



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: RPT0240-0513.2-28/8

Ergänzender Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.2025

**über den Entscheidungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss zum 5.
Planänderungsverfahren (neu) vom 25.07.2024**

wegen der Auswirkungen des gegenüber den im

Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017 zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im
Modul 1, in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 3 und 4, Elektrifizierung und teilweiser Ausbau
der Bahnstrecke Tübingen - Herrenberg „Ammertalbahn“

zugrunde gelegten, nachträglich erhöhten Betriebsprogramms

auf die Schließzeiten bei den Bahnübergängen Rottenburger Straße, Unterjesingen und Nagolder
Straße, Pfäffingen im Hinblick auf die Belange Verkehr und Luft

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	3
1. Abschließende Entscheidung über den Entscheidungsvorbehalt	3
2. Planunterlagen	3
3. Entscheidung über Einwendungen	4
4. Gebühren- und Kostenentscheidung	4
B. Begründung	4
I. Verfahren.....	4
I.1 Verfahrensrechtlicher Hintergrund des Beschlusses	4
I.2 Durchführung und Ablauf des Verfahrens	5
II. Gegenstand des vorliegenden Beschlusses	6
III. Kein Erfordernis einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung	7
IV. Abwägungserhebliche öffentliche Belange.....	8
IV.1 Verkehr	8
IV.1.1 Verkehrstechnische Untersuchung – Allgemeines und Methodik.....	8
IV.1.2 Verkehrstechnische Untersuchung – Grundlagen der Parameter	9
IV.1.3 Auswertungsergebnisse	11
IV.2 Luft	21
V. Begründung der Gebühren- und Kostenentscheidung	22
C. Rechtsbehelfsbelehrung.....	22

A. Entscheidung

1. Abschließende Entscheidung über den Entscheidungsvorbehalt

Mit diesem Beschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen abschließend über den im gem. §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erlassenen Planfeststellungsbeschluss vom 25.07.2024 über die 5. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.05.2017 mit dem Az.: 24-6/0513.2-21, RSB, PFA 3 und 4 enthaltenen Entscheidungsvorbehalt.

Wie unter A.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.07.2024 festgesetzt, hat sich die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen gem. § 74 Abs. 3 VwVfG eine spätere Entscheidung hinsichtlich der Beurteilung der Belange Verkehr und Luft im Hinblick auf die Auswirkungen des erhöhten Betriebsprogramms auf die Schließzeiten bei den Bahnübergängen Rottenburger Straße, Unterjesingen und Nagolder Straße, Pfäffingen vorbehalten und dem Vorhabenträger aufgegeben, die zu dieser Beurteilung erforderlichen fachlichen Unterlagen vor der Befahrung der Ammertalbahn mit einem erhöhten Betriebsprogramm vorzulegen.

Rein vorsorglich wurde vor dem Hintergrund der Einwendung von Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen in der vorgelegten Verkehrsuntersuchung und in diesem Beschluss ergänzend untersucht, ob es durch das erhöhte Betriebsprogramm der ATB beim Bahnübergang in der Europastraße in Tübingen zu relevanten Rückstauphänomenen auf die B 28 kommen kann.

Mit diesem Beschluss wird zu dem Entscheidungsvorbehalt dahingehend entschieden, dass im Hinblick auf die Belange Verkehr und Luft keine weiteren Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses in den Bereichen der Bahnübergänge Rottenburger Straße, Unterjesingen und Nagolder Straße, Pfäffingen festzusetzen sind. Dasselbe gilt auch für den Bereich des Bahnübergangs Europastraße, Tübingen.

2. Planunterlagen

Der vorliegenden Beschlussfassung lagen folgende Planunterlagen zu Grunde:

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Datum
1	Verkehrstechnische Untersuchung zu Rückstausituationen im Zusammenhang mit den	11.2024

	Schrankenschließungen an 3 Bahnübergängen im Zuge der Ammertalbahn	
2	Erhebung Verkehrsaufkommen Bahnübergang Pfäffingen	06.-08.05.2025

3. Entscheidung über Einwendungen

Die im Rahmen der Anhörung zum 5. Planänderungsverfahren (neu) vorgebrachten Einwendungen, Einsprüche und Anträge werden mit diesem Beschluss abschließend zurückgewiesen, soweit sich diese auf den im Planänderungsbeschluss vom 25.07.2024 festgesetzten Entscheidungsvorbehalt beziehen oder hierüber nicht bereits im Planänderungsbeschluss vom 25.07.2024 abschließend entschieden wurde.

4. Gebühren- und Kostenentscheidung

Die Gebühr gegenüber dem Vorhabenträger wird gesondert festgesetzt. Der Vorhabenträger trägt die Kosten des Verfahrens.

B. Begründung

I. Verfahren

I.1 Verfahrensrechtlicher Hintergrund des Beschlusses

Mit diesem Beschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen abschließend über den im gem. §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erlassenen Planfeststellungsbeschluss vom 25.07.2024 über die 5. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.05.2017 mit dem Az.: 24-6/0513.2-21, RSB, PFA 3 und 4 enthaltenen Entscheidungsvorbehalt. Auf die im Planfeststellungsbeschluss vom 25.07.2024 dargestellte Verfahrensgeschichte zur 5. Planänderung wird daher vollumfänglich verwiesen.

Der Hintergrund der Festsetzung eines Entscheidungsvorbehaltes lag dabei in dem Umstand begründet, dass im Rahmen des 5. Planänderungsverfahrens (neu) die von Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen mit Schreiben vom 04.10.2023 aufgeworfene Frage, ob es durch die Erhöhung des Betriebsprogramms der Ammertalbahn an den Bahnübergängen in

der Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und in der Nagolder Straße (L 359) in Pfäffingen zu im Hinblick auf die Belange Verkehr und Luft relevanten Rückstauphänomenen kommen kann, nicht abschließend geklärt werden konnte. Die für die Beantwortung dieser komplexen Fragestellung notwendige verkehrstechnische Untersuchung war zum Zeitpunkt der damaligen Beschlussfassung noch in Bearbeitung.

Um dem Interesse der betroffenen Anwohner der Ammertalbahn an einer zügigen Rechtsklärung bzw. einer zügigen Festsetzung von ggf. weiteren aktiven und insbesondere passiven Lärmschutzmaßnahmen nachzukommen, wurde der bereits inhaltlich erläuterte Entscheidungsvorbehalt in dem 5. Planänderungsbeschluss festgesetzt.

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen für die vorliegende Entscheidung ergibt sich wie bereits für den Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017 mit dem Az.: 24-6/0513.2-21, RSB, PFA 3 und 4 und die hieran anschließenden Änderungsverfahren bezüglich der Gesamtstrecke der Ammertalbahn aus der Zuständigkeitsbestimmung des Verkehrsministeriums vom 03.08.2015. Zudem befinden sich alle hier betrachteten Bahnübergänge im Regierungsbezirk Tübingen, sodass insoweit von vornherein die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen gegeben ist.

