

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Horb - Neckarhausen, 2-gleisiger Ausbau Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen von Bahn-km 82,1 bis 87,9 auf der Strecke 4600 Plochingen - Horb - Immendingen“ in der Gemeinde Horb wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Neubau eines zweiten Streckengleises von Bahn-km 82,206 bis 86,670
- Neubau oder Anpassung der Oberleitung, der Leit- und Sicherungstechnik und der Streckenkabel
- Anpassung Weichen im Bahnhof Horb, Neckarhausen und des Gleises 1 in Neckarhausen
- Neubau LST-Modulgebäude
- Neubau Lärmschutzwand von Bahn-km 82,725 bis 83,445 und von 84,955 bis 85,615
- Rück, Neubau und Erneuerung von Stützwänden, Rückbau Bahnsteig Dettlingen, Kopf- und Seitenrampe und Bahnsteigkante Neckarhausen
- Neu-, Rückbau und Erneuerung Entwässerung und Durchlässe
- Umsetzung Brand- und Katastrophenschutz mit Aufstellflächen, Rettungswegen, –zufahrten und –zugängen und Ausweichbuchten
- Sicherung von Leitungen

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

<i>Anlage</i>	<i>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</i>	<i>Bemerkung</i>
0	Gesamtverzeichnis der Anlagen	zur Information
1	Erläuterungsbericht vom 23.11.2017	genehmigt
2.00	Übersichtskarte	zur Information
2.01-2.02	2 Übersichtspläne vom 20.10.2014, M = 1:5000	zur Information
3	Bauwerksverzeichnis vom 02.11.2017	genehmigt
4	Bestandsleitungen tabellarische Übersicht	zur Information
4.01-4.08	Übersichtspläne Leitungen, M = 1:1000	zur Information
5.01-5.03	Lagepläne vom 23.10.2015, M = 1:1000	genehmigt
5.04a-5.06a	Lagepläne vom 20.11.2017, M = 1:1000	genehmigt
5.07-5.10	Lagepläne vom 23.10.2015, M = 1:1000	genehmigt
5.11a	Querprofile vom 20.11.2017, M = 1:100	genehmigt
5.12	Querprofile, M = 1:100	genehmigt
5.13a	Querprofile vom 20.11.2017, M = 1:100	genehmigt
5.14	Querprofile, M = 1:100	genehmigt
6.03	Regelquerprofile, M = 1:100	zur Information
6.04	Systemskizze Berührungsschutz	zur Information
6.05	Systemskizze Vogelschutz an OL-Anlagen	zur Information
7	Elektromagnetische Verträglichkeit	zur Information
8.01-8.02	Lagepläne Entwässerung vom 23.10.2015, M = 1:1000	genehmigt
8.03a-8.04a	Lagepläne Entwässerung vom 20.11.2017, M = 1:1000	genehmigt
8.05	Lagepläne Entwässerung vom 23.10.2015, M = 1:1000	genehmigt
8.06-8.08	Querprofile vom 10.10.2013, M = 1:100	genehmigt
8.09	Übersichtsplan Hydraulik	zur Information
8.10	Hydraulische Berechnungen vom 17.09.2013	zur Information
9.11-9.15	BE-Flächen Lagepläne vom 20.10.2014, M = 1:1000	zur Information
9.16a-9.18a	BE-Flächen Lagepläne vom 20.11.2017, M = 1:1000	zur Information
9.19-9.21	BE-Flächen Lagepläne vom 20.10.2014, M = 1:1000	zur Information
10.00	Grunderwerbsverzeichnis	genehmigt
10.1-10.13	Grunderwerbspläne vom 20.10.2014, M = 1:1000	genehmigt
10.16	Grunderwerbsplan vom 07.02.2018, M = 1:1000	genehmigt
10.17-10.18	Grunderwerbspläne vom 08.02.2018, M = 1:1000	genehmigt
11.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 17.05.2017	genehmigt
11.1.0–11.1.11	Bestands- und Konfliktpläne vom 15.08.2014 bzw. 23.10.2015, M = 1:1000	zur Information
11.2.0-11.2.10 11.2.13-11.2.18	Maßnahmenpläne vom 15.08.2015 bzw. 23.10.2015, 19.01.2017, M = 1:1000	genehmigt
11.3	Artenschutzrechtliche Prüfung vom 17.05.2017	zur Information
11.4	FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 17.05.2017	zur Information
11.5	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 17.05.2017	zur Information

<i>Anlage</i>	<i>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</i>	<i>Bemerkung</i>
11.6.0-11.6.5	UVS Lagepläne vom 15.08.2014 bzw. 23.10.2015, M = 1:1000	zur Information
11.7.0	Ergänzende Umweltplanung zusätzliche BE-Fläche vom 29.11.2015	zur Information
12.01	Schalltechnische Untersuchung Schienenverkehr vom 13.10.2015	zur Information
12.02	Schalltechnische Untersuchung Baubetrieb vom 29.10.2015	zur Information
12.03	Erschütterungstechnische Stellungnahme vom 07.08.2012	zur Information
13.00	Erläuterungsbericht zum Brand- und Katastrophenschutzkonzept vom 15.10.2013	zur Information
13.01-13.11	Lagepläne und Schnitt Brand- und Katastrophenschutzkonzept vom 20.10.2014 bzw. 20.11.2017, M = 1:1000, 1:500, 1:100	zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, §§ 10, 12 und 13 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

1. Einbringen von Bohrpfählen für Lärmschutzwände mit Betonfuß mit eingestellten Stahlprofilen im Abstand von 2,50 m in das anstehende Grundwasser
2. Einbringen von 140 Mast- und Mastankerfundamente im Abstand von 50 bis 75 m in das anstehende Grundwasser
3. Dauerhaftes Einleiten einer Maximalmenge von 40,4 l/s an Niederschlagswasser im Bereich des Durchlasses bei Bahn-km 82,047 in den Neckar

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, Ver-

leihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

A.4.1.1 Unternehmensinterne Genehmigung (UiG)

Für die Abweichung von der Ril 804 für die Überschreitung des Längsfugenabstandes bei der EÜ Neckarhausen in Bahn-km 85,461 wurde eine Unternehmensinterne Genehmigung erteilt.

A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE, sowie VV IST

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

Soweit das Vorhaben Bestandteil auch des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist, sind darüber hinaus bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.3.1 Überschwemmungsgebiet

1. Die Baustelleneinrichtungen dürfen nicht im Uferbereich bzw. innerhalb überschwemmungsgefährdeter Bereiche erfolgen.
2. Das Lagern sowie der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind im überschwemmungsgefährdeten Bereich verboten. Dies gilt auch für das Betanken von Fahrzeugen und Geräten.
3. Die Lagerung von Geräten und Stoffen hat außerhalb der überschwemmungsgefährdeten Bereiche zu erfolgen.

4. Es dürfen keine abschwemmbareren Gegenstände im überschwemmungsgefährdeten Bereich gelagert werden.
5. Die Arbeiten am Gewässer sind so durchzuführen, dass während der Bauarbeiten sowie bei etwa eintretendem Hochwasser Dritten gegenüber keine Schäden entstehen.
6. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (auch Kleinmengen) sind unverzüglich dem Landratsamt Freudenstadt - Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - zu melden.
7. Die für den jeweiligen Zeitraum verantwortlichen Fachkräfte für Boden- und Gewässerschutz der Umweltfachlichen Bauüberwachung (inkl. Vertreterregelung) sind namentlich und schriftlich dem Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – zu benennen. Gleichzeitig sollten gezielte Handlungsanweisungen im Hochwasserfall schriftlich formuliert werden, einschließlich Zugriffsmöglichkeiten auf hinreichend leistungsfähiges Bergegerät. Die Handlungsanweisung ist dem verantwortlichen Personal bekannt zu machen und schriftlich zu dokumentieren. Die entsprechenden Unterlagen sind dem Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - vorzulegen.

A.4.3.2 Durchlässe und Einleitungen in den Neckar

1. Ein- und Auslauf der Durchlässe sind in ingenieurbioologischer Bauweise auszuführen.
2. Die Einleitungsbauwerke in den Neckar sind so auszugestalten, dass es zu keinem Rückstau in den Durchlass kommt.
3. Die Einleitungsbauwerke dürfen kein Abflusshindernis im Neckar darstellen.
4. Der Eingriff in den Uferbereich ist auf das nötigste Mindestmaß zu beschränken und hat mit der größten Sorgfalt zu erfolgen.
5. Die Bauarbeiten sind mit größter Rücksicht hinsichtlich einer Verunreinigung des Gewässers und des Grundwassers vorzunehmen, damit Beeinträchtigungen der Gewässerökologie ausgeschlossen werden können.
6. Weder während der Bauarbeiten noch danach, dürfen wassergefährdende Stoffe in ein Gewässer (oberirdische Gewässer und Grundwasser) eingebracht oder eingeleitet werden.

7. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass Dritten gegenüber, durch etwaige Behinderungen eines geordneten Wasserabflusses, keine Schäden entstehen. Eine Einschnürung des erforderlichen Hochwasserabflussquerschnittes darf nicht erfolgen.

