Gewässerbenutzung in Form von Versickerungsmulden.
- Korrekturen im Grunderwerbsverzeichnis (dort waren teilweise die informatorisch angegebenen Grundstücksflächen falsch angegeben).

Durch die Änderungen, insbesondere die Reduzierung der Stützweite, ergeben sich aus Sicht der Anhörungsbehörde keine stärkeren Betroffenheiten, weshalb von einer Nachanhörung bzw. erneuten Offenlage abgesehen wurde. Die betroffenen Grundstücke sowie die in Anspruch genommenen Flächen Dritter haben sich nicht geändert. Die Versickerung war bereits Bestandteil der Planunterlagen. Es wurden lediglich die ausdrückliche Beantragung der Erlaubnis sowie technische Angaben auf Nachforderung des Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes ergänzt.

Die Anstoßfunktion war daher in der ersten Offenlage gegeben.

B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 30.07.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen (vgl. Anlage 1 zum UVPG). Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 UVPG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erneuerung einer Eisenbahnüberführung.

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist.

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene.

Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Die Erneuerung der EÜ soll sicherstellen, dass auch weiterhin der Betrieb im Rahmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs möglich ist, ohne dass durch den gegenwärtigen Zustand der EÜ Gefährdungen eintreten. Das Ziel der beantragten Maßnahmen besteht damit in der Aufrechterhaltung und langfristigen Sicherstellung der Eisenbahninfrastruktur und somit der Betriebssicherheit in dem betrachteten Streckenabschnitt.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Erneuerung einer bestehenden Eisenbahnüberführung. Die Streckenführung wird weder in der Lage noch in der Höhe verändert. Echte Alternativen zur vorgesehenen Erneuerungsmaßnahme bestehen nicht. Die Eisenbahnüberführung ist außerdem an den vorhandenen Standort gebunden.

Im Rahmen der Gesamtabwägung war auch zu prüfen, ob die Nullvariante, d. h. der Verzicht auf die Erneuerung, die Ziele des Vorhabens mit geringeren Auswirkungen erreichen kann. Ohne die Erneuerung kann die Sicherheit und Verfügbarkeit der Streckenqualität sowie die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf der Schiene nicht gewährleistet werden und damit die Ziele, des attraktiven Schienenverkehrs und des sicheren Betriebs der Eisenbahn, nicht erreicht werden. Damit drängt sich die Nullvariante planerisch nicht auf.

Von der Vorhabenträgerin wurden mehrere Varianten zum Überbau, zur Gründung wie auch zur Bautechnik untersucht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und dort auf Kapitel 3 verwiesen.

Die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin ist nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin hat sich aus nachvollziehbaren Gründen (u.a. geringere Betroffenheit wasserrechtlicher Belange, kürzere Sperrzeit, wirtschaftliche Gründe) für die vorliegend beantragte Variante entschieden.

Insgesamt trägt die gewählten Variante den eisenbahnrechtlichen, betrieblichen und weiteren öffentlichen Belangen am besten Rechnung. Weitere bisher nicht untersuchte Varianten drängen sich nicht auf.

B.4.3 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Die höhere Raumordnungsbehörde hat mit Stellungnahme vom 06.10.2020 erklärt, dass keine Belange der Raumordnung berührt werden.

B.4.4 Umweltfachliche Bauüberwachung

Die Erforderlichkeit einer generellen umweltfachlichen Bauüberwachung ergibt sich entsprechend der Anlage 4 zum Umwelt-Leitfaden, Teil VII, in Verbindung mit den Ausführungen unter B.4.5, B.4.6, B.4.8, B.4.9, B.4.10 sowie B.4.10 dieses Beschlusses.

B.4.5 Wasserhaushalt

Das vorliegende Bauvorhaben steht mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang.

B.4.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Die zur Genehmigung beantragten wasserrechtlichen Tatbestände wie auch die Erläuterungen zu den Entwässerungsanlagen und die Voraussetzung zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) zusammenfassend beschrieben.

Nach Anhörung der fachlich zuständigen Behörden (Landratsamt Karlsruhe und Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes) konnten die beantragten Erlaubnisse mit dieser Planfeststellung erteilt werden (vgl. A.3.1). Ergänzend wird auf die

Nebenbestimmungen unter A.4.2 des Verfügenden Teils dieser Planfeststellung verwiesen.

B.4.5.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben steht auch mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Einklang.

Im Zuge der geplanten EÜ besteht baubedingt grundsätzlich die Gefahr (insbesondere unfallbedingt) der Schadstoffbelastung des Grundwassers. Durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen und die Einhaltung von Schutzmaßnahmen, insbesondere beim Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, können entsprechende Beeinträchtigungen jedoch vermieden werden. Hierzu wird auf die Maßnahme 002_V verwiesen (vgl. Unterlage 10.1, Maßnahmenblatt 002_V). Demnach wird die Vorhabenträgerin Vorsorgemaßnahmen beim Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen (auch über Wirkpfad Boden) innerhalb der BE-Flächen und des Arbeitsraumes zum Schutz des Grundwassers, der Böden und der Gräben ergreifen. Auch ist das Lagern von wassergefährdenden Stoffen sowie Betankungsvorgänge nur außerhalb des Überflutungsbereichs eines hundertjährigen Hochwassers und auf nach unten abgedichteten Flächen zulässig. Für weitere Einzelheiten wird auf das o.g. Maßnahmenblatt verwiesen.

In der abschließenden Stellungnahme wurde zu Recht der Hinweis erteilt, dass im Landschaftspflegerische Begleitplan (vgl. Unterlage 10.0) unter Ziffer 5.4 die Rede davon ist, dass Baustellenabwässer „nicht ungeklärt in das Gewässer gelangen“ dürfen. Eine Einleitung von Abwässern in Gewässer ist gemäß Antragstellung nicht vorgesehen, so dass mangels wasserrechtlicher Erlaubnis eine Einleitung auch unter dieser Maßgabe unzulässig bleibt.

Anlagenbedingt sind keine über das bisherige Maß hinausgehenden Eingriffe in das Grundwasser zu befürchten.

Im Zuge der geplanten EÜ-Erneuerung besteht die Gefahr (insbesondere unfallbedingt) der Schadstoffbelastung der oberirdischen Gewässer im Bruchbrunnen-, Schatten- und des Hardtgraben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit einer Überflutung von ca. 80 % der geplanten Baustellenflächen im Hochwasserfall (HQ 100). Die entsprechenden daraus resultierenden Beeinträchtigungen können ebenfalls durch die Maßnahme 002_V vermieden werden. Auf die Unterlage 10.1, Maßnahmenblatt 002_V wird verwiesen.

Auf den Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich drei Brunnen. Zwei Brunnen stehen in der Kleingartenanlage Hanfröste (Flurstück 1666/1) und ein Brunnen im Kleingarten östlich der EÜ (Flurstück 1685). Diese Brunnen sind bauzeitlich abzudecken, um eine Verunreinigung zu vermeiden. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.3 a) wie auch A.4.1 wird verwiesen.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Für Arbeitsräume, Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen werden insgesamt ca. 6.169 m² gering bis hochwertige Biotoptypen/Nutzungen für eine Bauzeit von ca. 10 Monaten beansprucht, so dass ein Eingriff gemäß §§ 13, 14 BNatSchG vorliegt. Bezüglich der Schutzgüter Pflanzen und Tiere sind ebenfalls Eingriffe in Form von Beeinträchtigungen von Tieren durch Lärm, Störung sowie vorübergehende Lebensraumverluste sowie durch Flächen- und Funktionsverlusten. Das Landschaftsbild wird nur vorübergehenden und nur gering beeinträchtigt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) werden die für Natur und Landschaft zu erwartenden Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung vorgesehener Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Einzelnen umfassend und nachvollziehbar dargestellt. Auf die Unterlage 10 wird insoweit verwiesen.