I.2 Durchführung und Ablauf des Verfahrens

Nachdem dem Vorhabenträger im Planänderungsbeschluss vom 25.07.2024 nach § 74 Abs. 3 VwVfG aufgegeben wurde, die zur Beurteilung des Entscheidungsvorbehaltes erforderlichen fachlichen Unterlagen vor der Befahrung der Ammertalbahn mit einem erhöhten Betriebsprogramm vorzulegen, wurde der Planfeststellungsbehörde die „Verkehrstechnische Untersuchung zu Rückstausituationen im Zusammenhang mit den Schrankenschließungen an 3 Bahnübergängen im Zuge der Ammertalbahn“, Stand 11.2024 (im Folgenden: VU) vorgelegt.

Hierzu nahm Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen mit Schreiben vom 24.01.2025 Stellung. Im Wesentlichen wurde hierin mögliche Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich potentieller Rückstauungen auf der L359, Nagolder Straße und auf der B296 in Richtung Poltringen dargelegt.

Als Ergänzung zu der VU wurde in einem Besprechungstermin von der Planfeststellungsbehörde, dem Vorhabenträger und Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen am 09.04.2025 festgelegt, die Verkehrssituation zu den im Gutachten erhobenen Simulationsergebnissen an drei Tagen in der morgendlichen Spitzenstunde vor Ort ergänzend zu erheben.

Der Vorhabenträger legte am 16.05.2025 seine Ergebnisse hierzu vor, aufgrund derer Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen seine unter B.I.1 dargelegte Einwendung mit Schreiben vom 27.06.2025 zurücknahm.

Für dieses Verfahren bedurfte es keiner erneuten förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung. Mit diesem Beschluss werden keine Planergänzungen in Form von Schutz- oder Optimierungsmaßnahmen festgesetzt. Auch eine förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 76 Abs. 3 VwVfG analog war nicht durchzuführen, weil nach Prüfung der Planunterlagen keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Belange anderer werden nicht berührt.

Nachdem im vorliegenden Beschluss keine Schutz- oder Optimierungsmaßnahmen festzusetzen sind, bleibt die Gesamtplanung unberührt. Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens bleiben unverändert. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017 in der Gestalt des Planänderungsbeschlusses vom 25.07.2024 erfolgte generelle Abwägung der öffentlichen und privaten Belange bleibt erhalten.

Der Inhalt dieses Beschlusses wirft die Abwägungsfrage für die Gesamtplanung damit nicht neu auf, sodass kein weiteres Planänderungsverfahren angezeigt ist, um die ihm verbundenen spezifischen Schutzfunktionen auszulösen.

Zudem rührt bereits aus der Natur des vorliegenden Verfahrens über die Entscheidung hinsichtlich des Entscheidungsvorbehalts, dass mit ihm eben keine nachteiligen oder erstmaligen Auswirkungen auf die Belange Verkehr und Luft oder sonstige schützenswerte Rechtsgüter verbunden sind.

Eine Pflicht zur erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung lässt sich auch nicht aus § 9 Abs. 1 UVPG herleiten. Denn auch diesbezüglich gilt, dass zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen aufgrund der Erhöhung der Schrankenschließzeiten nicht zu besorgen sind.

II. Gegenstand des vorliegenden Beschlusses

Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist die Prüfung, ob aufgrund der Erhöhung der Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen in der Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen, in der Nagolder Straße (L 359) in Pfäffingen und in der Europastraße in Tübingen Optimierungsmaßnahmen festzusetzen sind, um den Belangen Verkehr und Luft hinreichend Rechnung zu tragen.

Soweit Einwender im Rahmen des 5. Planänderungsverfahrens generell monieren, dass bereits der UVP-Bericht (Planunterlage 4) nicht vollständig sei, da die mit der Ausweitung des Betriebsprogramms verbundene Erhöhung der Schrankenschließzeiten allgemein an Bahnübergängen zu einer höheren Abgasbelastung durch wartende Fahrzeuge führe, wird aus Klarstellungsgründen betont, dass sich dieser Beschluss lediglich auf die Lösung des Entscheidungsvorbehaltes im Planänderungsbeschluss vom 25.07.2024 hinsichtlich der Bahnübergänge in der Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und in der Nagolder

Straße (L 359) in Pfäffingen im Hinblick auf die Belange Verkehr und Luft bezieht. Der Bahnübergang in der Europastraße in Tübingen wurde in diesem Beschluss wie bereits dargelegt rein vorsorglich betrachtet. Im Übrigen ist eine solche pauschale Kritik auch als unsubstantiiert zurückzuweisen.

Ergänzend ist zunächst darauf hinzuweisen, dass Einwendungen Privater lediglich insofern von der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen sind, soweit subjektive Beeinträchtigungen durch die vorliegende Planung vorgebracht werden. Das Planfeststellungsrecht sieht nämlich kein Recht auf eine Erhebung von „Populäreinwendungen“ vor. Insofern ist zu betonen, dass es sich bei der Frage potentiell relevanter Rückstauungen um einen öffentlichen Belang handelt.

Zudem entspricht es grundsätzlich der Natur der Sache, dass es durch Schrankenschließungen an Bahnübergängen zu Staubildungen kommen kann, weshalb diese potentiellen Verkehrseignisse zunächst einmal als sozialadäquat hinzunehmen sind. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn aufgrund geringer Verkehrsfrequentierung keine relevanten, nachhaltigen Rückstauphänomene zu erwarten sind, was insbesondere nachts der Fall ist.

Dass das erhöhte Betriebsprogramm der Ammertalbahn zu potentiell relevanten und nachhaltigen Rückstauungsphänomenen führen kann, wurde im 5. Planänderungsverfahren (neu) nur hinsichtlich der Bahnübergänge in der Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und in der Nagolder Straße (L 359) in Pfäffingen ermittelt, woraus das Erfordernis zur Durchführung einer VU resultierte. Hinsichtlich der weiteren Bahnübergänge im Streckenverlauf der Ammertalbahn bedurfte es mangels entsprechender Anhaltspunkte keiner weiteren verkehrstechnischen Untersuchungen oder Festsetzungen.

Rein vorsorglich wurde vor dem Hintergrund der Einwendung von Referat 41 des Regierungspräsidiums Tübingen in der vorgelegten VU und in diesem Beschluss ergänzend untersucht, ob es durch das erhöhte Betriebsprogramm der Ammertalbahn beim Bahnübergang in der Europastraße in Tübingen zu relevanten Rückstauphänomenen auf die B 28 kommen kann.

III. Kein Erfordernis einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung

Es bestand keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Dies folgt aus dem Umstand, dass hinsichtlich der diesem Beschluss zugrundeliegenden Vorhabens und des im Planänderungsbeschluss vom 25.07.2025 enthaltenen Entscheidungsvorbehaltes in Bezug auf die Belange Verkehr und Luft mit keinen erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, da die Auswirkungen auf die Rückstaubildung an den betrachteten Bahnübergängen nicht mehr als unerheblich sind.