8. Die Durchlässe, welche der Ableitung vorhandener Gewässer und Klingen dienen, sind mit Sohlsubstrat auszubilden, ggf. ist eine Sicherung des Sohlsubstrates anzubringen. Der genaue Ausbau ist mit dem Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - abzuklären.

A.4.3.3 Grundwasserschutz

1. Die ausführenden Firmen sind ausdrücklich auf das Vorhandensein des Wasserschutzgebietes und ihre besondere Sorgfaltspflicht, vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, hinzuweisen.
2. Wassergefährdende Stoffe (Betriebs- und Schmierstoffe) dürfen nur in dichten Behältern mit Auffangwannen gelagert werden.
3. Das Betanken und Warten von Fahrzeugen und Maschinen darf nur auf Flächen, die gegen das Austreten von wassergefährdenden Stoffen gesichert sind, erfolgen.
4. Das Betreiben von Baustellen-WCs ohne vollständige Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage ist verboten.

A.4.3.4 Bohrpfähle und Gründung der Lärmschutzwand

1. Durch die Bohrarbeiten dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich, in das Grundwasser oder in ein Oberflächengewässer gelangen.
2. Als Spülmittel darf nur Druckluft oder Trinkwasser verwendet werden. Die Verwendung von grundwasserunschädlichen Spül- und Bohrzusätzen bedarf der Zustimmung des Landratsamtes.
3. Das mit Bohrgut verunreinigte Spülwasser ist in einem ausreichend dimensionierten Absetzbecken zu reinigen und anschließend in ein Gewässer einzuleiten. Bei der Einleitung sind folgende Grenzwerte einzuhalten:
Absetzbare Stoffe nach 2 h: max. 0,3 ml/l pH-Wert: 6,5 – 9
4. Bei Einleitung des mit Bohrgut verunreinigten Spülwassers in die öffentliche Kanalisation ist die örtliche Abwassersatzung zu beachten.

5. Für die Herstellung der Bohrpfähle dürfen nur grundwasserunschädliche Materialien verwendet werden.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.4.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung Naturschutz nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

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.4.4.2 Maßnahmen vor Baubeginn

1. Es ist ein Landschaftspflegerischer Ausführungsplan (LAP) zu erstellen, der vor seiner Ausführung mit der Umweltfachlichen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Freudenstadt abzustimmen ist.

2. Bis zum 31.08.2018 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen zu übermitteln:

- die Bezeichnung der Zulassungsbehörde und das Aktenzeichen
- das Datum des Zulassungsbescheides

- die Bezeichnung des Vorhabens durch die Zulassungsbehörde
- die Art des den Eingriff verursachenden Vorhabens
- den Namen und die Anschrift des Verursachers des Eingriffs
- die Lage der Kompensationsfläche durch Benennung von Gemeinde, Markung, Flur, Flurstück und Flächengröße
- eine Kurzbeschreibung der Kompensationsmaßnahme, insbesondere Ausgangszustand, Zielzustand, Entwicklungs- und Unterhaltungsmaßnahmen
- Maßgaben zur fristgerechten Umsetzung der Kompensationsmaßnahme und zum festgesetzten Unterhaltungszeitraum
- den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen.

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

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

A.4.4.3 Maßnahmen während der Bauarbeiten

In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden sind bei Vorkommen von Reptilien im Zuge der Kontrolle durch die Umweltfachliche Baubegleitung die relevanten Flächen, aus denen die Tiere vergrämt wurden, durch Reptilienschutzzäune abzusichern.

A.4.4.4 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

1. Der Vorhabenträger hat mit der Unteren Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen.
2. Für Anpflanzungen dürfen nur gebietseigene Gehölze und für die Begrünung der Flächen nur gebietseigenes/autochtones Saatgut verwendet werden. Dies gilt auch für ein Begrünung von Flächen für durch Aufbringen von Mahdgut (sog. Heumulchsaat), Druschgut (sog. Heudruschsaat) oder den Übertrag von bereits bewachsenem Boden. Diesbezüglich sind die Hinweise „Gebietseigene Gehölze und gebietseigenes Saatgut“ zu beachten. Der Nachweis der gebietseigenen Herkunft ist dem Landratsamt, Untere Naturschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.1 Allgemeines

1. Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
2. Spätestens 2 Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärmschutzes zu benennen.
3. Der Vorhabenträger hat vorab die Anlieger über Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt sowie die Gemeinde.

A.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Soweit hinsichtlich der Mitwirkung der Betroffenen möglich, sind zumindest für die im Nahbereich der Bahntrasse liegenden Gebäude, die einen grundsätzlichen Anspruch auf passiven Schallschutz aus der Beurteilung nach 16. BImSchV besitzen, die tatsächlich notwendigen Maßnahmen vor Beginn der Baumaßnahme umzusetzen (vgl. B.4.13.1.1 Nr. 5).

A.4.5.3 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.2017 –AVV Baulärm– beachtet wird.
2. Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.
3. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive

Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

4. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen auch auf den Baustelleneinrichtungsflächen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagengenau die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehendem Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

5. Die prognostizierten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten im Rahmen der Bauausführungsplanung – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren und/oder temporär aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Das Ergebnis der Prüfung, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen, insbesondere nachträglich temporäre Abschirmungsmaßnahmen, anzuordnen.

6. Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tag (7.00 – 20.00 Uhr) gerechnet wird, ist den Anwohnern auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

7. Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von, zu Wohnzwecken dienenden, Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Ziffer 6 nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht

des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

A.4.5.4 Stoffliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um eine Staubentwicklung im Rahmen des Baubetriebes auf dem Gelände der BE-Fläche am Güterbahnhof Horb zu vermeiden. Der Umfang dieser Maßnahme ist mit dem Immissionschutzbeauftragten sowie der Umweltfachlichen Baubegleitung abzustimmen.

A.4.6 Erschütterungen

1. Der Vorhabenträger hat an allen Gebäuden, die einen Abstand von maximal 25 m links oder rechts zum jeweiligen Gleis liegen, vor Baubeginn eine Beweissicherung durchzuführen.

2. Der Vorhabenträger hat den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) des Gebäudes Neckarhausen 16 von, zu Wohnzwecken dienenden, Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. Die beim Abriss des alten Bahnsteiges an dem ehemaligen Haltepunkt Dettingen, der Rampe am Güterschuppen im Bahnhof Neckarhausen und der Stützwand km 82,760 bis km 83,015 anfallenden Materialien sind auf ihre Inhaltsstoffe zu untersuchen und entsprechend den Analyseergebnissen ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten.

2. Der beim Herstellen der Lärmschutzwände und der Stützwände sowie der Mastfundamente anfallende Erdaushub ist auf seine Inhaltsstoffe zu untersuchen und entsprechend den Analyseergebnissen ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten.

3. Der bei dem 2-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke anfallende alte Gleisschotter ist auf seine Inhaltsstoffe zu untersuchen und entsprechend den Analyseergebnissen ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten. Bei Bedarf ist der alte Gleisschotter zu reinigen.

A.4.8 Denkmalschutz

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt für Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

A.4.9 Kampfmittel

Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Vorhabenträger im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger etc.) geeignete Maßnahmen durchzuführen. Gegebenenfalls ist ein Konzept zur Kampfmittelbeseitigung zu erarbeiten und mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen.

A.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

1. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die genaue Lage der im Bereich der Bahntrasse vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kabel beim jeweiligen Betreiber (Stadt, EVU, Telekom etc.) zu erheben. Durch die Bauarbeiten dürfen Leitungen und Kabel nicht beschädigt werden.

2. Ergibt sich, abweichend von den Planungen, eine Betroffenheit von Kabelschutzrohranlagen der Gasline GmbH & Co.KG ist Kontakt mit dem Leitungsträger zur Lösungserarbeitung aufzunehmen.

Die Hinweise der Pledoc GmbH sind im weiteren Verfahrensablauf zu berücksichtigen.

3. Rechtzeitig vor Baubeginn sind aktuelle Kabellagepläne bei der Netze BW GmbH Tuttingen einzuholen. Der Baubeginn ist rechtzeitig mitzuteilen und es ist mit den je-

weilig zuständigen Mitarbeitern der Netze BW GmbH Tuttlingen Kontakt aufzunehmen.

A.4.11 Straßen, Wege und Zufahrten

1. Es sind in Bezug auf die Baustelleneinrichtungsfläche Sulz/Fischingen nach den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) abhängig von den gelagerten Materialien, Lagerhöhe, Geländeniveau, zulässige Geschwindigkeit usw. Schutzplanken in Absprache mit der zuständigen Straßenmeisterei zu schlagen. Herstellung und Unterhaltung der Schutzplanken gehen zu Lasten des Bauherrn.
2. Die Einrichtung und der Betrieb des Lagerplatzes dürfen den Verkehr auf der L 424 nicht behindern. Durch die Einrichtung und den Betrieb verursachte Verschmutzungen auf der L424 sind laufend zu entfernen.
3. Die vorhandene horizontale Berührungsschutzanlage an der Brücke der K 4761 ist an die derzeit geltende Richtlinie anzupassen.
4. Ergeben sich durch das Einrichten und Betreiben der Baustelleneinrichtungsflächen Auswirkungen auf den Straßenverkehr (z.B. Befestigung der Zu- und Abfahrten zur L 424), ist rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme ein Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen.
5. Der Vorhabenträger hat sich gesondert mit dem jeweiligen Eigentümer bzw. Träger der Straßenbaulast von Feld- und Fußwegen sowie Straßen, die durch die Baumaßnahme genutzt werden, in Verbindung setzen.