Weitere naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen (vgl. Unterlage 10, Kapitel 4.1) sind nicht ersichtlich. Es verbleiben nicht weiter vermeidbare Eingriffe innerhalb des erforderlichen Baufelds sowie im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtung. Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen.

Diese verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen jedoch vollständig kompensiert werden. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird im Übrigen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) verwiesen. Weitere Maßnahmen sind nicht geboten. Im Ergebnis sind alle Eingriffe vollständig kompensierbar.

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung und entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Planfeststellungsbehörde ist bei Berücksichtigung aller in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen sowie den

verfügen Nebenbestimmungen der Auffassung, dass die Planung den naturschutzrechtlichen wie auch -fachlichen Vorgaben in hinreichendem Maße entspricht.

Bezüglich der Führung eines Kompensationsverzeichnisses ist das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich verpflichtet, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung zu übermitteln, § 17 Abs. 6 BNatSchG. § 2 Abs. 1 Satz 1 Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs die Datenübermittlungspflicht auferlegen (vgl. Nebenbestimmung unter A.4.3).

Sowohl durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als auch durch die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen. Dabei wird auch dem besonderen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG angemessen Rechnung getragen (vgl. B.4.8).

B.4.7 Gebietsschutz

Im Plangebiet befinden sich keine ausgewiesenen Schutzgebiete.

B.4.8 Artenschutz

Unabhängig von der Anwendbarkeit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG ist für im Wirkraum des Vorhabens vorkommende, nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie für Vogelarten nach Art. 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu prüfen, ob durch das Bauvorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Die Vorhabenträgerin hat dazu einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt (vgl. Unterlage 10.4). Darin wurde geprüft, inwieweit die Wirkfaktoren des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG auslösen können.

Im Untersuchungsgebiet wurden sowohl Zaun- als auch Mauereidechsen nachgewiesen. Da Lebensräume weder versiegelt noch überbaut werden, entstehen keine anlage- und betriebsbedingt Auswirkungen auf die beiden Arten. Baubedingt

entstehen jedoch Eingriffe in die Lebensräume der beiden streng geschützten Arten während und außerhalb ihrer Aktivitätsphasen. Dies betrifft vor allem die baulichen Eingriffe in die Zufluchtsbereiche im Brückenbereich und die anliegenden Bahnböschungen. Die Mauer- und Zauneidechsen können in diesen Bereichen durch die Arbeiten gestört, verletzt oder getötet werden. Es tritt ein temporärer Lebensraumverlust ein. Für weitere Einzelheiten wird auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 10.4) verwiesen. Die Konflikte können durch Maßnahmen wie Bauzeitenbeschränkungen, Vegetations- und Reptilienschutzzäune und Vergrämung vermieden werden.

Als Ausweichlebensraum werden gezielt sonnenexponierte Bereiche aufgewertet und so neue Lebensräume geschaffen, die von den temporär aus dem Arbeitsraum zu verdrängenden Individuen besiedelt werden können. Für weitere Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt zu Maßnahme 002_CEF verwiesen.

Durch die Anlage des vorgesehenen Ausgleichshabitats mit Winterquartieren, Versteck-, Sonnen- und Eiablageplätzen und der zusätzlichen Aufwertung von angrenzenden Strukturen wird der bauzeitliche Flächenverlust ausgeglichen und die Lebensraumfunktion für die lokale Mauereidechsenpopulation über die Bauzeit aufrechterhalten. Nach Beendigung der Baumaßnahme steht den Mauereidechsen der gesamte Eingriffsbereich wieder vollumfänglich zur Verfügung. Durch die baubedingten Gehölzbeseitigungen finden die Mauereidechsen hier zudem gegenüber dem Ausgangszustand verbesserte Lebensraumbedingungen vor; zumindest bis die Gehölze wieder entsprechend dem Bestandszustand nachgewachsen sind.

Trotz Anlage der Ausweichflächen können die Eidechsen durch die Bauarbeiten ohne weitere Maßnahmen noch getötet und beeinträchtigt werden. Daher sind insbesondere Vergrämnungsmaßnahmen erforderlich. Für weitere Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt zu Maßnahme 004_V verwiesen.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere Maßnahme 002_CEF) nicht erfüllt werden. Die vorgenannten Maßnahmen sind in die Maßnahmenblätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans übernommen worden.

Die Eisenbahnüberführung selbst ist nicht als Unterschlupfmöglichkeit für Fledermäuse geeignet. Hinweise auf eine Nutzung durch Fledermäuse fanden sich nicht. Entlang der Böschungen konnten in einer Entfernung von 20 m bis 30 m Gehölze als potentielle

Quartiere/Verstecke ausgemacht werden. Eine Überprüfung fand keine Spuren, die auf eine Nutzung durch Fledermäuse hindeuten. Auch die Kleingärten weisen keine geeigneten Unterschlupfmöglichkeiten auf. Für weitere Einzelheiten wird auf Unterlage 10.4 verwiesen.

Es wurden im Untersuchungsgebiet 35 besonders oder strenggeschützte Vogelarten nachgewiesen. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Avifauna entstehen durch die Bauwerkserneuerung jedoch nicht, da keine Brutplätze direkt überbaut werden. Wie bei den Reptilien verlieren einige Arten durch die Baumaßnahme und den damit verbundenen Gehölzentnahmen allerdings ihre Brutplätze. Auch hier kann festgehalten werden, dass bei Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (insbesondere: Rodung lediglich außerhalb der Brutphasen, ökologische Baubegleitung 003_V) wie auch der CEF-Maßnahme „Aufhängen von Nistkästen (vgl. Unterlage 10.1, Maßnahme 001_CEF) die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Ergebnis nicht erfüllt werden.

Fazit: Insgesamt kann also festgehalten werden, dass das Vorhaben mit den Belangen des Artenschutzes im Einklang steht. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen zum Artenschutz sind geeignet, einzelne Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu verhindern, so dass artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

B.4.9 Immissionsschutz

Während der Bauphase verursacht das gegenständliche Vorhaben – zeitlich begrenzt – Lärm- und Erschütterungsimmissionen, wobei in gewissem Maße auch bauzeitlich bedingte Staubimmissionen auftreten können.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die Vorhabenträgerin bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind. Ergänzend hierzu wird durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss sichergestellt, dass sich keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen, insbesondere in Form von Schall und Erschütterungen sowie Staub, für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft während der durchzuführenden Bauarbeiten ergeben.

B.4.9.1 Betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der aufgrund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte dürfen - soweit der Anwendungsbereich der Verordnung nach § 1 eröffnet ist - zum Schutz der Nachbarschaft vor den vom zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Immissionen nicht überschritten werden.

Die 16. BImSchV ist anwendbar, wenn eine Änderung wesentlich ist. Eine Änderung ist gemäß 16. BImSchV unter anderem dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Da es sich vorliegend lediglich um die Erneuerung des bestehenden Brückenbauwerks handelt, kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben zu keiner Erhöhung der bisherigen betriebsbedingten Geräuschsituation führt, da das Vorhaben nicht dazu dient, künftig zusätzliche, zu einem größeren Verkehrsaufkommen führende Verkehrsströme abzuwickeln, sondern die aufgrund des schlechten baulichen Zustands erforderliche Erneuerung einer bestehenden Eisenbahnüberführung erreicht werden soll. Das Vorhaben bewirkt also keine Erhöhung der Verkehrsmenge und -belastung.

Lärmschutzansprüche im Sinne der 16. BImSchV werden durch das Bauvorhaben daher nicht ausgelöst. Änderungen bei den betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen ergeben sich aus den o.g. Gründen ebenfalls nicht.

Durch nach Offenlage erfolgte Einkürzung des Brückenbauwerks ergeben sich ebenfalls keine höheren Immissionen. Vielmehr wird eine Verbesserung der Schallsituation gemäß ergänzender Stellungnahme des Schallgutachters vom 03.12.2020 (vgl. Unterlage 11.2) erwartet.

