



Ausfertigung

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Az.: 24-6 /0513.2-22 / RSB PFA 3 und 4 - 1. Planänderung Baugleis Bahnhof Altingen

Planfeststellungsbeschluss

zur 1. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2017

zur Umsetzung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb im Modul 1,

in den Planfeststellungsabschnitten 3 und 4,

Ammertalbahn

- Baugleis Bahnhof Altingen -

vom 31.03.2020

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung	3
1. Feststellung des Plans.....	3
2. Planunterlagen	3
3. Zusage	3
4. Nebenbestimmungen.....	3
5. Entscheidung über die Einwendungen.....	4
6. Kosten	5
7. Gebühren	5
B. Begründung	5
1. Gegenstand der Planung.....	5
1.1 Planung nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017.....	5
1.2 Situation am Bahnhof Altingen	5
1.3 Beschreibung der Planänderung	6
2. Verwaltungsverfahren.....	6
3. Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung	7
4. Planrechtfertigung	8
5. Planungsalternative	9
6. Zwingende materiell rechtliche Anforderungen	9
6.1 Lärmschutz	9
6.2 Erschütterungen.....	15
6.3 Eingriffsregelung nach BNatSchG	17
6.4 Artenschutz	18
7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	19
7.1 Umweltbelange	19
7.2 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg.....	20
7.3 Private Belange.....	21
8. Gesamtwägung und Zusammenfassung.....	21
C. Rechtsbehelfsbelehrung	23
D. Hinweis	23

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Auf Antrag des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal vom 08.08.2019 wird der Plan zur ersten Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Tübingen vom 16.05.2017 für die Errichtung eines Baugleises am Bahnhof Altingen nach §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) festgestellt.

2. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Datum
Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen sind kursiv gedruckt.			
1	Erläuterungsbericht zur Planänderung	kein	05.08.2019
2	Lageplan	kein	kein
2.1	Lageplan Strecke	1:1.000	13.03.2019
3	Querprofil km 14.450	1:100	21.03.2019
4	Bauwerke	kein	kein
4.1	Bauwerksverzeichnis	kein	15.03.2019
5	Immissionsschutz und sonstige Belange	kein	kein
5.1	<i>Schalltechnische Untersuchung</i>	<i>kein</i>	<i>13.11.2019</i>
5.2	Erschütterungstechnische Prognose	kein	05.04.2019
6	Natur- und Artenschutz	kein	kein
	E-Mail Verkehr (Umweltbüro / Landratsamt Tübingen)	kein	08.07.2019
	Artenschutzrechtliche Beurteilung Text	kein	30.05.2019
	Artenschutzrechtliche Beurteilung Abbildung	kein	22.05.2019

3. Zusage

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

bei großer Hitze und/oder Staubentwicklung durch regelmäßige Reinigung des Platzes und durch Wasserbesprühung der aufkommenden Staubbelastungen entgegenzuwirken.

4. Nebenbestimmungen

4.1 Lärmschutz, Erschütterungen und elektromagnetische Verträglichkeit

4.1.1 Der Vorhabenträger hat die einzelnen Punkte des Lärminderungskonzepts (siehe dazu unter B.6.1.7) einzuhalten.

4.1.2 Die Anregung durch Baustellen- und LKW-Verkehr ist durch regelmäßige Reinigung der Baustraße gering zu halten.

4.1.3 Die Verdichtungsgeräte sind nur auf dem Baufeld einzusetzen; dies gilt auch für An- und Abtoureuren der Baumaschinen.

4.1.4 Weiter sind die folgenden Angaben zur Einhaltung der Stufe II nach DIN 4150, Teil 2 zu beachten:

- Umfassende Informationen der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb;
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen und die damit verbundenen Belästigungen;
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle usw.);
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Erschütterungswirkungen haben;
- Information der Betroffenen über die Erschütterungswirkungen auf das Gebäude;
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen und Gebäude.

Bis auf die letzte Maßnahme sind alle vor Beginn der erschütterungsverursachenden Baumaßnahme durchzuführen.

4.2 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg

4.2.1 Der Baubeginn ist der Landeseisenbahnaufsicht rechtzeitig anzuzeigen, damit diese die Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchzuführen. Ein (einfacher) Bauablaufplan ist vorzulegen.

4.2.2 Die technische Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten ist von dem Eisenbahnbetriebsleiter durchzuführen. Die zur Abnahme erforderlichen Unterlagen sind nur nach Aufforderung der Abnahmeniederschrift beizulegen. In der Abnahmeniederschrift ist u.a. zu bestätigen, dass die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss erfüllt sind und dass einer Inbetriebnahme keine sicherheitsrelevanten Gründe entgegenstehen. Der Abnahmetermin ist der Landeseisenbahnaufsicht rechtzeitig mitzuteilen, damit diese die Gelegenheit erhält, sich an der Abnahme zu beteiligen.

4.2.3 Die Inbetriebnahme der geänderten/neu errichteten Anlagen ist der Landeseisenbahnaufsicht durch den Eisenbahnbetriebsleiter anzuzeigen.

5. Entscheidung über die Einwendungen

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

Sofern sich der Beschluss mit einzelnen Einwendungen nicht ausdrücklich befasst, werden die Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, die allgemeine Fragen zur Schalleinwirkungen und zu Staubimmissionen angesprochen haben.

6. Kosten

Der Vorhabenträger trägt die Kosten des Verfahrens.

7. Gebühren

Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal als Vorhabenträger ist gemäß § 10 Absatz 2 LGebG gebührenbefreit.

Hinweis:

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

B. Begründung

1. Gegenstand der Planung

1.1 Planung nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017

Der Bahnhof Altingen befindet sich im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 und 4 des Moduls 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Im Rahmen dieses Verfahrens waren im Bahnhof Altingen bislang keine Maßnahmen an den Gleisanlagen vorgesehen; vielmehr war lediglich der Bau einer Oberleitungsanlage als Bestandteil der Elektrifizierung der gesamten Ammertalbahn geplant.

1.2 Situation am Bahnhof Altingen

Der Bahnhof Altingen liegt zwischen km 14,300 und 14,700 der Ammertalbahn und ist im Sinne der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) nur ein Haltepunkt, weist also keine Weichen auf. Bedient wird Altingen von allen Zügen, die auf der Ammertalbahn zwischen Herrenberg und Tübingen verkehren.

Das bestehende einzige Gleis ist das ursprüngliche Gleis 2 des früher 3-gleisigen Bahnhofs Altingen. Dieser Zustand besteht seit der Reaktivierung der Ammertalbahn im Jahr 1999. 1996 hat die damalige Eigentümerin der Ammertalbahn, die Deutsche Bahn, das ursprüngliche Gleis 1 des Bahnhofs Altingen auf Grundlage eines eisenbahnrechtlichen Verfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zurückgebaut.

