



**Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Stuttgart**

Planfeststellungsbeschluss

für die

Geh- und Radwegunterführung

in

Dettingen unter Teck

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	VI
A. Tenor	1
I. Grundentscheidung	1
II. Besondere Entscheidungen	1
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	1
2. Konzentrationswirkung	2
III. Anordnung der sofortigen Vollziehung	3
IV. Planunterlagen	4
V. Nebenbestimmungen	6
1. Immissionsschutz	6
2. Natur und Landschaft	14
3. Forstwirtschaft (bleibt frei)	15
4. Landwirtschaft (bleibt frei)	15
5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	15
6. Bodenschutz und Altlasten	19
7. Kommunale Belange (bleibt frei)	20
8. Verkehr	20
9. Klima (bleibt frei)	21
10. Öffentliche Sicherheit (bleibt frei)	21
11. Landesplanung und Raumordnung (bleibt frei)	21
12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	21

13. Denkmalschutz.....	21
14. Private Rechte, insbesondere Eigentum (bleibt frei).....	22
VI. Zusagen	23
1. Immissionsschutz	23
2. Natur und Landschaft	23
3. Forstwirtschaft.....	23
4. Landwirtschaft	24
5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz (bleibt frei).....	25
6. Bodenschutz und Altlasten.....	25
7. Kommunale Belange (bleibt frei).....	26
8. Verkehr	26
9. Klima (bleibt frei)	26
10. Öffentliche Sicherheit (bleibt frei).....	26
11. Landesplanung und Raumordnung (bleibt frei).....	26
12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	26
13. Denkmalschutz (bleibt frei).....	28
14. Private Rechte, insbesondere Eigentum (bleibt frei).....	29
VII. Zurückweisung von Einwendungen	30
VIII. Kostenentscheidung.....	30
B. Begründung.....	31
I. Beschreibung des Vorhabens	31
1. Geplanter baulicher Zustand.....	31
2. Folgemaßnahmen	33

II. Zuständigkeit und Verfahren.....	35
1. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	35
2. Verfahren	35
III. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	37
IV. Rechtliche Würdigung	38
1. Planrechtfertigung.....	38
1.1. Fachplanerische Ziele.....	38
1.2. Eignung des Vorhabens zur Zielerreichung	41
1.2.1. Aktuelle Situation.....	41
1.2.2. Erforderlichkeit.....	42
2. Alternativen und Optimierungsvarianten	43
2.1. Nullvariante	44
2.2. Von der Vorhabenträgerin untersuchte Varianten.....	44
2.2.1. Varianten in bestehender Lage.....	45
2.2.2. Varianten in zentraler Ortslage	46
2.2.3. Varianten in dezentraler Ortslage	48
2.2.4. Ergebnis.....	49
3. Dimensionierung.....	52
4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen.....	52
4.1. Immissionsschutz	52
4.1.1. Baubedingte Lärmimmissionen	52
4.1.2. Baubedingte Erschütterungen.....	64

4.1.3. Betriebs- und anlagenbedingte Lärmimmissionen	68
4.1.4. Betriebsbedingte Erschütterungen	71
4.2. Natur und Landschaft	73
4.2.1. Eingriff in Natur und Landschaft.....	73
4.2.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	77
4.2.3. Schutzgebiete und geschützte Biotope	78
4.2.4. Artenschutz	79
4.3. Forstwirtschaft.....	80
4.4. Landwirtschaft.....	81
4.5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	84
4.5.1. Grundwasser und Wasserschutzgebiete	84
4.5.2. Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	87
4.5.3. Entwässerungsplanung.....	88
4.6. Bodenschutz und Altlasten.....	89
4.7. Kommunale Belange	92
4.8. Verkehr	93
4.9. Klima	95
4.10. Öffentliche Sicherheit	98
4.11. Landesplanung und Raumordnung.....	99
4.12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen.....	99
4.13. Denkmalschutz	100
4.14. Private Rechte, insbesondere Eigentum	102
4.14.1. Eigentum - Unmittelbare Inanspruchnahme.....	102

4.14.2. Eigentum - Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigung.....	104
V. Gesamtabwägung und Zusammenfassung	108
VI. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung	109
VII. Begründung der Kostenentscheidung.....	112
C. Rechtsbehelfsbelehrung	113

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Beschreibung
§	Paragraph
Abs.	Absatz
a.F.	alte Fassung
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
A _u	Unterer Anhaltswert
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)

Abkürzung	Beschreibung
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BT-Drs.	Drucksachen des Bundestages
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
CO ₂	Kohlendioxid
DB	Deutsche Bahn
dB (A)	Dezibel (A-Bewertung)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DIN 4150-2	DIN Norm 4150 „Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (Juni 1999)“

Abkürzung	Beschreibung
DIN 4150-3	DIN Norm 4150 „Erschütterungen im Bauwesen - Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen (Dezember 2016)“
DN	diamètre nominal / Nomineller Durchmesser / Nennweite in mm
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
etc.	et cetera
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EÜ	Eisenbahnüberführung
f.	folgend
ff.	fortfolgend
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
Flst.	Flurstück
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GWK	Grundwasserkörper
ha	Hektar

Abkürzung	Beschreibung
HQ ₁₀₀	hundertjährliches Hochwasser
Hs.	Halbsatz
ggf.	gegebenenfalls
i.e.S.	im engeren Sinne
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IO	Immissionsort
i.S.d.	im Sinne des
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
KBF _{max}	Maximale bewertete Schwingstärke
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LAD	Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart
LBGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
LBodSchAG	Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan

Abkürzung	Beschreibung
LEP	Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg
lfd. Nr.	laufende Nummer
LGebG	Landesgebührengesetz Baden-Württemberg
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
lit.	littera (Lateinisch für Buchstabe)
LKreiWiG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Gewährleistung der umweltverträglichen Abfallbewirtschaftung
l/s	Liter pro Sekunde
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSG-VO	Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet
LT-Drs.	Drucksache des Landtages Baden-Württemberg
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
LVG	Landesverwaltungsgesetz
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
LWaldG	Landeswaldgesetz Baden-Württemberg
m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
mNN	Meter über Normalnull
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen

Abkürzung	Beschreibung
NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und Pflege der Landschaft
Nr.	Nummer
ÖBB	Ökologische Baubegleitung
o.g.	oben genannt
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
RQ	Regelquerschnitt
S.	Satz/Seite
s.	siehe
sog.	sogenannt
Str.	Straße
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SÜ	Straßenüberführung
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998
THG	Treibhausgas(e)
THG-Emissionen	Treibhausgasemissionen
u.a.	unter anderem

Abkürzung	Beschreibung
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz
v.	vom
v.a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
Vogelschutzrichtlinie	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
WBA	Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz
WG	Wassergesetz Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WK-Nr.	Wasserkörpernummer
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens

Abkürzung	Beschreibung
	für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
WSG	Wasserschutzgebiet
WSG-VO	Wasserschutzgebietsverordnung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
zzgl.	zuzüglich
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter

A. Tenor

Auf Antrag der Gemeinde Dettingen vom 16.12.2024 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß § 37 StrG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG – jeweils in der derzeit gültigen Fassung – für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I. Grundentscheidung

Der Plan für den Neubau der Geh- und Radwegunterführung in Dettingen unter Teck einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis VI. **festgestellt**.

II. Besondere Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde wird gemäß § 19 WHG und nach Maßgabe der in Kapitel A.V.5 formulierten Nebenstimmungen die beantragte Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG erteilt für:

- Vorübergehende Absenkung und Entnahme von Grundwasser während der Bauzeit
- Dauerhaftes Einbringen einer Grundwasserwanne für die Geh- und Radwegunterführung
- Grundwasserumleitung nach Erstellung des Bauwerks.

2. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 37 StrG i. V. m. § 75 Abs. 1 LVwVfG).

III. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4, 1. Alt. VwGO wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

IV. Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt Nr.	Beschreibung	Datum
Unterlage 1-a		Erläuterungsbericht	21.04.2026
Unterlage 1-a		Anhang: Variantenübersicht	
Unterlage 2		Übersichten	
Unterlage 2	1	Übersichtskarte	02.12.2024
Unterlage 2	2-a	Gesamtübersicht Lageplan	18.11.2025
Unterlage 2	3	Gesamtübersicht Längenschnitt	10.12.2024
Unterlage 3		Bauwerkspläne	
Unterlage 3	1	Bauwerksplan EÜ Teil 1 – Draufsicht und Schnitte	25.03.2025
Unterlage 3	2	Bauwerksplan EÜ Teil 2 – Schnitte	10.12.2024
Unterlage 3	3	Bauwerksplan SÜ B 465 und WW-ÜF – Draufsicht und Schnitte	25.03.2025
Unterlage 3	4	Bauwerksplan Rampe Ri. Bf-Vorplatz – Draufsicht und Schnitte	25.03.2025
Unterlage 3	5	Bauwerksplan Zwischenblöcke – Draufsicht und Schnitte	25.03.2025
Unterlage 3	6	Bauwerksplan Rampe Ri. Rauberweg Teil 1: Draufsicht und Schnitte	20.03.2025
Unterlage 3	7	Bauwerksplan Rampe Ri. Rauberweg Teil 2: Wandansichten	10.12.2024
Unterlage 3	8	Lageplan West Zugangsbereich „Bahnhofsvorplatz“	02.12.2024
Unterlage 3	9	Lageplan Ost Zugangsbereich „Rauberweg“	02.12.2024
Unterlage 4a		Bauwerksverzeichnis	20.01.2026
Unterlage 5		Grunderwerb	
Unterlage 5	1	Grunderwerbsverzeichnis	01.04.2025

Unterlage	Blatt Nr.	Beschreibung	Datum
Unterlage 5	2-a	Lageplan Grunderwerb	18.11.2025
Unterlage 6		Sonstige Pläne	
Unterlage 6	1-a	Lageplan Flächeninanspruchnahme	18.11.2025
Unterlage 6	2-a	Koordinierter Leitungsplan	20.01.2026
Unterlage 6	3-a	Baubeihelfe/Verbau Teil 1: Grundrisse	18.11.2025
Unterlage 6	4	Baubeihelfe/Verbau Teil 2: Schnitte	13.12.2024
Unterlage 6.	5-a	Lageplan Bodenverwertungskonzept	18.08.2025
Unterlage 7		Umweltplanung	
Unterlage 7.1-a		Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung	04.02.2026
Unterlage 7.2		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	09.12.2024
Unterlage 7.3		Relevanzprüfung zum Artenschutz	09.12.2024
Unterlage 8		Immissionsschutz	
Unterlage 8.1		Schalltechnische Untersuchung	13.08.2025
Unterlage 8.2		Schallprognose Baulärm	13.08.2025
Unterlage 8.3		Erschütterungsprognose Anlagenbetrieb	11.08.2025
Unterlage 8.4		Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb	11.08.2025
Unterlage 9		Geotechnik und Baugrund	
Unterlage 9.1		Geotechnischer Bericht	31.07.2025
Unterlage 9.2		Übersichtslageplan	16.10.2023
Unterlage 9.3		Lageplan mit Aufschlusspunkten und Lage der Geologischen Schemaschnitte	08.05.2025
Unterlage 9.4		Luftbilddauswertung auf Kampfmittelbelastung B 465, Eisenbahnstraße, Lindenstraße, Ausbau Unterführung	21.08.2020
Unterlage 10		Wasserrechtsantrag	31.07.2025
Unterlage 11		Bilderdokumentation Unterführung	

V. Nebenbestimmungen

Gegenstand der Entscheidung sind die folgenden Nebenbestimmungen:

1. Immissionsschutz

Allgemeine Bestimmungen zum Betrieb der Baustelle

- 1.1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 1.2. Es ist sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.
- 1.3. Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig zu warten und ggf. instand zu setzen.
- 1.4. Die Einwirkzeiten lärm- und erschütterungsintensiven Baugeräts sind so weit als möglich zu minimieren. Baumaschinen sind in Arbeitspausen auszuschalten. Ein unnötiger Leerlauf von Maschinen ist zu vermeiden.
- 1.5. Die Arbeiten sind grundsätzlich auf den Zeitbereich zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr zu begrenzen. Hiervon ausgenommen ist der Zeitraum der Gleissperrung in Bauphase 12 (vgl. Schallprognose Baulärm, Unterlage 8.2). Alle lärmverursachenden Tätigkeiten sind dabei nach Möglichkeit im Tageszeitraum durchzuführen.
- 1.6. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als

Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und ggf. weitere notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.

- 1.7. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen und die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten sowie solcher zur Nachtzeit, an Sonntagen und Feiertagen jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern und der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde schriftlich mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Die Mitteilungspflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung (s. dazu Nr. 1.17, Nr. 1.18 und Nr. 1.28). Hierfür ist auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

- 1.8. Die Vorhabenträgerin übersendet der Gewerbeaufsicht des Landratsamts Esslingen spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung nach Anhang I der Baustellenverordnung.

Baubedingte Lärmimmissionen

- 1.9. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) beachtet wird.
- 1.10. Der Einsatz der Maschinen und Geräte muss den Bestimmungen der 32. BImSchV entsprechen.
- 1.11. Die Maschinen und Geräte müssen die garantierten Schallleistungspegel der Stufe II der Richtlinie 2000/14/EG einhalten.
- 1.12. Wo immer möglich, sind elektrisch betriebene Maschinen anstatt dieselbetriebener Maschinen zu verwenden.
- 1.13. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmgesichtspunkten zu optimieren. Schallquellen sind so weit entfernt als möglich von schützenswerter Bebauung abgewendet anzuordnen oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Kapselungen von Baumaschinen, Schallschirme, Schallschutzzelte, Einhausungen) akustisch wirksam abzuschirmen.
- 1.14. Alle Mitarbeiter auf der Baustelle sind bei Arbeitsantritt von der Bauleitung oder dem Immissionsschutzbeauftragten für die Lärmproblematik zu sensibilisieren und auf einen behutsamen und möglichst drehzahlreduzierten Umgang mit den Maschinen hinzuweisen.
- 1.15. In Bauphase 12 sind die nächtlichen Bauarbeiten (20 Uhr bis 7 Uhr) auf das betrieblich unumgängliche Maß zu beschränken.

- 1.16. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe sowie der einzusetzenden Maschinen eine detaillierte Baulärmprognose zu erstellen, soweit in erheblichem Maße von dem geplanten Bauablauf abgewichen wird. Die Prognose ist nachfolgend bei wesentlichen Änderungen der vorgenannten Faktoren anzupassen. Hierbei sind konkrete Lärmschutzmaßnahmen technischer oder organisatorischer Art aufzuzeigen und deren Wirksamkeit entsprechend darzulegen. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch die Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, die Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen eine technisch mögliche und wirtschaftlich vertretbare Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Immissionsorte (Gebäudefassaden, etagengenau) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.
- 1.17. Den betroffenen Eigentümern und gewerblichen Mietern steht gegenüber der Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:
- für die entsprechend Nr. 1.16 ermittelten Immissionsorte und Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als
 - a.) 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) während des Tagzeitraums bezogen auf Wohnräume,

- b.) 67 dB(A) während des Tageszeitraums bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- c.) 72 dB(A) während des Tageszeitraums bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm.
- Erstreckt sich der Nutzungszeitraum von Gewerberäumlichkeiten (z.B. Restaurant) in den Nachtzeitraum, so ist der für den Tageszeitraum geltende Beurteilungspegel maßgeblich.
- für entsprechend der Nr. 1.16 ermittelte Immissionsorte im Außenwohnbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen nach Nr. 1.18 Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der gemäß den vorstehenden Buchstaben a.) bis c.) jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Nr. 1.16 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die unter den Buchstaben a.) bis c.) genannten Werte überschreiten,
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Nr. 1.18 in Anspruch genommen wurde, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem

gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

1.18. Den betroffenen Anwohnern steht gegenüber der Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer lärmbedingter Beeinträchtigungen für die entsprechend Nr. 1.16 ermittelten Immissionsorte und Tage mit einem Beurteilungspegel von

- mehr als 60 dB(A) während des Nachtzeitraums bezogen auf Schlaf-
räume,
- mehr als 70 dB (A) während des Tageszeitraums bezogen auf Wohnraum
zu.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gemäß Nr. 1.16 ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum dem Grunde nach zu informieren (s. dazu Nr. 1.7). Art und Dauer der Unterbringung sind jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

1.19. Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 nach Maßgabe der nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten.

1.20. Die Vorhabenträgerin hat die erschütterungstechnische Prognose und das darin entwickelte Schutzkonzept (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4) anhand der Ausführungsplanung und des konkreten Bauablaufplans sowie unter Kenntnis der zum Einsatz

gelangenden Maschinen vor Baubeginn fortzuschreiben und sämtliche Gebäude zu ermitteln, bei denen es zu Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte nach den DIN 4150-2 und DIN 4150-3 kommen kann.

- 1.21. Die ermittelten Überschreitungen der Anhaltswerte der o.g. Normen sind unter Umsetzung der gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4) und bei Ergreifung geeigneter Schutzmaßnahmen unter Wahrung des Minimierungsgebots zulässig.
- 1.22. Die in der DIN 4150-2, Abschnitt 6.5.4.3 genannten Maßnahmen a) bis e) – Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichtung einer Anlaufstelle für Beschwerden – sind umzusetzen.
- 1.23. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Baustraßen und Lagerflächen während der kompletten Bauzeit in einem gut befahrbaren Zustand befinden. Hierzu sind ggf. Räum- bzw. Reinigungs- und Straßeninstandhaltungsmaßnahmen durchzuführen.
- 1.24. Beim Einsatz von Kompaktbaggern mit einem Gesamtgewicht von 2 bis 5 Tonnen sind die Maßnahmen a) bis f) nach DIN 4150-2 aus Abschnitt 2 einzuhalten.
- 1.25. Werden bei Abbrucharbeiten Meißelbagger mit einem Gesamtgewicht von 8 bis 14 Tonnen eingesetzt, sind die in Tabelle 9 der Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb (Unterlage 8.4) festgelegten Mindestabstände in Abhängigkeit der Anzahl der Einsatztage zu berücksichtigen.
- 1.26. Die Vorhabenträgerin hat beim Einsatz von Verdichtungsgeräten (Vibrationsplatten/-walzen) sicherzustellen, dass ausschließlich Verdichtungsgeräte eingesetzt werden, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Die Arbeitsfrequenz der eingesetzten Verdichtungsgeräte muss nach

Möglichkeit so gewählt und eingestellt werden, dass sie in einem Frequenzbereich von mehr als 50 Hz liegt. Beim Anfahren der Verdichtungsgeräte ist eine Lastübertragung durch ein unwuchtfreies An- und Ablaufen zu vermeiden.

- 1.27. Für den Einsatz von Verdichtungsgeräten sind die Vorgaben aus Abschnitt 6.2 der Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb (Unterlage 8.4) zu beachten, insbesondere bezüglich der Arbeiten in unmittelbarer Nähe zum denkmalgeschützten Nebengebäude des Bahnhofs sowie im Bereich der Teckschule.
- 1.28. Sind trotz aller vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen Überschreitungen der jeweils maßgeblichen Anhaltswerte der Stufe III der Tabelle 2 (tags) bzw. der Anhaltswerte der Tabelle 1 (nachts) der DIN 4150-2 zu erwarten und weitergehende Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, ist den betroffenen Anwohnern auf Kosten der Vorhabenträgerin ein angemessener Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauphasen die gemäß dem fortgeschriebenen Erschütterungsgutachten ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren (s. dazu Nr. 1.7) und mit diesen die Einzelheiten zur Art und Dauer der Unterbringung abzuklären.

Wird Anspruchsberechtigten kein angemessener Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt, haben diese gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld. Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind die Anzahl der Tage bzw. Nächte, an denen eine Überschreitung der o.g. Anhaltswerte vorgelegen hat, und die Höhe der jeweiligen Überschreitung zu berücksichtigen. Die Höhe der

Entschädigung ist mit den Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

2. Natur und Landschaft

- 2.1. Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Kapitel 6 sowie in der Eingriff-Ausgleichs-Bilanzierung in Kapitel 3.1 vorgeschlagenen arten- und naturschutzrechtlichen Maßnahmen sind vollumfänglich umzusetzen.
- 2.2. Die Vorhabenträgerin hat die Bauausführung über deren gesamten Zeitraum hinweg durch eine qualifizierte Ökologische Baubegleitung (ÖBB) überwachen und begleiten zu lassen. Bei auftretenden – auch unvorhersehbaren – arten- und naturschutzrechtlichen Konflikten ist die ÖBB verpflichtet, unverzüglich geeignete Schadensvermeidungs- und Schutzmaßnahmen einzuleiten und umzusetzen und das weitere Vorgehen ggf. vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 2.3. Die Vorhabenträgerin hat die nach der Kompensationsverzeichnis-Verordnung Baden-Württemberg vom 17. Juli 2025 (KompVzVO) erforderlichen Angaben zu ihrem Vorhaben und den festgesetzten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (insbesondere zu Eingriffsausgleich, Natura 2000, artenschutzrechtliche Maßnahmen) innerhalb von sechs Wochen nach Bestandskraft dieses Bescheides in der Online-Anwendung Kompensationsverzeichnis zu erfassen und an die untere Naturschutzbehörde zu übermitteln. Für die Übermittlung muss sich die Vorhabenträgerin gegebenenfalls zunächst in der Anwendung registrieren und einen Account beantragen (<https://kompvz.landbw.de>).

Der Vorhabenträger hat die Erfassung der erforderlichen Angaben im Kompensationsverzeichnis unmittelbar nach Übermittlung an die untere Naturschutzbehörde der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.

- 2.4. Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde und die untere Naturschutzbehörde unverzüglich von Baubeginn bzw. der Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten.