A.4.12 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Die Zufahrt über das Grundstück Flurstück Nr. 598/1 ist während der Bauausführung in einem für den Betrieb der Schienenverkehrsgesellschaft mbH und für Museumsbesucher befahrbaren Zustand zu halten. Vor Baubeginn ist eine Zustandsfeststellung des Flurstücks Nr. 598/1 durch den Vorhabenträger aus Beweissicherungsgründen durchzuführen.
2. Während der Bauausführung ist der Gleisanschluss des Betriebsgeländes der Schienenverkehrsgesellschaft mbH an die Hauptgleise in Richtung Horb über die Weiche W211 für die Schienenverkehrsgesellschaft mbH jeweils zu dem Termin befahrbar zu machen, zu welchem diese ihre Sonderfahrten durchführen möchte, soweit sie den Termin dem Vorhabenträger mindestens zwei Wochen vor der Sonderfahrt bekannt gibt.

A.4.13 Allgemein

Den mit der Überwachung der Bauarbeiten beauftragten Bediensteten des Landratsamtes Freudenstadt ist jederzeit uneingeschränkter Zutritt zu der Baustelle und sämtlichen Baustelleneinrichtungen zu gewähren.

A.4.14 Unterrichtungspflichten

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, und dem Landratsamt Freudenstadt, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz möglichst frühzeitig, mindestens 1 Woche vor Baubeginn, schriftlich bekannt zu geben.
2. Der Vorhabenträger nimmt Kontakt mit der unteren Forstbehörde auf, wenn der Umbau des Fichtenbestandes in Angriff genommen werden soll.
3. Rechtzeitig sind mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Abstimmungen vorzunehmen zur Vorbeiführung von Radfahrern an Baumaßnahmen, die den Neckartalweg betreffen.
4. Mit der Stadt Horb sind die Ausgleichsmaßnahmen, die an Gewässern II. Ordnung durchgeführt werden, vor Umsetzung abzustimmen.

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 vom 26.02.2016 gegenüber der Gemeinde Sulz

Der Vorhabenträger nimmt rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme Kontakt mit dem zuständigen Mitarbeiter der Gemeinde Sulz auf, damit der Zustand der in Anspruch genommenen Flächen (Baustelleneinrichtung, FIST. Nr. 1106/2 und 3) dokumentiert werden kann. Nach Abschluss der Maßnahme wird der Zustand der Flächen wieder hergestellt.

A.5.2 Zusage vom 28.06.2016 gegenüber dem Landratsamt Freudenstadt

Im Zuge der Abstimmung zur Ausführungsplanung wird vom Vorhabenträger geprüft, ob ein Synergieeffekt genutzt werden kann, um im FFH-Gebiet „Horber Neckarhänge“

die Kanadische Pappel (*Populus canadensis*) und die Fichte (*Picea abies*) in Absprache mit dem Natura-2000-Beauftragten des Landratsamtes Freudenstadt zu entfernen. Die kanadische Pappel und die Fichte sind bestehende Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps.

A.5.3 Zusage vom 01.07.2016 gegenüber dem Regierungspräsidium Karlsruhe

Der Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt ist bei Maßnahmen, die den Brandschutz beeinflussen, zu beteiligen.

A.5.4 Zusage vom 26.02.2016 gegenüber der Unfallversicherung Bund und Bahn

Die Hinweise der Unfallversicherung Bund und Bahn zu den geltenden Regelwerken werden beachtet.

A.5.5 Zusage vom 10.05.2016 gegenüber dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Landesbetrieb Gewässer

Entsprechend den Hinweisen der Referate 53.1 und 53.2 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird bei den zu erstellenden und zu sanierenden Durchlässen bei der Einmündung in den Neckar darauf geachtet, dass die künftige Gewässerunterhaltung nicht unnötig erschwert wird.

A.5.6 Zusage vom 03.05.2016 gegenüber dem Regierungspräsidium Karlsruhe

Entsprechend dem Hinweis des Referats 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe, dass das Land Träger der Baulast ist, werden jegliche Änderungen an der Straßenüberführung L 410 (ehemalige B 14) rechtzeitig mit dem Referat 43 des Regierungspräsidiums Karlsruhe abgestimmt. Die Entwurfs- und Ausführungsplanung wird zur Genehmigung vorgelegt. Nach Fertigstellung werden das Bauwerksbuch und die Bestandspläne aktualisiert.

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 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

1. Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hat in seiner Stellungnahme vom 09.02.2016 darauf hingewiesen, dass lokale geologische Untergrundverhältnisse dem bestehenden geologischen Kartenwerk entnommen werden können. Für Belange des Geowissenschaftlichen Naturschutzes wird auf das Geotop-Kataster auf der Internetseite des LGRB hingewiesen.

Es würden dadurch allerdings nur acht von neunzehn Schutzfällen (1 Tag, 18 Nacht) gelöst. Hohe Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen können grundsätzlich im Sinne der grundrechtlichen Schutzpflicht der Anwohner gerechtfertigt sein. Hier ist aber zusätzlich zu berücksichtigen, dass diese Variante zu einer mittleren Pegelminderung von nur ca. 7 dB(A) führen würde, mithin die Schutzfälle nur ungenügend gelöst würden. Der maximale Beurteilungspegel nachts von 73 dB(A) würde auf lediglich 66 dB(A) abgesenkt. Somit verblieben weiterhin Schutzfälle, die mit passiven Schallschutzmaßnahmen gelöst werden müssten.

Eine Lösung ausschließlich mit SSD führt ebenfalls zu keiner Lösung von Schutzfällen. Die Errichtung von Schallschutzwänden mit Höhen bis zu 2,5 m über Schienenoberkante würde zudem zu einer erheblichen Sichtbeeinträchtigung der unmittelbar dahinter liegenden Gebäude führen.

Die Variante C4 mit einem Kostenansatz von ca. 90 TEUR pro gelösten Schutzfall ist deshalb als unverhältnismäßig anzusehen. Insoweit wurden auch keine Einwände der Betroffenen im Anhörungsverfahren vorgebracht.

Betriebsregelungen

Die Planfeststellungsbehörde hält die Auferlegung von Betriebsbeschränkungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Nachtfahrverbote als Mittel des Lärmschutzes vorliegend nicht für geboten. Betriebsregelungen sind in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auf Ausnahmefälle beschränkt. Ein solcher Ausnahmefall liegt hier nicht vor. Das mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Schallschutzkonzept reicht aus, um einen angemessenen Ausgleich zu schaffen. Ein Rückgriff auf weitere Maßnahmen ist nicht erforderlich. Nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen verbleiben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen.

Darüber hinaus stünden Betriebsbeschränkungen den verfolgten Planungszielen entgegen und sind daher als unverhältnismäßig einzustufen. Dem Interesse der Vorhabenträgerin an einer uneingeschränkten Abwicklung des Bahnbetriebs muss hier der Vorrang vor dem Interesse Betroffener an einem Schutz vor Lärmimmissionen eingeräumt werden, zumal die Problembewältigung durch die zur Verfügung stehenden Schutzmaßnahmen möglich ist. Im Übrigen wird auf die übrigen Ausführungen unter B.4.13.12 verwiesen.

Ergebnis

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung zeigt, dass insgesamt betrachtet die im Verfügbaren Teil auferlegten aktiven Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Schutzfäl-

müsste dieses System auf eine Länge von 200 m errichtet werden, was Kosten in Höhe von ca. 400.000 € entspräche. Die Kosten würden somit erheblich über dem Verkehrswert des Gebäudes liegen und wären somit wirtschaftlich unverhältnismäßig.

Eine weitere oberbautechnische Maßnahme stellen die besohnten Schwellen dar. Vorteil dieser Maßnahme ist der relativ einfache Einbau und die verhältnismäßig geringen Kosten. Allerdings würde durch die Maßnahme der festgestellte Konflikt nicht gelöst, sondern nur geringfügig vermindert. Die Kosten würden dennoch ca. 50% des Verkehrswertes des Gebäudes ausmachen.

Anzumerken ist, dass die Immissionsprognosen als obere Abschätzung durchgeführt werden.

Der Vorhabenträgerin wurde auferlegt, Beweissicherungen an Gebäuden vorzunehmen, bei denen Schäden möglicherweise nicht vollends ausgeschlossen werden können (Nebenbestimmung unter 4.6).

Aus diesen Gründen stehen mögliche über den Standardoberbau hinausgehende erschütterungsmindernde Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Für die unterbliebenen Schutzauflagen zum Schutz des Eigentums, eines eingerichteten oder ausgeübten Gewerbebetriebs oder anderer vermögenswerter Rechte ist eine finanzielle Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG möglich.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Erschütterung 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). Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012).

