



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart  
Standort Stuttgart  
Olgastraße 13  
70182 Stuttgart  
Az: 591ppw/044-2300#001  
Datum: 29.05.2013

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz**

**für das Vorhaben**

**„Neubau Fahrzeug-Instandhaltungs-, Behandlungs- und  
Abstellanlage (FIBA)“**

**in Tübingen**

**Bahn-km 0,3 – 1,2 der Strecke 4632**

**Vorhabenträgerin:**

**DB Regio AG  
Region Baden-Württemberg, Infrastruktur  
Presselstraße 17  
70191 Stuttgart**

## Inhaltsverzeichnis

|           |                                                                        |           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A.</b> | <b>VERFÜGENDER TEIL .....</b>                                          | <b>5</b>  |
| A.1       | Feststellung des Plans .....                                           | 5         |
| A.2       | Planunterlagen .....                                                   | 5         |
| A.3       | Besondere Entscheidungen.....                                          | 9         |
| A.3.1     | Wasserrechtliche Genehmigungen und Erlaubnisse.....                    | 9         |
| A.3.1.1   | Wasserrechtliche Ausführungsplanung.....                               | 10        |
| A.3.1.2   | Bau und Betrieb der Rigolen und Rohrrigolen.....                       | 10        |
| A.3.1.3   | Einbringen der Fundamente und Schächte.....                            | 10        |
| A.3.1.4   | Hinweise zu den Gewässerbenutzungen.....                               | 10        |
| A.3.2     | Konzentrationswirkung .....                                            | 11        |
| A.4       | Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte .....                       | 11        |
| A.4.1     | Unterrichtungspflichten.....                                           | 11        |
| A.4.2     | VV BAU und VV BAU-STE .....                                            | 11        |
| A.4.3     | Kommunale Belange .....                                                | 11        |
| A.4.4     | Bodenschutz, Altlasten, Abfallwirtschaft .....                         | 11        |
| A.4.5     | Wasser .....                                                           | 13        |
| A.4.6     | Natur und Landschaft .....                                             | 13        |
| A.4.7     | Artenschutz .....                                                      | 16        |
| A.4.8     | Immissionsschutz .....                                                 | 16        |
| A.4.8.1   | Allgemeines.....                                                       | 16        |
| A.4.8.2   | Baulärm.....                                                           | 16        |
| A.4.8.3   | Erschütterungen .....                                                  | 17        |
| A.4.9     | Staub und Luftschadstoffimmissionen .....                              | 18        |
| A.4.10    | Denkmalschutz.....                                                     | 18        |
| A.4.11    | Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz.....             | 18        |
| A.4.12    | Kampfmittelbeseitigung .....                                           | 19        |
| A.4.13    | Verkehrsbelange .....                                                  | 19        |
| A.4.14    | Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter .....              | 19        |
| A.4.15    | Arbeitssicherheit.....                                                 | 20        |
| A.4.16    | Abweichung von Regelwerken.....                                        | 20        |
| A.4.17    | Hinweise zum Bodenschutz.....                                          | 20        |
| A.4.18    | Hinweise zu Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit.....                   | 20        |
| A.5       | Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge..... | 24        |
| A.6       | Kosten .....                                                           | 24        |
| <b>B.</b> | <b>BEGRÜNDUNG .....</b>                                                | <b>24</b> |