Bereits zuvor war das Gleis 3 entfernt worden, wobei der Schotter und der Unterbau unberührt blieben.

Seit 1996 ist die gesamte Ammertalbahn im Eigentum des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal (ZÖA). Der ZÖA baute den 1973 entfernten Abschnitt Gültstein – Herrenberg wieder auf. Im Jahr 1999 wurde die gesamte Strecke im Personenverkehr wieder in Betrieb genommen; planmäßige Güterverkehre gibt es auf der Ammertalbahn nicht.

1.3 Beschreibung der Planänderung

In der Lage des ursprünglichen Gleises 3 ist ein 365 m langes neues Gleis vorgesehen, auf dem Güterwägen für den Baubetrieb abgestellt sowie be- und entladen werden können. Dieses Baustellengleis wird beidseitig an das ansonsten unveränderte Streckengleis der Ammertalbahn angebunden.

Die Bedienung des Baugleises erfolgt lediglich während der Sperrpausen auf der Ammertalbahn, das heißt während des Betriebs auf der Strecke bleiben die Zufahrtsweichen zum Baugleis verschlossen, so dass Ein- und Ausfahrten technisch unmöglich sind. Umgekehrt ruht der Zugverkehr auf der Strecke während der Ein- und Ausfahrten ins Baugleis über die dann aufgeschlossenen Bauweichen vollständig.

Da die provisorische Betankung der Triebwagen direkt von einem Tanklastkraftwagen aus erfolgt, sind neben einer direkt am Gleis liegenden Straße mit Anschluss an die Kanalisation keine baulichen Anlagen dafür erforderlich. Für die Betankung der in der Bauzeit nur zwischen Herrenberg und Altingen verkehrenden Triebwagen wird die befestigte ehemalige Ladestraße am östlichen Ende des Bahnhofs Altingen benutzt. Unter Berücksichtigung der Fahrleistungen, des Kraftstoffverbrauchs der Schienenfahrzeuge und der Füllmenge der Kraftstofftanks ist nur etwa jeden zweiten Tag ein Tankvorgang erforderlich.

Die genaue Lage des Baugleises sowie der Standort der provisorischen Betankung sind aus dem in den Unterlagen enthaltenen Lageplan ersichtlich (vgl. Planunterlage Anlage 3.1, Blatt 17).

2. Verwaltungsverfahren

Der Antrag auf Planänderung wurde mit Schreiben des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal vom 08.08.2019 beim Regierungspräsidium Tübingen gestellt.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch amtliche Bekanntmachung in dem Amtsblatt der Gemeinde Ammerbuch vom 15.08.2019.

Die Planunterlagen lagen vom Montag, 19.08.2019 bis einschließlich Mittwoch, 18.09.2019 sowohl im Rathaus in Ammerbuch-Entringen als auch im Bürgerbüro in Ammerbuch-Altingen zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden aus. Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 02.10.2019 Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Mit Schreiben vom 15.08.2019 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Sie bekamen Gelegenheit, sich bis zum 02.10.2019 zu der Planänderung zu äußern.

Seitens der Träger öffentlicher Belange und Verbände ging eine Stellungnahme mit Anregungen und Bedenken ein. Von privater Seite ging ebenfalls ein Einwendungsschreiben ein; dahinter stehen 36 Personen.

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

3. Entbehrlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Während der Herstellung des Baugleises kommt es zwar kurzzeitig zu Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen, allerdings beschränken die sich auf den Tagzeitraum.

Diese Aussage gilt auch für den späteren Rückbau des Baugleises nach Abschluss der Baumaßnahmen an der Ammertalbahn. An der umliegenden Bebauung ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu rechnen. Die Überschreitungen betragen bis zu 10 dB(A) tags und bis zu 4 dB(A) nachts, daher sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dazu werden lärmarme Maschinen eingesetzt, außerdem werden die Bauabläufe so organisiert, dass die Beeinträchtigungen möglichst gering sind.

Um Eingriffe in Belange des speziellen Artenschutzes von vorneherein auszuschließen, werden während der Herstellung des Baugleises geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen.

Schutzzäune sind bereits vor Baubeginn aufgestellt worden und umfassen auch den Bereich des Baugleises und werden laufend auf ihre Funktion hin überprüft. Sie dienen dazu, die Zuwanderung insbesondere von Eidechsen ins Baufeld zu verhindern, zusätzlich wird das Baufeld vor Beginn der Maßnahmen mehrfach abgegangen, eventuell vorhandene Tiere gefangen und auf der sicheren Seite des Schutzzauns wieder freigelassen. Dadurch wird der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Ziffer 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgeschlossen.

Artenschutzrechtliche Konflikte aus § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG werden durch die beschriebenen Maßnahmen ebenfalls nicht eintreten, da die Verkehrsbewegungen auf dem Gleis für Reptilien zu den lebensraumtypischen Bedingungen zählen und nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen können.

Ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann zwar eintreten, da jedoch durch Gehölzfreimachung der bisherige Lebensraum nach Norden erweitert wurde, ist die Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten südlich des Zaunes vorgezogen ausgeglichen. Somit tritt der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht ein. Die vorübergehend eingeschränkte Funktion als Lebensstätte der Zauneidechse besteht nur während der Bauzeit, nach dem Rückbau steht die Lebensstätte wieder im bisherigen Umfang zur Verfügung.

Das Baugleis wird auf einem aufgelassenen Gleisbett errichtet und nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen wieder rückgebaut. Gestaltänderungen finden nicht statt, Nutzungsänderungen sind nur von kurzfristiger Dauer. Durch das Baugleis erfolgt keine zusätzliche Versiegelung und es werden keine geschützten Biotope beseitigt. Die Ableitung des nicht

versickerungsfähigen Regenwassers erfolgt über einen bereits bestehenden Bahnseitengraben. Oberflächengewässer sind durch das Vorhaben nicht berührt. Auch das Grundwasser wird durch die Planänderung nicht berührt, weil die Herstellung des Baugleises sehr oberflächennah stattfindet und weil keine für das Wasser schädlichen Stoffe umgeschlagen werden. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und seine Funktionen und das Schutzgut Wasser bestehen nicht.

Das Vorhaben hat damit insgesamt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

4. Planrechtfertigung

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

Die Maßnahmen der Planfeststellungsabschnitte 3 und 4 entsprechen nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017 den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetz, dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen. Anhaltspunkte, dass die Planfeststellungsbehörde mit ihrer damaligen Entscheidung ihr Ermessen überschritten hat, sind nicht gegeben; eine evidente Unsachlichkeit oder ein offenkundig fehlender Bedarf sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

Hintergrund der vorliegenden Änderung ist, dass der Ausbau der Ammertalbahn (Planfeststellungsabschnitte 3 und 4) nun in die Phase der baulichen Umsetzung bzw. deren Vorbereitung kommt. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Baudurchführung durch die Möglichkeit der Zustellung und Abholung von Eisenbahnwagen mit Baustoffen deutlich erleichtert und verbessert würde. Dies gilt insbesondere in Hinblick auf die Reduzierung von Sperrzeiten der Ammertalbahn und damit deren Nutzbarkeit für den regulären Personenverkehr. Auch können damit die Herstellkosten des Streckenausbaus reduziert werden.