B.4.9.2 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.9.2.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelastigungen zu entscheiden. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 1. September 1970, AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt.

Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastigung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der Vorhabenträgerin bzw. den Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich (weitere) Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

B.4.9.2.2 Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

Den Planunterlagen liegt eine schalltechnische Untersuchung anbei (vgl. Planunterlage 11.1), auf die Bezug genommen wird. In dieser Untersuchung sind im Einzelnen die zu erwartenden Schallimmissionen aus den Bautätigkeiten anhand der vorläufigen Beschreibung der Arbeits- bzw. Bauphasen prognostisch für die nächstgelegene Bebauung berechnet und beurteilt worden. Der Vergleich der überschlägig errechneten Immissionspegel mit den jeweils einschlägigen Richtwerten der AVV Baulärm zeigt, dass mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist. Wegen der Einzelheiten wird auf die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.1) verwiesen.

Das Gutachten beinhaltet auch eine schalltechnische Untersuchung und Bewertung hinsichtlich der BE-Fläche 3 und den dadurch entstehenden Verkehr auf den öffentlichen Straßen. Die prognostischen Berechnungen anhand der 16. BImSchV haben ergeben, dass die Grenze von 60 dB(A) nachts verlässlich unterschritten sein wird und eine wesentliche Änderung in Höhe von 3 dB(A) durch die zusätzlichen LKW-Fahrten ausgeschlossen werden kann. Für weitere Einzelheiten wird auf die Unterlage 10.1 und ergänzend auf A.4.4.1.3 a) dieses Beschlusses verwiesen.

B.4.9.2.3 Berücksichtigung der Lärmvorbelastung in der Baulärmuntersuchung

Bei Überschreitungen der grundsätzlich maßgeblichen Richtwerte der AVV Baulärm im Baubetrieb, kann nach Ziffer 4.1 dann von Maßnahmen zur Lärminderung abgesehen werden, soweit dadurch wegen einer vorhandenen Lärmvorbelastung keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm kann etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt.

Vorliegend ist eine Lärmvorbelastung in der Umgebung der Baumaßnahme insbesondere durch den Verkehrslärm der Bahnstrecken (Strecke 4000, 4131) und der Bundesstraße B3 gegeben. Im Einflussbereich dieser Verkehrswege ergibt sich an der schutzbedürftigen Nachbarschaft in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme eine maximale Vorbelastung bis zu ca. 71 dB(A) am Tag und ca. 72 dB(A) in der Nacht (vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 3.2).

Aufgrund der im Vergleich zur Vorbelastung ebenfalls hohen Baulärmbelastung bleibt es gemäß der Untersuchung allerdings bei (zusätzlichen) Betroffenen - auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung. Insbesondere die Bauphasen 3 bis 5 erweisen sich vor allem nachts als problematisch. Insofern hat die Vorhabenträgerin Maßnahmen zur Minderung des Baulärms aufgezeigt und bewertet (vgl. Unterlage 11, Kapitel 5.5 sowie unten Kapitel B.4.9.2.4).

B.4.9.2.4 Abwägung und Entscheidung zum Schutzkonzept

Im vorgelegten Schallgutachten wurden Maßnahmen zur Minimierung des Baulärms diskutiert. Auf die Unterlage 11.1 wird insoweit verwiesen. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass vorliegend mit temporären Abschirmungsmaßnahmen aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Baustelle sowie den schalltechnisch relevanten Arbeitsvorgängen keine signifikanten Beiträge zur Konfliktminderung erreicht werden (vgl. Unterlage 11, Kapitel 5.4.1).

Baustellen stellen in der Regel Flächenschallquellen dar. Solchen Flächenschallquellen sind beispielsweise mit Schirmwänden nur in geringem Umfang beizukommen. Nach Einschätzung der Gutachter sind mobile Schallschirme (Schallschutzwände) vorliegend ungeeignet, um den Lärmkonflikt an den nächstgelegenen Wohngebäuden zu verringern, da auch ein vollständiger Schutz der Nachbarschaft dadurch nicht möglich erscheint. Für weitere Einzelheiten wird auf die Unterlage 11, Kapitel 5.4.1 verwiesen.

Aus den oben genannten Gründen werden aktive Schallschutzmaßnahmen insbesondere aufgrund der Kürze der betrachteten Bauphasen als unverhältnismäßig eingestuft. Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Weitere Maßnahmen, wie die Beschränkung der täglichen Betriebszeit oder die komplette Verlegung der Bauarbeiten in der Nacht auf den Tagzeitraum würden im Gegenzug dazu führen, dass die Bauzeit erheblich verlängert werden würde. Dies würde auch zu erheblichen Mehrkosten führen. Durch die vollständige Verlagerung der Baustellentätigkeit aus der Nacht in den Tag könnten die Anwohner während der Baudurchführung somit nicht wesentlich entlastet werden, da hierdurch die Bauzeit insgesamt erheblich verlängert werden würde. Berücksichtigt wurden dabei auch die bereits bestehende hohe Vorbelastung und die verhältnismäßig geringe Anzahl an Betroffenen. Der Verzicht von Ramm- und Abbrucharbeiten im Nachtzeitraum ist vorhabenseitig bereits vorgesehen (vgl. Unterlage 1, Kapitel 9.3.1.1).

Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, werden seitens der Vorhabenträgerin zur Minimierung von potentiellen Betroffenheiten bereits verschiedene Maßnahmen berücksichtigt. Auf die Unterlage 1, Kapitel 9.3.1.1, wird verwiesen. Diese Maßnahmen alleine führen allerdings nicht dazu, dass überall die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden können.

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Lärmschutz an besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass zeitlich begrenzter Baulärm im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich hinzunehmen ist, wenn auch nicht in beliebiger Höhe und Zeitdauer.

Unter Berücksichtigung der vorübergehenden und überschaubaren lärmintensiven Bauzeit in der Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits

erscheinen passive Lärmschutzmaßnahmen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend jedenfalls unverhältnismäßig.

Festzuhalten bleibt, dass zwar in wenigen Teilbereichen während der Bauzeit grundsätzlich noch Überschreitungen der Vorgaben der AVV-Baulärm auftreten können. Diese müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind ggf. im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden. Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05). Für solche nur noch in geringem Umfang tatsächlich verbleibende nachteilige Wirkungen kann in der Abwägungsentscheidung dann auch auf einen grundsätzlichen Entschädigungs- bzw. Ersatzraumanspruch verwiesen werden.

Insofern hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der auch zeitlich genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen. Die demnach ermittelten Beurteilungspegel dienen dabei der Feststellung konkreter Entschädigungs- bzw. (spätestens im Falle von Überschreitungen einer Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) Ersatzraumansprüche. Die Ergebnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt zur Dokumentation zur Kenntnis zu geben. Im Gegensatz zu baubegleitenden Messungen können dadurch auch schon frühzeitig Belastungen hinsichtlich einer evtl. möglichen Gesundheitsgefährdung abgeschätzt und somit eine rechtzeitige Bereitstellung von Ersatzraum mit den Betroffenen abgestimmt werden. Diese Prognose bildet die tatsächliche Baulärmbelastung ausreichend genau und eher auf der sicheren Seite liegend ab.

B.4.9.2.5 Festlegung der Kriterien für Entschädigungen

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel.

Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen zunächst auf zulässige Innenschallpegel, die (z.B.) aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können.

Als Zumutbarkeitsschwelle für schutzbedürftige Räume werden hier demnach folgende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB(A),
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB(A),
- Schlafräume nachts 30 dB(A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Angaben zu Innengeräuschpegel, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (August 1987)“.

Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A), 45 dB(A) bzw. 30 dB(A) zu erwarten sind.