|           |                                                                           |    |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------|----|
| B.1       | Sachverhalt .....                                                         | 24 |
| B.1.1     | Vorhaben.....                                                             | 24 |
| B.1.2     | Verfahren .....                                                           | 26 |
| B.1.3     | Anhörungsverfahren.....                                                   | 26 |
| B.1.3.1   | Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ..... | 26 |
| B.1.3.3   | Vereinigungen .....                                                       | 29 |
| B.1.3.4   | Öffentliche Planauslegung.....                                            | 29 |
| B.1.3.5   | Erörterung .....                                                          | 29 |
| B.1.3.6   | Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde .....                    | 30 |
| B.2       | Verfahrensrechtliche Bewertung.....                                       | 30 |
| B.2.1     | Rechtsgrundlage .....                                                     | 30 |
| B.2.2     | Zuständigkeit .....                                                       | 30 |
| B.3       | Umweltverträglichkeit .....                                               | 30 |
| B.3.1     | Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....                      | 30 |
| B.4       | Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....                         | 31 |
| B.4.1     | Planrechtfertigung .....                                                  | 31 |
| B.4.2     | Alternativenprüfung/ Standortwahl.....                                    | 32 |
| B.4.3     | Raumordnerische Belange und Landesplanung .....                           | 33 |
| B.4.4     | Kommunale Belange .....                                                   | 35 |
| B.4.5     | Bodenschutz.....                                                          | 36 |
| B.4.6     | Altlasten, Abfallwirtschaft.....                                          | 37 |
| B.4.7     | Wasserrechtliche Belange .....                                            | 38 |
| B.4.7.1   | Wasserrechtliche Erlaubnisse .....                                        | 38 |
| B.4.7.2   | Sonstige wasserrechtliche Belange.....                                    | 40 |
| B.4.8     | Natur- und Landschaftsschutz .....                                        | 42 |
| B.4.8.1   | Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....                              | 42 |
| B.4.8.2   | Artenschutz .....                                                         | 46 |
| B.4.8.3   | Natura 2000 Schutzgebiete .....                                           | 54 |
| B.4.9     | Immissionsschutz .....                                                    | 54 |
| B.4.8.1   | Lärm.....                                                                 | 55 |
| B.4.9.1.1 | Allgemeines zur schalltechnischen Untersuchung.....                       | 55 |
| B.4.9.1.2 | Schienenverkehrslärm .....                                                | 57 |
| B.4.9.1.3 | Anlagengeräusche .....                                                    | 58 |
| B.4.9.1.4 | Baulärm .....                                                             | 60 |
| B.4.9.1.5 | Gesamtlärmbetrachtung.....                                                | 62 |
| B.4.9.2   | Erschütterungen und Einwirkungen durch sekundären Luftschall .....        | 64 |
| B.4.9.3   | Elektromagnetische Felder .....                                           | 66 |

|           |                                                                      |           |
|-----------|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| B.4.9.4   | Staub und sonstige Luftschadstoffe .....                             | 67        |
| B.4.9.5   | Lichtimmissionen .....                                               | 68        |
| B.4.10    | Denkmalschutz .....                                                  | 70        |
| B.4.11    | Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz .....          | 72        |
| B.4.12    | Kampfmittelbeseitigung .....                                         | 75        |
| B.4.13    | Verkehrsbelange .....                                                | 75        |
| A.4.14    | Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter .....            | 77        |
| B.4.15    | Arbeitsschutz .....                                                  | 77        |
| B.4.16    | Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter ..... | 77        |
| B.4.16.1  | Allgemeines .....                                                    | 77        |
| B.4.16.2  | Inanspruchnahme von Grundeigentum .....                              | 78        |
| B.4.17    | VV BAU und VV BAU-STE .....                                          | 82        |
| B.4.18    | Angaben zum Kompensationsverzeichnis .....                           | 82        |
| B.5       | Gesamtabwägung .....                                                 | 83        |
| B.7       | Kostenentscheidung .....                                             | 84        |
| <b>C.</b> | <b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>                                  | <b>84</b> |

Auf Antrag der DB Regio AG (Vorhabenträgerin), erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau einer Fahrzeug-Instandhaltungs-, -Behandlungs- und -Abstellanlage (FIBA) in Tübingen, Bahn-km -0,3 -1,2, der Strecke 4632 wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Errichtung einer Werkstatthalle zur Ganzzuginstandhaltung, der Neubau von Betriebsgebäuden, Nebenwerkstätten und Lager sowie einer Unterflurreinigungsanlage mit der Möglichkeit zur Kadaverentfernung, die Erweiterung der Abstellanlagen und Umfahr- und Ausziehgleise einschließlich Stellwerks- und Oberleitungsanlagen, die Anpassung der Gleisbereiche für die Werkstattzuführung, der Neubau einer 16,7 Hz Zugvorheizungsanlage und der Neubau einer 50 Hz Trafostation.