IV. Abwägungserhebliche öffentliche Belange

IV.1 Verkehr

Zur abschließenden Entscheidung im Hinblick auf den öffentlichen Belang des Verkehrs war im vorliegenden Verfahren zu prüfen, ob es durch die aus der Erhöhung des Betriebsprogramms resultierende Zunahme der Schrankenschließzeiten bei den Bahnübergängen in der Rottenburger Straße in Unterjesingen, in der Nagolder Straße in Pfäffingen und in der Europastraße in Tübingen zu einer relevanten Beeinträchtigung des öffentlichen Belangs des Verkehrs kommt. Soweit dies zu bejahen ist, entspricht es der Aufgabe der Planfeststellungsbehörde Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu prüfen und ggf. festzusetzen.

IV.1.1 Verkehrstechnische Untersuchung – Allgemeines und Methodik

Der Vorhabenträger legte eine VU vom November 2024 vor. Das detailliert erstellte Simulationsmodell wurde dabei mit der Software VISSUM von PTV erstellt. Hinsichtlich der technischen Einzelheiten zum Programmsystem wird auf die Ziffern 2.4 und 2.5 der VU (Planunterlage 1) verwiesen.

Die VU ist in sich sowohl im Hinblick auf die verwendeten Parameter als auch im Hinblick auf die gutachterlichen Schlussfolgerungen nachvollziehbar. Fachliche Fehler drängen sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Der Schwerpunkt der VU liegt in der Ermittlung der Rückstauungen im KFZ-Verkehr. Da es bei den bezeichneten Bahnübergängen bereits im Nullfall zu Behinderungen im Verkehrsnetz kommt, bedurfte es im Hinblick auf die Schrankenschließzeiten der Untersuchung der Auswirkungen der verdichteten Taktfolge im Planfall auf das Verkehrsnetz.

Als Grundlage für den **Nullfall** diene in der Verkehrsuntersuchung der Fahrplan der Ammertalbahn mit Stand vom 13.09.2021. Dieser wurde bereits im 5. Planänderungsverfahren (neu) als Grundlage in der Schalltechnischen Untersuchung (damals Planunterlage 2.1) verwendet. Die notwendige Identität zwischen den Nullfallgrundlagen ist damit gegeben.

Für den **Planfall** wurde in der Verkehrsuntersuchung der aktuelle Ausschreibungsfahrplan mit der Taktverdichtung zu Grunde gelegt.

Darüber hinaus waren in der Verkehrsuntersuchung besonders die dynamischen Wechselwirkungen zwischen den Schrankenschließungen und dem umgebenden Verkehrsnetz mit den bestehenden Lichtsignalanlagen (vgl. Tabelle 8 der VU, Planunterlage 1) einerseits, sowie der Umstand, dass es bereits im Bestand ohne verdichtete Taktfolge zu Rückstauungen im Kfz-Verkehr kommt, die zu Behinderungen im nachfolgenden Verkehrsnetz führen andererseits, zu berücksichtigen.

Um den Einfluss der relevanten Faktoren für die Bildung von Rückstauungen sowohl im Null- als auch im Planfall zu veranschaulichen und zu berechnen, wurde seitens der Verkehrsgutachter ein Simulationstool eingesetzt. Hierbei wurden im Null- und Planfall in Bezug auf die angesetzten KFZ-Verkehrsstärken und in Bezug auf die Zeitbereiche des Fahrplans zwei Szenarien betrachtet:

- Szenario 1:

- Kfz-Morgenspitzenstunde mit Fahrplan 07:00 – 08:00 Uhr
- Kfz-Abendspitzenstunde mit Fahrplan 16:00 - 17:00 Uhr
- Bei den Kfz-Spitzenstunden wurden an den jeweiligen Bahnübergängen und Knotenpunkten die stärksten Belastungen zwischen 06:00 und 10:00 Uhr bzw. zwischen 15:00 und 19:00 Uhr angesetzt. Bei den Fahrplänen wurden die Fahrtverläufe der Zeitbereiche 07:00 – 08:00 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr angesetzt, da hier das höchste Zugverkehrsaufkommen vorliegt (Verstärkerfahrten bzw. Schülerverkehr).
- In diesem Szenario wurde das maximale Verkehrsaufkommen sowohl im Straßenverkehr als auch im Schienenverkehr im Sinne einer worst-case Betrachtung (siehe S. 11) miteinander kombiniert. Dabei war zu beachten, dass das Zugverkehrsaufkommen im Nullfall und Planfall bspw. in der Abendspitzenstunde aufgrund von Verstärkerfahrten im Nullfall gleich hoch ist.

- Szenario 2:

- Kfz-Morgenspitzenstunde mit Fahrplan 08:00 – 09:00 Uhr
- Kfz-Abendspitzenstunde mit Fahrplan 17:00 -18:00 Uhr
- In diesem Szenario wird auf jeweils eine Stunde bezogen der Fall betrachtet, dass vom Nullfall zum Planfall hin eine wesentliche Zunahme an Schrankenschließungen bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen vorliegt.

Das Szenario 2 wurde von Gutachterseite nur an den Bahnübergängen Pfäffingen und Unterjesingen betrachtet.

IV.1.2 Verkehrstechnische Untersuchung – Grundlagen der Parameter

Als Grundlage für die in der VU angesetzten **Verkehrszahlen** dienen die Ergebnisse der am 16.04.2024 vorgenommenen Verkehrszählungen an dem Bahnübergang Pfäffingen mit Einmündung B296 / Nagolder Straße, an der LSA 654 in Unterjesingen (B296 / Rottenburger Straße), am Bahnübergang Unterjesingen, an der LSA K255 (Europastraße / Rampen B28,

B296) in Tübingen und an der Einmündung Europastraße / Derendinger Allee mit BÜ Europastraße in Tübingen.

Auf die Anlagen 1 und 2 der VU, aus welchen die Verkehrszahlen für Szenario 1 und 2 getrennt hervorgehen, wird verwiesen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Schrankenschließzeiten auf die Verkehrssituation waren im Rahmen der VU darüber hinaus die Dauer der einzelnen Schrankenschließzeiten sowie deren zeitliche Lage und Abfolge zu beleuchten.