Diese Außengeräuschpegel können deshalb ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden. Die Außengeräuschpegel betragen entsprechend der vorgenannten pauschalierenden Annahmen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Raumgeometrien sowie dem jeweiligen Verhältnis zwischen Wand- und Fensterfläche

- ca. 67 dB(A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- ca. 72 dB(A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume),
- ca. 60 dB(A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster (pauschale Differenz zwischen Innen- und Außenpegel) können grundsätzlich 30 dB bei Schlafräumen und 27 dB bei Wohn- bzw. Büroräumen angenommen werden.

Den Anwohnern kann dabei tagsüber insoweit auch zugemutet werden, den während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen regelmäßig durch weitestgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Lüftung kann im Übrigen in Phasen

erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Insgesamt werden hier nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hinsichtlich der Verlärmung von Innenräumen gebietsunabhängig schließlich bei Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen [dB(A)]	Geräuschpegel außen [dB(A)]
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 07 – 20 Uhr	40	67
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	tagsüber: 07 – 20 Uhr	45	72
Schlafräume	nachts: 20 – 07 Uhr	30	60

Mit diesem Beschluss wird deshalb eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen der detaillierten Baulärmprognose berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) überschreitet.

Ab (gesundheitsgefährdenden) Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen (bzw. 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen) kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung jedoch nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, so dass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern grundsätzlich spätestens ab diesen Werten Ersatzwohn- bzw. -schlafraum zur Verfügung zu stellen ist.

Im Verfügenden Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Eckdaten für die entsprechenden Entschädigungsverpflichtungen als Nebenbestimmung aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat dazu rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß der detaillierten Baulärmprognose ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Entschädigungsansprüche (ggf. auch im Zusammenhang mit Ersatzraumansprüchen, s.u.) zu informieren. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Der Anspruch entfällt im Übrigen für Tage (bzw. Nächte), an denen gemäß nachfolgendem Kapitel Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wird bzw. wurde. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.9.2.6 Bereitstellung von Ersatzraum

Besonders zu betrachten sind die Belange auch des Baulärmschutzes in den Fällen, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen gemäß den Regelungen der AVV Baulärm die verbleibenden Beeinträchtigungen eine Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Das Rechtsgut der Gesundheit ist von besonderer Schutzwürdigkeit, wie sich schon aus dessen grundrechtlicher Absicherung ergibt. Daraus ist – insbesondere bei vorübergehendem Baulärm – indessen nicht abzuleiten, dass Schutzvorkehrungen zwingend so zu dimensionieren sind, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird.

Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärm-Einwirkungen angenommen werden kann, ist bisher in keiner Vorschrift geregelt bzw. auch nicht durch die Rechtsprechung aufgezeigt worden. Gesundheitsgefährdende Lärmeinwirkungen, die etwa zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen o.ä. führen könnten, sind grundsätzlich erst bei lang andauernden Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Interesse für die Betroffenen wird aber auch hier angenommen, dass die in der Rechtsprechung bisher nur für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auch für (vorübergehenden) Baulärm herangezogen werden können. Da insofern ausschließlich Wohn- bzw. Schlafräume betroffen sind, erscheint es als weitere Pauschalierung zudem zweckmäßig und ausreichend, hier ebenfalls nur gebietsunabhängige Schwellenwerte anzusetzen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzraum zu. Aufgrund der jeweils nur für einzelne Tage bzw. Nächte in dieser Höhe zu erwartenden Beeinträchtigungen kann für die Anwohner im Hinblick auf den Gesundheitsschutz ein vorübergehendes Ausweichen ab diesen angenommenen Schwellenwerten auch als erträglich angesehen werden. Auf Kosten der Vorhabenträgerin können Betroffene demnach z. B. einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung jeweils anhand der detaillierten Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Auf dieser Grundlage hat sie mit den Betroffenen rechtzeitig in Verhandlungen über die weitere Vorgehensweise zu treten, um die Details zur Umsetzung der konkreten Inanspruchnahme abzustimmen und zu vereinbaren.

B.4.9.2.7 Außenwohnbereiche

Da tagsüber in der Regel eine mögliche schutzmindernde Vorbelastung in Bezug auf den Baulärm hier nicht maßgeblich zum Tragen kommt bzw. diese nur z. T. geringfügig über den Tages-Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm liegt, kann beim Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche vereinfachend auf eine verbleibende Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm abgestellt werden. Dies liegt im Sinne für die Betroffenen auf der sicheren Seite, ist im Hinblick auf den Aufwand im Zusammenhang mit der Entschädigung aber auch tauglich für die Vorhabenträgerin.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen), welche durch passive Maßnahmen nicht geschützt werden können, ergibt sich hier der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung also unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagesrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagesrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittelpunkt in diesem Zeitraum kann deshalb nicht ausgegangen werden. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbereichs stattfindet. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

B.4.9.2.8 Entschädigungen für nachteilige Wirkungen durch Baulärm

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben. Diese sind im Verfügenden Teil dieses Beschlusses genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten

der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind Eigentümer. Wohnraummieter und andere lediglich obligatorische berechtigte, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach u. a. die Betroffenheit in eigenen Rechten. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieter und sonstige lediglich obligatorisch berechtigte Nutzer, im Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen.

B.4.9.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungseinwirkungen können die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

Die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ enthält zumindest Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen jedoch nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Anhaltswerte für Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume sind in Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten angegeben. Nach Ziff. 6.5.4.2 gelten diese bei baubedingten Erschütterungen jedoch nur für den Nachtzeitraum.

Für tagsüber durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen von höchstens 78 (Werk-)Tagen Dauer gelten dagegen die Anhaltswerte der Tabelle 2. Dort wird auf eine Unterteilung nach Baugebietsarten (weitgehend) verzichtet, für besonders schutzwürdige Gebiete bzw. Objekte wie Krankenhäuser ist Tabelle 2 nicht anwendbar. Die Beurteilung der zeitlich begrenzten Erschütterungseinwirkungen durch Baumaßnahmen erfolgt hier in drei „Belästigungs“-Stufen und für verschieden lange Einwirkungsdauern.

Für tagsüber länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen macht die DIN keine konkreten Angaben. Eine Zumutbarkeit soll dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles beurteilt werden. Eine spezifische Vorgabe für die Beurteilung von tagsüber länger als 78 Tage einwirkenden Erschütterungen ist hier allerdings entbehrlich, weil derart lange auf die Nachbarschaft einwirkende Erschütterungsimmissionen bei weitem nicht auftreten werden.

Die Beurteilung der baubedingten Erschütterungsimmissionen und das Vorsehen ggf. notwendiger Maßnahmen wird im Rahmen der Überwachung nach diesen Kriterien durch den im Verfügbaren Teil A nach Ziffer A.4.4.1.1 e) dieses Beschlusses einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten vorgenommen.

Die Vorhabenträgerin hat eine erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt, in der die baubedingten Erschütterungsimmissionen für die schutzbedürftige Nachbarschaft im Umfeld der Maßnahme ermittelt und bewertet wurde. Auf die Planunterlage 11, Kap.6 wird insoweit verwiesen. Die erschütterungsintensiven Arbeiten umfassen u.a. Abbruch- und Verbauarbeiten. Der zeitliche Einsatz von erschütterungsintensivem Baugerät beschränkt sich in der Regel auf wenige Tage innerhalb der im Bauablauf dargestellten Zeitdauer.

Aufgrund der geplanten Bautätigkeiten unter Berücksichtigung der Untergrundverhältnisse ergibt sich für die baubedingten Erschütterungen gegenwärtig folgende Bewertung:

Bei den Rückbauarbeiten handelt es sich um eine Baumaßnahme mit einem vergleichsweise hohen Anteil von erschütterungsintensivem Baugerät im punktuellen Einsatz. Es wird u.a. von Erschütterungsanregungen durch den Einsatz eines Presslufthammers mit Spitzmeißel am Kettenbagger ausgegangen.