3. Forstwirtschaft (bleibt frei)

4. Landwirtschaft (bleibt frei)

5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

- 5.1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die in dem geotechnischen Bericht (Unterlage 9.1) sowie die in dem Wasserrechtsantrag (Unterlage 10) formulierten Hinweise zu beachten.
- 5.2. Die Vorhabenträgerin hat den Beginn und die Fertigstellung der Verbauarbeiten sowie der Beginn und das Ende der bauzeitlichen Wasserhaltung dem zuständigen Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zur Überwachung mindestens eine Woche vor dem geplanten Termin schriftlich anzuzeigen.
- 5.3. Den Beauftragten des Amtes für Wasserwirtschaft und Bodenschutz sowie dem Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau ist jederzeit der Zutritt zum Baugelände zu gestatten.
- 5.4. Sofern im Rahmen der Bauausführung Öle oder sonstige Verschmutzungen festgestellt werden sollten, ist dies unverzüglich dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz mitzuteilen.
- 5.5. In der Nähe der offenen Baugrube dürfen wassergefährdende Stoffe (z.B. Dieselfässer) nur in einer Auffangwanne gelagert werden. Fahrzeuge und Maschinen dürfen nur außerhalb der Baugrube auf befestigten und

ordnungsgemäß entwässerten Flächen betankt oder repariert werden. Nach Arbeitsende sind sie auf solchen Flächen abzustellen. Schalttafeln dürfen ebenfalls nur auf dieser Fläche eingeölt werden.

5.6. Sofern Anstriche an im Erdreich befindlichen Bauteilen notwendig sind, dürfen nur Dichtungsanstriche ohne wassergefährdende Lösemittelzusätze verwendet werden.

5.7. Die bauzeitliche Absenkung des Grundwasserspiegels darf ausschließlich innerhalb des wasserdichten Baugrubenverbaus und nur bis zu der für die Durchführung der Bauarbeiten zwingend erforderlichen Tiefe (Aushubsohle) erfolgen. Die maximale Absenktiefe wird verbindlich auf 343,1 mNN begrenzt. Ein weiteres Absenken des Grundwassers bedarf vorab einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis.

5.8. Die Wasserhaltung ist auf das unumgänglich notwendige Maß zu begrenzen. Sie darf höchstens 0,5 l/s pro Bauabschnitt betragen. Bei Grundwasserständen oberhalb eines Niveaus von 348,00 mNN (Überströmung des wasserdichten Verbaus) ist eine Grundwasserhaltung von 2,0 l/s zulässig. Undichtigkeiten im Verbau sind umgehend abzudichten. Eine erhöhte Wasserhaltung bis 2,0 l/s bis zur Abdichtung von Undichtigkeiten ist nur für einen vorübergehenden Zeitraum von 2 Wochen pro Bauabschnitt zulässig.

Sollte mehr Wasser anfallen, ist das WBA unverzüglich zu informieren, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

Die Grundwasserabsenkung ist durch Anheben des Förderaggregates oder Veränderung der Schwimmersteuerung dem jeweiligen Baufortschritt (Auftriebssicherheit) anzupassen.

Wenn der Bauablauf es zulässt, ist die Grundwasserabsenkung nachts und über das Wochenende einzustellen.

- 5.9. Das im Rahmen der bauzeitlichen Wasserführung geförderte Grundwasser darf nur unter Zwischenschaltung eines Absetzbeckens – und falls notwendig nach einer Neutralisation – abgeführt werden.
- 5.10. Für die Einleitung in die Kanalisation ist die Zustimmung des Betreibers erforderlich. Bei der Einleitung des abzupumpenden Grundwassers bzw. des anfallenden Niederschlagswassers in die Kanalisation sind folgende Grenzwerte einzuhalten:
- pH-Wert 6,5 – 10,0
 - absetzbare Stoffe nach 1/2 Std. 1,0 ml/l
 - Kohlenwasserstoffe, gesamt, nach DIN EN ISO 9377-2 20 mg/l
- Vorgaben der örtlichen Entwässerungssatzung bleiben hiervon unberührt.
- 5.11. Die unter Nr. 5.10 genannten Einleitungsgrenzwerte müssen zu jeder Zeit eingehalten werden. Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch eine der Situation und dem Bauablauf angepasste Überwachung sicherzustellen. Eine Dokumentation der Überwachung wird empfohlen.
- 5.12. Die abgepumpte Wassermenge ist mittels geeigneter Messeinrichtungen (schwimmgesteuerte Pumpe mit Wasserzähler oder induktives Messgerät) laufend in einem Betriebsbuch zu registrieren. Das Betriebsbuch ist nach Abschluss der Maßnahme dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz unaufgefordert vorzulegen.
- 5.13. Vor Beginn und nach Beendigung der Grundwasserabsenkung ist eine Grundwasserprobe zu entnehmen, deren Analyse dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz umgehend vorzulegen ist. Folgende Parameter sind zu untersuchen: Temperatur, elektrische Leitfähigkeit, pH-Wert, CKW, BTX-Aromaten, PAK, Kohlenwasserstoffe, Phenol, Ammonium.
- 5.14. Der für die Planung und Ausführung des Bauwerks anzusetzende Bemessungswasserspiegel darf ein Niveau von 348,5 mNN nicht unterschreiten.

Sämtliche Anlagenteile, die unterhalb dieses Bemessungswasserspiegels liegen, sind wasserdicht und auftriebssicher auszuführen.

- 5.15. Zur Gewährleistung der Grundwasserumläufigkeit des Bauwerks ist unter der Bodenplatte eine stark durchlässige Schicht mit einer Mindeststärke von 20 cm oder ein nachweislich gleichwertiges System einzubauen. Unterhalb der Filterschicht ist ein geeignetes Filtervlies zu verlegen und oberhalb der Filterschicht ist eine physiologisch unbedenkliche Folie einzubauen.
- 5.16. Die seitlichen Arbeitsräume müssen bis auf das Niveau von 348,2 mNN mit körnigem durchlässigem Material verfüllt werden (Kies 2/32 oder Schotter-Splitt- Gemisch 2/56 oder 2/45). Das Material ist sorgfältig lagenweise einzubauen und zu verdichten. Diese Arbeitsraumverfüllung muss mit der körnigen durchlässigen Schicht unter der Bodenplatte in direkter hydraulischer Verbindung stehen. Ein Einbau von Recycling-Baustoffen ist nicht zulässig. Der Bereich zwischen durchlässiger Arbeitsraumverfüllung und Oberkante Gelände ist gering durchlässigem Material lagenweise aufzufüllen und zu verdichten, so dass eine Verunreinigung an der Oberfläche vom Grundwasser ferngehalten wird.
- 5.17. Die Baugrubenumschließung ist als überschnittene Bohrpfahlwand mit einer Pfahloberkante von 348,0 mNN herzustellen.
- 5.18. Die Bohrpfähle sind aus chromatarmen Beton herzustellen. Sollten bei der Herstellung Verpressverluste von mehr als dem Doppelten des rechnerisch erforderlichen Betonvolumens auftreten, ist das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zur Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen zu informieren.
- 5.19. Nach Fertigstellung des Bauwerks und zwingend vor Beginn der Verfüllung der seitlichen Arbeitsräume sind in den Verbau Durchflussöffnungen (Durchmesser: 150 mm) in jedem zweitem unbewehrten Füllpfehl entsprechend der

Antragsunterlagen auf Höhe des mittleren Grundwasserspiegels einzubringen.

- 5.20. Die Verfüllung der seitlichen Arbeitsräume ist mindestens eine Woche vorher dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zur Überwachung anzuzeigen. Eine Verfüllung der Arbeitsräume ohne Herstellung der Durchflussöffnung im Verbau ist nicht zulässig.
- 5.21. Zur Entlastung der öffentlichen Abwasseranlage ist das auf den versiegelten und befestigten Flächen anfallende Niederschlagswasser vor der Einleitung zurückzuhalten und zu drosseln. Hierbei ist eine Rückhalteanlage mit einem Mindestspeichervolumen von 30 Litern pro Quadratmeter versiegelter Fläche zu errichten und der gedrosselte Abfluss in die öffentliche Kanalisation darf eine maximale Drosselabflussspende von 10 Litern pro Sekunde und Hektar (10 l/(s*ha)) der maßgeblichen Einzugsgebietsfläche nicht überschreiten.

6. Bodenschutz und Altlasten

- 6.1. Die im Bodenschutzkonzept (Unterlage 7.4) vorgeschlagenen Maßnahmen sind entsprechend umzusetzen.
- 6.2. Für die Bauausführung - einschließlich vorbereitender Arbeiten wie z.B. das Herrichten der Baustelleneinrichtungsflächen - ist eine fachkundige bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen, die sicherstellt, dass die aktuellen rechtlichen und fachtechnischen Vorgaben sowie das vorliegende Bodenschutzkonzept eingehalten bzw. umgesetzt werden. Name, Kontaktmöglichkeiten und ein Qualifikationsnachweis der bodenkundlichen Baubegleitung sind dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz vor Baubeginn mitzuteilen bzw. vorzulegen.
- 6.3. Die Umsetzung des Bodenschutzkonzepts vor Ort ist durch die bodenkundliche Baubegleitung durch regelmäßige Begehungen zu überwachen.

- 6.4. Für die Verwertung von Bodenaushub ist wie im Bodenschutzkonzept (Unterlage 7.4) beschrieben zu verfahren und das weitere Vorgehen mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

7. Kommunale Belange (bleibt frei)

8. Verkehr

- 8.1 Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur unter Einhaltung der DB-Richtlinien in Abstimmung mit der DB InfraGO AG und dem Eisenbahnbundesamt ausgeführt werden.
- 8.2 Im Bereich von Signalen, Oberleitungsmasten und Gleisen sind jegliche Grabungs- und Rammarbeiten untersagt. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung – auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten – dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB InfraGO AG ausgeführt werden. Der Ausführungstermin für die vorgenannten Arbeiten ist der zuständigen Bauüberwachung rechtzeitig anzuzeigen.
- 8.3 Bei der Ausführung des Vorhabens ist der Stützbereich des Bahnkörpers gemäß den Vorgaben der DB Konzernrichtlinie 836.2001 in Verbindung mit der DB Konzernrichtlinie 800.0130 Anhang 2 zwingend zu beachten. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze zu den Bahnanlagen sind nur insoweit zulässig, als dass sie den technischen Bestimmungen der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 vollumfänglich entsprechen.
- 8.4 Die in § 22 StrG definierten öffentlichen Belange sind zu beachten.
- 8.5 Die gesetzlichen Regelungen zum Anbauabstand an Bundesfernstraßen sind zu beachten. Hochbauten müssen gemäß § 9 Abs. 1 FStrG einen Mindestabstand von 20 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der Bundesstraße, einhalten.

9. Klima (bleibt frei)

10. Öffentliche Sicherheit (bleibt frei)

11. Landesplanung und Raumordnung (bleibt frei)

12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

- 12.1. Die im Planfeststellungsbereich befindlichen Leitungen sind vor Beginn der Bauarbeiten der Vorhabenträgerin rechtzeitig zu sichern und ggf. zu verlegen. Die Vorhabenträgerin hat die zuständigen Stellen der Versorgungsunternehmen rechtzeitig über den Baubeginn zu informieren.
- 12.2. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Leitungen vermieden werden. Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten und die allgemeinen und betreiberspezifischen Richtlinien, Schutzanweisungen, Hinweise und Merkblätter sind zu beachten.

13. Denkmalschutz

- 13.1. Im Vorfeld der Bauarbeiten ist das von der Baumaßnahme betroffene Denkmal Merowingerzeitlicher Friedhof (Listen-Nr. 4, ADAB-Id. 96988486) durch ein von der Vorhabenträgerin beauftragtes Fachunternehmen bauvorgreifend zu untersuchen. Einzelheiten hierzu sind rechtzeitig vorab mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen. Bei der bauvorgreifenden Untersuchung entdeckte archäologische Funde oder Befunde sind dem Landesamt für Denkmalpflege umgehend anzuzeigen. Sollte das Landesamt für Denkmalpflege eine Freilegung und Ausgrabung für erforderlich halten, hat die Vorhabenträgerin archäologische Rettungsgrabungen durchzuführen.
- 13.2. Die Vorgaben des § 20 DSchG sind einzuhalten.

- 13.3. Die Vorhabenträgerin hat auf eigene Kosten ein geeignetes archäologisches Fach-/Grabungsunternehmen mit der Durchführung der unter Ziffer 13.1 genannten Rettungsgrabungen bzw. bauvorgreifenden Untersuchungen zu beauftragen.
- 13.4. Sofern im Zuge der Realisierung des Planvorhabens Eingriffe in die Gebäudesubstanz des Empfangsgebäudes sowie des Güterschuppens (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG) erfolgen – insbesondere durch Veränderungen des Bodenbelags mit Auswirkungen auf den Sockelbereich –, sind diese rechtzeitig vor Durchführung der jeweiligen Maßnahme mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

14. Private Rechte, insbesondere Eigentum (bleibt frei)

VI. Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

1. Immissionsschutz

- 1.1. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, rechtzeitig vor dem Beginn sowie unmittelbar nach Abschluss der erschütterungsintensiven Bauarbeiten Beweissicherungsverfahren auf eigene Kosten durchzuführen. Die Beweissicherung erfolgt an allen Gebäuden, die gemäß der Ermittlung nach Kap. A.V.1 Nr. 1.20 betroffen sind und bei denen aufgrund prognostizierter Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150-3 Schäden nach gutachterlicher Einschätzung nicht ausgeschlossen werden können. Mit der Durchführung wird ein neutraler und öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Die Ergebnisse werden in geeigneter Weise dokumentiert und aufbewahrt. Die Vorhabenträgerin sichert zu, die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer auf deren Verlangen über die sie jeweils selbst betreffenden Ergebnisse der Beweissicherung zu unterrichten.

2. Natur und Landschaft

- 2.1. Die Vorhabenträgerin stimmt die Auswahl der Bäume für die Baumneupflanzungen der Ausgleichsmaßnahme KM2 mit der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ab.

3. Forstwirtschaft

- 3.1. Die Ausgleichsmaßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ entspricht den Vorgaben des Alt- und Totholzkonzepts Baden-Württemberg (AuT-Praxishilfe FVA 2019) und die Vorhabenträgerin stellt die Einhaltung dieser Fachvorgaben sicher.

- 3.2. Die Ausgleichsmaßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ wird im baurechtlichen Ökokonto bei der Gemeinde Dettingen unter Teck entsprechend ausgebucht und die untere Forstbehörde beim Landratsamt Esslingen wird über die Ausbuchung in Kenntnis gesetzt.

4. Landwirtschaft

- 4.1. Vor Beginn der Baumaßnahme wird eine Beweissicherung an den landwirtschaftlichen Wegen durchgeführt. Soweit durch die Maßnahme baustellenbedingte Schäden an bestehenden Wegen entstehen, werden diese nach Fertigstellung des Fuß- und Radwegs durch die Vorhabenträgerin als Eigentümerin dieser Wege beseitigt bzw. es wird der Zustand vor Baubeginn wieder hergestellt.
- 4.2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, eine über die beantragte Nutzung hinausgehende Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen strikt zu unterlassen. Insbesondere ist eine Nutzung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen, die nicht explizit als Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) ausgewiesen sind, zur Lagerung von Baumaterial oder Maschinen nicht vorgesehen und wird ausgeschlossen.
- 4.3. Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass die betroffenen Drainagesysteme in einem funktionierenden Zustand bleiben.
- 4.4. Sofern landwirtschaftliche Flächen für das gegenständliche Vorhaben dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, werden privatrechtlich Vereinbarungen mit den Bewirtschaftern dieser Flächen in einem separaten Verfahren getroffen. Der hierzu bereits eingeleitete Austausch wird fortgeführt; eine Inanspruchnahme weiterer, über die Antragsunterlagen hinausgehender landwirtschaftlicher Flächen wird ausdrücklich ausgeschlossen.

5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz (bleibt frei)

6. Bodenschutz und Altlasten

- 6.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Flächen für die Aufbringung von Oberboden im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, sofern sich diese nicht im Bereich des Baufeldes oder den dafür vorgesehenen Baulagern befinden.
- 6.2. Bei der Ausbringung von Bodenmaterial wird ein ausreichender Schutzabstand von fünf Metern zum Kronenrand von Bäumen eingehalten, um den vorhandenen Baumbestand zu schützen.
- 6.3. Die Vorhabenträgerin stellt sicher, sämtliche Arbeiten im Offenland bzw. auf landwirtschaftlichen Flächen nur außerhalb der Brutperiode von Offenlandarten – mithin im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar – durchzuführen. Ganzjährig zulässig sind diese Arbeiten jedoch in denjenigen Bereichen, in denen das Vorkommen von Offenlandbrütern aufgrund der bestehenden Umgebungskulisse (z. B. durch Gehölze, Gebäude oder Stromleitungen) ausgeschlossen werden kann.
- 6.4. Bei der Wiederherstellung der Böden nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend Kapitel 6.8 des Bodenschutzkonzepts (Unterlage 7.4) wird standortangepasstes, heimisches Saat- und Pflanzgut mit Zertifizierung verwendet.
- 6.5. Tiefbauarbeiten in dem Bereich des Altlastenstandortes „Gleisanlagen Wendlingen-Oberlenningen“ werden lediglich unter gutachterlicher Begleitung durchgeführt, damit nicht frei verwertbares Bodenmaterial separiert und ordnungsgemäß entsorgt werden kann.
- 6.6. Sollten sich bei den Bauarbeiten offenkundige Anhaltspunkte für eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast zeigen, stimmt die Vorhabenträgerin ihr weiteres Vorgehen mit dem WBA ab.

- 6.7. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie sich im Zuge der weiteren Planungen bzgl. der Umsetzung von konkreten bodenschutzfachlichen Vorgaben mit der unteren Bodenschutzbehörde abstimmt.

7. Kommunale Belange (bleibt frei)

8. Verkehr

- 8.1 Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 8.2 Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass eine kurzfristige Sperrung der Eisenbahnstraße nur nach vorheriger frühzeitiger Ankündigung erfolgt.

9. Klima (bleibt frei)

10. Öffentliche Sicherheit (bleibt frei)

11. Landesplanung und Raumordnung (bleibt frei)

12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Telekom Technik GmbH

- 12.1. Die Vorhabenträgerin sendet der Telekom Technik GmbH vier Monate vor Beginn der Bauarbeiten die endgültigen Ausbaupläne zu und informiert über die Ausschreibungs- und Ausführungstermine.

Netze BW GmbH

- 12.2. Sofern die Gasmitteldruckleitung der Netze BW GmbH im Zuge der Bauarbeiten verlegt werden muss, werden die Schutzstreifen beidseitig auf eine Breite von 2,0 m der Leitungsachse beachtet und die Zugänglichkeit der Leitungen sichergestellt.
- 12.3. Es werden durch die Vorhabenträgerin keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen, die den Betrieb oder Bestand der Leitungen gefährden könnten (z. B. Geländeänderung oder Aufschüttungen). Die Vorhabenträgerin gewährleistet, dass die Leitungstrasse für Betriebs- und Instandsetzungsarbeiten jederzeit zugänglich und ausreichend breit bemessen sein wird.
- 12.4. Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass die Gasanlagen nicht durch Erschütterungen und Tiefbauarbeiten gefährdet werden. Insofern es zu Beeinträchtigungen des Anlagenbestandes bzw. des Netzbetriebs kommen kann, wird die Netze BW GmbH frühzeitig benachrichtigt, damit mögliche Maßnahmen zur Anlagensicherung bzw. -verlegung erörtert werden können.
- 12.5. Werden Leitungsabschnitte freigelegt, erfolgt eine Benachrichtigung des zuständigen Rohrnetzmeisters, sodass Leitungsisolierungen durch die Netze BW GmbH überprüft und ggf. erneuert werden können.
- 12.6. Die Vorhabenträgerin sagt der Netze BW GmbH zu, den Vorbehalt des Netzbetreibers anzuerkennen, bei erkennbaren weitergehenden Schäden betroffene Leitungsabschnitte im technisch notwendigen Umfang zu erneuern.
- 12.7. Grabarbeiten im Trassenbereich der Versorgungsanlagen der Netze BW GmbH werden grundsätzlich von Hand ausgeführt.
- 12.8. Bei Parallelverlegung zu den Versorgungsanlagen der Netze BW GmbH wird ein lichter horizontaler Abstand von mindestens 0,40 m eingehalten.

- 12.9. Kreuzungen werden möglichst rechtwinklig, d.h. auf dem kürzesten Weg durchgeführt. Dabei wird ein lichter Abstand von mindestens 0,20 m eingehalten.
- 12.10. Bei Erstellung von Fundamenten o. ä. (z.B. Lichtmasten und Kabelschächten) wird ein Mindestabstand (Außenkante Fundament zu Außenkante Gasleitung) von 0,60 m eingehalten.
- 12.11. Grund- oder Stützmauern werden so anzuordnen, dass sie die Leitung nicht nachteilig beeinflussen können (Kraftübertragung) und beim Freilegen der Leitung in ihrem Bestand nicht gefährdet werden.
- 12.12. Die Versorgungsanlagen werden nicht überbaut und bleiben für Betriebs- und Instandsetzungsarbeiten zugänglich.
- 12.13. Die Vorhabenträgerin wird unmittelbar vor der Durchführung von Tiefbauarbeiten aktuelle Planunterlagen bei der zuständigen Auskunftsstelle für die Region Alb-Neckar und Schwarzwald-Neckar der Netze BW GmbH, Rennstraße 4, 73728 Esslingen, Tel.: 0711 289-53650, Fax: 0721 9142-1369, E-Mail: Leitungsauskunft-Mitte@netze-bw.de oder online www.netze-bw.de/partner/planenundbauen/Leitungsauskunft anfordern bzw. sich solche beschaffen.
- 12.14. Die Gashochdruckleitung HGD 200 St DP16 wird im Rahmen der Bauarbeiten abgetrennt und neu verlegt. Die Leitung wird auf dem Grundstück der Geh- und Radwegunterführung verlaufen. Der hierzu bereits eingeleitete Austausch mit der Netze BW GmbH wird fortgeführt. Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass nach der erfolgreichen Verlegung der Gashochdruckleitung die rechtliche Absicherung der Leitung sowie des dazugehörigen Schutzstreifens erfolgt. Der Schutzstreifen beträgt beidseitig der Leitungssachse jeweils 2 Meter.