Ebenso wichtig ist, dass durch die baustellennahe Bereitstellung von Güterwagen auf der Ammertalbahn die bauzeitliche Beeinträchtigung von Anwohnern stark vermindert werden kann. Die Zwischenlagerung und die Umladung von Baumaterial auf dezentralen Baustelleneinrichtungsflächen reduzieren sich auf Materialien wie z. B. Schienen, Oberleitungsmasten und Fahrdrabt.

Am Bahnhof Altingen befindet sich an der ehemaligen Ladestraße eine für die Zwischenlagerung und den Umschlag von Baustoffen genutzte Fläche im Eigentum des Vorhabenträgers. Von hier aus können insbesondere Oberleitungsteile von der Schiene zur Feinverteilung auf Lkw verladen werden. Eine Verladung von Erde oder Gleisschotter ist hingegen nicht vorgesehen.

Da weder die bestehenden, noch die bereits planfestgestellten Anlagen der Ammertalbahn die Abstellung von Arbeitszügen ohne vollständige oder zumindest teilweise Einschränkungen des Verkehrs erlauben, müssen zusätzliche Maßnahmen an der Infrastruktur ergriffen werden, um dies zu ermöglichen.

Aufgrund der besonders großen Mengen an Baumaterial, die insbesondere für den zweigleisigen Ausbau der Ammertalbahn benötigt werden, ist es sinnvoll, auch die Baustellenlogistik auf diese Schwerpunkte hin auszurichten. Auch unter Beachtung weiterer Faktoren, wie z. B. verfügbare Flächen, straßenseitige Anbindung, sowie der Eingriffe in Belange Dritter wurde der Standort am Bahnhof Altingen für ein Baulogistikgleis bestimmt.

Zur Optimierung des Bauablaufs sind ebenso wie im planfestgestellten Vorhaben längere Streckensperrungen notwendig und auch dies vor allem dort, wo die Ammertalbahn zweigleisig ausgebaut wird. Gleichwohl sind die restlichen Streckenteile entgegen dem planfestgestellten Vorhaben weiterhin befahrbar, insbesondere der Abschnitt Herrenberg – Altingen. Da die Planänderung mit ihren Zielen wie Erleichterung der Baudurchführung sowie Minderung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner ebenfalls dem Wohl der Allgemeinheit dient und diese Änderung als Teil des Gesamtvorhabens der Ausbau der Ammertalbahn zu keiner anderen Bewertung hinsichtlich der Planrechtfertigung führt, ist auch diese Änderungsmaßnahme erforderlich.

5. Planungsalternative

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

Die Alternative zum vorgesehenen Baugleis besteht im ausschließlichen Transport auf der Straße. Dabei ist anzumerken, dass der Bahnhofplatz (so genannter „Zuckerrübenladeplatz“) eine für Streckenarbeiten an der Ammertalbahn ausgewiesene Fläche ist.

Diese Alternative führt zu einer deutlich stärkeren Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen für die Bevölkerung sowie zu einer Mehrbelastung des Straßennetzes. Daher hat der Vorhabenträger – im Sinne der Anwohner – die Herstellung und den Betrieb eines Baugleises beantragt.

6. Zwingende materiell rechtliche Anforderungen

6.1 Lärmschutz

Da die Baumaßnahmen, die Gegenstand der Planänderung sind, teilweise in unmittelbarer Nähe schutzbedürftiger Gebiete erfolgen, werden zum Teil gravierende Überschreitungen

der einschlägigen Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) eintreten.

6.1.1 Überarbeitete Schalltechnische Untersuchung

Im Laufe des Verfahrens wurde die ursprüngliche Schalltechnische Untersuchung vom 18.06.2019 überarbeitet. Die wesentlichen Änderungen der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2019 liegen insbesondere darin, dass die Verladung von Schotter als Materialumschlag am Bahnhof Altingen nicht mehr stattfinden soll und das Thema Gleisbau in die Untersuchung mit aufgenommen wurde. Im Zusammenhang mit dieser überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurde auch ein Lärminderungskonzept vom 18.11.2019 erstellt (siehe dazu unten unter 6.1.7).

6.1.2 Beschreibung der baulichen Maßnahmen

Die maßgebliche bauliche Maßnahme ist die Errichtung eines zusätzlichen temporären Baugleises, nördlich des bestehenden Gleises, mit einer Länge von 365 m. Das Baugleis dient dem Abstellen sowie dem Be- und Entladen der Arbeitszüge für den Baubetrieb.

Die Verladetätigkeiten erfolgen ausschließlich tagsüber. Nachts finden nur die Ein- und Ausfahrten eines Bauzuges statt.

Für den Tag (7 Uhr bis 20 Uhr) werden die Erstellung des Baugleises und der Materialumschlag für den Mastbau sowie für die Nacht (20 Uhr bis 7 Uhr) die Ein- und Ausfahrt eines Bauzuges (Oberleitungsmontageeinheit) betrachtet.

Die eingesetzten Maschinen sind auf der Seite 5 der Schalltechnische Untersuchung aufgelistet (Planunterlage 5.1).

6.1.3 Gebietseinstufung und Schutzbedürftigkeit

Die Schutzbedürftigkeit eines Gebietes ergibt sich in der Regel aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Aus der Schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass sich die nördlich und westlich der geplanten Materialumschlagsfläche gelegene Bebauung innerhalb eines allgemeinen Wohngebietes befindet und die südlich gelegene Bebauung innerhalb eines reinen Wohngebietes liegt. Für die südwestlich angrenzenden Bereiche besteht kein Bebauungsplan, hierfür wird in der Schalltechnischen Untersuchung von der Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebietes bzw. eines Mischgebietes ausgegangen.

Soweit von Einwenderseite vorgetragen wird, dass es sich im Umkreis des Bahnhofes Altingen insgesamt um ein reines Wohngebiet handele, weist dies der Vorhabenträger zurück, in dem er ausführt, dass die Nutzungsart vom Schallgutachter nicht nach eigenem Ermessen beurteilt werde, sondern vielmehr die Angaben aus den amtlich veröffentlichten und bindend gültigen Flächennutzungspläne in die Beurteilung mit einfließen.

Auch für die Planfeststellungsbehörde sind Fehler in der Zuordnung der verschiedenen Gebiete entlang des Baugleises nicht ersichtlich.