Etwaige Überschreitungen von Anhaltswerten durch Erschütterungseinwirkungen bei Rückbauarbeiten sind an umliegenden Gebäuden mit Räumen zum dauerhaften Aufenthalt nicht zu erwarten, können jedoch für umliegende Gebäude mit einem

Abstand von weniger als ca. 20 m im Zeitraum Tag und ca. 40 m im Zeitraum Nacht zur Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden.

Beim Einbringen von Trägerbohlen oder Bohrpfählen mittels (Groß-)bohrgerät handelt es sich um Baumaßnahmen mit einem mäßigen Anteil von erschütterungsintensivem Baugerät. Üblicherweise ist beim Einsatz dieser Baumaschine von einer Auslastung von 10 % je Beurteilungszeitraum auszugehen. Sofern zwischen dem Ort der Krafteinleitung keine Schwingungsbrücken bestehen, können beim Einsatz eines Bohrgeräts potenziellen Betroffenheiten im Abstand bis zu ca. 20 m im Zeitraum Tag und ca. 30 m im Zeitraum Nacht nicht ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der Annahmen der DIN 4150-2 ist nicht zu erwarten, dass die geplante Baumaßnahmen Betroffenheiten im Sinne einer Belästigung von Menschen im Gebäude durch Erschütterungsimmissionen auslösen könnten, da der Abstand zwischen Gebäuden und Baumaßnahmen zu keinem Zeitpunkt unter 40 m liegt.

Auch etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen dem Erschütterungsschutz hinreichend Rechnung getragen.

B.4.9.4 Stoffliche Immissionen

Der Zulassung des Vorhabens stehen keine Gründe der Luftreinhaltung entgegen.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind mit denen der heutigen Eisenbahnüberführung vergleichbar. Das Vorhaben dient nicht dazu, künftig höhere Verkehrsaufkommen abzuwickeln, sondern hat die aufgrund des schlechten baulichen Zustands erforderliche Erneuerung einer bestehenden Eisenbahnüberführung zum Ziel.

Gemäß Nebenbestimmung A.4.4.2 hat die Vorhabenträgerin durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken und dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das Vorhaben steht auch mit den Belangen der Abfallwirtschaft, Altlasten und des Bodenschutzes in Einklang.

Dies wird durch die Vorhabensplanung sowie die Nebenbestimmungen (vgl. A.4.5) und Hinweise (vgl. A.9) in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährleistet. In erster Linie geht es hierbei um den fachgerechten Umgang mit den im Zuge des Bauvorhabens anfallenden Aushub- und sonstigen Materialien sowie deren ordnungsgemäßen Lagerung, Verwertung und Entsorgung.

Im Hinblick auf den Bodenschutz und möglicherweise vorhandene Altlasten sind die gesetzlichen Vorgaben zu beachten. Für die Vorhabenträgerin gelten darüber hinaus die Verpflichtungen, die ihm hinsichtlich der Verwertung oder Beseitigung anfallenden Abfalls aus dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) und der Nachweisverordnung in Verbindung mit den landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

Ergänzend wird auf das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept wie auch den Umwelt- und Geotechnischen Bericht verwiesen (vgl. Unterlagen 12 und 13).

B.4.11 Denkmalschutz

Die bestehende Eisenbahnüberführung stellt ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG (Denkmalschutzgesetz) dar. Darauf wird im Schreiben des Landesamtes für Denkmalpflege vom 08.09.2020 nochmals ausdrücklich hingewiesen.

An der Erhaltung dieses Kulturdenkmals bestehe nach Ansicht des Landesamtes aus wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse (vgl. § 2 DSchG i. V. m. § 8 DSchG). Die dem Verfahren beigelegten gutachterlichen Stellungnahmen sowohl zum Stahlüberbau als auch zu den Widerlagern zeigen jedoch, dass aufgrund des schlechten Erhaltungszustands eine denkmalgerechte Sanierung nicht möglich sei. Auf Grund der vorgelegten Bestandsdokumentation stellt das Landesamt für Denkmalpflege seine Bedenken gegen den Abbruch letztlich zurück.

Es wird jedoch ausdrücklich auf die Regelungen des Denkmalschutzgesetzes (§§ 20, 27 DSchG) hingewiesen und dass bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ggf. mit Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen ist. Ziel dieser Maßnahmen sei es, wenigstens den dokumentarischen Wert der Denkmalsubstanz als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen zu erhalten.

Die von der Anhörungsbehörde vorgeschlagene Nebenbestimmung gibt letztlich nur den Gesetzeswortlaut des § 20 Abs. 1 DSchG wieder, so dass die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich ist. Auf den Hinweis unter A.9 wird verwiesen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind damit und unter Berücksichtigung der Ausführungen in Unterlage 1, Kapitel 10.6, die Belange des Denkmalschutzes ausreichend berücksichtigt.

B.4.12 Brand- und Katastrophenschutz

Im Erläuterungsbericht hat die Vorhabenträgerin ausführlich dargelegt, dass die Planung auch unter Berücksichtigung der Vorgaben des Brand- und Katastrophenschutzes genehmigungsfähig ist (vgl. Unterlage 1, Kapitel 10.5). Die Vorgaben der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ werden in Bezug auf die neue Eisenbahnüberführung eingehalten. Die Rettungswege schließen auf dem Bahndamm an die Bestandssituation an.

Mit Schreiben vom 12.10.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 16 Fachbereich Bevölkerungsschutz mitgeteilt, dass aus seiner Sicht Belange des Brandschutzes, zu denen vom Fachbereich eine Stellungnahme erforderlich wäre, als nicht berührt angesehen werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (z. B. Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, rechtzeitig mit den betroffenen Brandschutzdienststellen abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen sind.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die vorhandenen Straßen und Wege während der Bauzeit befahrbar und Sperrungen nicht vorgesehen sind. Lediglich der Geh- und Radweg unter der Brücke wird gesperrt werden.

Zur Klarstellung wird auf die Nebenbestimmung A.4.6 verwiesen.

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die von dem Vorhaben betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen sind im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) sowie im Kabel- und Leitungslageplan (Unterlage 9) und zusammenfassend im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) beschrieben. Die betroffenen Leitungsträger wurden im Anhörungsverfahren beteiligt und gaben teilweise klarstellende Hinweise.

Mit Stellungnahme vom 27.08.2020 teilt die Deutsche Telekom Technik GmbH mit, dass sich im Planbereich der des Vorhabens Telekommunikationsanlagen der Telekom befinden. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK - Anlagen müssen weiterhin während des Vorhabens gewährleistet bleiben. Es wird darum gebeten, bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Ggf. sind die TK-Anlagen zu schützen bzw. zu sichern. Die Kabelschutzanweisung der Dt. Telekom ist zu beachten.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die Leitungen der Telekom nicht direkt von der Baumaßnahme betroffen seien. Sie liegen lediglich im Bereich der Zufahrten und BE-Fläche. Hier wird nicht in den Untergrund eingegriffen. Die Unterlagen werden entsprechend angepasst. Die Vorhabenträgerin teilt weiter mit, dass die Kabelschutzanweisung entsprechend berücksichtigt wird.

Mit Stellungnahme vom 28.09.2020 teilt Vodafone Kabel Deutschland mit, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens befinden. Im der Stellungnahme beigefügten Bestandsplan übersendet Vodafone die Lage. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern. Daneben dürfen sie nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen Vodafone Kabel Deutschland mindestens drei Monate vorher einen entsprechenden Auftrag. Vodafone Kabel Deutschland weist zudem darauf hin, dass ggf. entstehende Kosten nach § 150 BauGB zu erstatten sind.

Der Stellungnahme sind weitere Anlagen mit Hinweisen beigefügt (Kabelschutzanweisung Vodafone, Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland, Zeichenerklärung Vodafone, Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland).