Das Vorhaben ist in seinen wesentlichen technischen und baulichen Festlegungen in den Planunterlagen beschrieben, die Bestandteil des festgestellten Plans sind.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

| Anlage   | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung                                                                                     | Bemerkung           |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|          | <b>Gesamtinhaltsverzeichnis</b>                                                                                      |                     |
| <b>1</b> | <b>Erläuterungsbericht</b>                                                                                           |                     |
| 1.1      | Erläuterungsbericht vom 16.05.2012                                                                                   |                     |
| 1.2      | Protokoll: Abstimmung der Kompatibilität der Regional-Stadtbahn zur Planung der FIBA Tübingen mit der Stadt Tübingen | Nur zur Information |

|          |                                                                                                      |                     |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 1.3      | Ergänzungsbericht Kompatibilität der Regional-Stadtbahn zur Planung der FIBA Tübingen vom 09.12.2011 | Nur zur Information |
| <b>2</b> | <b>Übersichtskarte</b>                                                                               |                     |
| 2.1      | Topographische Karte vom 16.05.2012, Maßstab 1:25.000                                                | Nur zur Information |
| 2.2      | Übersichtslageplan vom 16.05.2012, Maßstab 1:2.500                                                   | Nur zur Information |
| <b>3</b> | <b>Bauwerksverzeichnis</b>                                                                           |                     |
| 3        | Bauwerksverzeichnis vom 16.05.2012                                                                   |                     |
| <b>4</b> | <b>Lagepläne</b>                                                                                     |                     |
| 4.1      | Lageplan Rückbau, vom 16.05.2012, Maßstab 1:1.000                                                    |                     |
| 4.2      | Lageplan Planung, vom 16.05.2012, Maßstab 1:1.000                                                    |                     |
| 4.3      | Lageplan mit Nummern des Bauwerksverzeichnisses, vom 16.05.2012, Maßstab 1:1.000                     |                     |
| <b>6</b> | <b>Querprofile</b>                                                                                   |                     |
| 6.1      | Regelquerprofil, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                                       |                     |
| <b>7</b> | <b>Bauwerkspläne</b>                                                                                 |                     |
| 7.1      | Grundriss Werkstattkomplex, vom 16.05.2012, Maßstab 1: 250                                           |                     |
| 7.2      | Schnitt A – A, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 1                                                |                     |
| 7.2      | Schnitt B – B, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 2                                                |                     |
| 7.3      | Kellergeschoss Verwaltungs-/Sozial-/Lagergebäude, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 1 von 4       |                     |
| 7.3      | Erdgeschoss Verwaltungs-/Sozial-/Lagergebäude, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 2 von 4          |                     |
| 7.3      | 1. Obergeschoss Verwaltungs-/Sozial-/Lagergebäude, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 3 von 4      |                     |
| 7.3      | 2. Obergeschoss Verwaltungs-/Sozial-/Lagergebäude, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100, Blatt 4 von 4      |                     |
| 7.4      | Schnitte Verwaltungs-/Sozial-/Lagergebäude, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                            |                     |
| 7.5      | Ansichten Werkstatt-Komplex, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                           |                     |
| <b>8</b> | <b>Zustand bestehender Anlagen</b>                                                                   |                     |
| 8.1      | Bestandslageplan mit Sparten vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                          | Nur zur Information |