6.1.4 Bildung der Beurteilungspegel

Entsprechend dem Verfahren der AVV Baulärm werden die Emissionspegel der einzelnen Maschinen unter Berücksichtigung der Einwirkdauer sowie besonderer Geräuschmerkmale (Ton- und Impulshaltigkeit) zum Beurteilungspegel zusammengefasst. Dabei wirkt sich die Betriebsdauer der Baumaschinen auf den Beurteilungspegel aus (siehe dazu die Tabelle auf der Seite 6 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1)

LKW-Rangiervorgänge und Verladetätigkeiten mittels Radlader

Für die LKW-Rangiervorgänge wird ein Schallleistungspegel von 84,5 dB(A) zugrunde gelegt (siehe dazu die Tabelle 3 auf der Seite 7 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1) und für die Verladetätigkeiten mittels Radlader ein Schallleistungspegel von 103,1 dB(A) (siehe dazu die Tabelle 4 auf der Seite 7 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1). Diese Tätigkeiten finden tagsüber zwischen 7 Uhr und 20 Uhr statt.

Zugfahrten

Für den Bereich des Baugleises wurde eine Zuggeschwindigkeit von 15 km/h zugrunde gelegt. Entsprechend Schall 03 (Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege, Anlage 2 zur 16. BImSchV) ergibt sich für einen Arbeitszug (Diesellok mit 6 Waggons) pro Fahrt ein auf eine Stunde bezogener, längenbezogener Schallleistungspegel von 72,7 dB(A)/m bzw. für zwei Fahrten (Ein- und Ausfahrt) ein längenbezogener Schallleistungspegel von 75,7 dB(A)/m. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit (bis 2,5 Stunden tags) wird eine Zeitkorrektur von -10 dB angesetzt und den Berechnungen ein Schallleistungspegel von 65,7 dB(A)/m für die Ein- und Ausfahrt zugrunde gelegt.

Für eine Oberleitungsmontageeinheit mit Dieseltriebzug (Montageturmwagen, Arbeitsbühnenwagen und Oberleitungsumbaumaschine) ergibt sich nach Schall 03 ein längenbezogener Schallleistungspegel von 68,1 dB(A)/m bzw. für zwei Fahrten (Ein- und Ausfahrt) ein längenbezogener Schallleistungspegel von 71,1 dB(A)/m. Unter Berücksichtigung der Einwirkzeit (bis zwei Stunden nachts) wird eine Zeitkorrektur von -10 dB angesetzt und den Berechnungen ein Schallleistungspegel von 61,1 dB(A)/m für die Ein- und Ausfahrt zugrunde gelegt.

Gleisbau

Für den Gleisbau kommt es zu einem Gesamt-Schallleistungspegel von 107,6 dB(A) tagsüber.

Einwendungen

Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass das Maß der Beeinträchtigungen aus den Planungsunterlagen nicht eindeutig bestimmbar sei bzw. nicht den tatsächlich zu erwartenden Werten auf Grund von Ermittlungsdefiziten entspreche. So fehle die Zahl und Dauer der zu erwartenden Bauzugfahrten sowie die Art und Dauer der zu erwartenden Ladetätigkeiten. Dazu führt der Vorhabenträger aus, dass in den Planunterlagen die vorgesehenen bau- und

betrieblichen Tätigkeiten, soweit sie zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind, dargestellt seien. Sie seien auch die Grundlage der Gutachten, die sich in den Planunterlagen befinden. Eine genauere Detaillierung des Bauablaufs sei erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Auch die Planfeststellungsbehörde kann in der Vorgehensweise des Vorhabenträgers keine Fehler erkennen.

6.1.5 Ausbreitungsberechnung

Neben den genannten Berechnungsgrößen gehen laut der Schalltechnischen Untersuchung folgende Faktoren in die Berechnungen mit ein:

- die Anteile aus Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen-Modell); gerechnet wurde bis zur 3. Reflexion,
- Pegeländerungen aufgrund des Abstandes und der Luftabsorption,
- Pegeländerungen aufgrund der Boden- und Meteorologiedämpfung,
- Pegeländerungen durch topographische und bauliche Gegebenheiten (Mehrfachreflexionen und Abschirmungen),
- einen leichten Wind, etwa 3 m/s, zum Immissionsort hin und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern.

Die Berechnungen erfolgten mit dem EDV-Programm SoundPlan auf der Basis der DIN ISO 9613-21. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den Lärmkarten im Anhang der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt (siehe Planunterlage 5.1).

Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Berechnung sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

6.1.6 Ergebnis der Berechnung der Beurteilungspegel

Entsprechend der Bildung der Beurteilungspegel wird auch im Hinblick auf das Ergebnis der Beurteilungspegel zwischen den einzelnen baulichen Maßnahmen differenziert. Die Beurteilung erfolgt mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm.

Materialumschlag Mastbau

Die Beurteilungspegel betragen tagsüber an der umliegenden Bebauung im allgemeinen Wohngebiet bis 65 dB(A) und im reinen Wohngebiet bis 56 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im allgemeinen Wohngebiet bis 10 dB(A) und im reinen Wohngebiet bis 6 dB(A) überschritten. Es sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht erreicht (siehe zu den einzelnen Immissionsorten die Tabelle 6 auf der Seite 10 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1).

Ein-/Ausfahrt Bauzug

Die Beurteilungspegel betragen nachts an der umliegenden Bebauung im allgemeinen Wohngebiet bis 44 dB(A) und im reinen Wohngebiet bis 29 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im allgemeinen Wohngebiet bis 4 dB(A) überschritten, im reinen

Wohngebiet eingehalten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts wird nicht erreicht (siehe zu den einzelnen Immissionsorten die Tabelle 7 auf der Seite 11 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1).

Gleisbauarbeiten

Die Beurteilungspegel betragen tags an der umliegenden Bebauung im allgemeinen Wohngebiet bis 65 dB(A) und im reinen Wohngebiet bis 54 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden im allgemeinen Wohngebiet bis 10 dB(A) und im reinen Wohngebiet bis 4 dB(A) überschritten. Es sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags wird nicht erreicht (siehe zu den einzelnen Immissionsorten die Tabelle 8 auf der Seite 12 der Schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 5.1).

Einwendungen

Von Einwenderseite wird kritisiert, dass nicht auf die Gesamtbelastung eingegangen werde, die sich aus der Summe der Belastungen gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vom 16.05.2017 und den ausgeführten zusätzlichen Belastungen aus der vorliegenden Planänderung durch Nutzung des Bahnhofgeländes Altingen als Bau-Logistikfläche ergeben. Zu berücksichtigen sei, dass diese Belastungen nicht nur für die relativ kurze Bauphase zur Erstellung des Baugleises gelten, sondern bis zum Ende der Arbeiten für die Planfeststellungsabschnitte 3 und 4.