13. Denkmalschutz (bleibt frei)

14. Private Rechte, insbesondere Eigentum (bleibt frei)

VII. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Bedenken und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

VIII. Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Straßengesetzes für Baden-Württemberg gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der Gemeinde Dettingen unter Teck geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I. Beschreibung des Vorhabens

1. Geplanter baulicher Zustand

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Neubau einer Fuß- und Radwegunterführung in Dettingen unter Teck. Ausgehend vom südlichen Ende des Bahnhofsvorplatzes verläuft der neue Fuß- und Radweg zunächst in südöstliche Richtung. Bei Bahn-km 10.038 unterquert er in einem Winkel von ca. 65 Grad die Bahnstrecke 4610 Wendlingen (Neckar) – Oberlenningen (im Folgenden: Teckbahn) sowie die Bundesstraße 465 (im Folgenden: B 465). Schließlich trifft er nördlich des Schulgeländes der Teckschule auf den bestehenden Rauberweg.

Die lichte Weite bzw. Nutzbreite der geplanten Geh- und Radunterführung beträgt 6,0 m. Aufgrund der Grund- und Schichtwasserverhältnisse wird die Unterführung als wasserundurchlässige Betonkonstruktion in Form einer Grundwasserwanne ausgeführt. Für die Unterquerung der Teckbahn und der B 465 wird jeweils ein Überführungsbauwerk (s. dazu Kap. B.I.1.2) errichtet. Zwischen den beiden neu zu

errichtenden Überführungsbauwerken ist ein nach oben offener Zwischenblock mit einer Länge von ca. 18,9 m vorgesehen.

Der Zugang zu der neu zu errichtenden Geh- und Radwegverbindung erfolgt beidseitig über Rampen, die mit einer Neigung von 6 % und regelmäßigen, flachen Zwischenpodesten barrierefrei gestaltet sind. Die westliche Rampe beginnt am Bahnhofsvorplatz und wird zusätzlich durch eine Treppe ergänzt, die zur Eisenbahnstraße in Richtung Süden führt. Dadurch ist eine kurze Anbindung an die dort angrenzenden Ortsteile möglich. Auf der Ostseite verläuft die Rampe vom Wirtschaftsweg bis zum Rauberweg. Beide Rampenkonstruktionen werden ebenfalls zum Schutz vor Wasser teilweise als Trogbauwerke realisiert.

Im westlichen Zugangsbereich soll der Bahnhofplatz dahingehend umgestaltet werden, dass durch bauliche Maßnahmen, insbesondere durch differenzierte Bodenbeläge und taktile Trennstreifen, eine Trennung von Geh- und Radweg realisiert wird. Diese Maßnahme soll der Minimierung von gegenseitigen Gefährdungen auf diesem ausgewiesenen Hauptschulweg dienen. Die Planung berücksichtigt zudem die Funktion des Platzes als Mobilitätsknotenpunkt (sog. „Mobility Hub“) zur Verknüpfung von Fuß-, Rad- und Schienenverkehr für den lokalen und überregionalen Bereich. Zu diesem Zweck sollen überdachte Sammelgaragen, offene Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder sowie eine erweiterte Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Die Planung sieht vor, den östlichen Zugangsbereich über seine verkehrliche Kernfunktion hinaus als sicheren, multifunktionalen Verkehrs- und Aufenthaltsraum für den Fuß- und Radverkehr auszugestalten. Neben der reinen Querungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr soll die Maßnahme die bislang unzureichende Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Ortsteil Guckenrain sowie den dort liegenden Schul- und Sporteinrichtungen nachhaltig stärken. Hierfür soll der östliche Vorplatzbereich als urbaner Raum mit Aufenthaltsqualität – einschließlich

Begrünungsmaßnahmen und Sitzgelegenheiten – realisiert werden. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Unterführungsbereich soll durch bauliche Maßnahmen, insbesondere durch differenzierte Bodenbeläge und taktile Trennstreifen zur Trennung von Geh- und Radweg, realisiert werden. Im Außenbereich sollen potenzielle Nutzungskonflikte durch gestalterische Leitsysteme und Oberflächenstrukturen ohne bauliche Trennung gelöst werden. Die ökologische und mikroklimatische Aufwertung des Areals erfolgt überdies durch gezielte Neupflanzungen klimaangepasster, großkroniger Bäume zur natürlichen Beschattung.

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1-a) und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

2. Folgemaßnahmen

Für das Vorhaben ist die Umsetzung mehrerer Folgemaßnahmen erforderlich.

Im Rahmen der Unterquerung der Teckbahn erfolgt die Errichtung einer neuen Eisenbahnüberführung (im Folgenden: EÜ) in Form einer stählernen Trogbrücke, deren normenkonforme Planung bereits im Vorfeld zwischen der Vorhabenträgerin und der DB InfraGO AG abgestimmt wurde.

Die Unterquerung der B 465 erfordert den Neubau einer Straßenüberführung (im Folgenden: SÜ) als geschlossenen Rechteckrahmen. Die Dimensionierung der Straßenüberführung berücksichtigt bereits die künftige Erweiterung der Fahrstreifen der Bundesstraße um zwei Fahrspuren östlich der vorhandenen Straße. Um den fließenden Verkehr der B 465 während der Bauzeit aufrechtzuerhalten, erfolgt die Umsetzung abschnittsweise unter Einrichtung einer temporären Verschwenkung. Anschließend wird die B 465 wieder in die heutige Lage zurückverlegt und das Bauprovisorium zurückgebaut.

Die geplante Zugangsrampe der Geh- und Radwegunterführung schneidet einen bestehenden Feldweg der Gemeinde Dettingen unter Teck. Um die Funktion dieses

Feldwegs aufrechtzuerhalten, wird er nach Westen verlegt und über ein neues, separates Rahmenbauwerk östlich der SÜ geführt.

II. Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

1. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist gemäß § 37 Abs. 8 Satz 1 StrG und §§ 11, 12 Abs. 1 LVG die für dieses Straßenbauvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde.

2. Verfahren

Die Gemeinde Dettingen unter Teck (im Folgenden: Vorhabenträgerin) beantragte mit Schreiben vom 16.12.2024 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, leitete daraufhin am 26.08.2025 das Anhörungsverfahren ein. Zeit und Ort der Planauslage wurden am 29.08.2025 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 LVwVfG hingewiesen. Die Planunterlagen lagen gemäß § 73 Abs. 3 LVwVfG in der Zeit vom 09.09.2025 bis 08.10.2025 zur Einsicht im Rathaus der Gemeinde Dettingen unter Teck aus. Die Bekanntmachung, wie auch die Planunterlagen, wurden zudem gem. § 27a LVwVfG a.F. auf der Homepage der Gemeinde Dettingen unter Teck sowie des Regierungspräsidiums Stuttgart veröffentlicht. Die betroffene Gemeinde, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08.09.2025 um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des Verfahrens kam es zu einer Planänderung, welche die Anpassung der artenschutzrechtlichen Unterlage 7.1-a entsprechend der Forderungen der unteren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 20.10.2025 umfasste. Ferner wurden die Pläne zu den technischen Planungen hinsichtlich einer fehlenden Flurstücknummer und der Quellenangaben der Katastergrundlage sowie einer fehlenden

Telekommunikationsleitung und einer Verdachtsfläche hinsichtlich eines archäologischen Denkmals ergänzt.

Die hinsichtlich der Überarbeitung der Pläne gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG erforderlichen Einzelanhörungen erfolgten ab dem 13.03.2026. Belange Dritter, z.B. Eigentümer angrenzender Gebäude, waren durch die Änderungen weder erstmalig noch stärker als bisher berührt.

Die gegen die ausgelegten Pläne rechtzeitig erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen im Sinne des § 73 Abs. 4 Satz 5 LVwVfG sowie die eingegangenen Stellungnahmen der Behörden wurden in einem Erörterungstermin am 28.04.2026 im Rathaus der Gemeinde Dettingen unter Teck erörtert. Der Erörterungstermin wurde am 02.04.2026 ortsüblich bekanntgemacht. Die Behörden, die Trägerin des Vorhabens und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden am 02.04.2026 über die Durchführung des Erörterungstermins benachrichtigt.

Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Forderungen und Einwendungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen in gebührendem Maße berücksichtigt. Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden somit eingehalten.

III. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist nicht anwendbar, da das Vorhaben nicht dem Anwendungsbereich des UVPG unterfällt. Das Vorhaben unterfällt insbesondere nicht den in Nr. 14 der Anlage 1 zu § 1 UVPG genannten Vorhaben. Das Vorhaben unterfällt zudem auch nicht den in Anlage 1 des UVwG genannten Vorhaben und daher auch nicht dem Anwendungsbereich der § 7f. UVwG.

IV. Rechtliche Würdigung

Gemäß § 37 Abs. 1 S. 3 Hs. 1 StrG bedarf das Vorhaben der Antragstellerin der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung des Sachverhalts zu den vorliegenden Unterlagen kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Planrechtfertigung

Der Bau der Geh- und Radwegunterführung in Dettingen unter Teck ist planerisch gerechtfertigt.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., s. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04).

1.1. Fachplanerische Ziele

Zweck des StrG ist nach § 1 Abs. 1 die Bereitstellung der öffentlichen Straßen zur Ermöglichung einer an den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen ausgerichteten Nutzung des Verkehrsraums. Als konkrete Ziele nennt das StrG in § 1 Abs. 1 die Entwicklung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität unter Berücksichtigung der veränderten Mobilitäts- und Raumansprüche für die unterschiedlichen Verkehrsarten und die Gewährleistung eines hohen Maßes an

Verkehrssicherheit. Zur Verwirklichung der genannten Ziele haben die Träger der Straßenbaulast die Straßen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin verfolgt mit der Planung mehrere Zielsetzungen:

Das Vorhaben zielt darauf ab, die Nutzung des Verkehrsraums so zu gestalten, dass sie den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen gerecht wird, denn mit dem planfestgestellten Vorhaben soll eine den Verkehrsbedürfnissen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genügende Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden und das Ziel der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums erreicht werden. Menschen mit temporären/dauerhaften oder altersbedingten Beeinträchtigungen, schwangeren Frauen oder Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck wird durch das Vorhaben eine eigenständige Mobilität ermöglicht bzw. diese zumindest erheblich erleichtert. Mit dem geplanten Vorhaben wird insbesondere das Ziel verfolgt, die Erreichbarkeit des Pflegeheims im Ortsteil Guckenrain für mobilitätseingeschränkte Menschen zu erleichtern. Auch für Radfahrende wird durch das Vorhaben eine Erleichterung angestrebt. Im derzeitigen Bestand ist die Personenunterführung für den zuvor genannten Kreis an Menschen ein erhebliches Hindernis, zumal es in diesem Bereich keine barrierefreie Quermöglichkeit gibt, die eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Ortsteil Guckenrain ermöglicht. Das Vorhaben trägt damit insbesondere den Regelungen des § 7 LBGG und dem verfassungsrechtlichen Diskriminierungsverbot aus Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG Rechnung.

Mit dem planfestgestellten Vorhaben wird das Ziel der attraktiven Gestaltung der Unterführung einer an den Bedürfnissen aller Mobilitätsgruppen ausgerichteten Nutzung des Verkehrsraums auch unter den Gesichtspunkten des Sicherheitsgefühls der Nutzenden und der Sauberkeit verfolgt. Denn sichere, attraktive und gut nutzbare Räume sind insbesondere für den Fußverkehr zentraler Bestandteil. Dies soll durch eine offene und gut einsehbare Unterführung sowie die Gestaltung der Zugangsbereiche und des direkten Umfelds geschaffen werden.

Das Vorhaben zielt darauf ab, die Verbindung des Ortskerns mit dem östlich der Teckbahn und der B 465 gelegenen Ortsteil Guckenrain sowie den dort befindlichen öffentlichen Einrichtungen zu optimieren. Der Ortsteil Guckenrain hat sich in den letzten Jahrzehnten stark entwickelt und umfasst derzeit schätzungsweise 30 % der Einwohner Dettingens. Um den vorgenannten Ortsteil besser an den Ortskern anzuschließen, wird eine möglichst direkte Wegeführung angestrebt. Eine optimierte Wegeführung fördert des Weiteren die Akzeptanz für umweltfreundliche Mobilitätsformen.

Durch das Vorhaben wird ferner das Ziel verfolgt, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen, unter anderem durch eine gut sichtbare Trennung des Fuß- und Radverkehrs und ausreichend breite Wege.

Ein weiteres Ziel der Planung ist die Errichtung eines Mobility Hubs im Bereich des Bahnhofsgebäudes des Haltepunkts, um die umweltverträgliche Mobilität zu stärken. Der Mobility Hub soll ein zentraler Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger - den Bahnverkehr auf der Teckbahn, den lokalen Fußgängerverkehr sowie den örtlichen und überörtlichen Radverkehr – werden.

Das Vorhaben zielt außerdem auf eine gute städtebauliche Einbindung ab. Die verkehrliche Funktion und Bedeutung der Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Guckenrain für die Gemeinde Dettingen unter Teck insgesamt erfordert eine

sorgfältige Integration des Bauwerks in das bauliche Umfeld. Zu den erforderlichen Aspekten gehören sowohl die Funktion als auch die Gestaltung.

Weiter dient das Vorhaben dazu, die Voraussetzungen für die Umsetzung künftiger Vorhaben zu schaffen. Dazu zählen der vierstreifige Ausbau der B 465 und die Elektrifizierung der Teckbahn (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1-a, Kap. 5.3.1).

1.2. Eignung des Vorhabens zur Zielerreichung

Das planfestgestellte Vorhaben wird diesen Erfordernissen gerecht. Mit der Planung wird eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Dettingen unter Teck, unter anderem für Schüler sowie den regionalen und überregionalen Radverkehr, erreicht.

1.2.1. Aktuelle Situation

Die eingleisige, nicht elektrifizierte Teckbahn verläuft am östlichen Rand des Ortskerns von Dettingen unter Teck auf Geländeneiveau in Parallellage zur zweistreifig ausgebauten B 465. Beide Verkehrswege bilden eine räumliche Trennung zwischen dem Ortskern von Dettingen und den östlich gelegenen Gemeindegebieten, insbesondere dem Ortsteil Guckenrain. Dieser Ortsteil umfasst neben Wohnraum für rund 1.800 Einwohner – was knapp 30 % der Gesamtbevölkerung entspricht – zahlreiche öffentliche Einrichtungen, darunter mehrere Schulen, Sportanlagen, Kindertagesstätten und ein Pflegeheim. Der sog. Guckenrain ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Dettingen als Entwicklungsgebiet ausgewiesen.

Die bestehende Fußgängerunterführung verläuft im Vorhabengebiet an der Achse Lindenstraße – Rauberweg. Die Unterführung verbindet gegenwärtig den Ortskern mit dem Ortsteil Guckenrain am südlichen Rand des Ortskerns von Dettingen unter Teck bei Bahn-km 10.115. Eine direkte Anbindung an den Dettinger Bahnhof besteht nicht. Das in den 1960er Jahren errichtete Unterführungsbauwerk weist lediglich

eine lichte Breite von 3 m auf und stellt eine reine Fußgängerunterführung dar. Aufgrund der geringen Breite ist die Unterführung für den Radverkehr nicht geeignet; die regelwidrige Mitnutzung durch den Radverkehr führt zu Konfliktsituationen mit dem Fußgängerverkehr. Selbst für den Fußgängerverkehr stellt die geringe Breite der Unterführung eine erhebliche Beeinträchtigung dar, da die Unterführung der offizielle Schulweg zur Teckschule und zur Verbindungsschule Dettingen ist. Die Zugänge zur Unterführung erfolgen sowohl durch Rampen als auch durch Treppen. Dabei weisen die beiden Rampen eine Neigung von 13 bzw. 18 % auf und entsprechen nicht den Vorgaben zur Barrierefreiheit.

1.2.2. Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist auch erforderlich, da es vernünftigerweise geboten ist.

Die derzeit bestehende Unterführung ist nicht barrierefrei ausgestaltet. Aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion zwischen dem Ortskern, dem Ortsteil Guckenheim sowie den östlich der Teckbahn und B 465 liegenden öffentlichen Einrichtungen, insbesondere eines Pflegeheims sowie Schulen und Sporteinrichtungen, stellt sie ein Hindernis für Personen dar, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind. Eine andere barrierefreie Unterführung ist in Dettingen unter Teck nicht vorhanden. Aufgrund der Tatsache, dass es in der Gesellschaft eine große Zahl von Menschen mit temporären/dauerhaften oder altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen, schwangere Frauen oder Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck gibt, die auf eine barrierefreie Querungsmöglichkeit angewiesen sind, ist das Vorhaben schon unter diesem Gesichtspunkt vernünftigerweise geboten. Auch unter dem Gesichtspunkt der attraktiven Gestaltung ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten, da die derzeitige Unterführung eng und aufgrund der Anordnung der Treppenaufgänge schlecht einsehbar ist. Es entspricht insoweit der allgemeinen

Lebenserfahrung, dass enge Unterführungen mit fehlender Einsehbarkeit von vielen Nutzergruppen als sozial unangenehm empfunden werden.

Das Vorhaben ist auch erforderlich, um den Ortsteil Guckenrain mit dem Ortskern Dettingens mit einer direkten Wegeführung einzubinden. Im Gegensatz zur derzeitigen Unterführung wird das Vorhaben unmittelbar an den Bahnhofsvorplatz und somit direkt an den Ortskern Dettingens angebunden. Dies führt zu einer signifikanten Verbesserung der Anbindung der Anwohner. Auch unter dem Sicherheitsaspekt ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Da die derzeit bestehende Unterführung nicht für den Radverkehr geeignet ist, ist eine sichere Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr derzeit nicht gewährleistet. Durch den Bau ausreichend breiter Wege sowie einer sichtbaren Trennung des Fuß- und Radverkehrs wird die Sicherheit der Nutzenden der Unterführung erhöht.

Ferner ist das Vorhaben für die Errichtung des Mobility Hubs im Bereich des Bahnhofsgebäudes des Haltepunkts erforderlich. Der Zugang der derzeitigen Unterführung auf der westlichen Seite der Teckbahn bindet nicht direkt an den Bahnhof Dettingens an, sodass in diesem Bereich kein zentraler Knotenpunkt für den Bahnverkehr auf der Teckbahn, den lokalen Fußgängerverkehr sowie den örtlichen und überörtlichen Radverkehr entstehen kann. Da die geplante Unterführung direkt am Bahnhofsvorplatz beginnt/endet, kann dem Planungsziel der Schaffung eines Mobility Hubs abgeholfen werden.

2. Alternativen und Optimierungsvarianten

Das fachplanerische Abwägungsgebot (§ 37 Abs. 5 StrG) verlangt, sich ernsthaft anbietende Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials zu berücksichtigen und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Zu den in das Verfahren

einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen wurden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (st. Rspr., s. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09).

Unter Beachtung dieser Maßstäbe haben die Untersuchungen gezeigt, dass das jetzt planfestgestellte Vorhaben gemessen an den Planungszielen die insgesamt beste Lösung ist. Die Antragstellerin hat die vorzugswürdigste Alternative zum Erreichen ihrer Planungsziele gewählt.

2.1. Nullvariante

Das Beibehalten des aktuellen Status quo, d.h. ein Verzicht auf die Straßenbaumaßnahme, kommt aufgrund der unter B.IV.1.1 genannten Planungsziele nicht in Betracht. Auch bestehen keine unüberwindlichen gegenläufigen Belange, die dazu nötigen, von der Planung Abstand zu nehmen (s. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997 - 4 C 5/96). Zwar ließen sich mit der „Nullvariante“ insbesondere Eingriffe in Wasser, Natur und Landschaft sowie Privateigentum vermeiden, doch sind diese Eingriffe im Interesse der Erreichung der fachplanerischen Ziele des StrG hinzunehmen. Die Nullvariante stellt keine taugliche Alternative dar.

2.2. Von der Vorhabenträgerin untersuchte Varianten

Bei allen von der Vorhabenträgerin untersuchten Varianten wurde der künftige vierstreifige Ausbau der B 465 zugrunde gelegt. Gleiches gilt für eine mögliche, spätere Elektrifizierung der Teckbahn.

2.2.1. Varianten in bestehender Lage

Die Vorhabenträgerin hat in der bestehenden Lage zwei Varianten – Variante 1.1 und 1.2 – untersucht.

Bei **Variante 1.1** wird das bestehende Bauwerk in der Verlängerung der Lindenstraße so umgebaut, dass es zwei getrennte, jeweils drei Meter breite Geh- und Radwege gibt. In Richtung Westen wird aus Platzgründen eine neue Rampe im rechten Winkel parallel zur Eisenbahnstraße nach Norden erstellt. Auf der Ostseite wird das neue Bauwerk so weit vergrößert, dass es die beiden zusätzlichen Fahrstreifen der B 465 aufnehmen kann. Das Höhenniveau des Weges liegt hierbei rund 4,5 Meter unter der Schienenoberkante (SOK) der Teckbahn bzw. unter dem Straßenniveau der B 465.

Bei **Variante 1.2** handelt es sich um eine Straßenüberführung. Die westliche Zugangsrampe wird parallel zur Teckbahn in Richtung Norden geführt, während die östliche Rampe bei dieser Variante ebenfalls in der Achse des Lindenwegs bzw. des Rauberwegs angeordnet wird. Verglichen mit der Unterführungsvariante 1.1 weisen beide Rampenbauwerke – aufgrund einer späteren Elektrifizierung der Teckbahn – eine deutlich größere Länge und einen Höhenunterschied von etwa 7 m auf.

Sowohl Variante 1.1 als auch Variante 1.2 befinden sich an der ursprünglichen Stelle. Bereits aus diesem Grund können wesentliche Planungsziele der Vorhabenträgerin nicht erreicht werden. Dies gilt insbesondere für die direkte Anbindung des Ortsteils Guckenrain mit dem Ortskern von Dettingen, einschließlich der Integration des Bahnhofs. Denn Ziel der Vorhabenträgerin ist es, im Bereich des Bahnhofs einen Knotenpunkt – Mobility Hub – für verschiedene Verkehrsträger zu schaffen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist ferner eine attraktive Gestaltung und Einbindung in das Ortsbild auf der Westseite der Unterführung nicht möglich. Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen würde signifikante und in keiner Weise verhältnismäßige Eingriffe in die bestehende Bebauung sowie in das private Eigentumsrecht bedeuten.