Hinsichtlich der **Dauer der Schrankenschließzeiten** ist dabei besonders die systembedingte Abweichung der Dauer der Schrankenschließzeiten zwischen Regel- und Zwischentakt zu berücksichtigen. Gleichfalls gilt es, die Veränderungen der Schrankenschließzeiten im tageszeitlichen Verlauf zu berücksichtigen, um das Fahrgastwechsellaufkommen an den Haltestellen / Bahnhöfen abzubilden. Insofern ist die angewendete Methodik der Verkehrsgutachter, die mittleren Schrankenschließzeiten je nach Takt für den morgendlichen und abendlichen Zeitbereich zu ermitteln, nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Klarstellend sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die „Dauer der Schrankenschließzeit“ alle betriebsbedingten Vor- und Nachläufe der Ammertalbahn umfasst. Demzufolge ist die Dauer der Schrankenschließzeit die Zeit, zu der der Kfz-Verkehr nicht abfließen kann („erstes wartende Fahrzeug vor der Schranke/Ampel“).

Auf Basis der Fahrpläne des Null- und Planfalls wurden die **Lage und Abfolge der Schrankenschließzeiten** ermittelt. Auf die Zeitpunkte der Querung der Bahnübergänge wurden die mittleren Schrankenschließzeiten gelegt, welche je nach Tageszeit und Takt unterschiedliche Längen haben. Insofern wird auf die Anlagen 3.1 und 3.2 der VU verwiesen.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass die Lichtsignalanlagen und Bahnübergänge in der Simulation verkehrsabhängig geschaltet werden. In der Simulation sind die Originalsteuerungen der Lichtsignalanlagen zugrunde gelegt. Eine Auflistung der vorhandenen Lichtsignalanlagen ist Tabelle 8 der VU zu entnehmen.

Ergänzend zu der auf Simulationsergebnissen basierenden Verkehrsuntersuchung legte der Vorhabenträger speziell zur vertiefenden Prüfung der verkehrlichen Situation in der Morgenspitzenstunde eine Erhebung der Verkehrssituation am Bahnübergang Pfäffingen vor. Der Erhebungszeitraum erstreckt sich dabei auf folgende außerhalb von Schulferien liegende Werktage:

Dienstag, 06.05.2025 zwischen 06:45 Uhr und 08:15 Uhr

Mittwoch, 07.05.2025 zwischen 06:45 Uhr und 08:15 Uhr

Donnerstag, 08.05.2025 zwischen 06:45 Uhr und 08:15 Uhr

Die Verkehrserhebung wurde dabei in 5-Minuten-Intervallen durchgeführt, wobei nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde alle relevanten Werte ermittelt wurden. Auf die Auflistung dieser Ergebnisse in Kapitel 1.4 der Verkehrserhebung wird verwiesen.

IV.1.3 Auswertungsergebnisse

Im Folgenden werden die wesentlichen Auswertungsergebnisse sowohl der auf einer Simulation basierenden Verkehrsuntersuchung, als auch der durch den Vorhabenträger durchgeführten Verkehrserhebung dargestellt. Vorab ist festzuhalten, dass die Auswertung der Simulationsergebnisse zeigt, dass das Szenario 1 als Worst-Case-Szenario einzuordnen ist, denn die auftretenden Rückstaulängen in Szenario 2 fallen durchweg geringer aus als in Szenario 1.

IV.1.3.1 BÜ Europastraße

Wie die Rückstaulängendiagramme (Anlage 4.1 der VU, Planunterlage 1) zeigen, sind die Unterschiede zwischen Null- und Planfall in Bezug auf die auftretenden Rückstaulängen beim BÜ Europastraße zur *Morgen- und Abendspitzenstunde* aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens bereits im Rahmen des Worst-Case-Szenarios (Szenario 1) als gering einzustufen. Durch die Erhöhung der Schrankenschließzeiten treten keine wesentlichen Verschlechterungen für die Belange Verkehr und Luft ein. Mithin besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Bedarf an der Festsetzung von Optimierungsmaßnahmen.

IV.1.3.2 BÜ Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen

Hinsichtlich des BÜ Unterjesingen ist wie die Rückstaulängendiagramme (Anlage 4.1 der VU, Planunterlage 1) veranschaulichen ebenfalls bereits im Rahmen des Worst-Case-Szenarios (Szenario 1) davon auszugehen, dass die Erhöhung der Schrankenschließzeiten der Ammertalbahn zu keinen wesentlichen Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr führt. Dies rührt zum einen daher, dass die Rückstaulängen bei der Linksabbiegung in Unterjesingen Ortsmitte in Richtung Rottenburg die LSA B296 / Rottenburger Straße (K654) in der *Morgenspitzenstunde* auch im Planfall nur mit geringer Wahrscheinlichkeit erreichen. Zugleich sind die Rückstaulängen von Rottenburg kommend in Richtung Ortsmitte Unterjesingen im Planfall in den Spitzenstunden über einen größeren Zeitraum vorhanden und die absoluten Spitzen verlaufen ähnlich.

Dieses Ergebnis ist in sich nachvollziehbar, zumal in der VU berücksichtigt wurde, dass die Rückstauungssituation am BÜ Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen in einer untrennbaren, starken Verkehrsbeziehung zu der Rückstauungssituation auf der B296 steht. Als Schlüsselstelle fungiert dabei die LSA 654.

Ebenfalls wurde in die Prüfung die Schulprogrammschaltung an der LSA 654 zwischen 7:30 und 8:00 Uhr einbezogen, welche zu einer morgendlichen Rückstauerhöhung an der Rottenburger Straße führt, da deren Kapazität hierdurch maßgeblich verringert wird. Der hierdurch verursachte Rückstau reicht wie die gutachterlichen Ergebnisse plausibel zeigen zwar oftmals über den Bahnübergang Unterjesingen hinaus, wird aber durch die dortigen Erhöhungen der Schrankenschließzeiten lediglich verstärkt und nicht primär verursacht. Auf die grafische Veranschaulichung in Anlage 5.2 der VU wird verwiesen.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass die in der *Abendspitzenstunde* auftretenden kurzzeitigen Verkehrsbehinderungen auf der B296 insbesondere im Bereich der Einmündung der L372 (Rottenburger Straße) in die B296 nicht durch die Situation am BÜ Unterjesingen verursacht werden. Vielmehr werden diese Behinderungen durch das Aufeinandertreffen des hohen Verkehrsaufkommens von Tübingen kommend in Richtung Rottenburg und den kurzen Linksabbiegefahrstreifen auf der B296 in die L372 herbeigeführt.

Für die Planfeststellungsbehörde war insofern zu beachten, dass im gegenständlichen Bereich bereits eine Stauüberwachung mit Stauschleife und Doppelanwurf implementiert ist. Mithin besteht für die Planfeststellungsbehörde auch insofern kein Bedarf an der Festsetzung von weiteren Optimierungsmaßnahmen, zumal ein relevanter kausaler Zusammenhang mit der Erhöhung der Schrankenschließzeiten nicht besteht.

IV.1.3.3 BÜ Pfäffingen, Nagolder Straße

IV.1.3.3.1 Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen

Die Ergebnisse der VU zeigen, dass die Rückstaulängen der Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen im Planfall in der *Morgenspitzenstunde* keine kritischen Rückstaulängen erreichen. Vielmehr sind die Rückstaulängen geringer als die jeweiligen Fahrstreifenlängen.