Dazu führt der Vorhabenträger aus, dass eine Betrachtung von Gesamtbelastungen hier nicht einschlägig sei, da die als gesundheitsgefährdend angesehene Grenzwerte von 60 dB(A) (nachts) / 70 dB(A) (tags) nicht erreicht bzw. überschritten werden. Weitere Schallemissionen, die sich zu den Emissionen aus dem hier zu Rede stehenden Vorhaben summieren könnten, sind nicht erkennbar.

Auch für die Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die eine Gesamtlärbetrachtung erforderlich machen könnten.

6.1.7 Abwägung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen

Aufgrund vorgenannter Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird in der Schalltechnischen Untersuchung empfohlen, bei der Planung der Bauausführung eine detaillierte Prognose der maßgeblichen Bauphasen zu erstellen und geeignete Schutzmaßnahmen zu konzipieren.

Der Vorhabenträger hat daraufhin ein Lärminderungskonzept vorgelegt, welches nachfolgende Maßnahmen enthält:

- Die mit der Baudurchführung beauftragten Firmen werden vertraglich verpflichtet, nach dem Stand der Technik lärmoptimierte Maschinen und Geräte einzusetzen.
- Im Rahmen der Bauleitung und der Bauüberwachung werden auch die Beschäftigten auf der Baustelle angewiesen, vor allem in den Nachtzeiten besondere Rücksicht auf die Anwohner zu nehmen. So sollte z. B. das Zuschlagen von Fahrzeugtüren und lautes Sprechen, sofern nicht notwendig, unterbleiben.

- Unabhängig von der Intensität des Betriebs auf dem Baugleis im Bahnhof Altingen wird der Vorhabenträger die Anlieger regelmäßig über das Baugeschehen informieren (z. B. durch Handzettel oder Beiträge im Amtsblatt).
- Verstärkt wird die Information zum Baubetrieb dann, wenn mit größeren nächtlichen Störungen gerechnet werden muss. Die Information hierüber erfolgt dann in Abhängigkeit vom bestehenden zeitlichen Vorlauf so schnell wie möglich.
- Allgemein wird der Baustellenbetrieb im Rahmen des vom Ablauf her Machbaren so organisiert, dass möglichst wenig Lärm in den Nachtstunden entsteht.
- Da es erfahrungsgemäß weniger unangenehm ist, wenn stark Lärm verursachende Arbeiten zeitlich konzentriert und nicht über mehrere Stunden immer wieder auftreten, wird der Baubetrieb soweit wie möglich in diesem Sinne optimiert.
Eine Beschränkung der Betriebszeiten ist vor diesem Hintergrund keine sinnvolle Option für die Anwohner, weil sich dadurch die Beeinträchtigungen verlängern.

Der Vorhabenträger wird in einer Nebenbestimmung dazu verpflichtet, die Punkte des Lärm-minderungskonzepts einzuhalten.

Einwendungen

Soweit Einwender die Aufstellung von mobilen Schallschutzwänden entlang des zu erstellenden Baugleises fordern, führt der Vorhabenträger aus, dass für den Baulärm, der aus dem Gleisbau resultiert, auf der Nordseite eine ca. 360 m lange und 7 m hohe Wand erforderlich sei, um die Immissionswerte unterhalb der Immissionsrichtwerte zu bekommen. Auf der Südseite sei zu diesem Zweck eine 400 m lange und 3 m hohe Schallschutzwand erforderlich. Weiter führt der Vorhabenträger aus, dass für den Baulärm bezüglich des Materialumschlags auf der Nordseite eine ca. 130 m lange und 7 m hohe Wand erforderlich sei, um die Immissionswerte unterhalb der Immissionsrichtwerte zu bekommen. Auf der Südseite sei eine 120 m lange und 6 m hohe Schallschutzwand erforderlich.

Nach Einschätzung des Vorhabenträgers könnten Schallschutzwände in diesen Abmessungen nicht provisorisch aufgestellt werden. Hierfür sei vielmehr eine vollumfängliche statische Auslegung mit entsprechend aufwändiger Gründung erforderlich. Hinzu komme, dass bei den beengten Raumverhältnissen von teilweise weniger als 3 m verfügbaren Streifen bis zur Flurstückgrenze die Aufstellung solcher Schallschutzwände nahezu unmöglich sei.

Eine geringere Bauhöhe der Schallschutzwand sei auch geprüft worden, habe jedoch keine ausreichende Schutzwirkung. Die Immissionsrichtwerte würden damit auch überschritten. Erschwerend komme hinzu, dass es durch solch eine mächtige, lichtdichte Wand zu einer Abschattung auf der Nordseite der Gleise komme, was seinerseits zu einem artenschutzrechtlichen Konflikt führe, da die Eidechsen aus dem Gleisbereich hierhin verbracht wurden, um einen Verstoß gegen den Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Ziffer 1 BNatSchG auszuschließen.

Vor dem Hintergrund, dass die Umsetzung von derartigen Lärmschutzwänden in den Hanglagen nur mit sehr hohem tatsächlichen und finanziellen Aufwand möglich wäre sowie vor

dem Hintergrund, dass die Baustelle für das Erstellen des Baugleises insgesamt lediglich vier Wochen dauern wird und die Baustelle in dieser Zeit nicht an einer Stelle bleibt sondern wandert, so dass sehr lange Lärmschutzwände erforderlich wären, sieht die Planfeststellungsbehörde das Aufstellen der mobilen Lärmschutzwände als nicht verhältnismäßig an, so dass der Einsatz von abschirmenden Elementen abgelehnt wird.

Von Einwanderseite wird weiter gefordert, ein stationäres Lärm-Monitoring für die Zeit der Bauarbeiten einzurichten. Hierzu führt der Vorhabenträger aus, dass zwar an einigen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte überschritten werden. Die Schwellen einer Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht) werden jedoch nicht erreicht. Weiter stellt der Vorhabenträger klar, dass die zu Grunde gelegten Arbeiten für die Dauer der Elektrifizierung der Ammertalbahn als „Worst-Case“ Szenario angenommen worden seien. Laut der Beschreibung des „Bauablaufs Materialumschlag im Bahnhof Altingen“ werde an 15 Tagen mit dem Abladen von Zügen gerechnet, mit einer Arbeitsdauer von jeweils 4 bis 5 Stunden. Das Beladen von Montageeinheiten soll an 185 Tagen erfolgen, mit einer maximalen Dauer von 90 Minuten je Arbeitstag. Diese Ladetätigkeiten erfolgen ausschließlich im Tageszeitraum (7 Uhr bis 20 Uhr). Ein stationäres Lärm-Monitoring ergebe aus Sicht des Vorhabenträgers deswegen keinen Sinn, weil das Ergebnis zu keinen anderen Erkenntnissen als die schalltechnische Prognose führen werde. Weitere Maßnahmen außer der Einstellung der Arbeiten zum Materialumschlag drängten sich nicht auf. Eine Einstellung der Arbeiten sei jedoch für die Durchführung der rechtskräftig planfestgestellten Maßnahme in den Planfeststellungsabschnitten 3 und 4 nicht zielführend. Aus diesen Gründen sehe der Vorhabenträger keinen Sinn in einem stationären Lärm-Monitoring.