In Bezug auf die gesteckten Ziele – die attraktive Gestaltung und Einbindung der Querung in das Ortsbild – erweist sich die Variante 1.2 ferner als weniger vorteilhaft als Variante 1.1. Dies ist auf die beachtliche Länge des Überführungsbauwerks zurückzuführen, welches über die Teckbahn und die zukünftig vierspurige B 465 führt, sowie auf die ausgedehnten Rampen.

Diese Varianten sind daher im Vergleich zu der Antragsvariante nicht vorzugswürdig und die Vorhabenträgerin hat die Varianten 1.1 und 1.2 zu Recht nicht weiterverfolgt.

2.2.2. Varianten in zentraler Ortslage

Die Vorhabenträgerin hat in zentraler Ortslage insgesamt vier Varianten – Variante 2.1 bis 2.4 – untersucht.

Bei **Variante 2.1** handelt es sich um ein Überführungsbauwerk im rechten Winkel über die Teckbahn und B 465. In diesem Zusammenhang sind sowohl die Elektrifizierung der Teckbahn als auch der vierstreifige Ausbau der B 465 berücksichtigt, was dazu führt, dass das Bauwerk eine entsprechende Höhe und Länge aufweisen muss. Die lichte Breite von 6 m wurde so konzipiert, dass sie den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie der Trennung beider Verkehrswege gerecht wird. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse auf der Westseite ist die barrierefreie Rampe in Form einer Wendeltreppe auszuführen. Die Zugangsrampe verläuft östlich der B 465 geradeaus und knickt im rechten Winkel nach Süden ab, um dort an den Rauberweg anzuschließen. Die Rampen werden durch Treppenanlagen für den Fußgängerverkehr ergänzt.

Die **Variante 2.2** stellt ein Unterführungsbauwerk dar. Die Unterführung quert die Teckbahn und die B 465 diagonal in Richtung Rauberweg. Zwischen dem westlichen Beginn an der Teckbahn und dem östlichen Ende der B 465 ist die Unterführung komplett überdeckelt. Der Zugang erfolgt auf beiden Seiten über offene Rampen. Südlich des Bahnhofsplatzes ist in der Achse der Eisenbahnstraße zusätzlich eine Treppe vorgesehen, die den Fußgängern aus den südlich angrenzenden Gebieten Dettingens eine direkte Anbindung an die Geh- und Radwegunterführung bietet. Aus Platzgründen ist an dieser Stelle keine weitere Rampe installierbar.

Variante 2.3 (Antragsvariante) unterscheidet sich zu Variante 2.2 lediglich darin, dass der Bereich zwischen der Eisenbahnüberführung der Teckbahn und der Straßenüberführung der B 465 nach oben offen gestaltet ist.

Auch bei **Variante 2.4** handelt es sich um eine Unterführung. Diese verläuft vom Bahnhofsvorplatz zunächst parallel zur Eisenbahnstraße zur Teckbahn. Von dort verläuft der Weg schräg mit einer Eisenbahnunterführung unter der Teckbahn hindurch und schwenkt dann weiter schräg nach Süden und liegt über eine Länge von ca. 45 m in einem Trog zwischen der Teckbahn und der Bundesstraße. Schließlich führt der Weg mit einer Straßenüberführung nahezu rechtwinkelig unter der B 465 hindurch und führt am Ende über eine Rampe an den bestehenden Rauberweg. Auf der westlichen Seite der Unterführung wird auf Höhe des Kreuzungsbereichs mit der B 465 ein weiterer Zugang – lediglich für den Fußgängerverkehr – zur Unterführung mit einer weiteren Unterquerung der Teckbahn mittels einer Eisenbahnunterführung gebaut. Diese Unterquerung verläuft rechtwinkelig zur Teckbahn. Der Zugang erfolgt über eine Treppe zwischen der Eisenbahnstraße und den Bahngleisen.

Die Varianten 2.1, 2.2 und 2.3 erfüllen jeweils die Planungsvorgaben der Vorhabenträgerin, wobei die Varianten 2.2 und 2.3, die jeweils eine Unterführung darstellen, erfüllen die Planungsvorgabe „Einbindung in das Ortsbild“ im Vergleich zu Variante 2.1 besser und fügen sich besser in die Umgebung ein als das Überführungsbauwerk

der Variante 2.1. Im Vergleich zu Variante 2.2 ist wiederum Variante 2.3 aufgrund der teilweisen Öffnung zwischen den Überführungsbauwerken nach oben attraktiver in der Gestaltung, was sich ebenfalls auf das Sicherheitsempfinden der Nutzenden auswirkt.

Variante 2.4 dagegen erfüllt aufgrund der unübersichtlichen Wegeführung der Unterführung die von der Vorhabenträgerin gesetzten Planungsziele nicht vollständig. Insbesondere das Ziel „Attraktive Gestaltung“ ist nicht erfüllt, denn aufgrund der S-förmigen Wegeführung ist die Unterführung schlecht einsehbar. Die fehlende Einsehbarkeit wirkt sich ferner auf das Sicherheitsempfinden der Nutzenden aus und birgt zudem Risiken von starker Verunreinigung und Vandalismus. Die Vorhabenträgerin hat die Variante 2.4 deshalb zu Recht nicht weiterverfolgt.

2.2.3. Varianten in dezentraler Ortslage

Die Vorhabenträgerin hat in dezentraler Ortslage zwei Varianten – Variante 3.1 bis 3.2 – untersucht.

Bei **Variante 3.1** handelt es sich um eine Straßenüberführung. Ausgehend von der Kirchheimer Straße wird entlang der Südseite des Alten Friedhofs eine mit 6 % geneigte gerade Rampe nach Osten über die Teckbahn und die B 465 geführt. Die Länge der Rampe wurde basierend auf der maximal zulässigen Neigung von 6 % sowie der erforderlichen Höhe von ca. 7 m – aufgrund einer späteren Elektrifizierung der Teckbahn – festgelegt. Die westliche Rampe wird durch eine Treppenanlage an der Eisenbahnstraße ergänzt, welche den Fußgängerverkehr aus den nördlichen Teilen des Ortszentrums anbindet. Die östliche Rampe wird zum vorhandenen Albert-Schüle-Weg geführt. Dieser dient als Anschluss des Ortsteils Guckenrain an die neue Fuß- und Radwegquerung. Die Wege auf den Rampen sowie der Überführung werden baulich jeweils mit zwei getrennten, jeweils 3 m breiten Wegen ausgeführt.

Die **Variante 3.2** sieht eine bauliche Unterführung vor, welche die Römerstraße in südlicher Richtung quert. Auf Höhe des Alten Friedhofs werden mit einer mit 6 % geneigten Rampe und einer anschließenden EÜ über die Teckbahn und einer SÜ über die B 465 die beiden vorhandenen Verkehrswege unterquert. Das Höhenniveau des Weges liegt hierbei rund 4,5 Meter unter der Schienenoberkante (SOK) der Teckbahn bzw. unter dem Straßenniveau der B 465. Zur Optimierung der Fußgängerwege aus dem südlichen Ortszentrum ergänzt eine Treppenanlage an der Eisenbahnstraße die westliche Rampe. Östlich der B 465 schließt die Trasse über eine ebenfalls 6 % geneigte Rampe an den bestehenden Albert-Schüle-Weg an. Dies sichert die Anbindung des Ortsteils Guckenrain. Die gesamte Unterführung sowie die Rampenbereiche werden mit zwei richtungsgetrennten, jeweils 3 m breiten Verkehrswegen für den Fuß- und Radverkehr ausgeführt.

Sowohl Variante 3.1 als auch Variante 3.2 befinden sich an einer dezentralen Stelle in Dettingen nördlich des Bahnhofs. Bereits aus diesem Grund können wesentliche Planungsziele der Vorhabenträgerin nicht erreicht werden. Dies gilt insbesondere für die direkte Anbindung des Ortsteils Guckenrain mit dem Ortskern von Dettingen, einschließlich der Integration des Bahnhofs. Insbesondere bezüglich einer direkten Anbindung an den Ortsteil Guckenrain sind die beiden vorgenannten Varianten am wenigsten vorteilhaft. Aufgrund der Lage der beiden Varianten nördlich des Bahnhofs sind die Wege am weitesten. Auch das Ziel der Vorhabenträgerin, einen zentralen Knotenpunkt für den Bahn-, Fuß- und Radverkehr mit einem Mobility Hub am Bahnhof zu schaffen, wird mit den beiden Trassenalternativen nicht erfüllt.

Diese Varianten sind daher im Vergleich zu der Antragsvariante nicht vorzugswürdig und die Vorhabenträgerin hat die Varianten 3.1 und 3.2 zu Recht nicht weiterverfolgt.

2.2.4. Ergebnis

Die drei verbliebenden Varianten 2.1, 2.2 sowie 2.3 wurden von der Vorhabenträgerin genauer untersucht und verglichen.

Hinsichtlich der Straßenplanung sowie der von der Vorhabenträgerin festgesetzten Planungsziele schneidet Variante 2.3 insgesamt am besten ab. Zwar erfüllen alle drei Varianten das Planungsziel der Barrierefreiheit. Ferner wird mit allen Varianten das Ziel der guten Verknüpfung des Ortsteil Guckenrain an den Ortskern von Dettingen erreicht, wobei jedoch Variante 2.1 bezüglich der direkten Anbindung weniger vorteilhaft als Variante 2.2. und 2.3 abschneidet. In Bezug auf die Wegeführung erweisen sich die Varianten 2.2 und 2.3 mit ihrer diagonalen Führung zum Rauberweg als deutlich vorteilhafter als die Variante 2.1. Sowohl die weiteren Wege als auch der größere Höhenunterschied, der bei Variante 2.1 zu überwinden ist, können sich auf die Akzeptanz der Nutzer auswirken.

Bezüglich des Planungsziels der guten städtebaulichen Einbindung ist Variante 2.1 ebenfalls am wenigsten vorteilhaft. Da es sich hierbei um eine Fuß- und Radwegüberführung handelt, lässt sich diese aufgrund ihrer Höhe nur schlecht in das Umfeld einfügen.

Hinsichtlich der attraktiven Gestaltung sind alle drei Varianten geeignet, dieses Planungsziel zu erreichen. Die Variante 2.2 erreicht dieses Ziel aufgrund der vollständigen Überdeckung jedoch nicht in vollem Umfang. Die tunnelartige Ausprägung der Überführungsbauwerke hat einen negativen Einfluss auf die Akzeptanz der Nutzenden, da selbst bei guter Ausleuchtung ein Angstraum entsteht. Zudem ist das Risiko einer Verunreinigung bei langen Unterführungen signifikant höher als bei kurzen Unterführungen.

Im Hinblick auf die Umwelteinwirkungen erweist sich Variante 2.1 als leicht vorzuzugswürdig. Im Bereich des Natur- und Artenschutzes erweisen sich die Auswirkungen der Varianten noch als gleichermaßen gering. Dies folgt daraus, dass insbesondere im Bereich der Eisenbahnstraße, der Teckbahn und der B 465 überbaute Flächen

vorliegen. Lediglich im Bereich zwischen der Teckbahn und der Bundesstraße sowie auf der östlichen Seite der Querung befinden sich artenschutzrelevante Flächen. Alle drei Varianten führen daher schon aufgrund der räumlichen Überschneidungen zu vergleichbaren natur- und artenschutzrechtlichen Konflikten. Mit Variante 2.1 sind jedoch geringere Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser verbunden. Denn Variante 2.1 greift lediglich punktuell im Bereich der Stützen in den Boden und das Grundwasser ein und erweist sich dadurch als günstiger im Vergleich zu den beiden Unterführungsvarianten, bei denen jeweils eine Grundwasserwanne in das Grundwasser eingebunden werden muss.

Die baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind aufgrund des größeren baulichen Umfangs bei Variante 2.2 und 2.3 etwas ungünstiger als bei Variante 2.1 einzuschätzen. Jedoch sind die Immissionen lediglich auf die Bauzeit beschränkt und die baubedingt bestehenden Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten (s. dazu Kap. B.IV.4.1). Bei den Auswirkungen auf die Belange des privaten Eigentums unterscheiden sich die drei Varianten nicht. Zwar zerschneiden die Varianten 2.2 und 2.3 Flurstücke mehr als Variante 2.1 und wären daher grundsätzlich als schlechter zu bewerten. Da die Restflächen jedoch jeweils für Gestaltungsmaßnahmen genutzt werden und die Vorhabenträgerin die benötigten Flächen von den Eigentümern erwirbt, überwiegt im Hinblick auf das Eigentum keine der Varianten.

Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aller ernsthaft in Betracht kommenden Varianten und der jeweils betroffenen Belange erweist sich die Variante 2.3 (Antragsvariante) als die vorzugswürdigste. Unter Berücksichtigung der berührten öffentlichen und privaten Belange mag Variante 2.1 die Varianten 2.2 und 2.3, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Wasser sowie bei den baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen leicht überwiegen. Jedoch verursacht keine der Trassenalternativen erhebliche Eingriffe in Belange Dritter. Variante 2.1 erfüllt dagegen die Planungsziele der Vorhabenträgerin im Vergleich zu den beiden anderen

Trassenalternativen am schlechtesten. Zur Erfüllung der Planungsziele ist wiederum Variante 2.3, insbesondere auch im direkten Vergleich mit Variante 2.2, als die bestmögliche Option anzusehen. Im Ergebnis ergibt sich daher keine Variante, die bei gleicher Erreichung der Planungsziele und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange eine bessere Lösung als Variante 2.3 darstellt.

3. Dimensionierung

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Planunterlagen festgelegte Dimensionierung des Vorhabens für angemessen. Dies gilt vor allem für die Breite der Wege sowie die notwendige Länge der Unterführung – einschließlich der Rampen –, um die Vorgaben der Barrierefreiheit zu erfüllen sowie den künftigen vierstreifigen Ausbau der B 465 zu ermöglichen.

4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

4.1. Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

4.1.1. Baubedingte Lärmimmissionen

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG a.F. werden durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn umfasst daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen. Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die u.a. zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf

Rechte anderer erforderlich sind. Baustellen mit den dort zum Einsatz kommenden Baumaschinen und Geräten sind Anlagen i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG (s. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.10.2023 - 5 S 1271/22).

Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - vom 19. August 1970 (AVV Baulärm). Diese konkretisiert für von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufene Geräuschemissionen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (s. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11). Die AVV Baulärm sieht unter Nr. 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung abgestufte Immissionsrichtwerte vor, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind nach Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm im Allgemeinen die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Nach Nr. 3.1.3 der AVV Baulärm ist der Immissionsrichtwert überschritten, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet oder der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit von einem oder mehreren Messwerten um mehr als 20 dB(A) überschritten wird (Spitzenpegel).

4.1.1.1. Baulärmprognose in der schalltechnischen Untersuchung

Die Vorhabenträgerin hat als Teil der Planfeststellungsunterlagen eine schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Müller-BBM (Unterlage 8.2) vorgelegt. Darin werden unter Berücksichtigung der nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauungen Abschnitte mit spezifischer Baulärmproblematik ermittelt (vgl. Schallprognose Baulärm, Unterlage 8.2).

Im Rahmen der Untersuchung wurden die zehn nächstgelegenen Immissionsorte sowie die Baulärmimmissionen entsprechend dem Bauablaufkonzept in 23 verschiedenen Phasen betrachtet (vgl. Schallprognose Baulärm, Unterlage 8.2) und die Ergebnisse als Punktberechnungen dargestellt.

Ausweislich der Ausführungen der Vorhabenträgerin werden die Bauarbeiten dabei im Tageszeitraums zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr stattfinden. Eine Ausnahme stellt die Bauphase 12 dar.

Die Prognoseberechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm zu erwarten sind, wobei teilweise auch die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten wird.

Bauphasen im Tagzeitraum:

In den Bauphasen 0, 2, 3, 9, 15 bis 18 und 23 werden zwar ohne Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerten an mehreren Immissionsorten erwartet, jedoch ist an keinem der Immissionsorte eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) zu erwarten.

In den Bauphasen 4 bis 8, 10, 11, 13, 14 sowie 19 bis 21 werden ohne Lärmschutzmaßnahmen an allen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte überschritten. Die Anzahl und die Betroffenheit der Immissionsorte, die über dem kritischen Beurteilungspegel, der über der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) liegen, unterscheiden sich jedoch in den einzelnen Bauphasen. In Bauphase 4, in der die Umfahrung der B 465 hergestellt wird, wird der maßgebliche Immissionsrichtwert von 70 dB(A) an insgesamt zehn Immissionsorten leicht überschritten. In den Bauphasen 5 bis 8, die insbesondere von der Erstellung der Straßen- und Eisenbahnüberführung geprägt sind, wird eine Überschreitung des kritischen Beurteilungspegels an insgesamt zehn Immissionsorten erwartet. In der Bauphase 10, in der der Einbau der

Eisenbahnüberführung in Endlage vorgesehen ist, wird eine Überschreitung des kritischen Beurteilungspegels an insgesamt elf Immissionsorten erwartet. In Bauphase 11, die durch den Verbau an der Westseite der Unterführung geprägt wird, wird der maßgebliche Immissionsrichtwert von 70 dB(A) an achtzehn Immissionsorten mit überwiegend mehr als 5 dB(A) überschritten. In Bauphase 13, in der die Trogblöcke für den Bauteil zwischen der Straßen- und Eisenbahnunterführung hergestellt werden, wird der maßgebliche Immissionswert von 70 dB(A) an elf Immissionsorten überschritten. In Bauphase 14 wird der Straßenverkehr der B 465 auf den ursprünglichen Verlauf zurückverlegt. In dieser Bauphase wird eine leichte Überschreitung des kritischen Beurteilungspegels an insgesamt vierzehn Immissionsorten erwartet. Bauphase 19 wird durch Emissionen geprägt, die bei der Erstellung der Trogbauwerke und der Treppe auf der Westseite der Unterführung entstehen. Es wird eine Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwerts von 70 dB(A) mit teilweise bis zu 8 dB(A) an neunzehn Immissionsorten erwartet. In den Bauphasen 20 und 21, in der insbesondere der Geh- und Radweg ausgebaut wird, ist eine Überschreitung des kritischen Beurteilungspegels noch an siebzehn Immissionsorten zu erwarten.

Bauphasen im Nachtzeitraum:

In Bauphase 12 sind Nachtarbeiten vorgesehen. In diesem Zeitraum ist der Belastungsstopfgang vorgesehen, um das Schotterbett unter den Schienen zu verdichten. Ohne Lärmschutzmaßnahmen wird eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerten an allen Immissionsorten erwartet. Eine Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwerts von 60 dB(A) liegt an insgesamt fünfundzwanzig Immissionsorten vor, wobei am Gebäude der Eisenbahnstraße 41 die höchsten Belastungen von 78 dB(A) auftreten.

4.1.1.2. Festsetzung von Schutzmaßnahmen

Da die Untersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm teilweise erheblich überschritten werden, sind für diese bauzeitlich nachteiligen Wirkungen Schutzmaßnahmen i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. anzuordnen.

Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung setzt sich mit möglichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Baulärms auseinander (vgl. Prognose Baulärm, Unterlage 8.2, Kap. 6.1). Die Vorhabenträgerin hat diese teilweise zum Gegenstand ihrer Planung gemacht und in den Erläuterungsbericht übernommen (vgl. Unterlage 1-a, Kap. 8.2.2.2). Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen an den im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen, bezieht darüber hinaus aber auch weitere Maßnahmen, deren lärm mindernde Wirkung allgemein anerkannt ist, in ihre Erwägungen mit ein. Ausdruck des in § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebots sind insbesondere die in Kap. A.V.1 Nr. 1.1 und Nr. 1.9 bis 1.11 festgesetzten allgemeinen Schutzmaßnahmen sowie Regelungen zur Einrichtung der Baustelle (s. dazu Kap. A.V.1. Nr. 1.13 und Nr. 1.16), zur Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.2, 1.3, 1.12, 1.14 und 1.16) sowie zur Beschränkung der Bauzeiten bzw. der Betriebszeiten lautstarker Baumaschinen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.4, 1.5 und 1.15).

Die gutachterlicherseits vorgeschlagenen zeitlichen Beschränkungen der Bautätigkeiten sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde angemessen bemessen. Damit lassen sich das Interesse der Vorhabenträgerin an einem zügigen Baufortschritt auf der einen Seite und das Interesse der Planbetroffenen an einer zumutbaren Lärmbelastung auf der anderen Seite in einen Ausgleich bringen, denn das Interesse der Vorhabenträgerin an einer zügigen Umsetzung der Baumaßnahme kommt letztlich auch den Belangen der Anwohner zugute, möglichst rasch von den Auswirkungen der Baumaßnahme wieder verschont zu werden. Die gewählten

Zeiträume lassen der Vorhabenträgerin die Möglichkeit, das Vorhaben unter ihr zumutbaren Bedingungen umzusetzen. Eine weitere Reduzierung der Betriebszeiten würde dazu führen, dass die Arbeitszeit und damit auch die Anzahl der Tage bzw. Nächte, in denen gebaut werden wird, deutlich erhöht werden würde.

Eine Verpflichtung zur Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. die Errichtung von zusätzlichen portablen Lärmschutzwänden ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht praktikabel und untunlich. Aufgrund der mit dem Aufstellen verbundenen Erschwernisse beim Bauablauf und des unverhältnismäßig hohen Aufwands bei deren Aufstellung im Verhältnis zu den relativ kurzen stärkeren Belastungen durch Baulärm ist die Wirksamkeit zu bezweifeln. Als zweckdienlich wird allerdings die Abschirmung unmittelbar an der Emissionsquelle angesehen, weshalb, den Empfehlungen der schalltechnischen Untersuchung folgend, entsprechende Verpflichtungen der Vorhabenträgerin als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.13).

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Lärmschutz (z.B. in der Form von Lärmschutzfenstern und Belüftungsanlagen) an besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass zeitlich begrenzter Baulärm im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich hinzunehmen ist, wenn auch nicht in beliebiger Höhe und Zeitdauer. Unter Berücksichtigung der vorübergehenden und zeitlich begrenzten lärmintensiven Bauzeit einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits erscheinen passive Lärmschutzmaßnahmen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vorliegend jedenfalls unverhältnismäßig.