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Verfahrens festzulegen. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind Eigentümer. Wohnraummieter und andere lediglich obligatorische berechnigte, 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 berechnigte Nutzer, im Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen.

B.4.13.4 Immissionen durch elektromagnetische Felder

Durch die Elektrifizierung des zweiten Streckengleises sind keine Überschreitungen der Grenzwerte für elektromagnetische Felder gemäß 26. BImSchV zu erwarten.

B.4.14 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das vorliegende Bauvorhaben steht mit den Belangen des Bodenschutzes und der der Abfallwirtschaft im Einklang.

Dies wird durch die Vorhabenplanung sowie durch die Nebenbestimmungen und Zusagen 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.

Bei der Wiederverwendung unbelasteten Bodenmaterials sind im Übrigen die Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden nach § 12 BBodSchG einzuhalten und beim Abtrag, der Zwischenlagerung und der Wiederverwendung von Bodenmaterial die DIN 19731 zu beachten.

Bei Umsetzung der von der Vorhabenträgerin beschriebenen Vorgehensweisen und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen (A.4.7), die von der Unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Freudenstadt (Stellungnahme vom 24.02.2016) vorgebracht wurden, ist den Belangen der Abfallwirtschaft und des Bodenschutzes hinreichend Rechnung getragen.

B.4.15 Denkmalschutz

Das Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart hat in seiner Stellungnahme vom 14.01.2016 mitgeteilt, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch das Vorhaben nicht direkt betroffen sind. Unter Verweis auf § 20 DSchG i.V.m. § 27 DSchG wurde gefordert, dass bei der Durchführung von Erdarbeiten entdeckte, bisher unbekannte, archäologische Funde und Befunde umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde zu melden sind und die Fundstelle bis zu vier Werktagen unberührt zu lassen ist. Der Vorhabenträger hat in seiner abschließenden Stellungnahme zugesagt, die Hinweise zur archäologischen Denkmalpflege zu beachten. Die Auflage wurde in die Nebenbestimmungen unter A.4.8 aufgenommen.

B.4.16 Brand- und Katastrophenschutz

Das Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Polizeirecht – des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat in seiner Stellungnahme vom 22.01.2016 ausgeführt, dass unter der Voraussetzung, dass alle im Erläuterungsbericht, im Abschlussbericht des Ingenieurbüros EHS und der Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes genannten Unterlagen, insbesondere aber im Abschluss- und Erläuterungsbericht Kap. 11 zur Gewährleistung der Sicherheit beschriebenen Maßnahmen unverändert umgesetzt werden; keine weiteren Einwendungen erhoben werden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt bei Maßnahmen, die den Brandschutz beeinflussen, zu beteiligen (Zusage unter A.5.3).

Er weist darauf hin, dass das Brand- und Katastrophenschutzkonzept auch der Stadt Horb vorgestellt wurde.

B.4.17 Arbeitsschutz

Die Unfallversicherung Bund und Bahn weist in ihrer Stellungnahme vom 25.02.2016 auf das geltende Regelwerk an Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere § 5 UVV, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz und weitere Regelwerke hin.

Sie weist auch auf die Notwendigkeit hin, die Gleismittenabstände unter Berücksichtigung der erforderlichen Breiten für Arbeitsplätze oder Verkehrswege festzulegen und Schutzmaßnahmen wie Geländer, Maßnahmen zur Überwindung von Hindernissen (Lärmschutzwänden, Schutzplanken, offenen Entwässerungsgräben), sowie Maßnahmen gegen Absturzgefahren für die dort arbeitenden Beschäftigten vorzusehen. Dies gelte für das Erreichen der Arbeitsstelle und Arbeiten wie z.B. Instandhaltungsmaßnahmen, Wartungsarbeiten oder Hangpflegearbeiten.

Kollektive Schutzmaßnahmen seien dabei vor individuellen vorzusehen, § 4 ArbSchG.

Im Bahnhofsbereich Horb seien die Fahrwege für nächtliche Rangierfahrten zu beleuchten.

Es seien auch Sicherheitsräume gemäß § 5 DGUV Vorschrift 72 (GUV-V D30.1) vorzusehen und leicht erreichbar zu halten. Dies gelte für Neubauten und analog auch für Strecken, an welchen die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht werde. Diese Forderung sei an den Gleisradien bzw. den Überhöhungen nicht berücksichtigt worden. Die dargestellten Regelquerschnitte zeigten, dass sich das Lichtraumprofil GC und der Sicherheitsraum teilweise überschneiden würden. Die Lärmschutzwand müsse versetzt werden. Im Bereich der Brückenpfeiler sei zudem der Sicherheitsraum offensichtlich auf den Anprallschutzelementen angeordnet. Es sollten die Vorgaben der ASR A1.8, Punkt 4.5 für die Stufen zugrunde gelegt werden.

Für Züge mit Lademaßüberschreitungen wird auf § 35 Abs. 2 DGUV Vorschrift 72 (GUV-V D30.1) verwiesen.

Insbesondere für Arbeitsstätten gelte § 6 DGUV Vorschrift 72 (GUV-V D30.1).

Der Vorhabenträger erklärt weiter, am Gleis würden die Weichenbereiche mittlerweile ferngesteuert und seien mit einer Gleisfreimeldeanlage ausgerüstet. Es finde daher im Regelfall keine Inaugenscheinnahme durch einen Weichenwärter mehr statt.

Rangierfahrten würden planmäßig im bezeichneten Bereich nicht mehr durchgeführt.

In Bezug auf die Sicherheitsräume erklärt der Vorhabenträger, diese seien nach Ril. 800.0130 Abschnitt 7 geplant worden. Insbesondere Ril. 800.0130 Abschnitt 7 Bild 19

verdeutliche, dass sich Lichtraumprofil und Sicherheitsraum im Bereich von Überhöhungen überschneiden dürften. Der Abstand der Lärmschutzwand könne somit unverändert bleiben.

Es befänden sich keine Arbeitsstätten im Planfeststellungsbereich im Sinne von § 6 DGUV Vorschrift 72 (GUV-V D30.1).

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden einige dieser Punkte noch einmal vertieft.

Die Unfallversicherung Bund und Bahn teilte mit, dass mehrere Stützbauwerke an der Strecke lägen und die Böschungen im darüber liegenden Bereich zur Hangpflege betrieben würden, jedoch keine Absturzsicherung hierzu erkennbar sei.

Die Sicherheitsräume neben dem Gleisbereich seien außerdem geschwindigkeitsabhängig. Für Geschwindigkeiten bis 140 km/h sei ein Abstand von 3,20 m zu festen Teilen zzgl. Zuschlägen für Gleisradien und Überhöhungen zu berücksichtigen. Allerdings ist eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugrunde zu legen. Um erneute Überprüfung der ordnungsgemäßen Planung werde gebeten, denn Überschneidungen des Lichtraumprofils und Kollisionen würden befürchtet.

Der Vorhabenträger sagt der erneuten Prüfung zu und die Hinweise zu den Regelwerken grundsätzlich zu beachten (Zusage unter A.5.4). Bauliche Auswirkungen aus evtl. Änderungen würden sich laut Unfallversicherung auf die Abstände der Lärmschutzwände in geringem Maße auswirken (Protokoll Erörterungstermin vom 27.03.2017).

Nach zugesagter Prüfung teilte der Vorhabenträger mit E-Mail vom 06.04.2017 mit, den von der Unfallversicherung auf dem Erörterungstermin angesprochenen Punkten wie folgt zu entsprechen:

Auf den betroffenen Stützwänden würden im Zuge der Ausführung zur Absturzsicherung entsprechende Geländer angebracht.

Im Bereich der Kurve, bei der das Lichtraumprofil im oberen Bereich in den Sicherheitsraum hinein ragen würde, werde die Lärmschutzwand so verschoben (max. 5 cm), dass der Sicherheitsraum auch dort gewährleistet sei.

Da für die oben genannten Änderungen kein weiterer Grunderwerb erforderlich sei, sieht der Vorhabenträger keine neuen Betroffenenheiten.

Zu diesen Punkten teilte die Unfallversicherung mit E-Mail vom 06.04.2017 ihr Einverständnis mit.

B.4.18 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Bei der Verwirklichung des Vorhabens werden Belange von Versorgungs- und Leitungsträgern hinreichend berücksichtigt. Die Anlagen sind in den Planunterlagen vollständig erfasst (Anlagen 1, 3 und 4). Der Vorhabenträger hat in den Antragsunterlagen und in seinen Stellungnahmen erklärt, dass die vorhandenen Versorgungs- und Entsorgungsleitungen Dritter, die von der Maßnahme berührt bzw. betroffen sind, berücksichtigt und in Abstimmung mit den Leitungsträgern den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Hinsichtlich der von Pledoc verwalteten Telekommunikationseinrichtungen der Gasline GmbH & Co.KG wird in der Stellungnahme vom 18.01.2016 darum gebeten, die Kabelschutzrohranlage im Verfahren zu berücksichtigen. Für projektbedingte Anpassungs- sowie Sicherheitsmaßnahmen wird darüber hinaus gebeten, Kontakt mit dem zuständigen technischen Verwalter der Gasline GmbH & Co.KG aufzunehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen zu beachten sei.