Damit tritt in der Morgenspitzenstunde keine wesentliche Verschlechterung ein und Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses sind von der Planfeststellungsbehörde nicht festzusetzen.

Wie aus den Rückstauungsdiagramm in den Anlage 4.1 auf S. 31 der VU (Planunterlage 1) hervorgeht, ist bei Szenario 1 in der *Abendspitzenstunde* im Planfall sogar ab dem Quantil 0,6 mit einer deutlichen Entlastung der Rückstauungssituation im Vergleich zum Nullfall zu rechnen. Der Vorhabenträger begründet diese Verbesserung der Verkehrssituation trotz Verdoppelung der Schließzeiten (4 auf 8) mit der ungünstigeren zeitlichen Abfolge der Schrankenschließungen im Nullfall, wodurch die Stauung aufgeschaukelt wird und die Kurve im Nullfall bei den „hohen Quantilen“ sich von der Kurve im Planfall entfernt. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Auch in Szenario 2 ist eine, wenn auch im Vergleich zu Szenario 1 deutlich geringer ausfallende, Entlastung der Rückstausituation zumindest in den hohen Quantilsbereichen, zu erwarten (vgl. Anlage 4.2, S. 40 der VU, Planunterlage 1). Insofern ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die hohen Quantilsbereiche (vorliegend insbesondere das Quantil 0,99) in dem Rückstaudiagramm lediglich singuläre, kurzzeitige Ereignisse abbilden. Die maximal auftretenden Rückstaulängen (99/100-%-Quantil) treten unabhängig von der Anzahl der Schrankenschließungen auf und sind wesentlich abhängig von dem zufließenden Kfz-Verkehr. Je nach Verkehrszufluss können sich die Rückstaulängen zwischen den einzelnen Schrankenschließungen vollständig wieder abbauen, weshalb es bei einer Erhöhung der Schrankenschließzeiten nicht zwangsweise zu stärkeren Rückstauen kommen muss, als dies der Fall bei weniger Schrankenschließzeiten ist.

Um neuralgische Rückstaulängen zu verhindern, wurde bereits eine verkehrsoptimierende Maßnahme in Gestalt der BÜSTRA Pfäffingen (Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage) ergriffen. Diese befindet sich an der B296 in Höhe der Einmündung L359 / Nagolder-Str. und wurde errichtet, um u. a. ein verkehrsabhängiges Freiräumen der Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen zu gewährleisten. Wird nach der Schrankenöffnung auf dem Linksabbiegestreifen der B296 in Richtung Poltringen ein Rückstau detektiert, soll die B296 von Herrenberg nach Tübingen nochmals angehalten werden, um einen Abbau des Rückstaus zu gewährleisten.

Wie die Erhebung des Verkehrsaufkommens am Bahnübergang Pfäffingen durch den Vorhabenträger vom 06.-08.05.2025 zeigt, war die straßenseitige BÜSTRA Pfäffingen während des gesamten Erhebungszeitraumes allerdings zu keinem Zeitpunkt in Betrieb. Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers ist die Schaltung der straßenseitigen Lichtsignalanlage allerdings bereits optimiert. Dies ist nachvollziehbar und wird zum einen durch die Verkehrssimulation bestätigt, wonach mit keiner vorhabenbedingten wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation für die Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen zu rechnen ist. Zum anderen kam auch die vom Vorhabenträger vorgenommene Verkehrserhebung zu dem Ergebnis, dass die Linksabbiegespur aus Richtung Unterjesingen in Richtung Poltringen zu keinem Zeitpunkt überstaut war.

Nach eingehender Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass insoweit Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses nicht festzusetzen sind. Dies rührt daher, dass die Verkehrssimulation gezeigt hat, dass mit keiner vorhabenbedingten wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation für die Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen zu rechnen ist. Für die Festsetzung von Optimierungsmaßnahmen besteht mithin keine rechtliche Grundlage.

IV.1.3.3.2 Rechtsabbieger von der B296 in Richtung Poltringen

Wie aus den Rückstauungsdiagrammen in der Anlage 4.1 auf S. 30 und in der Anlage 4.2 auf S. 39 der VU (Planunterlage 1) hervorgehen, verlaufen die Rückstaulängen der **Rechtsabbieger von der B296 in Richtung Poltringen** in der *Morgenspitzenstunde* im Null- und Planfall ähnlich und können auf die B296 zurückstauen, wobei im Planfall von einer stärkeren Rückstauung auszugehen ist. In der *Abendspitzenstunde* ist mit nur kurzzeitigen Rückstauungen zu rechnen. Zu den Hintergründen für das Auftreten von Entlastungssituationen im hohen Quantilsbereich in der *Abendspitzenstunde* wird auf die obigen, entsprechenden Ausführungen zu den Rückstauungslängen für Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen verwiesen.

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde war damit vor dem Hintergrund der neuralgischen Rückstaulängen in der Morgenspitzenstunde zu prüfen, ob in diesem Beschluss Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses anzuordnen sind.

Nach umfassender Würdigung der Einzelfallumstände wurden folgende Maßnahmen zur Optimierung einer vertieften Prüfung unterzogen:

- a) Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens
- b) Änderung der BÜSTRA Pfäffingen
- c) Abschaltung der Zuflussoptimierung
- d) Änderung der Zuflussoptimierung

Hierzu im Einzelnen:

a) Geprüft wurde, ob es durch eine ***Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens*** zu einem besseren Verkehrsabfluss von der B296 in Richtung Poltringen kommen kann. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass eine solche Maßnahme zu keiner wesentlichen Milderung der Rückstauungsproblematik führen würde, da die Rückstaulängen der Rechtsabbieger von der B296 in Richtung Poltringen in der Morgenspitzenstunde im Null- und Planfall ähnlich verlaufen und auf die B296 zurückstauen können. Kommt es zu einer Überstauung, steigen wie aus dem Rückstaulängendiagramm auf S. 30 der Anlage 4.1 der VU (Planunterlage 1) hervorgeht, die Rückstauungen steil an, da sich nunmehr auch die Fahrzeuge der stark nachgefragten West-Ost-Hauptrichtung der B296 im Rückstau befinden. Soweit sich durch eine Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens ein paar Fahrzeuge mehr dort einreihen könnten, wäre dies im Rückstaugeschehen kaum bis nicht bemerkbar und damit eine Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens unverhältnismäßig.

b) Ebenfalls scheidet eine ***Änderung der BÜSTRA Pfäffingen*** aus.