Der Vorhabenträgerin wird ferner auferlegt, für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen und anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29b

BlmSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.6). Dieser hat die Bauarbeiten einerseits immissionstechnisch zu überwachen und ggf. weitere notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen und andererseits als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen und damit einen Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner zu leisten.

Der Vorhabenträgerin wird ferner auferlegt, die Anwohner rechtzeitig über die genauen Bauablaufdaten sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten zu unterrichten (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.7). Dies schließt auch die Mitteilungspflicht von Abweichungen von dem Zeitplan mit ein.

Die vorgesehenen Maßnahmen allein führen insgesamt nicht dazu, dass die Immissionsrichtwerte nach der AVV-Baulärm für alle Lärmbetroffenen eingehalten werden können. Grundsätzlich ist zu erwarten, dass noch Überschreitungen der Vorgaben der AVV-Baulärm auftreten, diese müssen jedoch nicht mit allen nur denkbaren oder technisch möglichen (unverhältnismäßigen) Schutzvorkehrungen vermieden werden, sondern sind ggf. im Rahmen der Sozialbindung bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung zu dulden. Denn dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens muss die Möglichkeit zustehen, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. VGH Mannheim Urteil vom 8. Februar 2007 – 5 S 2257/05, juris Rn. 131). Für tatsächlich verbleibende nachteilige Wirkungen kann in der Abwägungsentscheidung dann auch auf einen grundsätzlichen Entschädigungs- bzw. Ersatzraumanspruch verwiesen werden. Da weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar sind, hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen für die verbleibenden Beeinträchtigungen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen (s.

dazu 4.1.1.3) bzw. auf Wunsch den Anwohnern Ersatzraum zur Verfügung zu stellen (s. dazu 4.1.1.4).

4.1.1.3. Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen durch Baulärm

Als Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens dient § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG a.F., nach dem Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festzustellen. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (s. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11.11). Diese sind Teil des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

Anspruchsberechtigt sind grundsätzlich Eigentümer und gewerbliche Mieter, soweit sie eine nachteilige Wirkung des Planvorhabens auf ihren Gewerbebetrieb geltend machen können (Art. 14 GG). Wohnraummieter und andere, lediglich obligatorisch berechnete, private Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Sie sind ausreichend mittelbar über zivilrechtliche Ansprüche geschützt.

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen durch Baulärm kann grundsätzlich von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel abhängig gemacht werden. Für die Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten verursachten Geräusche in der Nachbarschaft und die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von schutzbedürftigen Innenräumen hat es sich in der Praxis bewährt, zunächst auf zulässige Innenschallpegel abzustellen, die (z.B.) aus der 24. BImSchV abgeleitet werden können. Als Zumutbarkeitsschwelle für

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

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Innengeräuschpegel
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 7-20 Uhr	40 dB(A)
Gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume)	tagsüber: 7-20 Uhr	45 dB(A)
Schlafräume	nachts: 20-7 Uhr	30 dB(A)

Die genannten Werte beruhen auf der 24. BImSchV. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV („Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße“) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung hat unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB(A), der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt, die Bedeutung eines grundsätzlich einzuhaltenden Innengeräuschpegels, der auch für die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Schallimmissionen in benachbarten Gebäuden Anwendung finden kann. Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) nach den in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichungen 1 bzw. 2 Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung dann auch keine Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A) zu erwarten sind.

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

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel außen
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 7-20 Uhr	67 dB(A)
Gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume)	tagsüber: 7-20 Uhr	72 dB(A)
Schlafräume	nachts: 20-7 Uhr	60 dB(A)

Zudem kann in Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV davon ausgegangen werden, dass eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr in den Zimmern ermöglicht. Den Anwohnern kann deshalb tagsüber insoweit zugemutet werden, den während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen durch Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. Die Lüftung kann immer noch in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Nachteilige Wirkungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. wegen der Verlärmung von Innenräumen werden daher gebietsunabhängig bei der Überschreitung der folgenden Geräuschpegel angenommen:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen	Geräuschpegel außen
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	tagsüber: 7-20 Uhr	40 dB(A)	67 dB(A)
Gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume)	tagsüber: 7-20 Uhr	45 dB(A)	72 dB(A)
Schlafräume	nachts: 20-7 Uhr	30 dB(A)	60 dB(A)

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen werden deshalb Entschädigungszahlungen dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen der detaillierten Baulärmprognose (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.16) berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für sonstige gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) überschreitet.

Der Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche ergibt sich hingegen unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagesrichtwertes. Der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des erhöhten Tagesrichtwertes für Außenwohnbereiche Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, wird auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.

Aufgrund des Informationsvorsprungs der Vorhabenträgerin war es zudem angemessen, die Vorhabenträgerin dazu zu verpflichten, die Anspruchsberechtigten schriftlich über die möglicherweise bestehenden Entschädigungsansprüche zu informieren (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.7).

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Der Anspruch entfällt im Übrigen jeweils für die Tage, an denen gemäß nachfolgendem Kapitel Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der jeweiligen Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

4.1.1.4. Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Gesondert zu betrachten sind die Fälle, in denen selbst nach Auferlegung konkreter Schutzvorkehrungen die verbleibenden Beeinträchtigungen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Ab diesen Beurteilungspegeln kann die lärmbedingte Nutzungsbeeinträchtigung nicht mehr durch geldwerte Ausgleichszahlungen entschädigt werden, sodass den von Baulärm derart betroffenen Bewohnern Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist. Ab wann eine Gesundheitsgefährdung für letztlich nur vorübergehende Baulärmeinwirkungen angenommen werden kann, ist in keiner Vorschrift geregelt bzw. auch nicht durch die Rechtsprechung aufgezeigt worden. Es hat sich bewährt, in diesen Fällen auf die für (dauerhaften) Verkehrslärm entwickelten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung abzustellen und diese auch für (vorübergehenden) Baulärm heranzuziehen.

Vor diesem Hintergrund steht den betroffenen Bewohnern ab Überschreitung der Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tags vor Wohnräumen grundsätzlich ein Anspruch auf Ersatzwohnraum zu. Aufgrund der überschaubaren Zeiträume der zu erwartenden Beeinträchtigungen kann für die Anwohner im Hinblick auf den Gesundheitsschutz ein vorübergehendes Ausweichen ab diesen angenommenen Schwellenwerten auch als hinnehmbar angesehen werden.

Auf Kosten der Vorhabenträgerin ist den Betroffenen daher Ersatzwohnraum, z.B. in Form eines Hotelaufenthalts, zur Verfügung zu stellen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.18). Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen eine aktuelle schalltechnische Prognose zu erstellen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.16). Die demnach ermittelten Beurteilungspegel dienen der rechtzeitigen Feststellung und Bereitstellung von (im Falle von Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) bestehenden Ersatzwohnraumansprüchen. Den Betroffenen sind der Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.7).

4.1.2. Baubedingte Erschütterungen

Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen und Ansprüche auf Schutzvorkehrungen oder Entschädigungszahlungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG a.F. auslösen. Die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle muss mangels normativer Vorgaben nach den tatsächlichen Verhältnissen im Einzelfall unter Heranziehung technischer Regelwerke bestimmt werden (s. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09).

Die Beurteilung der Erheblichkeit von Belästigungen durch Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden ist Gegenstand der Anforderungen der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäude, Ausgabe Juni 1999). Diese enthält Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen. Für nachts auftretende Erschütterungen werden in Tabelle 1 der DIN 4150-2 Anhaltswerte für Gebiete mit

unterschiedlicher Schutzbedürftigkeit angegeben (vgl. Abschnitt 6.3 und 6.5.4.2). Für tagsüber durch Baumaßnahmen verursachte Erschütterungen von höchstens 78 (Werk-)Tagen Dauer gelten dagegen die Anhaltswerte der Tabelle 2 der DIN 4150-2. Dort wird auf eine Unterteilung nach Baugebietsarten (weitgehend) verzichtet. Die Beurteilung von zeitlich begrenzten Erschütterungseinwirkungen durch Baumaßnahmen erfolgt hier in drei Stufen und für verschieden lange Einwirkungsauern. Für tagsüber länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen macht die DIN 4150-2 keine konkreten Angaben. Eine Zumutbarkeit soll dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles beurteilt werden (vgl. Abschnitt 6.5.4.2).

Die Ermittlung und Beurteilung der durch Erschütterungen verursachten Einwirkungen auf bauliche Anlagen ist Gegenstand der Anforderungen der DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Ausgabe Dezember 2016). Die Norm nennt je nach Gebäudeart und Dauer der Erschütterungseinwirkungen Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Bauschäden nicht zu erwarten sind.

In Fachkreisen und in der Rechtsprechung ist die Tauglichkeit der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 zur Beurteilung von Erschütterungen allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (st. Rspr., s. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist auch in dem hier zu beurteilenden Fall eine Orientierung an den o.g. Normen geboten.

4.1.2.1. Erschütterungsprognose

Die bei der geplanten Baumaßnahme zu erwartenden Erschütterungsimmissionen wurden durch das Gutachterbüro Mülle-BBM Industry Solutions GmbH in einem

Erschütterungsgutachten ermittelt (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4). Die Gutachterin hat sich an den vorstehend skizzierten Beurteilungskriterien orientiert und sowohl die erschütterungstechnischen Auswirkungen auf die im Einwirkungsbereich der Straßenbaumaßnahmen liegenden Gebäude nach DIN 4150-3 als auch die Belastung für die Nachbarschaft nach DIN 4150-2 ermittelt. Auf Grundlage des aktuellen Planungsstands wurden als relevante erschütterungsintensive Bautätigkeiten Abbrucharbeiten, Verdichtungsarbeiten und die Gleisstopfmaschine ermittelt (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4, Kap. 6). Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen wurden im Rahmen eines Worst-Case-Ansatzes gutachterlich abgeschätzt. Auf diese Weise konnten Abstandsbereiche zwischen den Baumaßnahmen und Gebäuden definiert werden, bei deren Einhaltung nicht mit Gebäudeschäden bzw. einer unzumutbaren erschütterungstechnischen Belastung zu rechnen ist (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4, Kap. 6).

4.1.2.2. Festsetzung von Schutzmaßnahmen

Die in der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen beschriebenen baubedingten Erschütterungen können unter Einhaltung der dort formulierten Schutzmaßnahmen und der Verbindlicherklärung der Norm DIN 4150-2 und der Norm DIN 4150-3 teilweise auf ein zumutbares Maß reduziert werden.

Um den vorgenannten erschütterungstechnischen Auswirkungen zu begegnen bzw. diese soweit als möglich zu reduzieren, hat die Gutachterin – unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN 4150-3 und der DIN 4150-2 – ein umfangreiches und in Abhängigkeit zur jeweiligen Belastungssituation ausdifferenziertes Schutzkonzept entwickelt. Dieses Konzept beinhaltet insbesondere den Einsatz möglichst erschütterungsarmer Bauverfahren. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Unterlage 8, Kap. 6 verwiesen.

Das in der erschütterungstechnischen Untersuchung vorgeschlagene Schutzkonzept ist umzusetzen und die Vorhabenträgerin hat dieses anhand der Ausführungsplanung und des konkreten Bauablaufplans sowie unter Kenntnis der zum Einsatz gelangenden Maschinen vor Baubeginn fortzuschreiben und sämtliche Gebäude zu ermitteln, bei denen es zu Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte nach den DIN 4150-2 und DIN 4150-3 kommen kann (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.20) Auch die o.g. weiteren Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind umzusetzen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.23 bis 1.27).

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, an potenziell gefährdeten Gebäuden Beweissicherungen durchzuführen (s. dazu Kap. A.VI.1 Nr. 1.1).

Auf die allgemeinen Maßnahmen zur Minimierung der Betroffenheit und Steigerung der Akzeptanz der Baumaßnahme wird verwiesen (s. dazu Kap. A.V.1 Nr. 1.1 bis 1.7). Diese werden durch die in Kap. A.V.1 Nr. 1.22 angeordneten Maßnahmen zur Betroffeneninformation, Aufklärung und Einrichtung einer Anlaufstelle für Beschwerden ergänzt.

Unter Berücksichtigung der Interessen der durch die Erschütterungsimmissionen Betroffenen und dem Interesse der Vorhabenträgerin an der Realisierung des Vorhabens in einem angemessenen Zeitraum, wird so ein angemessener Ausgleich geschaffen. Denn auch eine Bauzeitverlängerung und die damit verlängerte Erschütterungsbelästigung auf niedrigerem Niveau, eventuell in Verbindung mit erhöhter Lärm- und/oder Schmutzbelastung, stellt sich nicht als probates Abhilfemittel dar.

4.1.2.3. Bereitstellung von Ersatzwohnraum bei verbleibenden nachteiligen Wirkungen

Bei Vorhaben wie dem vorliegenden gibt es immer wieder Situationen, bei denen die Einhaltung der zur Vermeidung erheblicher Belästigungen als angemessen angesehenen Anhaltswerte aus sachlichen Gründen infrage gestellt ist. Das ist unter

anderem dann der Fall, wenn aus zwingenden technischen Gründen (Stand der Technik, anstehender Baugrund oder Ähnliches) alternative Bauverfahren nicht zur Verfügung stehen oder aus anderen Schutzgründen nicht infrage kommen. Für Erschütterungsimmissionen oberhalb der Stufe III gibt die DIN 4150-2 an, dass diese Einwirkungen unzumutbar sind und dass in diesem Fall besondere Maßnahmen notwendig sind, welche über die Maßnahmen der Ziffer 6.5.4.3 hinausgehen.

Die vorgelegte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte der Stufe III bzw. die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 für die nächstgelegenen Gebäude (Eisenbahnstr. 33, 37, 39/1, 39/3, 41, 41/1 und 43; ggfs. Eisenbahnstr. 50 je nach Ausdehnung der Stopfarbeiten) für den Nachtzeitraum nicht eingehalten werden (vgl. Erschütterungsprognose für den Baustellenbetrieb, Unterlage 8.4, Kap. 6.3). In dem vorgenannten Fall bzw. in Zeiträumen, in denen trotz aller vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen Überschreitungen der vorgenannten Anhaltswerte zu erwarten sind, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, den Betroffenen einen Anspruch auf Bereitstellung eines Ersatzwohnraums gegenüber der Vorhabenträgerin zu gewähren, da es unter Gesundheitsschutzgesichtspunkten geboten ist, eine Aussetzung gegenüber solchen Immissionen zu vermeiden. Eine entsprechende Verpflichtung wurde unter Kap. A.V.1 Nr. 1.28 dieses Beschlusses aufgenommen.

4.1.3. Betriebs- und anlagenbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben trägt den Belangen der betroffenen Anlieger im Hinblick auf die Belastung durch Verkehrsgeräusche in gebotenem Maße Rechnung. Die Vorhabenträgerin hat hierfür die Auswirkungen des Vorhabens durch betriebs- und anlagenbedingte Lärmimmissionen untersucht (vgl. Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV, Unterlage 8.1).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG solche Verkehrsgeräuschimmissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der auf Grund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege). Die Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist wesentlich, wenn (1.) eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder (2.) durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bezüglich der Straßenüberführung liegt kein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg Straße vor, da weder eine deutliche Fahrbahnverlegung durch bauliche Maßnahmen noch eine deutliche Veränderung der Höhenlage einer Straße vorliegt (s. dazu Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)).

Eine Fußgängerunterführung stellt jedoch nach dem Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen einen erheblichen Eingriff in den Schienenweg dar, der sich jedoch auf die lichte Weite der Eisenbahnüberführung beschränkt.

Die Untersuchung der Müller-BBM Industry Solution GmbH beruht auf korrekten methodischen Ansätzen und Annahmen und wurde seitens der unteren Immissionschutzbehörde nicht beanstandet. Die Gutachterin hat nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass durch die Eisenbahnüberführung keine der Immissionsgrenzwerte überschritten werden und somit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt (vgl. Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV, Unterlage 8.1, Kap. 5.2). Insbesondere wird der gemäß den schalltechnischen Regelwerken anzusetzende Brückenzuschlag durch den Einbau einer akustisch wirksamen Unterschottermatte rechnerisch vollständig kompensiert und somit wieder aufgehoben. Eine relevante Erhöhung des Verkehrslärms, der zu Schutzmaßnahmen, wie einer Lärmschutzwand, führen könnte, ist daher ausgeschlossen.

Der vorgetragene Einwand, dass aus dem Betrieb der Personenunterführung zusätzliche Lärmimmissionen durch den Fuß- und Radverkehr entstehen, greift nicht durch. Die neu errichtete Personenunterführung selbst stellt keine eigenständige Lärmquelle dar, die zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels führt. Insbesondere unterfallen Geräusche von Fußgängern und Radfahrern nicht § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV, der nach seinem Wortlaut insbesondere auf den Lärm von Schienenwegen und öffentlichen Straßen beschränkt ist. Der hiermit verbundene Fuß- und Radverkehr ist vielmehr verkehrstypisch in dem ohnehin vorhandenen, dominierenden Verkehrslärm der Umgebung enthalten und geht rechtlich darin auf. Da die Unterführung als reine Wegeverbindung dient, beschränkt sich die Nutzung auch lediglich auf flüchtigen Durchgangsverkehr. Die damit verbundenen, minimalen Geräusche bewegen sich im sozialadäquaten Rahmen und die zwischen den

Überführungsbauwerken vorhandene Lücke reduziert den in Unterführungsbauwerken entstehenden Schall zusätzlich.

Soweit Einwenderseits ferner vorgetragen wurde, dass die zwischen der Eisenbahnstraße und den Bahngleisen der Teckbahn dem Vorhaben weichende Hecke aus Lärmschutzgründen wieder hergestellt werden müsse, hat die Vorhabenträgerin zutreffend ausgeführt, dass Bepflanzungen keine Lärmschutzmaßnahme darstellen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach eigener Prüfung den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Anpflanzungen wie Hecken oder Gehölzstreifen sind als aktive Schallschutzmaßnahmen ungeeignet, da ihnen die hierfür erforderliche akustische Masse und Dichte fehlt. Sie besitzen keine quantifizierbare schallmindernde Wirkung. Als Maßnahmen des Lärmschutzes an Straßen kommen daher nur Vorkehrungen in Betracht, die eine nachgewiesene und dauerhafte Pegelminderung bewirken.

4.1.4. Betriebsbedingte Erschütterungen

Im Gegensatz zu den Verkehrslärmimmissionen gibt es weder im BImSchG noch in den dazu erlassenen Verordnungen normative Festlegungen, ab welchem Schwellenwert Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Zumutbarkeitsschwelle jeweils im Einzelfall bestimmt werden (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09). Nicht jede Erschütterung, die von Eisenbahnstrecken ausgeht, erfordert automatisch Schutzauflagen oder begründet einen Entschädigungsanspruch Betroffener. In gewissem Umfang müssen Erschütterungsimmissionen hingenommen werden. Dabei kommt es nach Auffassung der Rechtsprechung nicht auf die individuelle Empfindlichkeit der Betroffenen an. Vielmehr ist zur Beurteilung ein Maßstab zugrunde zu legen, der sich am durchschnittlich empfindlichen Menschen orientiert. Der Grad der Schutzbedürftigkeit ist zudem von der konkreten Grundstücksnutzung am jeweiligen

Immissionsort abhängig. Für die Bewertung der Erschütterungen ist der technisch-wissenschaftliche Sachverstand, der insbesondere in technischen Regelwerken wie der DIN 4150-2 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) zum Ausdruck kommt, heranzuziehen. In diesem Regelwerk werden Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen. Die DIN 4150-2 berücksichtigt mittels einer Frequenzbewertung der Schwinggeschwindigkeit die menschliche Erschütterungswahrnehmung. Die Anhaltswerte der Norm sind eingehalten, wenn der $KBF(t)$ -Wert (Beurteilungsschwingstärke) mit seinem maximalen Wert (KBF_{max}) den unteren Anhaltswert A_u nicht überschreitet.

Um die Schwingungsübertragung analysieren zu können wurde die Schwingungsausbreitung im Erdreich mittels Sensoren vor Ort gemessen. Die zu erwartenden Erschütterungen wurden unter Einbeziehung der Messergebnisse sowie der Gebäudeübertragungswerte, unter Zugrundelegung der Referenzwerte der Erschütterungsemissionen, die in einem Abstand von 8 m von der Gleistrassenmitte auftreten, in der Erschütterungsprognose Anlagenbetrieb (Unterlage 8.3) ermittelt. Die Gutachterin hat nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass eine Überschreitung der Anhalts- bzw. Richtwerte für die spürbaren Erschütterungen nicht vor liegt, sodass keine Erschütterungsmaßnahmen erforderlich sind.

Im Zusammenhang mit den baubedingten Erschütterungsimmissionen wurde auch der damit einhergehende sekundäre Luftschall beurteilt (vgl. Erschütterungsprognose Anlagenbetrieb, Unterlage 8.3). Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und raumspezifischen Faktoren abhängig. Nach der gutachterlichen Prüfung werden auch die Anhalts- und Richtwerte für den sekundären Luftschall vorliegend eingehalten.

4.2. Natur und Landschaft

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (s. dazu 4.2.1). Soweit nicht vermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, können diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (s. dazu 4.2.2). Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen (s. dazu 4.2.4).