Durch die Planung sowie den verfügten Nebenbestimmungen unter A.4.7 ist der Schutz der öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen ausreichend berücksichtigt.

B.4.14 Straßen, Wege und Zufahrten

Fuß- und Radweg

Unter der EÜ verläuft westlich der Bahnstrecke 4000 ein Fuß- und Radweg mit einer Breite von ca. 2,60 m. Dieser Weg befindet sich im Besitz der Stadt Bruchsal und ist

Teilstück der des Radweges von Karlsruhe über Bruchsal nach Heidelberg. Zum Schutz der Nutzer dieses Weges während der Bauzeit wird der Fuß- und Radweg eingehaust und dadurch auf eine Breite von ca. 1,5 m eingeschränkt. Während des Aushebens des bestehenden Überbaus und während des Einhebens des neuen Überbaus muss der Fuß- und Radweg allerdings vollständig gesperrt werden. Die Fußgänger und Radfahrer werden in diesen Zeiten über die Franz-Sigel-Straße und die Paul-Gerhard-Straße auf die Ernst-Blickle-Straße geleitet. Für weitere Einzelheiten wird auf die Unterlage 1 verwiesen.

Das Landratsamt teilt in seiner Stellungnahme mit, dass der Radverkehr in den Planunterlagen grundsätzlich hinreichend berücksichtigt wurde. Unabhängig davon bittet das Landratsamt mit einem Blick für den Fuß- und Radverkehr um eine Baustellenüberwachung. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Hinweis bzgl. der Überwachung berücksichtigt wird.

Bezüglich Umleitstrecke während der vollständigen Sperrung bzw. Unterbrechung des Fuß- und Radweges im Bereich der EÜ führt das Landratsamt Karlsruhe aus, dass es sich bei dem Radweg um eine Verbindung in Richtung Bahnhof-Ost und Innenstadt handelt. Daher regen sie als Umleitungsstrecke eine kürzere und schnellere Strecke ohne Querung mit Bahnschranke über die Unterführung der S-Bahn, Bruchsaler Straße "B3" und Ernst-Blickle-Straße an.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Unterbrechung des Radwegs im Bereich der EÜ betrachtet und hierzu Abstimmungen mit der Stadt Bruchsal getroffen wurden. Der weitere Verlauf des Radwegs sei im Rahmen dieser Maßnahme nicht von Belang.

Die Umleitung bei einer bauzeitlichen Sperrung ist allerdings durchaus ein Konflikt, der in der Planfeststellung zu lösen ist. Die Anhörungsbehörde teilt in ihrer abschließenden Stellungnahme mit, dass aus eigener Kenntnis der örtlichen Lage die Vorteile der vom Landratsamt vorgeschlagenen Umleitung des Radwegs über die Unterführung der S-Bahn, Bruchsaler Straße „B3“ an der Haltestelle „Gewerbliches Bildungszentrum“ und Ernst-Blickle-Straße auf der Hand lägen. Der Vorteil liegt auch darin, dass der Radverkehr auf der vom Landratsamt vorgeschlagenen Route weiterhin getrennt vom Autoverkehr geführt werden könnte. Daher sollte auch mit Rücksicht auf die Nutzung durch den Schülerverkehr die Umleitung möglichst auf vom Straßenverkehr abgetrennten Radwegen gehalten werden.

Festzuhalten bleibt, dass für den Umleitverkehr keine neuen Radwege angelegt werden müssen. Die Umleitverkehre können über bestehende Straßen und Wege

abgewickelt werden. Die Planfeststellungsbehörde kann der Argumentation des Landratsamtes zu den Vorteilen einer anderen als der von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Route nachvollziehen. Wie die Anhörungsbehörde hierzu allerdings auch festgestellt hat, kann die konkrete Umleitung des Radwegs angesichts möglicher Veränderungen und anderer möglicher kommunalen Baustellen erst in der Ausführungsplanung festgelegt werden.

Die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Kapitel 8.3) sind insofern als Möglichkeit zu verstehen, dass dieser Konflikt ohne weitere bauliche Maßnahmen lösbar ist. Planfestgestellt im eigentlichen Sinn ist diese Umleitungsstrecke nicht, da rein straßenverkehrsregelnde Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss in der Regel nicht getroffen werden. Die von der Anhörungsbehörde vorgeschlagene Nebenbestimmung, dass bei mehreren möglichen Umleitungsvarianten des Radverkehrs diejenige zu wählen ist, welche die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs am wirksamsten gewährleistet, wurde allerdings aus den oben genannten nachvollziehbaren Gründen zur Klarstellung in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses übernommen.

Baustellenzufahrten

Als Baustellenzufahrten werden teilweise bestehende Wege in Anspruch genommen, teilweise müssen auch Baustraßen neu errichtet werden, so z.B. die Baustraße 2, welche die Zugänglichkeit der BE-Fläche 2 ermöglicht. Die Baustraßen sind letztlich durch bestehende Straßen und Wege erschlossen. Für weitere Einzelheiten wird auf die Unterlage 1 Erläuterungsbericht (Kap. 7.1) und Unterlage 8 Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan verwiesen.

Zwei Baustraßen sind allerdings direkt über Bundesstraße B3 erschlossen. Das Landratsamt Karlsruhe hat hierzu mitgeteilt, dass dem Grunde nach keine Einwände gegen die Baustellenausfahrten auf die B3 bestehen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müsse beim Ausbau der Baustellenausfahrten gewährleistet werden. Insbesondere sind ausreichend Sichtfelder inkl. Berücksichtigung des Geh- und Radweges zu gewährleisten. Auf die Nebenbestimmungen unter A.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

B.4.15 Kampfmittel

Mit Stellungnahme vom 27.08.2020 teilt das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 Kampfmittelbeseitigungsdienst mit, dass es aufgrund der ausgedehnten

Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, ratsam sei, im Vorfeld von jeglichen Bauverfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Die Vorhabenträgerin teilt mit vor, dass sie die potenzielle Kampfmittelbelastung im Baubereich in der Planung und Ausführung berücksichtigt hat. Es liegt ein entsprechendes Untersuchungskonzept vor.

B.4.16 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Landesamt weist in seiner Stellungnahme vom 08.10.2020 zu geologischen Untergrundverhältnissen u.a. auf das geologische Kartenwerk hin, welches im Internet abgerufen werden kann.

B.4.17 Kommunale Belange (Stadt Bruchsal)

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde werden die Belange der Stadt Bruchsal durch das Vorhaben ausreichend berücksichtigt.

Mit Stellungnahme vom 13.10.2020 sowie 28.05.2021 hat sich die Stadt Bruchsal zu verschiedenen Punkten der Planung geäußert.

1. Sachgebiet Tiefbau

Das Sachgebiet Tiefbau der Stadt Bruchsal bittet um Beweissicherung der beanspruchten öffentlichen Flächen und Straßen vor Baubeginn. Die Unterlagen sollen an die Stadt Bruchsal, Stadtbauamt, Abteilung Tiefbau, Grün, Landschaftspflege übergeben werden. Die Vorhabenträgerin erklärt, dass eine Beweissicherung vor Baubeginn erfolgen wird und sie sichert die Übergabe der Unterlagen zu. Auf A.5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Tiefbauamt bemängelt, dass den Unterlagen die Aufstellfläche des Schwerkranes nicht entnommen werden kann. Auswirkungen auf in Anspruch genommenen Flächen seien zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Aufstellung des Schwerlastkrans im Bereich der BE-Fläche 2 sowie im Gleisbereich erfolgt. Eine Erläuterung ist im Erläuterungsbericht Kap. 8.1 enthalten. Die Auswirkungen wurden planerisch berücksichtigt. Auf die Erklärung der Vorhabenträgerin erfolgte keine weitere Reaktion der Stadt Bruchsal.