Der Vorhabenträger führt in seiner Stellungnahme vom 01.07.2016 aus, dass eine Betroffenheit der o.g. Kabelschutzrohranlage nicht vorliege. Sollte sich im Rahmen der Bauausführungen jedoch eine Betroffenheit ergeben wird zugesagt, eine Lösung mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen. Die Hinweise der Pledoc GmbH werden beachtet. Die Planfeststellungsbehörde hat dies in die Nebenbestimmungen unter A.4.10 aufgenommen.

In der Stellungnahme vom 23.02.2016 der Netze BW GmbH Tuttingen und Regionalzentrum Heuberg-Bodensee wird darum gebeten, rechtzeitig vor Baubeginn Kabellagepläne einzuholen und Abläufe anzukündigen um zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu ermöglichen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Normen und Richtlinien zu vorgeschriebenen Mindestabständen einzuhalten sind.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 10.05.2016 den Anliegen der Versorgungsunternehmen zugesagt. Dies wurde in die Nebenbestimmungen unter A.4.10 aufgenommen.

B.4.19 Straßen, Wege und Zufahrten

1. Die Stadt Horb forderte in ihrer Stellungnahme vom 09.02.2016 ein Beweissicherungsverfahren für alle Fuß- und Feldwege sowie Straßen, die durch die Baumaßnahme genutzt werden. Der Vorhabenträger wird sich gesondert mit dem jeweiligen

Eigentümer bzw. Träger der Straßenbaulast in Verbindung setzen (Nebenbestimmung unter A.4.10).

2. Die Untere Straßenbaubehörde des Landratsamts Freudenstadt stellt im Rahmen der Gesamtstellungnahme vom 24.02.2016 fest, dass der bestehende Berührungsschutz an der Brücke der K 4783 im Bestand zwar noch zulässig, aber nicht mehr richtliniengerecht sei. Aus straßenbaulicher Sicht gebe es nach derzeitiger Rechtslage zwar kein zwingendes Änderungsverlangen. Aus Sicht des Landkreises Freudenstadt solle auch hier der Berührungsschutz umgebaut werden, damit der vollständige Planfeststellungsabschnitt richtliniengerecht hergestellt ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens solle geklärt werden, ob hier ggf. ein beiderseitiges Änderungsinteresse besteht und wie sich das Interesse aufteilt.

Es sei zudem aufgefallen, dass das ehemalige Bahngelände unter dem zweiten Brückenfeld inzwischen an die Fa. Baywa verkauft wurde. Offenbar wurde dabei versäumt, im Zuge der Entwidmung das Straßengrundstück herauszutrennen, so dass nun die Kreisstraßenbrücke auf Privatgrund liege. Dieser Sachverhalt steht nicht im ursächlichen Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben. Allerdings liege das verkaufte Grundstück direkt entlang des Baubereichs. Beim Umbau des Berührungsschutzes müsste auch in das Brückenbauwerk über dem Privatgrundstück eingegriffen werden. Es werde um Prüfung gebeten, ob dieser Missstand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereinigt werden könne.

Der Vorhabenträger führte in seiner Stellungnahme vom 28.06.2016 zu diesen Punkten aus:

Die Straßenüberführung im Zuge der K 4783 sei vom zweigleisigen Ausbau planerisch nicht betroffen. Unter der Brücke sei der Neubau der Weiche W 327 vorgesehen, wodurch das linke Gleis noch geringfügig näher an das rechte Gleis heranrücke. Ein Bedarf zur Anpassung des Berührungsschutzes lasse sich aus dieser Maßnahme nicht ableiten. Auch eine Erneuerung des Berührungsschutzes auf Grund von Abgängigkeit stehe in den nächsten Jahren nicht an.

Unabhängig von der planfestzustellenden Maßnahme 2-gleisiger Ausbau Horb-Neckarhausen werde die DB Netz AG prüfen, ob durch eine Parallel-Maßnahme Erneuerung Berührungsschutz ein Synergieeffekt erzielt werden könne. In diesem Zusammenhang können dann auch die ggf. erforderlichen Bereinigungen bzgl. Entwidmung vorgenommen werden.

Im Rahmen des Erörterungstermins präzisierte der Vorhabenträger dann weiter, dass die Feststellung eines Verlangens kein Themenbereich sei, der der Planfeststellung zuzuordnen wäre, sondern wenn, dann der Kreuzungsvereinbarung, was hier allerdings keine Relevanz habe. Einen neuen Berührungsschutz nach heutigem, richtlinienkonformem Standard unter der K 4783 zu errichten, sieht er nicht in seinem Zuständigkeitsbereich.

Die Planfeststellung teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass die Erneuerung des Berührungsschutzes nicht Bestandteil der Maßnahme ist, sondern in einem eigenen Verfahren nach Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt werden sollte.

3. Die an der Brücke der K 4761 vorhandene horizontale Berührungsschutzanlage sei nicht mehr richtliniengerecht, weshalb nach Stellungnahme der unteren Straßenbaubehörde des Landratsamts Freudenstadt vom 24.02.2016 im Rahmen der Maßnahme der Umbau auf einen vertikalen Berührungsschutz gemäß der Richtzeichnung Elt2 auf Kosten der Bahn vorzunehmen sei. Auf die Richtlinie für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Strecken einer Eisenbahn des Bundes und der Bundesfernstraßen, Stand: Juli 2012, werde hingewiesen.

Der Vorhabenträger sagt zu, den vorhandenen Berührschutz der Brücke der K 4761 an die derzeit geltende technische Richtlinie anzupassen. Dies wurde in die Nebenbestimmungen unter A.4.10 aufgenommen.

4. Das Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe erklärt Folgendes in der Stellungnahme vom 01.04.2016: Die Straßenüberführung L 410 sei in der Baulast des Landes. Evtl. vorgesehene Änderungen am Bauwerk seien rechtzeitig mit dem Referat 43 des RP Karlsruhe abzustimmen. Die Entwurfs- und Ausführungsplanung sei entsprechend zur Genehmigung vorzulegen. Nach Fertigstellung sind durch den Vorhabenträger das Bauwerksbuch und die Bestandspläne zu aktualisieren.

Der Vorhabenträger sagt in seiner Stellungnahme zu, die Hinweise des Referates 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bei der weiterführenden Planung zu beachten (Zusage unter A.5.6).

5. Die untere Straßenbaubehörde des Landratsamts Rottweil weist mit Stellungnahme vom 06.03.2017 darauf hin, dass gem. § 22 Abs. 8 i.V.m. Abs. 2 StrG bauliche Anlagen längs der Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Metern der Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde im Benehmen mit dem Regierungspräsidium bedürfen, die ggf. zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit mit Auflagen und Bedingungen versehen werden kann. In diesem Zusammenhang wird insbesondere

auf die Beachtung der Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) hingewiesen, wonach abhängig von den gelagerten Materialien, Lagerhöhe, Geländeneiveau, zulässige Geschwindigkeit usw. Schutzplanken in Absprache mit der Straßenmeisterei zu schlagen sind. Herstellung und Unterhaltung der Schutzplanken gingen zu Lasten des Bauherrn.

Es würden ebenfalls konkrete Informationen bezüglich geplanter Zuwegung zur Baustelleneinrichtungsfläche fehlen. Vorsorglich werde auch darauf hingewiesen, dass keine direkte Zufahrt zur L 424 (ehemalige B 10), auch nicht nur vorübergehend während der Bauzeit, genehmigt werden könne. Zu- und Abfahrt müsse deshalb nur über die Werksein- bzw. -ausfahrt der Firma Kaltenbach erfolgen.

Die untere Straßenbaubehörde des Landratsamt Rottweil erklärt weiterhin, es sei sicher zu stellen, dass durch die Einrichtung und den Betrieb des Lagerplatzes der Verkehr auf der L 424 nicht behindert werde. Außerdem seien durch Einrichtung und Betrieb verursachte Verschmutzungen auf der L 424 laufend zu entfernen.

Der Vorhabenträger erwidert hier, dass bei der BE-Fläche Sulz keine baulichen Anlagen geplant seien. Die Fläche solle wie bisher auch, als Lagerfläche genutzt werden. Alle weiteren Informationen würden im Vorfeld mit der zuständigen Stelle abgestimmt.

Entsprechend der Planung erfolge die Zufahrt über die Werkseinfahrt bzw. -auffahrt der Fa. Kaltenbach. Insofern ergebe sich aus dem Verweis kein Handlungsbedarf.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 2, Stellungnahme vom 07.01.2017, sowie die untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Rottweil, Gesamtstellungnahme vom 06.03.2017, äußern gegen die Nutzung keine Bedenken.