4.2.1. Eingriff in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 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 das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Mit dem planfestgestellten Vorhaben geht anlagebedingt insbesondere der Verlust von gewachsenen und belebten Bodenoberflächen und die Beeinträchtigung von Standorten mit Vegetation oder Lebensräumen schützenswerter Tierarten einher. Zudem werden baubedingt Lebensräume schützenswerter Tierarten beeinträchtigt. Das Vorhaben stellt damit einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist. In der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Schutzgüter (Flora und Fauna, Boden, Wasser, Klima und Luft) und die für das Landschaftsbild zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen beschrieben. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Die Vorhabenträgerin hat alles unternommen,

um die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten und auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermindert und minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Abs.1 BNatSchG entsprochen wird. Nach § 15 Abs.1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das Vermeidungsgebot ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (s. BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992 – 4 A 4/92). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Der gänzliche Verzicht auf ein Vorhaben stellt ebenso wenig eine Vermeidung dar wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse, da es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe (s. ständige Rechtsprechung des VGH Mannheim, u. a. Urteil vom 23.06.1988 – 5 S 1030/87 und Urteil vom 03.09.1993 – S 874/92.). Die Vermeidbarkeit bezieht sich immer auf die Frage, ob bei der Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist daher darauf gerichtet, den Eingriff an Ort und Stelle so gering wie möglich zu halten. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen, die zum Erreichen eines planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, vermieden werden müssen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden Fall erfüllt. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die übrigen Ausführungsmodalitäten stellen sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen

landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Die geplanten Vermeidungsmaßnahmen sind in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) ausführlich dargestellt. Für das Vorhaben wurden umfangreiche Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen entwickelt: Zur Vermeidung und Minimierung von Schädigungen des Bodengefüges sind für das nicht überbaute Baufeld und das anfallende Bodenmaterial sowie für die an das Baufeld angrenzenden Vegetationsflächen umfangreiche Schutzmaßnahmen vorgesehen (Maßnahme MM1). Insbesondere werden bei dem Abtrag und der Zwischenlagerung von Böden die maßgeblichen Vorschriften beachtet. Darüber hinaus werden die Flächen für die Baustelleneinrichtung auf Flächen innerhalb des Vorhabengebiets beschränkt, die ohnehin überbaut werden, oder bereits versiegelt sind. Soweit es während der Bauphase trotz der o.g. Schutzmaßnahmen zu Verdichtungen des Bodens auf bauzeitlich genutzten Flächen kommt, werden diese im Bereich unbebauter Flächen nach Ende der Bauarbeiten wieder beseitigt. Weiter werden an das Baufeld angrenzende Hecken durch Flatterband gekennzeichnet und/oder durch Bauzäune abgegrenzt. Zum Schutz nachtaktiver Tiere werden bei der Außenbeleuchtung insektenfreundliche Lichtquellen mit einer geringen Lockwirkung auf Insekten verwendet, die so ausgerichtet werden, dass der Lichtstrahl überwiegend von oben nach unten geführt wird und nur die zu beleuchtende Fläche anstrahlt (Maßnahme MM2). Weiter ist eine Wiederherstellung von Hecken vorgesehen, um den Eingriff durch das Entfernen von ca. 355 m² Feldhecken mittlerer Standorte für das temporäre Umverlegen der Bundesstraße sowie die Schaffung eines Kranplatzes für einen Turmdrehkran zu minimieren (Maßnahme MM3). Zudem sind eine Bauzeitenregelung für die Eingriffe in die Bruthabitate (Maßnahme MM4) und eine vogelfreundliche Verglasung an der Geh- und Radwegunterführung (Maßnahme MM5) zum Schutz der Vögel vorgesehen. Zum Schutz von

Kleintieren wird die Geh- und Radwegunterführung so gestaltet, dass keine Tierfallen entstehen (Maßnahme MM6).

Um die Maßnahmeneffizienz zu gewährleisten und den umfassenden Anforderungen aus dem Natur-, Arten- und Umweltschutz ausreichend Rechnung zu tragen, wird ergänzend und wie von der unteren Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 20.10.2025 im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert zu den Schutzmaßnahmen während der Bauphase eine Umweltbaubegleitung durch einen Fachgutachter festgesetzt (s. dazu Kap. A.V.2 Nr. 2.2). Soweit die untere Naturschutzbehörde um die Vorlage eines Pflanzplans gebeten hat, hat die Vorhabenträgerin zugesagt die Auswahl der Bäume aus der Pflanzliste mit der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung abzustimmen (s. dazu Kap. A.VI.2 Nr. 2.1). Auf den weiteren Vortrag der unteren Naturschutzbehörde, dass die pauschale Anrechnung von 4 ÖP/m² aus fachlicher Sicht gegebenenfalls nicht mitgetragen werden könne, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Anhörung den Sachverhalt erneut überprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Ökopunkte bereits korrekt ermittelt wurden. Dieser vertieften Überprüfung und dem bestätigten Ergebnis hat die untere Naturschutzbehörde bei der erneuten Anhörung nicht mehr widersprochen. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, das Ergebnis in Zweifel zu ziehen.

Da die von der unteren Naturschutzbehörde geforderten Nachbesserungen an den Unterlagen durch die Vorhabenträgerin umgesetzt wurden und sonst keine der beteiligten Behörden fachliche Bedenken gegen die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgetragen hat und den fachbehördlichen Bewertungen aufgrund der besonderen, unabhängigen Sachkompetenz besonderes Gewicht beizumessen ist (s. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 - 9 A 7.19), hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an deren Geeignetheit und Auskömmlichkeit. Die geplanten Vorkehrungen und Maßnahmen sowie die übrigen Ausführungsmodalitäten stellen

sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen kompensiert.

4.2.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht tatsächlich ausgleichen lassen, ist hier eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert zwar nicht die Ausführung am unmittelbaren Ort des Eingriffs, die Ausgleichsmaßnahmen müssen sich aber dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Dies ist der Fall, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht (s. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29/95). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht dabei als Ausgleichsmaßnahmen die Entsiegelung des Feldweges nördlich der alten Unterführung (KM1), Baumneupflanzungen auf der neu entstehenden Parkfläche (KM2) sowie die Entwicklung von nitrophytischer Saumvegetation (KM3) vor. Die Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sind in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) auch nachvollziehbar beschrieben. Auch ist die Vorhabenträgerin der Forderung der unteren Naturschutzbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu der Maßnahme KM2, die Angabe „Zuwachs Stammumfang“ anzupassen, nachgekommen und hat die Antragsunterlagen im Rahmen der Planänderung entsprechend angepasst und den Stammumfang der Bäume auf 60 cm reduziert. Dennoch verbleibt ein Gesamtdefizit von 27.789 Ökopunkten. Das verbleibende Defizit kann jedoch durch eine bereits bestehende Maßnahme aus dem baurechtlichen Ökokonto der Gemeinde Dettingen unter Teck kompensiert werden. Hierbei handelt es sich um die Maßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ (Maßnahmenkennblatt 14), welche 64.000 Ökopunkte umfasst. Die Maßnahme wurde 2023 erstellt und in das baurechtliche Ökokonto der Vorhabenträgerin aufgenommen. Die ökologische Funktion und Eignung der Ersatzmaßnahme ist im LBP nachvollziehbar dargestellt.

4.2.3. Schutzgebiete und geschützte Biotope

In dem Bereich des Vorhabens und der näheren Umgebung liegen weder FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete, noch Naturparke, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler, nach § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG geschützte Biotope, geschützte Grünbestände, Wasserschutz-, Quellschutz- und Überschwemmungsschutzgebiete oder Bodendenkmäler. Das Vorhaben bedarf damit insbesondere keiner entsprechenden Erlaubnis oder einer Befreiung nach § 67

BNatSchG. Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope im Vorhabengebiet bzw. im näheren Umfeld, die zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen oder Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlich machen, finden nicht statt.

4.2.4. Artenschutz

Bei der Zulassung des Vorhabens wurden auch die speziellen Artenschutzbestimmungen der §§ 44 ff. BNatSchG beachtet. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz und der Pflege speziell geschützter wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotsbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu. Unter die in §§ 44, 7 Abs. 2 Nr. 13 f. BNatSchG genannten besonders oder streng geschützten Arten fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie. Im Rahmen der Umweltbetrachtung fanden spezielle artenschutzrechtliche Untersuchungen im Plangebiet statt. Hierbei wurde insbesondere geprüft, ob Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind.

Zu diesem Zweck wurden im Jahr 2024 die Tiergruppen Vögel und Reptilien kartiert (vgl. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Unterlage 7.2). Der Untersuchungsbedarf wurde zuvor auf Grundlage einer im Februar 2024 durchgeführten Habitatpotenzialanalyse sowie einer ergänzenden Habitatpotenzialeinschätzung im Zuge einer Geländebegehung ermittelt (vgl. Relevanzprüfung zum Artenschutz, Unterlage 7.3). Im Rahmen der Erhebungen konnten im Plangebiet und angrenzenden Kontaktlebensraum insgesamt dreizehn Vogelarten nachgewiesen werden. Artenschutzrechtlich hervorzuheben sind die Brutvogelarten Goldammer, Haussperling und Klappergrasmücke als Arten der landesweiten Vorwarnliste. Ein Vorkommen von Eidechsen oder anderen artenschutzrechtlich relevanten Reptilien konnte dagegen nicht festgestellt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die o.g. Arten bzw. Artengruppen werden insbesondere in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 7.2) beschrieben und unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten bewertet. Durch die in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (s. dazu Kap. B.IV.4.2.1) können für alle betroffenen Arten Verbotstatbestände i.S.v. § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

4.3. Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Forstwirtschaft vereinbar.

Forstwirtschaftliche Flächen sind von dem Vorhaben im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ lediglich mittelbar betroffen. Es entstehen dadurch jedoch keine forstrechtlichen Genehmigungspflichten.

Die höhere Forstbehörde hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Anrechnung der Ausgleichsmaßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ für das geplante Vorhaben insoweit zugestimmt, dass die noch nicht zum Stichtag 01.01.2023 erfolgte Sicherung des Waldrefugiums in der Forsteinrichtung umgehend nachzuholen bzw. für die Folgeeinrichtung vorzumerken ist. Im Rahmen der Planänderung hat die Vorhabenträgerin daraufhin die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) angepasst und in der Unterlage ausgeführt, dass für die Anerkennung der Maßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ durch das zuständige Landratsamt die Maßnahme bei der unteren Forstbehörde Esslingen entsprechend vorgemerkt wird. Eine formelle Sicherung durch eine Aufnahme in die Forsteinrichtung ist jedoch erst bei der turnusmäßigen Fortschreibung im Jahr 2033 möglich, da eine außerplanmäßige Aufnahme laut Forstamt ausgeschlossen ist.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die Ausgleichsmaßnahme den Vorgaben des Alt- und Totholzkonzepts Baden-Württemberg (AuT-Praxishilfe FVA 2019) entsprechen und diese Vorgaben eingehalten werden (s. dazu Kap. A.VI.3 Nr. 3.1).

Weiter stellt die Vorhabenträgerin sicher, dass die Ausgleichsmaßnahme „Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ im baurechtlichen Ökokonto bei der Gemeinde Dettingen unter Teck entsprechend ausgebucht wird und die untere Forstbehörde beim Landratsamt Esslingen hierüber in Kenntnis gesetzt wird (s. dazu Kap. A.VI.3 Nr. 3.2).

4.4. Landwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

Das Planvorhaben trägt den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft angemessen Rechnung. Für den Bau der Geh- und Radwegunterführung werden ca. 0,13 ha landwirtschaftliche Nutzflächen erstmalig in Anspruch genommen. Ergänzend hierzu erfordert die Durchführung natur- und artenschutzrechtlich begründeter Maßnahmen im Zugangsbereich am Rampenende der Unterführung in Richtung Rauberweg die Inanspruchnahme zusätzlicher ca. 0,33 ha landwirtschaftlicher Flächen. Als Arbeits- und Baustelleneinrichtungsflächen, welche vorrangig auf bereits versiegelten Flächen geplant sind, werden ca. 0,43 ha Ackerflächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Bei den dauerhaft benötigten Flächen handelt es sich meist um überwiegend gute Böden für die landwirtschaftliche Nutzung. Solche Flächen sind wegen ihrer ökonomischen Standortgunst für den Landbau wichtig und deswegen grundsätzlich der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten. Das Planvorhaben ist somit mit einem gewichtigen Eingriff in landwirtschaftliche Belange verbunden. Vor diesem Hintergrund wurde die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen in der Planung auf ein Minimum begrenzt und insbesondere auf Flächen mit hoher Bedeutung für die Landwirtschaft soweit wie möglich verzichtet. Eine Realisierung des Planvorhabens ohne Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist jedoch nicht möglich. Zusätzlich sind die in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen bereits im Flächennutzungsplan als Fläche für den Gemeinbedarf vorgesehen. Mit Blick

darauf und auf das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Planvorhabens stellt die Planfeststellungsbehörde Bedenken hinsichtlich des Eingriffs in landwirtschaftliche Belange insoweit zurück. Insbesondere mit Blick auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen teilt auch die untere Landwirtschaftsbehörde diese Einschätzung.

Von Seiten der unteren Landwirtschaftsbehörde wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebracht, dass die künftig entstehende Ausbuchtung des östlich der B 465 verlaufende Wirtschaftswegs nicht als optimal für den landwirtschaftlichen Verkehr empfunden werde. Hierauf hat die Vorhabenträgerin zutreffend ausgeführt, dass der bestehende Wirtschaftsweg den östlich gelegenen Rampenaufgang kreuze und daher dementsprechend nach Westen verlegt werden müsse, um die lichte Höhe des Bauwerks Geh- und Radwegunterführung aufzunehmen. Alternativ müsse zur Einhaltung der lichten Höhe des Bauwerks unter dem Wirtschaftsweg die Rampe Richtung Rauberweg verlängert werden. Eine weitere alternative Anpassung bestehe darin, zur Erhöhung des Wirtschaftswegs beidseitige Anrampungen im Gelände anzubringen. Beide Alternativ-Lösungen seien mit höheren Kosten verbunden. Bei der Alternative „Rampenverlängerung Richtung Rauberweg“ sei zudem von einer höheren Flächeninanspruchnahme auszugehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach eigener Prüfung den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die genannten Alternativen kommen aus Kostengründen nicht als vernünftige Alternativen in Betracht, denn zu den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen gehört auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung (s. BVerwG, Urteil vom 31.01.2001 - 11 A 6.00 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56 S. 24). Bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante dürfen Kostengesichtspunkte sogar den Ausschlag geben (s. st. Rspr, BVerwG, Urteile vom 23.02.2005 - 4 A 4.04 -, vom 28.01.1999 - 4 CN 5.98 - und vom 29.06.2017 - 3 A 1/16). Zudem verfehlt die erst genannte Alternative auch wesentliche Planungsziele,

insbesondere die attraktive Gestaltung der Unterführung und dem damit einhergehenden Sicherheitsempfinden der Nutzenden.

Auf die Ausführungen der unteren Landwirtschaftsbehörde zu Beeinträchtigungen und möglichen Schäden an den Wirtschaftswegen während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung durchgeführt wird. Soweit durch die Maßnahme baustellenbedingte Schäden an bestehenden Wegen entstehen, werden diese nach Fertigstellung des Fuß- und Radwegs durch die Vorhabenträgerin, die auch Eigentümerin dieser Wege ist, beseitigt bzw. es wird der Zustand vor Baubeginn wieder hergestellt (s. dazu Kap A.VI.4 Nr. 4.1). Weiter hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass eine über die beantragte Nutzung hinausgehende Beanspruchung von Flächen nicht vorgesehen ist (s. dazu Kap A.VI.4 Nr. 4.2). Die Vorhabenträgerin stellt zudem sicher, dass die betroffenen Drainagesysteme in einem funktionierenden Zustand bleiben (s. dazu Kap. A.VI.4 Nr. 4.3). Sofern landwirtschaftliche Flächen für das gegenständliche Vorhaben dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, werden Vereinbarungen mit den Bewirtschaftern dieser Flächen in einem separaten Verfahren getroffen. Dazu findet bereits ein Austausch statt; weitere Flächen werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen (s. dazu Kap A.VI.4 Nr. 4.4).

Sofern der Kreisbauernverband Esslingen e.V. im Anhörungsverfahren vorgetragen hat, dass es für die wirtschaftlichen Betriebe in erster Linie wichtig sei, dass es weiterhin eine funktionierende und befahrbare Quermöglichkeit der Teckbahn gäbe und insofern die örtliche Landwirtschaft einen Ausbau der bestehenden Verbindung favorisiere, hat die Vorhabenträgerin zutreffend ausgeführt, dass diese Variante nicht Gegenstand der Antragsunterlagen ist. Unabhängig davon ist die bestehende Fußwegunterführung lediglich mit einer lichten Breite von 3 m ausgebaut und ausschließlich für den Fußgängerverkehr geeignet und zugelassen. Eine Quermöglichkeit mit landwirtschaftlichen Maschinen ist bereits bei der bestehenden Unterführung

ausgeschlossen; eine Nutzung für den landwirtschaftlichen Verkehr ist auch in der neu geplanten Unterführung nicht vorgesehen.

4.5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes wird durch die antragsgegenständliche Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen.

Die geplante Geh- und Radwegunterführung greift nicht direkt in Oberflächengewässer ein. Insbesondere findet kein Eingriff in den nahe der Unterführung gelegenen unteren Wiesengraben als verdolter Bach statt. Das Vorhaben liegt auch außerhalb von HQ-100-Gebieten.

4.5.1. Grundwasser und Wasserschutzgebiete

Das Vorhaben liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes oder Quellschutzgebietes. Ein Wasserschutzgebiet befindet sich ca. 1 km südlich des Vorhabens im Lenninger Tal. Unter dem Oberboden treten quartäre Sedimentablagerungen der Lauter zutage, die sandig bis kiesig und teilweise steinig sind. Es handelt sich um einen Porengrundwasserleiter mit hoher Grundwasserführung und Durchlässigkeit. Das versickernde Wasser kann schnell in die etwa 500 m westlich des Vorhabens gelegene Lauter abgeleitet werden, wodurch sich Schadstoffe schnell verbreiten können. Die darunter liegende Schicht weist dagegen eine sehr geringe Durchlässigkeit und Grundwasserführung auf.

Die beteiligten Behörden, insbesondere die untere Wasserbehörde des Landratsamts Esslingen, haben die Planung der Vorhabenträgerin geprüft und dabei keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an der Geeignetheit und Auskömmlichkeit der zum Schutz des Grundwassers vorgesehenen Maßnahmen. Die geplanten Vorkehrungen

stellen sicher, dass die gesetzlichen Anforderungen an den Schutz des Grundwassers eingehalten werden.

Während der Bauarbeiten kann es zwar grundsätzlich zu Schadstoffeinträgen durch Betrieb und Wartung sowie beim Abstellen von Baufahrzeugen und -maschinen kommen. Die Planung beinhaltet aber geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Verunreinigungen des Grundwassers. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Lagerung und Handhabung von Baustoffen, Bauabfällen und Betriebsstoffen, um Stoffeinträge bzw. Vermischungen mit Bodenmaterial sowie Grund- und Oberflächenwasser auszuschließen (s. Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, Unterlage 7.1-a, Maßnahme MM1). Weiter wurde zum Schutz des Grundwassers vor Schadstoffeinträgen als Nebenbestimmung festgesetzt, dass die Betankung und Wartung der Baufahrzeuge und -maschinen ausschließlich auf außerhalb der Baugrube auf befestigten und ordnungsgemäß entwässerten Flächen erfolgen darf (s. dazu Kap. A.V.5 Nr. 5.5).

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der vorhabenbezogenen Baugrunderkundungen – unter anderem – untersuchen lassen, inwieweit die Geh- und Radwegunterführung in das Grundwasser einbindet (vgl. Geotechnischer Bericht, Unterlage 9.1). Zu diesem Zweck wurden für die Unterführung Baugrundsondierungen durchgeführt; dabei wurde ein mittlerer Grundwasserstand 346,4 bis 347,0 mNN ermittelt. Nennenswerte Grundwasserstandschwankungen wurden im Messzeitraum lediglich in der Folge eines Starkniederschlagsereignis im Frühjahr 2024 erfasst, in dessen Folge der bisher höchste Grundwasserstand von etwa 346,8 bis 347,8 mNN aufgezeichnet wurde.

Die Planung sieht aufgrund der Grundwasserverhältnisse vor, die Unterführung in Form eines Trogbauwerks als wasserdichte Grundwasserwanne auftriebssicher bis auf ein Niveau von 348,5 mNN herzustellen. Bei höheren Wasserständen wird der Rand der Wanne überströmt, wodurch die Auftriebssicherheit durch Flutung der

Unterführung gewährleistet wird. Für die Bauausführung ist eine frei geböschte Baugrube nur oberhalb des Grundwassers möglich; die tieferen Baugrubenteile sind dagegen durch einen Verbau zu sichern. Da der Grundwasserstand gegenüber dem mittleren Grundwasserstand um bis zu ca. 3 m abgesenkt werden muss, wird durch den Gutachter eine technisch wasserdichte Baugrubenumschließung mit einer Spundwand oder einer überschnittenen Bohrpfahlwand empfohlen. Der Bau der Unterführung erfolgt sodann in separaten Bauabschnitten innerhalb der wasserdichten Baugrubenumschließung.

Trotz der konventionellen Flachgründung wird aufgrund des Grundwasserstandes das Trogbauwerk in den Grundwasserkörper eingebracht (vgl. Wasserrechtsantrag, Unterlage 10). Des Weiteren ist während der Bauarbeiten die Förderung des in der Baugrube anfallenden Grundwassers erforderlich. Nach der Fertigstellung und dem Leerpumpen der wasserdichten Baugrube dringen aufgrund der hohen Dichtigkeit nur noch minimale Leckagewassermengen von ca. 0,5 bis 1,5 l/s je 1.000 m² Verbaufäche ein. Es ist geplant, das in der Baugrube anfallende Grundwasser in einen nahegelegenen öffentlichen Abwasserkanal einzuleiten (vgl. Wasserrechtsantrag, Unterlage 10). Nach gutachterlicher Einschätzung sind bei Einhaltung der einschlägigen Regelwerke sowie dem aktuellen Stand der Technik durch den Bau der Geh- und Radwegunterführung keine Gefährdung des Grundwassers und keine nennenswerten Absenkungen außerhalb der Baugrube infolge der Grundwasserentnahme zu erwarten.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die in den geotechnischen Untersuchungen (Unterlage 9.1) und in dem Wasserrechtsantrag (Unterlage 10) formulierten Hinweise zur Bauausführung zu beachten (s. dazu Kap. A.V.5 Nr. 5.1). Somit ist sichergestellt, dass sich die Errichtung der Bauwerke nicht nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirkt.

4.5.2. Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist ein eigenständiger Entscheidungsbestandteil, der nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wird. Die folgend dargelegten Entscheidungen werden gem. § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde getroffen.

Für folgende Benutzungen des Grundwassers werden wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß §§ 8 ff. WHG erteilt:

- Vorübergehende Absenkung und Entnahme von Grundwasser während der Bauzeit
- Dauerhaftes Einbringen einer Grundwasserwanne
- Grundwasserumleitung nach Erstellung des Bauwerks.