Insofern könnte zwar erwogen werden, die Funktion für ein verkehrsabhängiges Freiräumen der Linksabbieger von der B296 in Richtung Poltringen zu verändern oder abzuschalten. Allerdings ist diese Funktion wie die obigen Ausführungen zeigen für die Optimierung des Verkehrsflusses im Kreuzungsbereich von besonderer Relevanz.

c) Geprüft wurde zudem, ob eine **Abschaltung der Zuflussoptimierung** über den Signalisierungsquerschnitt im westlichen Zulauf auf die Ortseinfahrt Unterjesingen zu einer Milderung der neuralgischen Rückstaulängen auf der B296 in der Morgenspitzenstunde des Planfalls führen könnte und damit zu einem besseren Verkehrsfluss für die Rechtsabbieger in Richtung Nagolder Straße.

Der Signalisierungsquerschnitt vor der Ortseinfahrt Unterjesingen reguliert zur Luftreinhaltung die in Unterjesingen einfahrenden Verkehrsmengen. Gleichzeitig wird die Rückstauentwicklung in Richtung BÜ Pfäffingen überwacht.

Hintergrund dieser theoretischen Überlegung ist, dass die Zuflussoptimierung in der Morgenspitze eine Rückstauentwicklung bis auf die Höhe der Einmündung B296 / Nagolder Straße zur Folge hat (vgl. grafische Darstellung in Anlage 5.2 der VU, Planunterlage 1). Ziel der Zuflussoptimierung ist ja gerade, die nach Unterjesingen einfließenden Verkehrsmengen zu reduzieren.

Hervorzuheben an dieser Stelle ist daher, dass der Signalisierungsquerschnitt vor der Ortseinfahrt Unterjesingen kausal für die Rückstaubildung beiträgt.

Allerdings kommt es auf dem Rechtsabbiegestreifen nur wegen der Schrankenschließungen am BÜ Pfäffingen zu einer Rückstausituation. Der Zuflussoptimierung in Unterjesingen kommt damit lediglich ein geringer Einfluss auf dieses Rückstaugeschehen zu.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Pfortnerampel zur Zuflussoptimierung in Unterjesingen wie auch aus der Verkehrserhebung hervorgeht sehr dynamisch auf die Rückstaulänge auf der B296 reagiert und teilweise häufig ein und wieder ausschält. Selbst in dem Fall, dass die Pfortnerampel ausgeschaltet ist, kommt es zu Rückstauungen bis zur Einmündung L359 / Nagolder-Str. oder sogar darüber hinweg (vgl. 06.05.2025 um 07:20 Uhr oder 07:35 Uhr).

Nach eingehender Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde folglich zu dem Ergebnis, dass die Festsetzung einer Verkehrsoptimierungsmaßnahme dahingehend, dass die Zuflussoptimierung in der Planfall-Morgenspitzenstunde grundsätzlich abzuschalten ist, nicht zielführend wäre. Im Übrigen käme es hierdurch letztlich lediglich zu einer Verschiebung des Rückstaubeginns auf die LSA 654 (B296 / Rottenburger Straße). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist eine solche grundsätzliche Rückstauverschiebung nicht zuletzt

vor dem Hintergrund der mit der Zuflussoptimierung intendierten Luftreinhaltung nicht zielführend.

d) Weiter wurde geprüft, ob eine **Änderung an der Zuflussoptimierung** zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen könnte. Allerdings zeigt sich die Zuflussoptimierung bereits als ausgereizt. Wie bereits angeführt, reagiert die Pfortnerampel sehr dynamisch auf die Rückstaulänge auf der B296 und schaltet teilweise häufig ein und wieder aus. Im Übrigen zeigen die obigen Ausführungen, dass es durch eine Veränderung der Zuflussoptimierung zu einer Verschiebung der Rückstauungen kommt. Dies ist zum einen aus Gesundheitsschutzgründen abzulehnen. Zum anderen würde die Zunahme von Rückstauungen auf der Jesinger Hauptstraße, insbesondere im Kreuzungsbereich zur Rottenburger Straße, sich wiederum negativ auf den Verkehrsfluss am BÜ Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen auswirken.

Wie diese Ausführungen zeigen, sind die in Frage kommenden Optimierungsmaßnahmen damit letztlich nicht zielführend. Nachdem der Planfeststellungsbehörde auch das Ergebnis der Verkehrserhebung als Ergänzung zur VU vorliegt, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass eine Festsetzung von Optimierungsmaßnahmen unabhängig davon, dass diese nicht zielführend wären, auch nicht verhältnismäßig wäre, denn die Verkehrserhebung kam zu dem Ergebnis, dass die Rechtsabbiegerspur aus Richtung Entringen in Richtung Pfäffingen in allen drei Zeiträumen nur einmal während einer Schrankenschließung kurzzeitig überstaut wurde. Hieraus ist zu folgern, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen in der Realität nicht relevant sind. Die Verkehrserhebung ist auch als repräsentativ zu werten, da sie sich auf einen werktäglichen Zeitraum außerhalb der Ferienzeiten bezieht.

IV.1.3.3.3 Rechtseinbieger auf die B296 aus Richtung Poltringen

Was die Situation der **Rechtseinbieger auf die B296 aus Richtung Poltringen** betrifft, kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Rückstaulängen in der Morgenspitzenstunde deutlich zunehmen.

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde war damit vor dem Hintergrund der neuralgischen Rückstaulängen in der *Morgenspitzenstunde* zu prüfen, ob Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses anzuordnen sind.

Nach umfassender Würdigung der Einzelfallumstände wurden folgende Maßnahmen zur Optimierung einer vertieften Prüfung unterzogen:

- a) Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens
- b) Abschaltung der Zuflussoptimierung
- c) Änderung der Zuflussoptimierung

d) Änderung Schulprogrammschaltung an der LSA 654

e) Änderung der BÜSTRA Pfäffingen

Hierzu im Einzelnen:

a) Es wurde geprüft, ob eine **Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens** zu einem besseren Verkehrsabfluss aus der Nagolder Straße auf die B296 führt. Soweit sich durch eine Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens ein paar Fahrzeuge mehr dort einreihen könnten, wäre dies im Rückstaugeschehen kaum bis nicht bemerkbar und damit unverhältnismäßig. Die maßgeblichen Rückstauungen entstehen letztlich durch die Zuflussoptimierung in Unterjesingen, bzw. das hohe Verkehrsaufkommen auf der B296 von Herrenberg in Richtung Tübingen, was zu einem Rückstau bis zur Einmündung der L359 in die B296 führt.

b) Geprüft wurde zudem, ob eine **Abschaltung der Zuflussoptimierung** über den Signalisierungsquerschnitt im westlichen Zulauf auf die Ortseinfahrt Unterjesingen zu einer Milderung der neuralgischen Rückstaulängen auf der B296 in der Morgenspitzenstunde des Planfalls führen könnte, was zu einem besseren Abfluss des aus der Nagolder Straße auf die B296 rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs führen könnte.

Der Signalisierungsquerschnitt vor der Ortseinfahrt reguliert zur Luftreinhaltung die in Unterjesingen einfahrenden Verkehrsmengen. Gleichzeitig wird die Rückstauentwicklung in Richtung BÜ Pfäffingen überwacht.