Ein Lagerplatz ist gemäß § 2 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 LBO i.V.m. § 22 Abs. 8 LStrG eine bauliche Anlage und unterfällt demnach dem § 22 Abs. 2 Nr. 1 a) LStrG. Auch einem Lagerplatz neben einer Straße wohnt ein verkehrsrelevantes Gefahrenpotential inne. Es ist auch davon auszugehen, dass die Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche nun wesentlich intensiver als Lagerplatz genutzt werden wird.

Deswegen wurde in Nebenbestimmung unter A.4.10 die durch das Landratsamt Rottweil angesprochenen Rahmenbedingungen für eine Nutzung festgehalten.

6. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC trägt in seiner Stellungnahme vom 24.02.2016 vor, Radtouristen dürften in keinem Fall zusammen mit Schwerverkehr auf dem Radweg geführt werden. Dieser sei dafür zu schmal.

Der ADFC sehe lediglich die Möglichkeit einer Umleitungsstrecke am Hang, die jedoch erst hergerichtet werden müsse.

Die Gemeinde Horb am Neckar fordert in ihrer Stellungnahme vom 09.02.2016 ebenfalls, dass es im Zuge der Baustelleneinrichtungen nicht zu einer Vollsperrung des Neckartalradweges kommen dürfe. Sie weist darauf hin, dass einzelne Sperrungen mit dem zuständigen Sachbearbeiter der Gemeinde Horb abgestimmt werden müssten.

Der Vorhabenträger erklärt in seiner Stellungnahme vom 28.06.2016, dass Einschränkungen auf zwei Arten möglich seien.

Die Planung sehe für den Neckartalradweg rechts der Bahn im Bereich von Bahn-km 80,7 bis 85,5 eine Nutzung als Zufahrt zu Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) vor. Bei diesen Flächen handele es sich um vier geplante Ausweichstellen für Rettungsfahrzeuge im Brand-, bzw. Katastrophenfall. Diese hätten für das BE-Konzept eine untergeordnete Bedeutung, da die Materiallieferung fast ausschließlich über die Schiene erfolge und die Haupt-BE-Flächen sich abseits des Neckartalradweges befänden. Darüber hinaus werde der Radweg in diesem Bereich bereits jetzt regelmäßig durch den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt.

Konkrete Behinderungen seien auch im Zuge der Erneuerung von fünf Durchlässen unter dem Radweg zu erwarten. Hier handele es sich um planmäßige bauzeitliche Einschränkungen von zwei Tagen pro Durchlass. In diesen Zeiten würden die Radfahrer - zum Teil über geeignete Hilfskonstruktionen - unmittelbar am Baustellenbereich vorbei geführt.

Dem Vorhabenträger wurde in der Nebenbestimmung unter A.4.13 aufgetragen, die entsprechenden Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vorzunehmen.

B.4.20 Kampfmittel

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Bauarbeiten im Hinblick auf Gefährdungen durch möglicherweise im Baubereich vorhandene Kampfmittel (Blindgänger etc.) geeignete Maßnahmen durchzuführen. Das Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst – empfiehlt im Schreiben vom 23.12.2015 im Vorfeld der Maßnahme eine Gefahrenverdachtsforschung in Form von Luftbildern durchführen zu lassen. Die Einzelheiten sind rechtzeitig mit einer für Kampfmittelräumung fachlich geeigneten Stelle abzustimmen. Gegebenenfalls ist ein Kampfmittelkonzept mit dem

Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen und sicherzustellen, dass die Bauarbeiten entsprechend dieser Abstimmung ausgeführt und vor Ort begleitet werden. Hieraus resultiert die Nebenbestimmung unter A.4.9.

B.4.21 Sonstige öffentliche Belange

Flurbereinigung

Die Zusage der Vorhabenträgerin, den Grunderwerbsplan nach Vorliegen der neuen Grundstücksgrenzen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Gemarkung Dießen anzupassen, ist nicht mehr notwendig. Aufgrund der Planänderung im März 2017 wurde die Ausgleichsmaßnahme aus den Planfeststellungsunterlagen genommen und stattdessen auf eine Ökokonto-Maßnahme umgestellt.

B.4.22 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Für das Vorhaben werden neben bahneigenen Flächen auch Grundstücke Privater sowie der betroffenen Gemeinden dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen. Das Vorhaben setzt sich gegen die widerstreitenden Belange betroffener Eigentümer durch, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeit oder vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Für die Realisierung des Vorhabens muss neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planentscheidung gehört das unter Schutz des Artikels 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Artikels 14 GG hingegen nicht tangiert. Als Grundrecht schützt er nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtlichen Belange, d.h., die Belange der betroffenen Eigentümer kön-

nen bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Dem Bahnvorhaben kommt eine wichtige landes- und regionalbedeutsame Verkehrsfunktion zu. Da für das Vorhaben 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.

Vorliegend kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Das Planvorhaben liegt im Gebiet der Gemeinden Horb a.N. und Sulz a.N. überwiegend auf bahneigenem, gewidmeten Gelände. Betroffene Organisationseinheit der Bahn ist die DB Netz AG. Für Baustelleneinrichtungen stehen im Bereich des Vorhabens nur im begrenzten Umfang bahneigene Flächen zur Verfügung. Als Baustelleneinrichtungsfläche, Baustraßen oder Zufahrten zu BE-Flächen werden Flächen der Stadt Horb a.N., Der Gemeinde Sulz a.N. und von Privaten vorübergehend in Anspruch genommen. Für die Zufahrt und Aufstellflächen im Brand- und Katastrophenschutzfall werden Flächen Privater, der Stadt Horb a.N. dauerhaft in Anspruch genommen. Für die Erneuerung der Durchlässe und Kreuzungen von Leitungen werden Grunddienstbarkeiten der Stadt Horb a.N. und Privater veranlasst. Für landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke der Stadt Horb a. N. und Privater in Anspruch genommen (Grunddienstbarkeit).

Die Planfeststellungsbehörde ist insgesamt 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. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Verkehrsprojekts überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher

hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Einwender

Der Einwender ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Stuttgart und Horb am Neckar. Die Hauptbetätigung liegt in der Durchführung von Sonderfahrten. Daneben besitzt sie eine historische Fahrzeugsammlung, die sie auf dem teilweise von Vorhabenträger erworbenen Güterbahnhofsgelände in einer Museums- und Ausstellungshalle untergebracht hat. Das Gelände des Einwenders grenzt an den Planfeststellungsbereich (vgl. Plan Anlage Nr. 09.12).

Der Einwender macht im Rahmen ihres Schreibens vom 03.02.2016 geltend, es sei zu besorgen, dass die Lärmschutzwand auf der Höhe von Ihlingen optisch beeinträchtigend wirke und den Lärm in Richtung des Geländes des Einwenders, sowie auf das Grundstück des Geschäftsführenden Gesellschafters Flurstück Nr. 521 der Einwenders reflektiere.

Der Vorhabenträger antwortet auf das Vorbringen durch Stellungnahme vom 03.05.2016, indem er darauf hinweist, dass eine Reflexion des Lärms sowie eine optische Beeinträchtigung auszuschließen sei auf Grund der Tatsache, dass das Gelände des Einwenders bei Bahn-km 81,9 ende, während die Lärmschutzwand erst bei Bahn-km 82,725 beginne.

Die Planfeststellungsbehörde sieht bereits auf der Basis der schalltechnischen Untersuchung eine Lärmreflexion als nicht gegeben an (Anhang 5.1.2).

Zudem beginnt die geplante Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Rottweil in einer leichten Kurve, die sie dem Sichtfeld des Geländes des Einwenders fortlaufend entzieht. Das Gelände des Einwenders liegt ca. 800 m entfernt. Der Sitz in der Isenburgerstraße, etwa in der gleichen Entfernung, ist in ein bewaldetes Areal eingebettet. Angesichts dieser räumlichen Situation ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weder mit optischen Einwirkungen noch mit Reflexionswirkungen zu rechnen, die im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung finden müssten.

Der Einwender rügt in seinem Schreiben vom 03.02.2016 die zu erwartende Lärmentwicklung, welche von der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des alten Güterbahnhofes Horb ausgehen werde. Durch die Nebenbestimmungen (A.4.5.3) bzw. Schutzmaßnahmen der Vorhabenträgerin sind die baubedingten Lärmimmissionen ausreichend gewürdigt (B.4.13.1).