Die geplanten Baumaßnahmen sowie die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind in Kapitel B.V.4.5.1 im Einzelnen beschrieben.

Sie sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4, Nr. 5 WHG sowie § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG als Gewässerbenutzungen zu betrachten, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis nach § 10 WHG bedürfen.

Versagungsgründe, die gegen die Erlaubniserteilung sprechen, sind nicht ersichtlich. Gemäß § 12 Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässeränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen und damit schädliche Gewässeränderungen im Sinne des

§ 3 Nr. 10 WHG darstellen, sind bei Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen (s. dazu Kap. A.V.5) und den von der Vorhabenträgerin bereits in der Planung berücksichtigten Forderungen der zuständigen Fachbehörden nicht zu erwarten. Bei deren Einhaltung und Beachtung wird dem in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatz in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen in Kap. A.V.5 entspricht das Vorhaben auch dem grundlegenden Bewirtschaftungskonzept der EU-Wasserrahmenrichtlinie, welches sich in den Bewirtschaftungszielen des § 47 Abs. 1 WHG (Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot) wiederfindet. Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand sind insoweit nicht ersichtlich. Auch für relevante Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers durch die Berührungen des Grundwassers mit der Grundwasserwanne haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine hinreichenden Anhaltspunkte ergeben.

Im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens aus § 12 Abs. 2 WHG lassen sich unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen in Kap. A.V.5 weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der Erlaubnis erkennen.

4.5.3. Entwässerungsplanung

Die Ausgestaltung und Dimensionierung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sind ausreichend. Die Entwässerungseinrichtungen wurden nach den einschlägigen Richtlinien geplant und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Das auf den Geh- und Radwegbereichen anfallende Oberflächenwasser wird über das bestehende Längsgefälle sowie die Entwässerungsrinnen aufgenommen und mittels einer Sammelleitung zum westseitigen Hebewerk abgeleitet. Die Einleitung erfolgt in den in der Eisenbahnstraße vorhandenen Entwässerungskanal, welcher als Vorflut dient. Hinsichtlich der Forderungen des Amts für Wasserwirtschaft und

Bodenschutz wurde die unter Kap. A.V.5 Nr. 5.21 festgesetzte Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die Ausführung der Wandhinterfüllung erfolgt unter Verwendung einer Dränageschicht. Die Entwässerung des Überbaus der Eisenbahnüberführung wird infolge der kurzen Bauwerkslänge und des vorhandenen Längsgefälles ohne gesonderte Abläufe und ohne Quergefälle realisiert. Das anfallende Niederschlagswasser wird in die Filterwände geleitet. Die Versickerung des Oberflächenwassers erfolgt über die wasserdurchlässige Bauwerkshinterfüllung sowie den Untergrund, wobei auf das hohe Niveau des Bemessungswasserstands von ca. 1 m unter Schienenoberkante ausdrücklich hingewiesen wird.

4.6. Bodenschutz und Altlasten

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung entspricht den bodenschutzrechtlichen Vorgaben der §§ 1, 4 und 7 BBodSchG sowie des § 2 LBodSchAG.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist mit der antragsgegenständlichen Planung unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen und Zusagen in qualitativer Hinsicht gewährleistet, dass im Sinne des § 1 BBodSchG nachhaltig die Funktionen des Bodens gesichert und im Bedarfsfall wiederhergestellt werden. Darüber hinaus wurde die Planung in ihrer flächenmäßigen Inanspruchnahme dahingehend optimiert, dass in quantitativer Hinsicht dem in § 2 Abs. 1 LBodSchAG zum Ausdruck kommenden Gebot eines sparsamen, schonenden und haushälterischen Umgangs mit Boden entsprochen wird.

In Anbetracht der vorhabenbedingten Versiegelung und Überbauung sowie des temporären Baubetriebs stellt das Vorhaben einen Eingriff in das Schutzgut Boden und dessen Funktionen dar. In der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) sind die Eingriffe in das Schutzgut Boden umfassend und sachgerecht

abgehandelt. Für den Bau der Geh- und Radwegunterführung werden ca. 1.250 m² erstmalig überbaut. Lediglich die Flächen neben dem ehemaligen Bahnhofsgebäude auf der Westseite des Vorhabens sowie die Bereiche, die bereits durch die Teckbahn, die B 465 und einen Feldweg belegt sind, sind zum heutigen Zeitpunkt bereits in geringem Umfang versiegelt. Als teilweiser Ausgleich erfolgt eine Entsiegelung von 131 m² nicht mehr benötigter Flächen (Maßnahme KM1). Zudem besteht ein Eingriff in das Schutzgut Boden temporär während der Phase der Bauzeit auf die Baustelleneinrichtungsflächen, welche auch zur Befahrung mit Baumaschinen und zur Lagerung von Baumaterialien und Erdaushub genutzt werden. Diese Flächen werden auf Flächen innerhalb des Vorhabengebiets beschränkt, die ohnehin überbaut werden oder bereits versiegelt sind. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen wiederhergestellt (s. dazu Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, Unterlage 7.1-a, Maßnahme MM1).

Vor dem Hintergrund, dass die Bodeninanspruchnahme für die Realisierung des Vorhabens unumgänglich ist, sieht die Planung zur Sicherung und Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen verschiedene Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen in der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung (Unterlage 7.1-a) vor. Weitere bodenschützende Maßnahmen sind im Bodenschutzkonzept (Unterlage 7.4) festgelegt. Der Vorhabenträgerin wurde aufgegeben, die im Bodenschutzkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen und Hinweise zum Bodenschutz umzusetzen (s. dazu Kap. A.V.6. Nr. 6.1). Die Vorhabenträgerin wurde zur Sicherstellung der Einhaltung bzw. Umsetzung der Maßnahmen und Hinweise im LBP dazu verpflichtet, eine bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen (s. dazu Kap. A.V.6. Nr. 6.2). Die bodenkundliche Baubegleitung hat die Umsetzung der bodenspezifischen Maßnahmen im LBP durch regelmäßige Begehungen zu beachten (s. dazu Kap. A.V.6. Nr. 6.3).

Für die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen in das Schutzgut Boden sieht das Planungskonzept eine Kompensation des Defizites über eine Ökokonto-Maßnahme

„Waldrefugium 1 Dachsbühl (WR1)“ vor. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Kap. B.V.4.2.2 verwiesen.

Auf das Vorbringen der unteren Naturschutzbehörde vom 20.10.2025 hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Aufbringungsflächen des Oberbodens im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden, sofern sich diese nicht im Bereich des Baufeldes oder den dafür vorgesehenen Baulagern befinden (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.1). Ferner wurde zugesagt, dass bei der Ausbringung von Bodenmaterial ein ausreichender Abstand von fünf Metern zum Kronenrand von Bäumen eingehalten wird (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.2) und sämtliche Arbeiten im Offenland bzw. auf landwirtschaftlichen Flächen nur außerhalb der Brutperiode von Offenlandarten (01. Oktober bis 28./29. Februar) durchgeführt werden, sofern auf diesen Flächen das Vorkommen von Offenlandbrütern aufgrund der bestehenden Umgebungskulisse (z. B. durch Gehölze, Gebäude oder Stromleitungen) nicht ausgeschlossen werden kann (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.3). Bei der Wiederherstellung der Böden nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend Kapitel 6.8 des Bodenschutzkonzepts (Unterlage 7.4) wird standortangepasstes, heimisches Saat- und Pflanzgut mit Zertifizierung verwendet (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.4). Sofern von der unteren Naturschutzbehörde angeregt wurde, auch bei der Ausbringung von Bodenmaterials das Vorkommen streng geschützter Reptilien zu beachten, muss die Vorhabenträgerin dieser Anregung nicht nachgehen. In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 7.2) wurde ausreichend dargelegt, dass im Untersuchungsgebiet – trotz mehrfacher Begehungen – keine Reptilien erfasst wurden.

Das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz (WBA) hat in seiner Stellungnahme vom 20.10.2025 vorgetragen, dass sich das Bauvorhaben zum Teil im Bereich des Altlastenstandortes „Gleisanlagen Wendlingen-Oberlenningen“ befindet, welcher auf dem Beweismiveau 1 in B-Entsorgungsrelevanz bewertet ist. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass Tiefbauarbeiten in diesen Bereichen lediglich unter

gutachterlicher Begleitung durchgeführt werden, damit nicht frei verwertbares Bodenmaterial separiert und ordnungsgemäß entsorgt werden kann (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.5). Sollten sich bei den Bauarbeiten offenkundige Anhaltspunkte für eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast zeigen, besteht für den Verursacher, den Grundstückseigentümer und den Inhaber der tatsächlichen Gewalt über das Grundstück die Mitteilungspflicht gemäß § 3 Absatz 1 des LBodSchAG. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, in diesem Fall ihr weiteres Vorgehen mit dem WBA abzustimmen (s. dazu Kap. A.VI.6. Nr. 6.6).

Ferner hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass sie sich im Zuge der weiteren Planungen bzgl. der Umsetzung von konkreten bodenschutzfachlichen Vorgaben mit der unteren Bodenschutzbehörde abstimmt (s. dazu Kap. A.VI.6 Nr. 6.7).

4.7. Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar.

Das planfestgestellte Vorhaben greift nicht in unzulässiger Weise in die durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützte kommunale Selbstverwaltungsgarantie, insbesondere in die kommunale Planungshoheit der durch das Vorhaben betroffenen Kommune ein.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG vermittelt die kommunale Planungshoheit der Gemeinde eine wehrfähige Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf ihrem Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben eine bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt. Diese Rechtsposition ist in die fachplanerische Abwägung einzubeziehen (st. Rspr., z.B. BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 - 7 A 10.19).

Negative Auswirkungen in dem oben genannten Sinne scheiden vorliegend schon deshalb aus, weil die Gemeinde Dettingen unter Teck selbst Antragstellerin ist und

es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben folglich nicht um eine fremde Fachplanung handelt.

4.8. Verkehr

Das Vorhaben ist mit den verkehrlichen Belangen vereinbar.

Entsprechend den Forderungen der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien wurden hinsichtlich von Erdarbeiten im Bereich der Stützbereiche von Eisenbahnverkehrslasten (s. dazu Kap. A.V.8. Nr. 8.1), Grabungs- und Rammarbeiten im Bereich von Signalen, Oberleitungsmasten und Gleisen (s. dazu Kap. A.V.8. Nr. 8.2) und zum Schutz des Bahnkörpers sowie Einschränkungen bei Geländeänderungen (s. dazu Kap. A.V.8. Nr. 8.3) Nebenbestimmungen formuliert. Weiter hat die Vorhabenträgerin eine Zusage bezüglich Beleuchtungsanlagen in der Nähe von Gleisen (s. dazu Kap. A.VI.8 Nr. 8.1) abgegeben.

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien regt ferner eine Änderung der Planung hinsichtlich der Anordnung des Fuß- und Radwegs an und begründet dies damit, dass die derzeit geplante Anordnung ein erhebliches Risiko für Fußgänger darstelle, die aus der Unterführung kommend zum Bahnhof wechseln wollen bzw. vom Bahnhof kommend in die Unterführung eintreten. Die Vorhabenträgerin hat zutreffend ausgeführt, dass aus sicherheitstechnischen Gründen der Fuß- und Radweg in der geplanten Anordnung angelegt wurde. Diese Anordnung diene dazu, Begegnungs- bzw. Querungsfälle mit der Erschließung über die Treppe in der Eisenbahnstraße zu verhindern. Die Anordnung der Treppe nach Süden hin ermögliche auch den Nutzern, die heute in einer geringeren Entfernung zur bestehenden Unterführung wohnen, ein schnelles Betreten der Geh- und Radwegunterführung. In Bezug auf den Bahnhofsvorplatz werden die Sicherheitsbelange der Nutzenden insbesondere durch die Gestaltung des Vorplatzes und die damit verbundene Wegeführung gewährleistet. Die großzügige Platzgestaltung wirke sich als verkehrsberuhigter

Bereich über die Grundstücksgrenze hinaus aus. Die Planfeststellungsbehörde hat nach eigener Überprüfung keine Sicherheitsbedenken hinsichtlich der derzeitigen Planung festgestellt.

Der Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes, dass die Überführungsbauwerke so zu gestalten sind, dass diese einer möglichen, späteren Elektrifizierung der Teckbahn nicht entgegenstehen, wird mit der vorliegenden Planung bereits entsprochen (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1-a, Kap. 5.3.1.3). Auf die Stellungnahme hat die Vorhabenträgerin weiter vorgetragen, dass die weitere Ausführungs- und Ausschreibungsplanung (Bauwerkskonstruktion, Bauablauf, Sperrpausen) sowie die Bauausführung, soweit sie Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes betreffen, in enger Abstimmung mit der DB InfraGO AG erfolgen. Ferner werde die Vorhabenträgerin sicherstellen, dass die Baumaßnahme und daraus resultierende betriebliche Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs lediglich im Zeitraum einer ca. vierwöchigen angemeldeten Sperrpause des Gleises stattfinden werden.

Soweit auch der Verband Region Stuttgart auf eine mögliche Elektrifizierung der Teckbahn hinweist sowie im Hinblick auf den Bauzeiten- und Bauablaufplan fordert, dass die Bauabläufe so zu koordinieren sind, dass die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste der Teckbahn auf ein Minimum reduziert werden, wird auf das Vorgesagte, insbesondere die vierwöchige Sperrpause, verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung des Straßenbauamts, die in § 22 StrG definierten öffentlichen Belange zu beachten, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diese Entscheidung aufgenommen (s. dazu Kap. A.V.8. Nr. 8.4).

Ebenfalls wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diese Entscheidung aufgenommen, soweit die höhere Straßenbaubehörde von der Annahme ausgeht, dass die gesetzlichen Regelungen zum Anbauabstand an Bundesstraßen für Hochbauten von 20 m gemäß § 9 Abs. 1 FStrG im Zuge der Baumaßnahmen weiterhin eingehalten werden (s. dazu Kap. A.V.8. Nr. 8.5).

Sowohl der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club Landesverband Baden-Württemberg e.V. als auch der Verkehrsclub Deutschland e.V. Kreisverband Esslingen begrüßen das geplante Vorhaben vollumfänglich und heben in ihren Stellungnahmen die positiven Aspekte der geplanten Unterführung für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel hervor.

Auf die Anregung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, bei den Planungen die Dimensionierung der Eisenbahnunterführung für eine mögliche Gleiserweiterung zu berücksichtigen, hat die Vorhabenträgerin vorgetragen, dass die Dimensionierung des Bauwerks auch eine spätere Erweiterung um ein 2. Gleis ermögliche. Insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Planungen für die EÜ vorab mit der DB InfraGO abgestimmt. Die Anregung wird daher als bereits im Entwurf berücksichtigt angesehen.

Soweit Einwenderseits vorgetragen wurde, dass die Zufahrt zum eigenen Grundstück in der Eisenbahnstraße während des Baus der Geh- und Radwegunterführung sichergestellt werden müsse, hat die Vorhabenträgerin vorgetragen, dass eine kurzfristige Sperrung der Eisenbahnstraße während der Bauzeit nicht ausgeschlossen werden könne, der Zugang zum Grundstück aber grundsätzlich gegeben sei. Die Vorhabenträgerin hat mithin zugesagt, dass eine mögliche Sperrung der Eisenbahnstraße nur nach vorheriger frühzeitiger Ankündigung erfolge (s. dazu Kap. A.VI.8 Nr. 8.2).

4.9. Klima

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes antragsgemäß planfestgestellt werden.

Gemäß Art. 20a GG und § 13 KSG sind die Belange des Klimas in der Abwägung zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägungsentscheidung genießt das Klimaschutzgebot aber keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein

Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a., juris Rn. 198).

Das in Art. 20 GG beinhaltete Abwägungsgebot wird durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG).

Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erwachsende Verpflichtung, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, führt allerdings nicht dazu, dass nur noch solche Planungsvorhaben realisiert werden dürfen, die klimaneutral sind, einen bestimmten Grenzwert einhalten oder eine emissionsmindernde Wirkung haben. Die in § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 festgesetzte Minderung der Emissionen muss nicht projektspezifisch erfolgen, sie kann vielmehr in der Gesamtheit des ihr jeweils zugehörigen Sektors erfolgen. So können sich bestimmte Maßnahmen und Projekte auch mindernd auf den Sektor auswirken und so eine emissionserhöhende Wirkung eines anderen Projekts ausgleichen. Beispiele für eine solche Maßnahme kann zum Beispiel die Förderung von Elektromobilität, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen oder eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sein.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 04. Mai 2022 (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21) über die Anwendung des Berücksichtigungsgebots des Klimaschutzgesetzes entschieden. Darin hat es festgestellt, dass noch keine konkretisierenden Vorgaben und Regelungen dahingehend existieren, wie die

Berücksichtigung zu erfolgen hat und die großräumigen Klimawirkungen eines Vorhabens zu ermitteln und abzuhandeln sind, beziehungsweise wie der Treibhausgasausstoß eines Verkehrsweges zu berechnen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21, juris Rn. 80). Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit klargestellt, dass grundsätzlich keine „überspannten“ Anforderungen gestellt werden dürften. Die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht müsse „mit Augenmaß“ bestimmt und konkretisiert werden. Den Behörden dürfe kein unzumutbarer Aufwand abverlangt werden.

Da das Berücksichtigungsgebot sektorenübergreifend zu verstehen ist, sind bei der Berücksichtigung daher grundsätzlich alle gemäß Anlage 1 zu § 5 KSG genannten Sektoren in den Blick zu nehmen, soweit das Vorhaben diesbezüglich Auswirkungen aufweist.

Der Sektor Industrie (Nr. 2 der Anlage 1 des KSG) umfasst u.a. die Verbrennung von Brennstoffen im verarbeitenden Gewerbe und in der Bauwirtschaft sowie Industrieprozesse und Produktverwendung. Zu den relevanten Aspekten zählt die Herstellung von Baumaterialien, die sich emissionserhöhend auf das Vorhaben auswirken.

In Bezug auf den Sektor Verkehr (Nr. 4 der Anlage 1 des KSG), in dem alle aus der Energiegewinnung für die Fortbewegung von Fahrzeugen resultierenden THG-Emissionen zusammengefasst werden, weist das Vorhaben während der Bauphase eine emissionserhöhende Wirkung auf. Denn klimarelevante Auswirkungen haben in diesem Zeitraum der Transport von Baumaterialien zur Baustelle sowie der Einsatz von Baumaschinen und -fahrzeugen. Da die Unterführung ausschließlich für den Geh- und Radverkehr freigegeben ist, fallen für den Betrieb der Unterführung – außer im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen – keine Emissionen an. Aufgrund der besseren Anbindung der Stadtteile Dettingens, insbesondere auch an den Bahnhof, für den Geh- und Radverkehr wird die Nutzung klimaschonender Fortbewegungsmittel gefördert, was sich wiederum emissionsmindernd auf den Sektor Verkehr auswirkt.

Der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (Nr. 7 der Anlage 1 des KSG) ist in die Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen eines Vorhabens einzubeziehen, wenn Böden oder Vegetationskomplexe in Anspruch genommen werden, die als THG-Speicher oder THG-Senken wirken. Im Hinblick auf die Inanspruchnahme kohlenstoffreicher Böden ist zunächst festzuhalten, dass durch das Vorhaben keine Moore oder moorähnlichen Böden in Anspruch genommen werden. Auch wird durch das Vorhaben in keine Waldflächen eingegriffen. Klimarelevant ist im vorliegenden Fall die Inanspruchnahme von Gehölzbeständen. Zudem wird eine Fläche von ca. 2.750 m² neu (teil-)versiegelt, wodurch Grünflächen ihre Funktion verlieren. Gleichwohl wird das Entfernen der Hecken durch die Minimierungsmaßnahme MM3 (Wiederherstellung von Hecken) sowie durch die Kompensationsmaßnahme KM2 (Baumneupflanzungen) wieder ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der in der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung (Unterlage 7.1-a) festgesetzten Maßnahmen weist das Vorhaben im Ergebnis in Bezug auf die landnutzungsbedingten THG-Emissionen eine ausgeglichene Bilanz auf.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Neubau der Geh- und Radwegunterführung insgesamt zumindest eine emissionsneutrale Wirkung hat und deshalb dem Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 Abs. 1 KSG jedenfalls nicht entgegensteht. Zwar sind mit dem Bau negative Auswirkungen in den Sektoren Industrie und Verkehr verbunden und auch geringfügige Beeinträchtigungen von Gehölzbeständen in ihrer Funktion als Netto-Kohlenstoffsенke können nicht mit Gewissheit ausgeschlossen werden. Gesamtbetrachtend überwiegen aber voraussichtlich die positiven, mittelbaren Auswirkungen auf den Sektor Verkehr, welche bereits mit der Inbetriebnahme der Unterführung eintreten.

4.10. Öffentliche Sicherheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Im April 1945 fanden in Dettingen unter Teck Bombardierungen statt. Eine Luftbildauswertung auf Kampfmittelbelastung (Unterlage 9.4) hat jedoch ergeben, dass sich im Vorhabengebiet keine Hinweise auf eine erhöhte potentielle Belastung durch Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg ergeben. Der Gutachter hat diesbezüglich ausgeführt, dass nach dem derzeitigen Kenntnisstand in Bezug auf Sprengbomben-Blindgänger keine weiteren Maßnahmen erforderlich seien und die geplanten Erkundungs- und Bauarbeiten für das Vorhaben ohne weitere Auflagen durchgeführt werden können.

Bedenken bezüglich der Belange der öffentlichen Sicherheit seitens der Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine vorgebracht.

4.11. Landesplanung und Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und der Raumordnung vereinbar. Der Verband Region Stuttgart hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebracht, dass dem Vorhaben keine regionalplanerischen Ziele entgegenstehen und die höhere Raumordnungsbehörde hat vorgetragen, von dem Vorhaben nicht betroffen zu sein.