Zu den Ausfahrten der Baustraßen 1 und 2 auf die Bundesstraße B3 ist für die Stadt Bruchsal nicht ersichtlich, wie die Einmündung geplant ist. Es würden beide Baustraßen den Radweg entlang der B3 kreuzen. Dabei seien Konflikte zu vermeiden. Hierfür seien Maßnahmen mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Sichtverhältnisse und Trassierung der Baustraßen müssten ein sicheres Einfahren auf die B3 ermöglichen.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die verkehrliche Situation im Vorfeld der Antragstellung mit der Stadt Bruchsal und mit dem Landratsamt Karlsruhe abgestimmt worden sei. Ergänzend wird auf die Zusage A.5.5 wie auch die Nebenbestimmungen unter A.4.8 verwiesen.

Die Stadt fordert zudem, dass bei der Herstellung der Baustraßen alle vorhandenen Leitungen Schächte, Hydranten etc. zu berücksichtigen seien. Der Zugang zu diesen Anlagenteilen sei ständig zu gewährleisten. Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die vorhandenen Leitungen in der Planung bereits berücksichtigt und in Unterlage 9 dargestellt. Die erforderlichen Maßnahmen sind zudem in Unterlage 4 beschrieben.

Das Tiefbauamt bittet zudem um weitere Erläuterung der Einhausung des Fuß- und Radwegs. Lage und Länge sowie Zeitraum seien nicht ersichtlich. Eine Nutzung für Radfahrer im Gegenverkehr sollte möglich sein. Dadurch wäre eine Sperrung nur während des Ein- und Aushebens des Brückenüberbaues erforderlich. Umleitung der Fußgänger und Radfahrer sei mit dem Ordnungsamt der Stadt Bruchsal abzustimmen. Eine ausreichende Beleuchtung des Fuß- und Radwegs innerhalb der Einhausung sei herzustellen.

Die Vorhabenträgerin erläutert hierzu, dass die Einhausung eine Breite von 1,5 m haben wird. Die genauen Ausführungsdetails erfolgen in den weiteren Planungsphasen. Bei einem Ortstermin am 01.07.2020 habe die Vorhabenträgerin mit der Stadt Bruchsal abgestimmt, dass die Radfahrer auf Grund der geringen Breite absteigen müssen um die Einhausung nutzen zu können. In ihrer weiteren Stellungnahme vom 17.06.2021 bestätigt die Vorhabenträgerin, dass eine Ersatzbeleuchtung für die Einhausung vorgesehen ist.

Daneben bemängelt die Stadt Bruchsal mit ihrem Schreiben vom 28.05.2021, dass im Protokoll der von der Vorhabenträgerin genannten Besprechung nur von einer Fußgängereinhausung gesprochen werde. Auf den Radverkehr werde nicht eingegangen. Dass die Radfahrer im Bereich der Einhausung absteigen sollen, werde

nicht erwähnt. Eine Stellungnahme des Ordnungsamtes Bruchsal im Verfahren liege nicht vor. Sie bitten um entsprechende Abstimmung und Stellungnahme.

Die Vorhabenträgerin antwortet, dass die Umleitung des Radverkehrs während der Bauzeit beim Ortstermin am 13.06.2018 mit der Stadt Bruchsal, Ordnungsamt abgestimmt wurde. Hierauf gehe auch der Erläuterungsbericht in Kapitel 8.3 ein. Auch ergebe sich dies aus der Stellungnahme des Ordnungsamtes mit gleichem Schreiben der Stadt Bruchsal vom 28.05.2021, welche ebenfalls von einem reinen Geh- und Radweg in Richtung Baustelle sowie einem Schutzgerüst für schiebende Radfahrer spricht. Hierauf erfolgte keine weitere Rückmeldung der Stadt Bruchsal.

Daneben bittet die Stadt Bruchsal um Erläuterung des Abstandes des vorhandenen Fuß- und Radwegs zum neuen Brückenwiderlager. In den Plänen seien keine Breiten und Abstände angegeben. In der Unterlage 7.2 sei die Vorderkante des neuen westlichen Brückenwiderlagers in fast identischer Lage zum vorhandenen Widerlager dargestellt. Damit würde sich der Abstand des vorhandenen Fuß- und Radwegs zum neuen Brückenwiderlager gegenüber dem Bestand nicht ändern.

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens sei der erforderliche Abstand zwischen dem neuen Brückenwiderlager und dem Geh- und Radweg zwischen der DB Netz AG und dem Tiefbauamt abgestimmt worden. Die DB Netz AG habe mit Schreiben vom 03.02.2020 zugesichert in der Planung einen Abstand von 1,50 m zwischen der neuen Widerlagerwand und dem Rand des vorhandenen Geh- und Radweges (Breite 2,50 m) zu berücksichtigen, wodurch sich eine Gesamtwegbreite von 4,0 m ergibt. Die Stadt Bruchsal bittet um Bestätigung bzw. Stellungnahme, dass der Abstand wie in der Abstimmung vereinbart eingehalten wird.

Hier zu trägt die Vorhabenträgerin, dass die Aussage für die Unterlagen, die im Dezember 2018 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden und im Oktober 2020 in der Offenlage des Regierungspräsidiums Karlsruhe waren, zutrifft. Bei der Erstellung der Blaudruckunterlagen wurden die Abstände gemäß der Abstimmung vom 03.02.2020 nun berücksichtigt.

Daneben beanstandet die Stadt Bruchsal, dass im Baugrundgutachten unter 3.5 eine Hilfsbrücke genannt wird. Weitere Informationen zur Gründung und Auswirkungen würden fehlen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Baugrundgutachten von einer vorläufigen Planung ausging. Die Hilfsbrücke wird nicht ausgeführt. Stattdessen erfolgt eine 20-wöchige Vollsperrung der Strecke 4131.

2. Sachgebiet Landschaftspflege

Die Stadt Bruchsal trägt vor, dass sich das Bauvorhaben im Bereich von Quellen befindet. Diese Quellen und deren ober- und unterirdischen Abflüsse sind so zu berücksichtigen, dass keine Schädigungen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass Quellen und Quellgräben in der Planung berücksichtigt wurden. Der Buchbrunnengraben wird im Rahmen der Maßnahme bauzeitlich verrohrt. Die Maßnahmen wurden im Vorfeld der Antragstellung mit dem Landratsamt Karlsruhe abgestimmt.

Da die Stadt Bruchsal für den Schattengraben zwischen Ernst-Blickle-Straße und dem Durchlass Güterbogen (DN 1800) unterhaltspflichtig ist, benötigt sie die südliche und westliche Uferseite zur Befahrung mit Arbeitsgeräten. Diese seien dauerhaft durchgängig zu halten. In diesem Bereich sei keine Baustelleneinrichtung, kein Kranstandort oder Lagerplatz einzurichten.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist die Zufahrt zur südlichen und westlichen Uferseite möglich, sie muss aber im Rahmen der Ausführung abgestimmt werden.

Die genannte Fläche sei allerdings als BE-Fläche und Kranstandort vorgesehen und werde an dieser Stelle benötigt. Die Nutzung der Fläche sei im Zuge der Planung bereits mit der Stadt abgestimmt worden.

Die notwendige Zufahrt mit Arbeitsgeräten wird bauzeitlich direkt abgestimmt und ermöglicht. Ein Verzicht ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht möglich.

3. Amt für Liegenschaften und Geoinformation

Das Amt für Liegenschaften und Geoinformation hat bei Anlage 6 darum gebeten, die Flurstück-Nummern der Grundstücke lfd. Nr. 33 und 36 zu korrigieren. Beide gehören der Stadt Bruchsal. Daneben wurde um Korrektur der Angaben zur jeweiligen Grundstücksflächengröße bei den lfd. Nr. 32, 36, 40, 42,43, 44 gebeten. Bezüglich der laufenden Nr. 4 und 35 weist die Stadt darauf hin, dass diese verpachtet sind und rechtzeitig ein Zeitplan für die Information der Pächter benötigt wird.