Außerdem erhebt der Einwender Bedenken wegen der Staubentwicklung, welche durch das Befahren der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des alten Güterbahnhofes Horb durch LKWs entstehen würde. Der Staub könne sich in den Sommermonaten auf die Solaranlage auf dem Dach der Ausstellungshalle legen und diese schädigen. Der Vorhabenträger betonte im Rahmen des Erörterungstermins, dass er generell bemüht sei, die Staubentwicklung so gering wie möglich zu halten. Die Vorhabenträgerin wurde mit Nebenbestimmung unter 4.5.4 verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, eine Staubentwicklung zu vermeiden. Außerdem ist die Zufahrt über das Grundstück Flurstück Nr. 598/1 in einem befahrbaren Zustand zu halten (Nebenbestimmung 4.11). Der Einwender bemängelte auch, dass das bestehende Geh- und Fahrrecht als Grunddienstbarkeit (Grundbuch Horb Nr. 4366, S. 7, lfd. Nr. 3) die Benutzung als Baustraße nicht umfasst. Es ist eine vorübergehende Inanspruchnahme der Zufahrt während der Bauzeit geplant, um die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände des Vorhabenträgers mit Baufahrzeugen zu erreichen (Anlage 10.00 Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 8, Gemarkung Horb, Flurstück Nr. 598/1, Grundstücksgröße 12.752 m², davon vorübergehend in Anspruch zu nehmen wären 404 m²). Die vorübergehende Einbeziehung in das vorliegende Ausbauprojekt sei jedoch eine unzulässige Nutzungsintensivierung und damit mit dem damals gewährten Wegerecht nicht mehr im Einklang. Das Geh- und Fahrrecht basiere immer nur auf dem Zustand bei Eintragung des Rechts. Es sei gemäß § 1020 BGB schonend auszuüben. Eine Übertragung auf Dritte sei nicht möglich.

Hierzu verweist der Einwender mit Schreiben vom 12.02.2017 auf BGH, Urteil vom 11.04.2003 - V ZR 323/02. Dabei führt er aus, der im Rahmen der Baumaßnahme abschätzbare Verkehrsbedarf in seiner zur Genehmigung vorgelegten Form sei mit demjenigen bei Eintragung des Geh- und Fahrrechts weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht vergleichbar. Die Bedarfssteigerung beruhe damit nicht allein auf einer naturgemäßen Fortentwicklung der technischen oder wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern wesentlich auf einer vom Vorhabenträger vorgenommenen, im Zeitpunkt der Dienstbarkeitsbestellung nicht vorhersehbaren, Intensivierung der Nutzung (Schreiben vom 12.02.2017, S. 9).

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 10.03.2017 machte der Einwender noch einmal deutlich, er fordere eine Entschädigung für die Nutzung der Zufahrt. Der Vorhabenträger wolle erwirken, dass das Wegerecht im Rahmen der Planfeststellung ausgedehnt werde.

Der Einwender führt aus, bei Eintragung des Rechts sei das Grundstück des Vorhabenträgers eine ungenutzte Brachfläche gewesen, sodass nahezu nie ein Befahren der Zufahrt erfolgt sei.

Der Vorhabenträger erwidert im Rahmen seiner Stellungnahme vom 03.05.2016, das Grundstück Flurstück Nr. 598 erfülle aufgrund der Lage optimale Voraussetzungen für eine Baustelleneinrichtungsfläche. Die Zufahrt über das Grundstück des Einwenders sei aufgrund der Topographie und Flächennutzung alternativlos. Bei entsprechender Regelung der Schadensregulierung für nutzungsbedingte Beschädigungen an den Weganalgen sei die Mitbenutzung dieser selbst dann als zumutbar und hinnehmbar anzusehen, wenn es für die Nutzung keine zivilrechtliche Regelung gäbe. Zudem handele es sich bei dem Grundstück des Einwenders um ein gewerblich genutztes Grundstück und nicht um eine Erschließung einer Wohn- oder Freizeitnutzung. Der Ausbau sei eine Maßnahme im öffentlichen Interesse und die Beeinträchtigung des Grundstücks mangels Alternativen zumutbar.

Eine Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung über das bereits bestehende Wegerecht ist nicht erforderlich. Dieses umfasse die geplante intensivere Nutzung für Bauzwecke. Die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der Zufahrt ist berücksichtigt.

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 10.03.2017 führte der Vorhabenträger weiter aus, dass zwischen der bauzeitlichen Inanspruchnahme der Zufahrt als solcher und der Entschädigung für evtl. auftretende Schäden durch die Nutzung zu unterscheiden sei. Zu letzterem werde vor Beginn der Bauarbeiten eine Zustandsfeststellung durch den Vorhabenträger aus Beweissicherungsgründen durchgeführt (Nebenbestimmung unter A.4.12). Die daraus nachweisbaren, durch den Vorhabenträger verursachten Schäden durch die Bautätigkeit, sind auf Basis des Zivilrechtes zu entschädigen und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

In Bezug auf das Wegerecht ist festzuhalten, dass im Antrag auf Planfeststellung, namentlich im Grunderwerbsplan und –verzeichnis, beantragt sei, diese Zufahrt als vorübergehende Inanspruchnahme bauzeitlich zu nutzen. Die reine Entscheidung darüber, ob die Nutzung der Zufahrt notwendig sei, würde im Rahmen der Planfeststellung durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entschieden.

Es könne allerdings noch nicht abschließend benannt werden, mit welcher Intensität die jeweiligen Baustelleneinrichtungsflächen, und somit die Zufahrt, genutzt würden. LKW-Fahrten fänden voraussichtlich in einem Zeitraum von ca. sechs Monaten statt.

Selbst wenn die Nutzung der Zufahrt über das bereits bestehende Wegerecht hinausgehen sollte, stellt sich die vorübergehende Inanspruchnahme der Zufahrt als verhältnismäßig und zumutbar dar.

Der Ausbau der Gäubahn liegt grundsätzlich im öffentlichen Interesse.

Es ist auch ersichtlich, dass es keine alternative Baustelleneinrichtungsfläche und auch keine alternative Zufahrtsmöglichkeit zu dem Grundstück des Vorhabenträgers geben kann. Es ist den Planunterlagen zu entnehmen, dass sich die Etablierung von Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Strecke als schwierig darstellt. Bereits für eine zusätzliche Baustelleneinrichtungsfläche musste außerhalb des eigentlichen Plangebietes in Sulz gesucht werden (Anlage 11.7.0 Ergänzende Umweltplanung, S. 10).

Hier befindet sich das Grundstück für die Baustelleneinrichtungsfläche bereits im Eigentum des Vorhabenträgers, liegt im Plangebiet direkt an der Trasse, ist als Teil des alten Güterbahnhofs bereits in verschiedener Hinsicht vorbelastet (hierzu II.3.) und besitzt eine zumindest teilweise asphaltierte Zufahrt.

Mit der intensiveren Beanspruchung durch Baustellenverkehr wird die Eigentümerin auch nicht gänzlich von der Nutzung des Grundstücks Flurstück Nr. 598/1 ausgeschlossen. Es soll vom gesamten Grundstück nur ein Bruchteil durch den Vorhabenträger genutzt werden und dies auch nur temporär (Grundstücksgröße 12.752 m², davon vorübergehend in Anspruch zu nehmen wären 404 m²). Auch der Einwender kann die Zufahrt weiterhin nutzen, um zu bzw. von ihrem Betriebsgelände zu gelangen. Dies wird auch durch die Nebenbestimmung unter A.4.12 gewährleistet.

Mit Schreiben vom 11.09.2017 an die Planfeststellungsbehörde hat der Einwender darauf hingewirkt, dass eine Entschädigungsregelung für die Benutzung der Überfahrten über Flurstück Nr. 598/1 bzw. für die Intensivierung der Nutzung der Anschlussweiche geregelt werden soll. Ein Anspruch auf Entschädigung steht dem Einwender dem Grundsatz nach zu, die Höhe einer evtl. Entschädigung ist in einem zivilrechtlichen Verfahren zu klären.

Der Einwender befürchtet in seinem Schreiben vom 03.02.2016, der Baumbestand entlang des Gleises 22R auf ihrem Grundstück müsse zur Einhaltung des Lichtraumprofils für das neue Gleis zurückgeschnitten oder entfernt werden. Sie verweist darauf, dass der Baumbestand als Sichtschutz für auf dem Gleis 22R abzustellende Museumsbahnen fungiere und diese vor Sachbeschädigungen wie z.B. Graffiti schütze. Sie weise auch daraus entstehende Kosten von sich.

Der Vorhabenträger teilte durch Stellungnahme vom 03.05.2016 und auch im Rahmen des Erörterungstermins vom 10.03.2017 mit, dass nach aktuellem Stand nicht geplant sei, die Bäume auf dem Grundstück des Einwenders zu fällen. Es sei lediglich ein Rückschnitt von Gebüsch (punktuelle Rodung) auf dem Gelände des Vorhabenträgers im Bereich des Neubaugleises notwendig. Hier sei allerdings ein etwaiger Abstand von ca. sechs Metern zur Grundstücksgrenze des Einwenders gegeben. Ein kompakter Bewuchs zwischen den Hauptgleisen und dem Gleis 22R bleibe bestehen.

Mit Schreiben vom 07.09.2017 trägt der Einwender vor, dass die DB Netz AG mit dem Bau des zweigleisigen Ausbaus bereits begonnen habe und im Zuge eines dafür vorgesehenen Kabelkanals Rodungen auf dem Grundstück des Einwenders auf einer Länge von ca. 350 m vorgenommen hat. Der Vorhabenträger stellte mit mail vom 13.11.2017 klar, dass die Kabelverlegungsarbeiten nicht mit dem zweigleisigen Ausbau Horb-Neckarhausen zu tun haben. Es war notwendig, alle GSM-R Funkstationen mit einem DB-eigenen LWL-Kabel anzusteuern. Im Zusammenhang mit dem Verlegen dieser Kabel wurden die vorhandene Kabeltrasse freigelegt, ggf. saniert und einzelne Lücken geschlossen. Die Kabeltrasse befindet sich ausschließlich auf DB-Grund.