Hintergrund dieser theoretischen Überlegung einer Abschaltung der Zuflussoptimierung ist, dass die Zuflussoptimierung in der Morgenspitze eine Rückstauentwicklung bis auf die Höhe der Einmündung B296 / Nagolder Straße zur Folge hat (vgl. grafische Darstellung in Anlage 5.2 der VU). Ziel der Zuflussoptimierung ist ja gerade, die nach Unterjesingen einfließenden Verkehrsmengen zu reduzieren. Durch diese Rückstauung in den Kreuzungsbereich können die Rechtseinbieger aus der Nagolder Straße auf die B296 in Richtung Unterjesingen / Tübingen nicht einfahren. Hervorzuheben an dieser Stelle ist daher, dass der Signalisierungsquerschnitt vor der Ortseinfahrt Unterjesingen kausal zur Rückstaubildung beiträgt. Durch die Erhöhung der Schrankenschließzeiten am BÜ Pfäffingen wird dieser verursachte Grundstau verstetigt und vergrößert. Ein Abbau dieser zusätzlichen durch die Schrankenschließzeiten verursachten Rückstauungen auf der Nagolder Straße ist aufgrund des durch die Zuflussoptimierung hervorgerufenen Rückstaus auf der B296 nicht möglich, was zu möglichen Rückstaubildungen auf der Nagolder Straße größer als 500 m führt.

Wie bereits dargelegt, wird die durch die Zuflussoptimierung verursachte Rückstauentwicklung allerdings durch Detektoren in Richtung BÜ Pfäffingen überwacht, um das soeben geschilderte, neuralgische Verstaue im Kreuzungsbereich Einmündung B296 / Nagolder

Straße zu vermeiden. Sobald dieses auftritt, wird die Zuflussoptimierung temporär abgeschaltet.

Nach eingehender Prüfung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Festsetzung einer Verkehrsoptimierungsmaßnahme dahingehend, dass die Zuflussoptimierung in der Planfall-Morgenspitzenstunde grundsätzlich abzuschalten ist, nicht zielführend wäre.

Zwar kommen die Verkehrsgutachter in der Anlage 4.1, S. 32 der VU zu dem theoretischen Ergebnis, dass die Planfall-Rückstaulängen in der Morgenspitzenstunde für Rechtsabbieger auf die B296 aus Richtung Poltringen ohne Zuflussoptimierung geringer wären. Allerdings muss insofern betont werden, dass diese theoretische Betrachtung von der Annahme ausgeht, dass hinter dem BÜ in Richtung Unterjesingen keinerlei Einflussfaktoren mehr auftreten, die einen Rückstau entstehen lassen könnten. Der BÜ wird mithin als limitierender Faktor betrachtet.

Wie die Verkehrsgutachter zudem festgestellt haben, kommt es durch die Abschaltung der Zuflussoptimierung zu einer Verschiebung des Rückstaubeginns auf die LSA 654 (B296 / Rottenburger Straße). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist eine solche grundsätzliche Rückstauverschiebung nicht zuletzt vor dem Hintergrund der mit der Zuflussoptimierung intendierten Luftreinhaltung nicht zielführend. Weitaus relevanter hinsichtlich der mit der Abschaltung der Zuflussoptimierung intendierten Verbesserung der Verkehrssituation für die Rechtsabbiegung auf die B296 aus der Nagolder Straße erweist sich jedoch die gutachterliche Feststellung, dass trotz Abschaltung der Zuflussoptimierung das Rückstauende oftmals weiterhin auf Höhe des BÜ Pfäffingen oder darüber hinaus liegt.

c) Weiter wurde geprüft, ob eine **Änderung an der Zuflussoptimierung** zu Gunsten der Rechtsabbieger von der Nagolder Straße auf die B296 dahingehend, dass die Grünphase der Pfortnerampel aus Richtung Herrenberg verlängert wird, zur Milderung der neuralgischen Rückstaulängen auf der B296 in der Morgenspitzenstunde des Planfalls und zu einem besseren Abfluss des aus der Nagolder Straße auf die B296 rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs führen könnte. Allerdings zeigt sich die Zuflussoptimierung vor Unterjesingen bereits als ausgereizt, weshalb auch insofern keine verkehrsoptimierenden Maßnahmen von der Planfeststellungsbehörde festsetzbar sind. Im Übrigen zeigen die obigen Ausführungen, dass es durch eine Veränderung der Zuflussoptimierung nur zu einer Verschiebung der Rückstauungen kommt.

d) Ebenfalls nicht in Betracht kommt eine **Änderung der Schulprogrammschaltung an der LSA 654**. Zwar würde die Zahl der durch Unterjesingen fahrenden Fahrzeuge hierdurch erhöht werden können. Allerdings ist diese Einrichtung aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend notwendig.

e) Ebenfalls scheidet eine **Änderung der BÜSTRA Pfäffingen** dahingehend, dass zu Gunsten des von der Nagolder Straße auf die B296 fließenden Kfz-Verkehrs und zu Lasten des auf der B296 aus Richtung Herrenberg fließenden Kfz-Verkehrs längere Rotphasen eingestellt werden, als zu treffende Optimierungsmaßnahme aus.

Grund hierfür ist die Zuflussoptimierung in Unterjesingen. Wie die obigen Ausführungen zeigen, führt diese zu Rückstauungen auf der B296 vor dem Ortseingang Unterjesingen bis zum Kreuzungsbereich Nagolder Straße / B296. Allerdings ist die BÜSTRA bereits so eingerichtet, dass bei einer Annäherung eines Zuges auch die Hauptrichtungen der B296 kurzzeitig angehalten werden, damit die Nebenrichtungen aus der Nagolder Straße abfließen können. Hierdurch wird die notwendige, sicherheitsrelevante Freiräumung des Gleisbereiches gewährleistet. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist folglich davon auszugehen, dass die bestehende BÜSTRA-Anlage bereits theoretisch verkehrsoptimiert eingerichtet ist. Wie die Verkehrserhebung des Vorhabenträgers zeigte, war die BÜSTRA-Anlage während des gesamten Erhebungszeitraumes zu keinem Zeitpunkt in Betrieb. Die Hauptfunktion der BÜSTRA („Anhalten der Hauptrichtungen der B296, damit die Nebenrichtungen aus der Nagolder-Str. abfließen können“) wird durch die Straßensignalanlage allerdings erbracht.

Zusammenfassend kann damit als Zwischenergebnis festgehalten werden, dass es nach dem Ergebnis der Verkehrssimulation in der Morgenspitzenstunde des Planfalls zu einer deutlichen Zunahme der Rückstaulängen kommt. Wesentliche Ursache hierfür ist nach den nachvollziehbaren Darstellungen des Vorhabenträgers der Abfluss der B296, welcher im Wesentlichen durch die Zuflussoptimierung in Unterjesingen bzw. den Leistungsengpass der Ortsdurchfahrt Unterjesingen bestimmt wird. Auf die obigen Ausführungen zu den verkehrlichen Beziehungen wird verwiesen.