Auch die Planfeststellungsbehörde sieht den Mehrwert eines stationären Lärm-Monitoring nicht. Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung sind bereits in dem Lärminderungskonzept enthalten. Weitergehende Maßnahmen, die aufgrund eines stationären Monitorings veranlasst werden könnten, sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

Insgesamt sind damit keine anderweitigen Maßnahmen als die bereits im Lärminderungskonzept beschriebenen Maßnahmen ersichtlich, welche die Emissionen weiter verringern könnten.

6.2 Erschütterungen

Nach § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG sind schädliche Umweltauswirkungen Immissionen wie z.B. Geräusche und Erschütterungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Daran anknüpfend hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09 -, Rn. 27 ausgeführt, dass Erschütterungsimmissionen je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen können, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen

sind dann zu vermeiden und gegebenenfalls auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können.

6.2.1 Erschütterungen durch Baumaßnahmen

Die Erschütterungstechnische Untersuchung ist als Anlage 10.2.3 Teil der Planunterlagen. Da sich das Projekt in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung befindet, konnten keine detaillierten Angaben über die zum Einsatz kommenden Bauverfahren und -geräte gemacht werden. Die Abschätzung und Prognose der zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf die Gebäude sowie auf Menschen in den Gebäuden erfolgten daher anhand von Vergleichsmessungen und empirischen Formeln, die der Literatur entnommen wurden. Einwendungen gegen die im Bericht dargestellte Vorgehensweise wurden nicht erhoben.

Die Bewertung erfolgte nach DIN 4150, Teil 3 „Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Gebäude“ sowie der Menschen in Gebäuden nach DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“.

Mit Erschütterungswirkungen durch Bauarbeiten ist nur tagsüber zwischen 6 Uhr bis 22 Uhr zu rechnen. Nachts werden keine Bauarbeiten durchgeführt; allerdings finden Zugein- und -ausfahrten statt.

Aus dem Baustellen- und LKW-Verkehr sind keine kritischen Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude und Menschen zu erwarten. Gleiches gilt für die Bagger- und Aushubarbeiten sowie die Rückbauarbeiten des Gleises. In dem erschütterungstechnischen Gutachten wird empfohlen, die Anregung durch Baustellen- und LKW-Verkehr durch regelmäßige Reinigung der Baustraße klein zu halten. Dieser Empfehlung wird durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen.

Weiter geht der Gutachter davon aus, dass der Einsatz von Vibrationsplatten und Vibrationswalzen der Gewichtsklasse GWK1 und GWK2 unter Berücksichtigung einer maximalen Einwirkzeit von $T_e = 8$ h als unkritisch einzuschätzen ist. Bei einem Abstand von 14 m sei der Einsatz von Vibrationswalzen der Gewichtsklasse GWK3 nur durch eine Reduktion der Einsatzzeit auf maximal 4 h pro Tag zulässig.

In dem erschütterungstechnischen Gutachten wird empfohlen, die Verdichtungsgeräte nur auf dem Baufeld einzusetzen; dies gilt auch für An- und Abtouren der Baumaschinen. Dieser Empfehlung wird ebenfalls durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen.

Der Gutachter führt weiter aus, dass durch den Einsatz der Gleisstopfmaschinen nicht mit kritischen Erschütterungseinwirkungen auf Gebäuden und Menschen zu rechnen sei, wenn die Einsatzdauer auf 4 h am Tag begrenzt werde.

Weiter sind im erschütterungstechnischen Gutachten die folgenden Angaben zur Einhaltung der Stufe II nach DIN 4150, Teil 2 zu beachten:

- Umfassende Informationen der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen aus dem Baubetrieb;
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen und die damit verbundenen Belästigungen;

- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise der Erschütterungsquelle usw.);
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Erschütterungswirkungen haben;
- Information der Betroffenen über die Erschütterungswirkungen auf das Gebäude;
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen und Gebäude.

Bis auf die letzte Maßnahme sind alle vor Beginn der erschütterungsverursachenden Baumaßnahme durchzuführen.

Diese Maßnahmen werden als entsprechende Nebenbestimmungen in diese Genehmigung aufgenommen.

6.3 Eingriffsregelung nach BNatSchG

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

Wie bereits oben unter B. 3 ausgeführt, besteht für die vorliegende Planänderung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Beurteilung liegen die im Erläuterungsbericht auf den Seiten 5 ff. enthaltenen Aussagen zu den Themen Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser sowie Klima und Luft zugrunde. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend.

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

Das Baugleis wird auf einem aufgelassenen Gleisbett errichtet und nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen wieder rückgebaut. Gestaltsänderungen finden nicht statt, Nutzungsänderungen sind nur von kurzfristiger Dauer.

Durch das Baugleis erfolgt keine zusätzliche Versiegelung und es werden keine geschützten Biotope beseitigt. Die vorübergehend eingeschränkte Funktion als Lebensstätte der Zauneidechse besteht nur während der Bauzeit, nach dem Rückbau steht die Lebensstätte wieder im bisherigen Umfang zur Verfügung. Aus diesen Gründen wird nicht von erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter **Tiere** und **Pflanzen** ausgegangen.

Die Fläche, auf der das Baugleis gebaut werden soll, ist durch den Unter- und Oberbau des alten Gleises 3 weitgehend versiegelt. Die faktische Wiederherstellung eines Gleises auf derselben Fläche hat daher keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut **Boden** und seine Funktionen.

Gleiches gilt auch für das Schutzgut **Wasser**; die Ableitung des nicht versickerungsfähigen Regenwassers erfolgt über einen bereits bestehenden Bahnseitengraben.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter **Klima und Luft** sind durch die Maßnahme weder direkt noch indirekt zu erwarten. Denkbar sind allenfalls kurzzeitige Staubentwicklungen, die durch geeignete Maßnahmen, insbesondere Wässerung, nahezu vollständig vermieden werden können.

Damit wird insgesamt nicht von erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG ausgegangen.

6.4 Artenschutz

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

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften liegt die in der Planunterlage 14.3 enthaltene spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zugrunde.