Der Einwender fordert weiter eine Einzäunung ihres Geländes auf Kosten des Vorhabenträgers, da durch evtl. Vegetationsrückschnitt die Einsehbarkeit auf das Grundstück des Einwenders erhöht werde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, warum im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der Vorhabenträger für eine Einfriedung des Grundstückes des Einwenders verantwortlich zu machen wäre. Die Sicherung bzw. die Einfriedung eines Grundstückes obliegt dem Eigentümer und kann nicht deshalb verlangt werden, weil durch eine Baumaßnahme auf dem Nachbargrundstück Vegetation entfernt werden muss.

Der Einwender trägt mit Schreiben vom 03.02.2016 vor, er befürchte durch die Baumaßnahmen oder Bauzugwagen eine Blockade des Anschlussgleises und der Weiche W211, welche ihrem Betriebsgelände als Anbindung an das Hauptgleis dienen. Es bestehe ein Infrastrukturanschlussvertrag. Der Anschluss bilde die Lebensader des Betriebes. Jede Behinderung des Fahrbetriebes des Einwenders könne zu Vermögensseinbußen in sechsstelliger Höhe und zur Existenzgefährdung führen. Es sei dem Vorhabenträger daher zwingend aufzuerlegen, dass es keine Behinderungen in Fahrtrichtung Horb oder Rottweil kommen solle. Des Weiteren lehne der Einwender jede Kostenübernahme für Baumaßnahmen ab. Auch eine Anschlussverlegung

komme nicht in Betracht. Dieses Vorbringen wurde mit Schreiben vom 12.02.2017 und 06.03.2017 weiter ausgeführt, indem der Einwender u.a. darauf hinweist, dass sie sog. Chartersonderverkehr durchführe, welcher jeweils 4 bis 6 Wochen vor Fahrt mit den Kunden vertraglich vereinbart werde. Die Fahrten seien damit nicht langfristig planbar. Bauinformationsgespräche vor dem Hintergrund einer Bauphasenplanung von 12 bis 18 Monaten seien damit nicht zielführend. Es müsse eine kurzfristige und genaue Information über Nichtbefahrbarkeit der Strecke stattfinden. Des Weiteren sei für den Einwender ein Vetorecht für Baumaßnahmen einzuräumen, die die Befahrbarkeit des Anschlussgleises gefährden.

Der Vorhabenträger führt im Rahmen seiner Stellungnahme vom 03.05.2016 aus, die Beeinträchtigungen durch Betrieb, Bau und Instandhaltungen seien unumgänglich. Der Einwender würde darüber im Rahmen von Bauinformationsgesprächen unterrichtet.

Es seien im Rahmen des Projektes jedoch keine Änderungen an den Anlagen des Einwenders erforderlich. Eine Verlagerung des Gleisanschlusses sei nicht vorgesehen. Es werde durch den Infrastrukturanschlussvertrag keine durchgehende Befahrbarkeit garantiert. Eine Einschränkung der Befahrbarkeit werde sich für alle Nutzer der Infrastruktur lediglich in Richtung Rottweil ergeben. Im Rahmen des Erörterungstermins gab der Vorhabenträger die Auskunft, es sei nicht auszuschließen, dass ein Zug zum Beladevorgang oder Abstellzweck im Bereich der Weiche W 211 stehen werde. Detailauskünfte seien zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht möglich, diese würden in der Ausführungsplanung konkretisiert. Sofern der Nutzungsbedarf von Seiten des Einwenders an der Weiche allerdings rechtzeitig (ca. zwei Wochen vorher) angekündigt werde, sagt der Vorhabenträger zu, dass die Belange berücksichtigt werden könnten und keine Züge in diesem Bereich stünden. Dies wurde in die Nebenbestimmung unter A.4.12 aufgenommen. Außerdem ist anzumerken, dass der Einwender gemäß Schienennutzungsbedingungen Zugfahrten regelmäßig vier Wochen vorher anmelden muss.

Mit Schreiben vom 10.07.2017 teilt der Einwender mit, dass der Anschluss des Einwenders über die Weiche W 211 durch den Vorhabenträger seit dem 14./15.03.2017 gesperrt worden sei. Die Beteiligten würden sich schon seit längerer Zeit über die Instandhaltungslast der Weiche streiten. Auf der Basis einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts gemäß § 13 AEG vom 12.05.2017 sei ein „Befristeter Gleisanschlussvertrag“ (Vertragslaufzeit längstens bis zum 30.06.2018) zwischen den Parteien zustande gekommen, welcher das Gleis 12 R als vorübergehenden Ersatzan-

schluss für den Einwender garantiere. Dieses sei mit der Nutzungseinschränkung belegt worden, dass der Einwender es mittwochs von 05:00 bis 11:00 Uhr nutzen dürfe. Der Einwender wendet sich gegen Benutzung des Gleises 12 R als Baustelleneinrichtungsfläche im Rahmen der Baumaßnahme, da dieses Gleis kein offizielles Ladegleis sei. Es sei nicht hinzunehmen, dass der Netzzugang des Einwenders durch die Baumaßnahme dahingehend eingeschränkt werde, dass der Einwender eine Ankündigung von mindestens zwei Wochen bei dem Vorhabenträger einreichen müsse, um den eigenen Anschluss zu nutzen. Das Gleis 1 R sei ein Dispogleis im Sinne eines Streckengleises. Ein Abstellen von Baufahrzeugen sei daher abzulehnen. Es müsse im vorliegenden Planfeststellungsverfahren sichergestellt werden, dass der vorübergehende Anschluss über das Gleis 12 R durch Baustellenlogistik nicht behindert werde, falls der eigentliche Anschluss über W 211 zu Beginn der Baumaßnahme noch nicht wiederhergestellt sei. Daher werde beantragt, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis die Sach- und Rechtslage hinsichtlich des Anschlusses geklärt sei.

Der Vorhabenträger nimmt hierzu Stellung mit E-Mail vom 26.07.2017: Weder die vertragliche Ausgestaltung des Anschließervertrages zwischen dem Vorhabenträger und dem Einwender, noch die Regelung für den Ersatzzugang seien Inhalt dieses beantragten Planfeststellungsverfahrens. Sie könnten auch nicht nachträglich zum Inhalt dieses Verfahrens gemacht werden, weil dieser durch den Antrag auf Planfeststellung bestimmt werde.

Die bauzeitliche Nutzung einer Fläche nordwestlich des Gleises 12 R (Teilfläche der Gleisinsel zwischen den Gleisen 12 R und 1R) als Baustelleneinrichtungsfläche verändere weder die Nutzung des Gleises 1 R als Zulaufgleis zur Weiche 211 noch die Nutzung des Gleises 12 R nachteilig.

Durch die Baustellenlogistik für das beantragte Vorhaben würden sowohl das Gleis 1 R als auch das Gleis 12 R zum Befahren oder zur zeitweisen Abstellung genutzt. Eine Änderung der jeweiligen Widmung der Gleise sei nicht gegeben. Bei der bauzeitlichen Nutzung der Gleise würden die vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Einwender nicht verletzt.

Inzwischen wurde die Weiche 211 im November 2017 ausgetauscht. Auf das Gleis 12 R wurde wieder ein Prellbock montiert, so dass ein Befahren des Gleises im Zufahrtsbereich für die BE-Fläche nicht mehr möglich sei.

Daher ist die mögliche Schnittstelle zwischen Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche und Gleis 12 R bis Baubeginn wieder beseitigt.

Aufgrund des öffentlichen Interesses am Ausbau ist eine Sperrung für ca. vier Monate zumutbar. Der Einwender wird aufgrund der in den Nebenbestimmungen festgelegten Regelungen mit kurzfristigen Absprachen nicht gehindert sein, ihr Betriebsgelände mit Sonderzügen zu verlassen und zu erreichen. Damit wird sie in der Lage sein, ihren Betrieb aufrecht zu erhalten und eine Existenzgefährdung ist auszuschließen.

Sie wird nicht in größerem Maße von der Sperrung der Infrastruktur betroffen sein, als andere Nutzer der Strecke. Eine Diskriminierung nach § 13 AEG liegt somit nicht vor.

B.4.23 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 verfüzten 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.

Das Vorhaben setzt sich auch gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar sind, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat alle im Rahmen der substantziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich gehalten.

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

Das Vorhaben „Horb – Neckarhausen, 2 gleisiger Ausbau Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen von Bahn-km 82,1 bis 87,9 auf der Strecke 4600 Plochingen – Horb – Immendingen“ ist Teil der ABS Stuttgart - Singen - Grenze D/CH (Gäubahn). Die ABS ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter der laufenden Nr. 23 als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“ geführt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz). Damit ist für das vorliegende Vorhaben nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

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 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine ab-senderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

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

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

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Absatz 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist

vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfe-verfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 23.04.2018

Az. 591ppw/058-2014#001

VMS-Nr. 3312189