Dieses Ergebnis wurde im Wesentlichen durch die vom Vorhabenträger durchgeführte Verkehrsschau bestätigt. Hiernach reagiert die Pförtnerampel wie bereits die obigen Ausführungen zeigen sehr dynamisch auf die Rückstaulänge auf der B296 und schaltet teilweise häufig ein und wieder aus. Auch wenn die Pförtnerampel ausgeschaltet ist, kommt es zu Rückstauungen bis zur Einmündung L359 / Nagolder-Str. oder sogar darüber hinweg. Eine Überstauung über den BÜ hinweg durch den Rückstau von der Pförtnerampel trat allerdings in der Realität nur in seltenen Fällen und nur kurzzeitig auf. Sie wurde in allen Fällen sehr schnell wieder abgebaut. Eine längere Staubildung auf der L359 / Nagolder-Str. ab Bahnübergang baut sich in aller Regel nach Öffnen der Schranken wieder sehr zügig ab.

Die einmalig größte gemessene Rückstaulänge von 390 m wird demnach in etwa 20% der Fälle erreicht. Im Rahmen der Verkehrserhebung trat sie einmal in drei Stunden auf, was

einem deutlich geringeren Wert entspricht. Bei Heranziehung der in der Realität auftretenden Rückstauungen zeigt sich somit, dass diese deutlich geringer ausfallen als in der VU.

Für eine Festsetzung von Optimierungsmaßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde besteht mithin nach umfassender Prüfung durch Verkehrssimulation und Verkehrserhebung für die Rechtseinbieger auf die B296 aus Richtung Poltringen bereits aus Verhältnismäßigkeitsgründen keine rechtliche Grundlage.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, besteht für die Festsetzung verkehrsoptimierender Maßnahmen an allen vertieft untersuchten Bahnübergängen für die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Grundlage. Der Verkehrsfluss wird in den dargestellten Kreuzungsbereichen nicht relevant tangiert. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kommt es durch die Erhöhung der Schrankenschließzeiten damit letztlich auch zu keiner Beeinträchtigung für das örtliche Notfallmanagement durch das Rote Kreuz, für Rettungswagen sowie für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr. Soweit dies von privater Einwanderseite vorgebracht und mit übermäßigen Wartezeiten an den Bahnübergängen Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und Nagolder Straße, Pfäffingen begründet wird, wird diese Annahme weder durch die vorliegende simulationsbasierte Verkehrsuntersuchung noch durch die vom Vorhabenträger vorgenommene Verkehrserhebung bestätigt. Vielmehr gelangen beide Untersuchungen zu demselben, oben detailliert dargelegten Ergebnis, wonach die B296 bereits grundsätzlich und damit unabhängig von der Erhöhung der Schrankenschließzeiten mit erheblichen Verkehrsmengen belastet ist und die Rückstauungen durch die Zuflussoptimierung und die Schulprogrammschaltung an der LSA 654 zusätzlich verschärft werden, wobei die der Zuflussoptimierung dienende Pförtnerampel bereits als dynamisch und verkehrsflussoptimiert einzustufen ist. Bereits vor der Befahrung mit einem erhöhten Betriebsprogramm und damit mit einer reduzierten Anzahl an Schrankenschließzeiten kommt es folglich zu Rückstauungen. Eine wesentliche Verschlechterung des Verkehrsflusses als zentraler verkehrlicher Belang ist nach den obigen Ausführungen durch die veränderten Schrankenschließzeiten nicht zu erwarten.

Soweit sich Rettungsfahrzeuge oder Fahrzeuge der Feuerwehr den Bahnübergängen Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und Nagolder Straße, Pfäffingen nähern, wird dies in Rückstauungssituationen folglich wie bisher über gebildete Rettungsgassen erfolgen. Ebenso wie bisher auch kann es im Falle einer Schrankenschließung zu einer Wartezeit kommen. Dieses verkehrstypische Ereignis ist mithin nicht auf die Ausweitung des Betriebsprogramms der Ammertalbahn kausal zurückzuführen. Dass es an geschlossenen Bahnübergängen zu Wartezeiten kommt, liegt zudem in der Natur der Sache begründet. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass die Wartezeiten gering ausfallen. Dass die Schranken

mithin entsprechend der Ausweitung des Betriebsprogramms über den Tag verteilt teilweise etwas häufiger geschlossen sind, führt folglich im Ergebnis zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung für Einsatzfahrzeuge, da die Zeiträume, in denen die Bahnübergangsschranken geschlossen sind, lediglich kurzzeitige, zeitlich begrenzte Momente darstellen.

Entgegen der Annahme von privater Einwanderseite kann folglich vielmehr davon ausgegangen werden, dass hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bei den Bahnübergängen noch Reserven bestehen.

Nach alldem besteht für die von privater Einwanderseite erhobene Forderung nach Festsetzung von Maßnahmen, welche ein Überqueren der Bahnübergänge beschleunigt, keine rechtliche Grundlage.

Soweit von privater Einwanderseite auch in Bezug auf die Rückstauungssituationen an den Bahnübergängen Rottenburger Straße (L 372) in Unterjesingen und Nagolder Straße, Pfäffingen der Wunsch geäußert wird, die Realisierung der Ortsumfahrung Unterjesingen möge vom Regierungspräsidium Tübingen gefördert werden, ist dieses Vorbringen im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens als nicht relevant einzustufen, zumal die Finanzierung und Entwurfsplanung von Straßenbauprojekten nicht in den Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde fällt. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist vielmehr die Durchführung von Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren.

IV.2 Luft

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, sind durch die mit der Ausweitung des Betriebsprogramms der Ammertalbahn einhergehende Erhöhung der Schrankenschließzeiten keine vorhabenbedingten, relevanten negativen Auswirkungen auf den Belang Verkehr zu befürchten. Insbesondere werden hierdurch keine relevanten (zusätzlichen) Rückstauungen hervorgerufen.

In Ermangelung dieser kommt es durch die Erhöhung der Schrankenschließzeiten auch zu keinen hieraus resultierenden relevanten Luftschadstoffbelastungen.

Aufgrund der eindeutigen Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung und der Verkehrserhebung bestand keine Notwendigkeit zur Beiziehung von lufthygienischen Gutachten.

V. Begründung der Gebühren- und Kostenentscheidung

Die Gebühren werden gegenüber dem Vorhabenträger gem. §§ 4, 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG gesondert festgesetzt. § 10 Absatz 2 LGebG greift nicht. Der Vorhabenträger trägt die Kosten des Verfahrens.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Gez.

Friedrichsohn