In früheren Zeiten hat auf der zu beanspruchenden Fläche bereits ein Gleis bestanden, die Flächen lag bis vor kurzem brach. Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung wurde der aufgekommene Gehölzbestand bereits im Winter 2018/19 entfernt. Im zeitigen Frühjahr wurde außerdem ein Reptilienschutzzaun errichtet.

Am 18. und 24.04.2019 erfolgte eine Bestandsaufnahme der Reptilien auf dem bestehenden Schotterkörper, der als zusätzliches Baugleis am Bahnhof Altingen angelegt werden soll.

Durch die Begehungen wurde festgestellt, dass der sonnenexponierte Hang nördlich des Bahnhofs von Zauneidechsen besiedelt ist. Ein Teil der Individuen hielt sich zeitweise auch südlich des Zaunes im geplanten Baufeld auf (siehe dazu die Planunterlage 14.3 Anlage 2). Am 18.04. befanden sich 6 von insgesamt 17 festgestellten Individuen im Baufeld, am 24.04. wurden keine Tiere im Baufeld festgestellt.

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahmen wies der Reptilienschutzzaun noch einige Lücken auf, die zwischenzeitlich geschlossen wurden. Aufgrund der Beobachtungen ist davon auszugehen, dass sich derzeit ein kleiner Teil der Population im Baufeld aufhält.

Da im Baufeld derzeit Zauneidechsen anzutreffen sind und die Flächen als Fortpflanzungs- und Ruhestätte geeignet sind, ist es wahrscheinlich, dass sich zum Zeitpunkt des geplanten Eingriffs einzelne Tiere zur Überwinterung im Baufeld befinden. Um dies zu vermeiden, sollten die noch vorkommenden Individuen südlich des Reptilienschutzzauns bis Ende September abgefangen und nördlich des Zaunes wieder ausgesetzt werden. Dadurch kann ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden.

Gleichzeitig kann die Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden werden. Ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätte kann zwar eintreten, da jedoch durch die Gehölzfreimachung der bisherige Lebensraum nach Norden erweitert wurde, ist die Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten südlich des Zaunes

vorgezogen ausgeglichen. Somit tritt der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht ein.

Da die umgesetzten Tiere aus der gleichen Population stammen und der Lebensraum durch die Gehölzfreimachung vergrößert wurde, ist nicht mit signifikant erhöhten Individuenverlusten durch Territorialverhalten zu rechnen.

Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind durch den Betrieb des Baugleises nicht zu erwarten, da die Verkehrsbewegungen auf dem Gleis für die Zauneidechse zu den lebensraumtypischen Bedingungen zählen.

Somit liegen bei Durchführung der oben beschriebenen Maßnahmen keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

7.1 Umweltbelange

7.1.1 Schall

Wie unter B.6.1 bereits ausgeführt, ist an der umliegenden Bebauung mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu rechnen. Die Überschreitungen betragen bis zu 11 dB(A) tags und bis zu 4 dB(A) nachts. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Wie in dem Lärminderungskonzept (siehe dazu unter B.6.1.7) bereits angegeben, werden lärmarme Maschinen eingesetzt und die Bauabläufe so organisiert, dass die Beeinträchtigungen möglichst gering sind. Außerdem werden die betroffenen Anwohner über die anstehenden Arbeiten, deren Art und Intensität sowie damit einhergehenden Belästigungen informiert.

Vor dem Hintergrund, dass als Planungsalternative (siehe dazu B.5) der ausschließliche Transport auf der Straße in Betracht kommt und diese Alternative zu einer deutlich stärkeren Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen für die Bevölkerung sowie zu einer Mehrbelastung des Straßennetzes führt, sind die Belastungen durch die Schallimmissionen durch das Baugleis nicht weiter zu minimieren. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind damit die Schallimmissionen hinnehmbar.

7.1.2 Natur und Arten

Durch das Vorhaben kommt es nur zu geringen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere.

Da keine zusätzliche Versiegelung erfolgt, werden keine geschützten Biotope beseitigt. Die vorübergehend eingeschränkte Funktion als Lebensstätte der Zauneidechse besteht nur während der Bauzeit, nach dem Rückbau steht die Lebensstätte wieder im bisherigen Umfang zur Verfügung.

7.1.3 Boden und Wasser

Durch das Vorhaben kommt es zu keinen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden.

Die Fläche, auf der das Baugleis gebaut werden soll, ist durch den Unter- und Oberbau des alten Gleises 3 weitgehend versiegelt. Die faktische Wiederherstellung eines Gleises auf derselben Fläche hat daher keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und seine Funktionen.

Gleiches gilt auch für das Schutzgut Wasser; die Ableitung des nicht versickerungsfähigen Regenwassers erfolgt über einen bereits bestehenden Bahnseitengraben.

Einwendungen

Von Einwanderseite werden wasserschutzrechtliche Bedenken durch die provisorische Betankung der Triebwagen vorgetragen. Es wird bemängelt, dass der Standort der provisorischen Betankung aus dem in den Unterlagen enthaltenen Lageplan nicht hervorgehe. Weiter wird vorgetragen, dass die befestigte ehemalige Ladestraße am östlichen Ende des Bahnhofes Altingen keinen Anschluss an die Kanalisation habe. Das Gegenteil sei der Fall; die leicht abschüssige Fläche münde auf voller Länge in den unbefestigten Teil des ehemaligen Zuckerrübenplatzes.

Das Landratsamt Tübingen als zuständige Untere Wasserschutzbehörde hegt indes in seiner Stellungnahme keine Bedenken. Es führt diesbezüglich aus, dass das Vorhaben in der Zone III B des Wasserschutzgebietes „Ammertal“ liege. Verbote der Wasserschutzgebiet-Verordnung seien jedoch durch die temporär erforderliche Betankung der Triebwagen über Tanklastwagen nicht betroffen. Die temporäre Betankung falle auch nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Damit kommt es auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen wasserrechtlich relevanten Tatbeständen.

7.1.4 Luft und Klima

Durch das Vorhaben kommt es nur zu geringen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Luft und Klima.

Dies insbesondere durch Staubentwicklungen, die jedoch durch geeignete Maßnahmen, insbesondere Wässerung, nahezu vollständig vermieden werden können.

Einwendungen

Von Einwanderseite wird vorgetragen, dass auch schon durch die LKW Bewegungen auf dem unbefestigten Teil des Platzes eine erhebliche Staubbelastung zu erwarten sei. Es wird daher gefordert, dass die Baufirmen bei großer Hitze und/oder Staubentwicklung durch regelmäßige Reinigung des Platzes und durch Wasserbesprühung der aufkommenden Staubbelastungen entgegenwirken.

Der Vorhabenträger sagt dies zu.