4.12. Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Durch das Vorhaben werden mehrere Fremdleitungen gekreuzt. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung angemessen Rechnung getragen. Bei der Bauausführung werden vorhandene Leitungen beachtet, erforderlichenfalls unter Einbeziehung des jeweiligen Versorgungsunternehmens gesichert und/oder verlegt. Die betroffenen Leitungs- und Versorgungsträger werden soweit erforderlich auch im Zuge der Ausführungsplanung beteiligt und deren Hinweise werden beachtet. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung selbst, die Nebenbestimmungen (s. dazu Kap. A.V.12 Nr. 12.1 bis 12.2) und

durch die Zusagen der Vorhabenträgerin (s. dazu Kap. A.VI.12 Nr. 12.1 bis 12.14) in hinreichendem Maße entsprochen.

4.13. Denkmalschutz

Die festgestellte Planung nimmt auf die Belange der Denkmalpflege in gebotenem Maße Rücksicht.

Boden- und Kulturdenkmale stehen unter dem Schutz des § 2 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz der Kulturdenkmale (nachfolgend: DSchG). Bekannte Denkmale sind nach § 6 Abs. 1 DSchG im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten und pfleglich zu behandeln und dürfen nach § 8 Abs. 1 i.V.m. § 7 Abs. 3 DSchG nur mit der Zustimmung der Denkmalschutzbehörde zerstört, beseitigt oder aus ihrer Umgebung entfernt werden, soweit diese für den Denkmalwert von wesentlicher Bedeutung sind. Die Genehmigung der Denkmalschutzbehörde wird durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 1 LVwVfG a.F. ersetzt. Um dem nach den denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen gebotenen Schutz Rechnung zu tragen, können der Vorhabenträgerin gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. Vorkehrungen auferlegt werden. Es ist zwar richtig, dass § 1 DSchG die Aufgabe des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege dem Land und den Gemeinden zuweist. Einer Vorhabenträgerin können jedoch dann Sicherungspflichten abverlangt werden, wenn sie durch ihr Vorhaben die Notwendigkeit der Sicherung verursacht.

Das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD) hat im Rahmen der Anhörung in seiner Stellungnahme vom 09.10.2025 dargetan, dass innerhalb der Planfeststellungsgrenze bzw. in dessen unmittelbaren Umfeld folgendes archäologisches Denkmal bekannt ist: Merowingerzeitlicher Friedhof (Listen-Nr. 4, ADAB-Id. 96988486).

Da die vorgesehene Baumaßnahme voraussichtlich zur Zerstörung des vorgenannten archäologischen Kulturdenkmals führen wird, ist die Vorhabenträgerin nach § 6

Abs. 2 DSchG im Rahmen des Zumutbaren zur fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation des Kulturdenkmals im Rahmen einer archäologischen Rettungsgrabung verpflichtet.

Im Vorfeld der Baumaßnahmen ist in dem Bereich des Denkmals Merowingerzeitlicher Friedhof (Listen-Nr. 4, ADAB-Id. 96988486) in Abstimmung mit dem LAD eine bauvorgreifende Untersuchung durch ein durch die Vorhabenträgerin beauftragtes Fachunternehmen durchzuführen (s. dazu Kap. A.V.13 Nr. 13.1). Bei der Untersuchung entdeckte archäologischen Funde oder Befunde sind dem LAD umgehend anzuzeigen. Sollte das LAD eine Freilegung und Ausgrabung für erforderlich halten, hat die Vorhabenträgerin archäologische Rettungsgrabungen durchzuführen.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei den Bauarbeiten noch weitere im Boden liegende Kulturdenkmale im gesamten Gebiet des Vorhabens entdeckt werden, an deren Erhaltung ein öffentliches Interesse besteht. Für die sog. Zufallsfunde ist entsprechend der unter Kap. A.V.13 Nr. 13.2 festgesetzten Nebenbestimmung vorzugehen. Für die Zufallsfunde gilt § 6 Abs. 2 DSchG ebenfalls. Dies ergibt sich sowohl aus der Begründung zur Novellierung des § 6 DSchG (s. LT-Drs. 17/3741, S. 97/98) als auch aus dem ARS Nr. 08/2022 sowie dem hierzu ergangenen (Einführungs-)Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 27.11.2023 (Az. VM2-3911-22/11/12).

Die Rettungsgrabungen bzw. bauvorgreifenden Untersuchungen haben durch ein privates Grabungsunternehmen, das vom Veranlasser auf dessen Kosten beauftragt wird, zu erfolgen (s. dazu Kap. A.V.13 Nr. 13.3). Für die Maßnahme gelten die Grabungsrichtlinien des Landes Baden-Württemberg sowie der Genehmigungsvorbehalt gem. § 21 DSchG.

Das Vorhaben sieht zudem Veränderungen des Bahnhofsumfelds vor. Das sich dort befindliche Empfangsgebäude sowie der Güterschuppen stellen ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG dar. Ein Eingriff in die Gebäudesubstanz ist durch das Vorhaben

nicht vorgesehen. Sollte dennoch ein Eingriff in die Gebäudesubstanz erfolgen, ist ein solcher mit dem LAD – wie von diesem gefordert – abzustimmen (s. dazu Kap. A.V.13 Nr. 13.4).

4.14. Private Rechte, insbesondere Eigentum

Das Vorhaben setzt sich in der Abwägung gegen die betroffenen privaten Rechte, insbesondere Eigentum durch. Die dadurch bedingten unmittelbaren, mittelbaren und sonstigen Eingriffe und Betroffenheiten sind im Ergebnis – ggf. gegen Entschädigung – hinzunehmen.

4.14.1. Eigentum - Unmittelbare Inanspruchnahme

Die dauerhafte und / oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Realisierung des Vorhabens samt den naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG vereinbar. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie bebaut, landwirtschaftlich genutzt oder natürliche Flächen, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt grundsätzlich auch für die Mieter und Pächter der Grundstücke. Weder das Interesse, das ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, noch das Interesse der Mieter oder Pächter an der Nutzung der Grundstücke genießt jedoch absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer bzw. Mieter oder Pächter können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss. Es ist nicht möglich, durch Planänderungen die Dimensionierung so zu modifizieren, dass ein geringerer Eingriff in privates Eigentum resultiert; vielmehr muss es im Interesse der Funktionstauglichkeit des geplanten Vorhabens bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Auch für räumliche Verschiebungen der Unterführung zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist beim vorliegenden Vorhaben kein Raum. Abgesehen davon würden kleinräumliche Verschiebungen beim Verlauf oder beim landschaftspflegerischen Maßnahmenpaket in Einzelfällen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Die Eingriffe in private Eigentumsrechte durch die notwendigen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen beschränken sich auf das – ökologisch und naturschutzrechtlich – unbedingt erforderliche Maß und die Antragstellerin war nach Kräften bestrebt, die Maßnahmen soweit als möglich auf öffentlichem Grund oder auf Flächen, die bereits in ihrem Eigentum stehen, zu realisieren.

Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen. Über die Inanspruchnahme privater Grundstücke (Erwerb, Eintragung von Dienstbarkeiten, vorübergehende Inanspruchnahme) sowie über die Höhe der hierfür zu leistenden Entschädigung wird in der Planfeststellung nachgelagerten

Enteignungs-/Entschädigungsverfahren entschieden, falls sich die Vorhabenträgerin und die Betroffenen hierüber nicht einigen können. In diesem Rahmen wird auch darüber entschieden, ob die Vorhabenträgerin bei dauerhafter Inanspruchnahme von Grundstücksteilen übrigbleibende Restflächen zu erwerben hat, deren Bewirtschaftung für die Eigentümer/Pächter nicht mehr wirtschaftlich ist.

4.14.2. Eigentum - Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch – mit unterschiedlicher Intensität – auf zahlreiche andere Grundstücke.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG a.F. darstellen, ist über Ausgleichsansprüche dem Grunde nach in der Planfeststellung zu entscheiden. Eine ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums liegt vor, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen und die Anordnung von an sich erforderlichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG a.F. unterbleibt, weil sie untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind.

Solche Einwirkungen auf das Eigentum sind trotz deren Unzumutbarkeit hinzunehmen, wenn im Rahmen der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die sich daraus ergebende Beschränkung des Eigentums ist aber nur dann als verhältnismäßig anzusehen, wenn sie finanziell entschädigt wird (s. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11.11). Ein Anspruch auf Ausgleich sämtlicher Nachteile, die durch ein Vorhaben ausgelöst werden, besteht hingegen nicht.

Das Vorhaben führt neben den bau- und betriebsbedingten Immissionen (s. dazu Kap. B.V.4.1) zu keinen weiteren als den bereits festgestellten, unzumutbaren und daher ausgleichspflichtigen Beeinträchtigungen im vorgenannten Sinn. Für die immissionsbedingten Beeinträchtigungen finden sich in den Nebenbestimmungen unter A.V.1 umfassende Entschädigungsregelungen.

Einwenderseits wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens geltend gemacht, dass der Wegfall einer Heckenbepflanzung entlang der Eisenbahnstraße und der Ecke Bahnhofstraße zu einem erheblichen Verlust des Sichtschutzes auf die Bahngleise und die neu entstehende Unterführung führe und dadurch über die Bauzeit des Vorhabens hinausgehend eine Minderung der Wohnqualität und des Grundstückswerts entstehe. Die Planfeststellungsbehörde hat im Erörterungstermin entgegen den Ausführungen der privaten Einwender in deren erneuten Stellungnahme vom 29.04.2026 nicht festgelegt, dass eine Wertminderung des Grundstücks der Einwender dem Grunde nach festgestellt und ein Verfahren zur Bemessung der Entschädigung angeordnet wird. Stattdessen hat sie kurz dargelegt, dass sich im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses damit auseinandergesetzt wird, ob im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für eine Wertminderung dem Grunde nach gegeben sind (s. dazu Niederschrift über den Erörterungstermin).

Die Verbauung der „Aussicht“ durch das Unterführungsbauwerk stellt keine unzumutbare Beeinträchtigung der Anlieger dar. Dabei ist zunächst festzuhalten, dass es keinen Anspruch auf Erhaltung eines bislang nicht durch Bebauung eingeschränkten Ausblicks gibt (vgl. VGH München, Beschluss vom 29.07.2011 – 15 N 08.2086, juris Rn. 20). Wenngleich es keinen Anspruch auf Erhaltung eines bislang nicht durch Bebauung eingeschränkten Ausblicks gibt, das private Interesse des Grundstückseigentümers daran also keinen rechtlich geschützten Belang darstellt, handelt es sich bei ungehinderten Sichtbeziehungen zur freien Landschaft doch um einen die Wohnqualität beeinflussenden Faktor (BVerwG, Urteil vom 09.02.2005 – 9

A 80/03, juris Rn. 27). Dieser Umstand darf daher in der Abwägung nicht gänzlich unberücksichtigt bleiben. Eine ästhetische Beeinträchtigung durch die Geh- und Radwegunterführung mag gegeben sein. Allerdings liegt kein Fall vor, in dem ausnahmsweise eine rechtlich beachtliche besondere „Werthaltigkeit“ des Grundstücks aufgrund seiner außergewöhnlichen Lage und der vom Grundstück aus bestehenden Aussicht auf die Umgebung angenommen werden kann (vgl. VGH München, Urteil vom 20.11.2012 – 22 A 10.40041, juris Rn. 100). Die zu erwartende Beeinträchtigung sind daher unter Würdigung der Umstände dieses Einzelfalls vor allem mit Blick auf die Ortslage, in der mit baulichen Veränderungen gerechnet werden muss, die vorhandenen Bahngleise und die B 465 nicht so schwer zu gewichten. Sie treten im Rahmen der Abwägung jedenfalls hinter die mit der Verwirklichung verbundenen öffentlichen Interessen zurück.

Entgegen der Auffassung der Einwender sind die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Wirkungen bzw. Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums, noch als Teilenteignung oder als sonstige Wertminderung des Grundstücks zu betrachten, noch sind Beeinträchtigungen solcher Art zu erwarten, die die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten. Eine eventuelle Verkehrswertminderung des Grundstücks und des Hauses sowie eventuelle Mietwerteinbußen als solche gehören nicht zum planerischen Abwägungsmaterial (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005 – 9 A 80/03 in NVwZ-RR 2005, S. 453). Für die Abwägung kommt es nicht auf potentielle Änderungen des Verkehrswertes bzw. des Mietwertes betroffener Grundstücke und Wohnungen/Häuser an, sondern nur auf die – nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen – faktischen Auswirkungen des Vorhabens, die in die Abwägung eingestellt worden sind. Einen Anspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG a.F. auf angemessene Entschädigung in Geld hat ein Betroffener im Übrigen nur dann, wenn Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Die Vorschrift eröffnet jedoch keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller

Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Hat eine Planung, die den rechtlichen Vorgaben - hier insbesondere den immissionsschutzrechtlichen Vorgaben - entspricht, Wertminderungen zur Folge, so hat der Betroffene dies als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996- 4 A 39/95 in NJW 1997, S. 142).

Die durch den Bau der Geh- und Radwegunterführung bedingte Veränderung des Sicht- und Wohnumfeldes im Grundstücksbereich der Einwender ist hinzunehmen. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität ist nicht zu erwarten. Selbst wenn der Bau der Geh- und Radwegunterführung das Sicht- und Wohnumfeld der Einwendungsführer in der Weise nachteilig verändert, dass die Attraktivität des Gebietes gemindert ist, so handelt es sich hierbei um eine entschädigungslos hinzunehmende Veränderung. Die Rechtsordnung gewährt keinen Schutz vor nachteiligen Veränderungen des Umfeldes, auch wenn diese den Wert von Wohn- und anderem Eigentum nachteilig beeinflussen. Solche Lagenachteile begründen auch dann keinen Entschädigungsanspruch, wenn hierdurch die Chancen für eine günstige wirtschaftliche Verwertung des Eigentums beeinträchtigt werden.

V. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen gebührend berücksichtigt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen der Privatpersonen, den Erwiderungen der Antragstellerin und den vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Ergänzungen ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Gesamtsaldierend betrachtet ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für den Bau der Geh- und Radwegunterführung Dettingen unter Teck sprechenden Belange die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Vor dem Hintergrund der Schaffung einer barrierefreien Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie dem zukünftig erfolgenden vierstreifigen Ausbau der B 465 ist die Realisierung des Vorhabens dringend geboten. Eine besser geeignete Alternative zu dem beantragten Vorhaben ist nicht erkennbar. Die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher Belange und privater Interessen und Rechtspositionen werden insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten

Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

VI. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 15.07.2026 wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

Einer Anhörung der Verfahrensbeteiligten nach § 28 LVwVfG bedurfte es nicht, da es sich bei der Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht um einen Verwaltungsakt, sondern um eine behördliche Nebenanordnung handelt (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 30.08.1990 – Az. 8 S 1740/90).

Die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit kann im öffentlichen Interesse erfolgen. Die Voraussetzungen für die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit liegen vor und ihr Erlass ist nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde verhältnismäßig und angemessen. Im Rahmen der pflichtgemäßen Ermessenausübung sind insbesondere mit Blick auf die betroffenen Eigentumsrechte und unter Berücksichtigung des Übermaßverbotes keine zweckmäßigkeits- oder sonstigen Gründe ersichtlich, die gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit sprechen.

Das besondere Interesse der Allgemeinheit wird durch die zeitnahe Bereitstellung einer barrierefreien Quermöglichkeit begründet, denn diese dient dem Allgemeinwohl. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die gesetzliche Verankerung dieser Belange sowohl in § 9 StrG, als auch der Tatsache, dass mit dem Vorhaben auch dem verfassungsrechtlichen Diskriminierungsverbot aus Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG Rechnung getragen wird. Die Realisierung einer barrierefreien Quermöglichkeit ist insbesondere mit Blick auf wichtige Infrastruktur und öffentlichen Einrichtungen auf der östlichen Seite der Teckbahn dringend geboten. Hierzu gehören unter

anderem Schulen, Sporteinrichtungen und ein Pflegeheim. Weiter ist der Bevölkerungsanteil des östlich gelegenen Ortsteils Guckenrain in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen und entspricht fast 30 % der Einwohnerzahl Dettingens. Es besteht somit ein erhebliches Verkehrsaufkommen in der derzeitigen Unterführung. Mit dem Bau der neuen Geh- und Radwegunterführung wird zudem ein Unfallschwerpunkt in der bestehenden Unterführung beseitigt. Mit seinem engen Querschnitt ist diese Unterführung nicht für eine Nutzung für den Radverkehr ausgelegt, wird jedoch dennoch häufig von Radfahrern genutzt, wodurch es zu Kollisionen zwischen Fuß- und Radfahrern kommt.

Ein besonderes Interesse der Allgemeinheit an der sofortigen Vollziehbarkeit liegt auch aufgrund der besonderen Dringlichkeit der Umsetzung der Maßnahmen vor. Diese besondere Dringlichkeit ergibt sich aus der mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Vollsperrung der Eisenbahnstrecke 4610 im Zeitraum vom 20.08.2027 bis zum 12.09.2027. Die Vollsperrung ist für den Einhub des Brückenbauwerks zwingend erforderlich. Um die Sperrpause dafür nutzen zu können, müssen die gesamten baulichen Vorleistungen bereits abgeschlossen sein. Dies betrifft unter anderem die Gehölzrodungen im Vorhabengebiet. Diese muss im Zeitraum vom 01.10. bis zum 28.02. durchgeführt werden (§ 39 BNatschG). Damit das Bauwerk bis Dezember 2028 fertiggestellt werden kann, muss die Rodung aber spätestens im Februar 2027 durchgeführt werden. Eine Rodung, die erst im Winter 2027/2028 stattfindet, wäre aufgrund der weiteren zeitlichen Zwangspunkte zu spät. Sollten die notwendigen naturschutzrechtlichen Vorleistungen nicht zeitgerecht umgesetzt werden können, würde dies zu einer Kettenreaktion von Verschiebungen führen. Unter anderem würde eine Verspätung der genannten Maßnahmen dazu führen, dass diese zeitlich nicht mehr ineinandergreifen könnten und die geplante Sperrpause im Jahr 2027 nicht genutzt werden könnte. Aufgrund des erheblichen zeitlichen Vorlaufs für die entsprechende Genehmigung einer Vollsperrung der Bahnstrecke seitens der DB

InfraGo musste diese Vollsperrung bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch die Vorhabenträgerin verbindlich beantragt werden. Die zeitliche Nichteinhaltung der Sperrpause hätte zur Folge, dass die gesamte Realisierung des Vorhabens erheblich verzögert werden würde, denn die Sperrpause müsste in diesem Fall neu bei der DB InfraGo angemeldet werden. Eine solche Anmeldung muss dabei, ausweislich der zuständigen DB InfraGo AG, in der Regel drei bis fünf Jahre vor Baubeginn erfolgen. Bei einer Nichteinhaltung der Sperrpause wäre eine Fertigstellung zum geplanten Zeitpunkt deshalb ausgeschlossen.

Eine verzögerungsfreie termingerechte Baudurchführung ist aber auch eine wesentliche Voraussetzung zur Einhaltung der kalkulierten Kosten. Weshalb die Antragstellerin auch mit dem Verweis auf eine mögliche Kostensteigerung für den Fall einer Verzögerung der Planumsetzung zu überzeugen vermag. Es ist aufgrund allgemeingültiger, nicht weiter beweisbedürftiger Erfahrungssätze leicht nachvollziehbar, dass Bauvorhaben sich gegenüber den veranschlagten Kosten umso mehr verteuern, je länger sich die Bauausführung hinauszögert. Die Vorhabenträgerin hat zudem Zuwendungen für den Bau der Geh- und Radwegunterführung beantragt, welche auf einen Höchstbetrag beschränkt sind. Verzögert sich die Bauausführung, insbesondere durch die Einlegung von Rechtsmitteln durch Dritte, erhöht sich der Anteil der Gemeinde an den zu leistenden Baukosten deutlich. Daher spricht auch das öffentliche Interesse an einer sparsamen Mittelverwendung der öffentlichen Hand für die beantragte Anordnung des Sofortvollzuges.

Das durch die dargestellten Punkte belegte öffentliche Interesse der Allgemeinheit übersteigen auch das Aufschubinteresse von potentiellen Rechtsbehelfsführern. Die Planfeststellungsbehörde erkennt dabei nicht, dass mit der sofortigen Vollziehung zwangsläufig (mittelbare) Eingriffe in Rechte Dritter verbunden sind. Im Ergebnis kann das Aussetzungsinteresse bis zum rechtskräftigen Abschluss eines etwaigen verwaltungsgerichtlichen Verfahrens das öffentliche Interesse an einer

sofortigen Realisierung des Planvorhabens nicht überwiegen, denn das Risiko, dass den Klägern gegen den Planfeststellungsbeschluss ein möglicher Erfolg ihrer Klagen durch Schaffung vollendeter Tatsachen genommen wird, ist aufgrund der Tatsache, dass zunächst die Vorbereitung des Baufelds im Mittelpunkt steht, als nicht zu hoch einzustufen. Ebenso sind die Auswirkungen des Vorhabens auf einzelne Private nicht zu hoch zu bewerten, weil nur wenige Flächen, die nicht im Eigentum der Vorhabenträger stehen, in Anspruch genommen werden müssen. Es ergeben sich vielmehr insbesondere mittelbare Beeinträchtigungen für die Anwohner durch das Vorhaben, die aber vielfach nicht die Schwelle der Unzumutbarkeit übersteigen. Da die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und abgewogen hat und ihnen, soweit es geboten und erforderlich war, durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen hat, überwiegt schlussendlich das öffentliche Interesse an einer zeitnahen Realisierung des Bauvorhabens und somit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gegenüber dem Interesse der möglicherweise belasteten Beteiligten, bis zu einer abschließenden gerichtlichen Klärung verschont zu bleiben.

VII. Begründung der Kostenentscheidung

Eine Gebührenfestsetzung erfolgt vorliegend nicht, da die Antragstellerin von der Entrichtung einer Gebühr befreit ist, vgl. § 10 Abs. 2 LGebG.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragte Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. Eine Kostenerstattung ist deshalb nicht möglich.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart Klage erhoben werden.

Hinweise:

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen oder das Vorbringen eines anderen Beteiligten bezieht sowie über Namen, Anschrift und betroffene Grundstücke von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

Stuttgart, den 21.07.2026

Colmi

Regierungspräsidium Stuttgart

Az.: RPS24-390-511