Die Vorhabenträgerin hat die Unterlage 6 korrigiert und sichert den geforderten Zeitplan zu (vgl. A.5.4).

4. Abwasserbetrieb

Bezüglich der Umlegung des Regenwasserkanals DN 1250 teilt die Stadt Bruchsal mit, dass die Lage des neuen Kanals von der Lage der Stromkabel abhängig ist. Da die Höhenlage der bestehenden Schächte nicht geändert werden kann, soll auch die Überdeckung für den zusätzlichen Schacht gleichbleiben. Ein weiterer Zwangspunkt

ist die Lage des neuen zusätzlichen Schachtes in ausreichendem Abstand zur DB-Anlage, so dass künftig das Kanalspülfahrzeug an den Schacht anfahren kann oder sonstige Wartungsarbeiten ausgeführt werden können.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die Randbedingungen für die Verlegung des Regenwasserkanals bei der Planung berücksichtigt wurden und mit den Stadtwerken abgestimmt seien.

5. Ordnungsamt

Das Ordnungsamt hat zu den Baustraßen Stellung genommen.

Baustraße 1: Die Baustraße sei im vorliegenden Zustand nur eingeschränkt für zahlreichen Baustellenverkehr und Großfahrzeuge geeignet.

Baustraße 2: Der neue Weg sei lt. Plan ausreichend breit und wäre damit für den Baustellenverkehr geeignet. Detailpläne des Weges, der Anbindung an die B3 und der Sichtwinkel lägen nicht vor.

Baustraße 3 und 4: Die Baustraßen seien ebenfalls geeignet. Bezüglich der Baustraße 3 sei allerdings unklar, ob und wie Verkehr zwischen dieser Lagerfläche und der Baustelle ablaufen soll. Der Hanfröstweg ist in Richtung Baustelle ein reiner Geh- und Radweg und Kraftfahrzeuge würden durch bauliche Sperren abgehalten. Baustellenverkehr wäre auf dem direkten Weg nicht ohne weiteres möglich.

Daneben führt die Stadt aus, dass die Baustraßen 1 und 3 über bestehende Wege führen, welche über die Bauzeit weiterhin für den Verkehr nutzbar sein müssen.

Die Ausfahrt von den Baustraßen 1 und 2 in die B3 erfordern zudem ausreichende Sichtwinkel in den Geh- und Radweg und (für 70 km/h) in die B3. Je nach Ausbau kann auf der B3 eine Gefahrenbeschilderung „Baustellenausfahrt“ oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung nötig werden.

Da der Hanfröstweg westlich der Bahnlinie zeitweise gesperrt werden muss, werde für Fußgänger und Radfahrer ein erheblicher Umweg in dieser Zeit erforderlich. Er dient als Teil des Radwegenetzes zwischen Bruchsal und Untergrombach/Karlsruhe. Diese Sperrung sei daher auf den unbedingt nötigen Zeitraum zu begrenzen. Die konkreten Zeiträume müssten vor der Bauausführung abgestimmt werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Hauptandienung der Baustelle auf der Südseite über die Baustraße 2 erfolgen werde. Aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeit unter der Brücke sei jedoch auch eine Zugänglichkeit auf der anderen Brückenseite erforderlich. Der Weg werde mit entsprechend kleineren

Fahrzeugen befahren und anschließend wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Daneben sei kein direkter Baustellenverkehr zwischen der BE-Fläche 3 und der Baustelle über den Geh- und Radweg (Hanfrösteweg) vorgesehen. Die Verbindung der BE-Fläche 3 mit der Baustelle werde über den Geh- und Radweg (Hanfrösteweg), Eschenweg und die Franz-Sigel-Straße erfolgen. Die Baustraßen seien im Bereich der bislang bestehenden Wege für den dortigen Anliegerverkehr grundsätzlich nutzbar.

Die Planunterlagen werden in der weiteren Planung zur Beantragung der verkehrsrechtlichen Anordnung vorgelegt. Die Komplettspernung des Hanfrösteweges ist nur während des Aushubs des Bestandsüberbaus und des Einhubes des neuen Überbaus vorgesehen.

B.4.18 Sonstige Stellungnahmen

B.4.18.1 AVG

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH teilt mit Stellungnahme vom 28.09.2020 mit, dass sie als Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Linien S31 und S32 von der Baumaßnahme betroffen ist. Sie bittet, baubedingte Streckensperrungen oder sonstige infrastrukturelle Einschränkungen rechtzeitig mit ihnen abzustimmen.

Auf die Zusage der Vorhabenträgerin unter A.5.3 wird verwiesen.

B.4.18.2 LRA Karlsruhe, Amt für Mobilität und Beteiligungen, Sachgebiet ÖPNV

Seitens des Sachgebietes ÖPNV wird das Vorhaben zur Instandhaltung der Infrastruktur ausdrücklich begrüßt. Gegen das geplante Vorhaben bestünden keine Bedenken.

Es wird allerdings angeregt, die Sperrung der Strecke 4000 mit der Sperrung der gleichen Strecke für die Erneuerung des Eisenbahnübergangs Werner-von-Siemens-Straße in Bruchsal abzustimmen, damit es zu keinen zusätzlichen Einschränkungen für die Fahrgäste innerhalb von kurzer Zeit kommt. Darüber hinaus wird darum gebeten, den Karlsruher Verkehrsverbund zwecks Information der Fahrgäste frühzeitig über die Streckensperrungen zu informieren.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die gleichzeitige Umsetzung beider Vorhaben geprüft wurde, jedoch nicht realisierbar sei. Im Übrigen wird auf Ziffer A.5.3 verwiesen.

B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Realisierung des Vorhabens erfordert im geringen Umfang eine vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter. Bei der vorübergehenden Inanspruchnahme handelt es sich um Flächen, die während der Bauzeit als Zufahrten (Baustraßen) sowie als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) und den Grunderwerbsplan (Unterlage 5) entsprechend dargestellt.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, erfahren diese einen einfachgesetzlichen Schutz und werden auf dieser Grundlage ebenfalls in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Für die Realisierung des Vorhabens, für das außerordentlich gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Es besteht auch keine Möglichkeit für geringfügige Verschiebungen zugunsten einzelner Betroffener. Abgesehen davon würden derartige kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde ist zum Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich hält. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht realisieren. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen gemäß Art. 14 Abs. 3 GG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die Vorhabenträgerin.

In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, welche die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln. Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. §§ 21, 22 AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren, das bedeutet, dass der Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger damit den Zugriff auf privates Eigentum eröffnet, aber keinen Rechtsverlust für die Betroffenen bewirkt.

B.4.20 Vollzugskontrolle

Wenn die Vorhabenträgerin mit der Realisierung eines festgestellten Vorhabens beginnt, ist sie an die Festsetzungen der Planfeststellung gebunden. Sie darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des festgestellten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde.

Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des festgestellten Vorhabens hat die Vorhabenträgerin neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnanzeige dient in diesem Zusammenhang insbesondere der Möglichkeit zur Aufsicht über die Erledigung von Nebenbestimmungen, die bereits vor Baubeginn zu erfüllen sind. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass sie die mit der Planfeststellung genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbestimmungen voraussichtlich erfüllt werden nebst Begründung für deren noch nicht erfolgte Umsetzung.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Durch die Vorhabenplanung, den Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

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

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz) in Verbindung mit der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahngebührenverordnung) in Verbindung mit der Übergangsregelung des § 5 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt).

Über die Höhe der Gebühr und der Auslagen ergeht ein gesonderter Bescheid.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Schubertstraße 11 in 68165 Mannheim

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Karlsruhe, den 25.11.2021

Az. 591ppw/080-2018#016

EVH-Nr. 3412854