7.2 Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg

Die Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA) stimmt der Planänderung zu, nachdem das von dem Vorhabenträger zunächst vorgelegte Betriebskonzept aufgrund der Beanstandung der LEA geändert wurde. Das geänderte und neu vorgelegte Betriebskonzept (Betriebszustände Version 2 Einbau Weichen ATB) vom 27.03.2020 ist nunmehr Grundlage

für die Zustimmung der LEA. Dabei wurde insbesondere der Betriebszustand 3 geändert. Es ist nunmehr festgelegt, dass keine Zugfahrten stattfinden werden, solange die Schlüssel der Bauweichen nicht unter Überwachung des Fahrdienstleiters sind.

Desweiteren spricht die LEA in ihrer Stellungnahme einige Aspekte an, denen insbesondere durch entsprechende Nebenbestimmungen Rechnung getragen wird.

Der Baubeginn ist der LEA rechtzeitig anzuzeigen, damit diese die Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchzuführen. Ein (einfacher) Bauablaufplan ist vorzulegen.

Die technische Abnahme der eisenbahnspezifischen Umbauarbeiten ist von dem Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) durchzuführen. Die zur Abnahme erforderlichen Unterlagen sind nur nach Aufforderung der Abnahmeniederschrift beizulegen. In der Abnahmeniederschrift ist u. a. zu bestätigen, dass die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss erfüllt sind und dass einer Inbetriebnahme keine sicherheitsrelevanten Gründe entgegenstehen. Der Abnahmetermin ist der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese die Gelegenheit erhält, sich an der Abnahme zu beteiligen.

Die Inbetriebnahme der geänderten/neu errichteten Anlagen ist der LEA durch den Eisenbahnbetriebsleiter anzuzeigen.

7.3 Private Belange

Aufgrund der Planauslegung ist ein Einwendungsschreiben eingegangen. Dahinter stehen etwa 36 Privatpersonen.

Soweit Einwender die Themen Schall sowie Beeinträchtigung durch Staubentwicklungen angesprochen haben, wurde dies im allgemeinen Teil (B. 6.1 und 7.1.4) behandelt.

Die Einwender tragen außerdem vor, dass es durch das Vorhaben zu Wertminderung von Grund- und Wohneigentum komme. So werde durch die im Gutachten prognostizierte, konkret zu erwartende Zunahme der Lärmbelastungen der objektive Verkehrswert der Grundstücke gemindert. Auch die Nutzung der Grundstücke werde durch die Auswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass er eine Wertminderung des Grund- und Wohneigentums der Einwender nicht erkennen könne, da es sich hierbei um zeitlich auf die Dauer der Bautätigkeiten beschränkte Mehrbelastungen handele.

Dem schließt sich auch die Planfeststellungsbehörde ein. Eine bloß vorübergehende Beeinträchtigung führt zu keiner Wertminderung des Grundeigentums.

8. Gesamtwägung und Zusammenfassung

Nach Abwägung aller für und gegen die Errichtung des Baustellengleises im Bahnhof Altingen sprechenden öffentlichen und privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestzustellende Vorhaben vermag die angestrebte Zielsetzung, namentlich die Erleichterung der Baudurchführung sowie die Minderung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner, erfüllen.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen kommen nicht in Betracht. Der ausschließliche Transport auf der Straße führt zu einer deutlich stärkeren Lärm- und Abgasbeeinträchtigung für die Bevölkerung sowie zu einer Mehrbelastung des Straßennetzes.

Der Erstellung eines Baugleises im Bahnhof Altingen stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie auch Gegenstand von Einwendungen waren, zumindest hinreichend Rechnung.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass mit Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist. Die Überschreitungen betragen bis zu 11 dB(A) tags und bis zu 4 dB(A) nachts. Der Vorhabenträger hat daher ein Lärmreduzierungskonzept erstellt, zu deren Einhaltung er verpflichtet wird. Darüber hinaus wurden auch Maßnahmen zum Erschütterungsschutz angeordnet, um sicherzustellen, dass es zu keinen unzumutbaren Auswirkungen durch Erschütterungsimmissionen in Folge von Baumaßnahmen kommt.

Für die vorliegende Planänderung besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Durch das Baugleis erfolgt keine zusätzliche Versiegelung und es werden keine geschützten Biotop beseitigt. Um Eingriffe in Belange des speziellen Artenschutzes von vornherein auszuschließen, werden während der Herstellung des Baugleises geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen. Schutzzäune sind bereits vor Baubeginn aufgestellt worden, umfassen auch den Bereich des Baugleises und werden laufend auf ihre Funktion hin überprüft. Sie dienen dazu, die Zuwanderung insbesondere von Eidechsen ins Baufeld zu verhindern. Zusätzlich wird das Baufeld vor Beginn der Maßnahmen mehrfach abgegangen, eventuell vorhandene Tiere gefangen und auf der sicheren Seite des Schutzzauns wieder freigelassen. Dadurch werden die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Ziffer 1 und 2 BNatSchG ausgeschlossen. Ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann zwar eintreten, da jedoch durch Gehölzfreimachung der bisherige Lebensraum nach Norden erweitert wurde, ist die Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten südlich des Zaunes vorgezogen ausgeglichen. Somit tritt der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht ein. Die vorübergehend eingeschränkte Funktion als Lebensstätte der Zauneidechse besteht nur während der Bauzeit, nach dem Rückbau steht die Lebensstätte wieder im bisherigen Umfang zur Verfügung. Negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und seine Funktionen und das Schutzgut Wasser bestehen ebenfalls nicht. Die Ableitung des nicht versickerungsfähigen Regenwassers erfolgt über einen bereits bestehenden Bahnseitengraben. Oberflächengewässer sind durch das Vorhaben nicht berührt. Auch das Grundwasser wird durch die Planänderung nicht berührt, weil die Herstellung des Baugleises sehr oberflächennah stattfindet und weil keine

für das Wasser schädliche Stoffe umgeschlagen werden. Im Hinblick auf das Schutzgut Klima und Luft kann es durch die Baustellentätigkeiten zu Staubentwicklungen kommen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, bei großer Hitze und/oder Staubentwicklung durch regelmäßige Reinigung des Platzes und durch Wasserbesprühung der aufkommenden Staubbelastungen entgegenzuwirken.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder sonst Nutzungsberechtigten von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen. Insgesamt bleiben die vorhabenbedingten Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich, weitere Minimierungen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Eine andere Planungsalternative, die mit weniger Eingriffen die verfolgten planerischen Zielsetzungen ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zur Erstellung eines Baugleises im Bahnhof Altingen.

Insgesamt kann daher dem Antrag des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen weiteren Entscheidungen, Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärte Zusage festgestellt werden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim eingelegt werden.

D. Hinweis

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

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 74 Abs. 5 S. 4 LVwVfG bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen angefordert werden.

gez.

Dr. Kornelia Sauter