|           |                                                                                                    |                     |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 8.2       | Fotodokumentation                                                                                  | Nur zur Information |
| 8.3       | Bodenverwertungs- und Entsorgungsbericht, Sachstandsbericht vom 10.05.2012                         | Nur zur Information |
| <b>9</b>  | <b>Grundinanspruchnahme</b>                                                                        |                     |
| 9.1       | Verzeichnis Grundinanspruchnahme vom 16.05.2012                                                    |                     |
| 9.2       | Lageplan Grundinanspruchnahme vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000, Blatt 1                              |                     |
| 9.2       | Lageplan Grundinanspruchnahme vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000, Blatt 2                              |                     |
| <b>10</b> | <b>Wasserrechtliche Sachverhalte</b>                                                               |                     |
| 10.1      | Wasserrechtliche Sachverhalte – Erläuterungsbericht vom 16.05.2012                                 |                     |
| 10.2.1    | Bemessung Rigole 1                                                                                 |                     |
| 10.2.2    | Bemessung Rigole 2                                                                                 |                     |
| 10.2.3    | Bemessung Rigole 3                                                                                 |                     |
| 10.2.4    | Bemessung Rigole 4                                                                                 |                     |
| 10.2.5    | Bemessung Rigole 5                                                                                 |                     |
| 10.2.6    | Bemessung Rigole 6                                                                                 |                     |
| 10.2.7    | Bemessung Rigole 7                                                                                 |                     |
| 10.2.8    | Bemessung Rigole 8                                                                                 |                     |
| 10.2.9    | Bemessung Rigole 9                                                                                 |                     |
| 10.3.1    | Lageplan Bewässerung vom 16.05.2012, Maßstab 1:500                                                 |                     |
| 10.3.2    | Rigole 1 Grundriss und Schnitte Zufahrt Abstellanlage Reisezugwagen, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100 |                     |
| 10.3.3    | Rigole 2 Grundriss und Schnitte Abstellanlage Reisezugwagen Nord, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100    |                     |
| 10.3.4    | Rigole 3 Grundriss und Schnitte Abstellanlage Reisezugwagen Süd, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100     |                     |
| 10.3.5    | Rigole 4 Grundriss und Schnitte Zufahrt URA, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                         |                     |
| 10.3.6    | Rigole 5 Grundriss und Schnitte Abstellanlage FW-Umfahrt Langzug, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100    |                     |
| 10.3.7    | Rigole 6 Grundriss und Schnitte Abstellanlage VT, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                    |                     |

|           |                                                                                                                                                                                                            |                     |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 10.3.8    | Rigole 7 Grundriss und Schnitte Innenhof, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                                                                                                                    |                     |
| 10.3.9    | Rigole 8 Grundriss und Schnitte Zufahrt neben VSG, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                                                                                                           |                     |
| 10.3.10   | Rigole 9 Grundriss und Schnitte Ausziehgleis IRA, vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                                                                                                            |                     |
| 10.3.11   | Regelquerschnitt Sickerschlitze, vom 16.05.2012, Maßstab 1:50                                                                                                                                              |                     |
| 10.4.1    | Bemessung der Abscheideranlage der industriellen Abwässer aus der Werkhalle                                                                                                                                |                     |
| 10.4.2    | Funktionsschema URA mit Abwasserbehandlungsanlage vom 16.05.2012, ohne Maßstab                                                                                                                             | Nur zur Information |
| <b>11</b> | <b>Lageplan Baustellenlogistik</b>                                                                                                                                                                         |                     |
| 11        | Lageplan Baustellenlogistik vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                                                                                                                                 |                     |
| <b>12</b> | <b>Brandschutznachweis</b>                                                                                                                                                                                 |                     |
| 12        | Brandschutzkonzept Nr. 175 DB Netz AG, RB SW, Ganzheitliches Brandschutzkonzept nach KoRil 123.01.05, Neubau FIBA Tübingen (Plochingen-Horb-Immendingen) vom 12.05.2012 (54 Seiten und 5 Brandschutzpläne) | Nur zur Information |
| <b>13</b> | <b>Umwelterklärung</b>                                                                                                                                                                                     |                     |
| 13.1      | Umwelterklärung Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG vom 16.05.2012                                                                                                                                            | Nur zur Information |
| 13.2      | Beilage zur Umwelterklärung vom 16.05.2012                                                                                                                                                                 | Nur zur Information |
| <b>14</b> | <b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>                                                                                                                                                                |                     |
| 14.1      | Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 16.05.2012                                                                                                                                |                     |
| 14.2      | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                                                                                                         | Nur zur Information |
| 14.3a     | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                                                                                                                      |                     |
| 14.3b     | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                                                                                                                      |                     |
| 14.4      | Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 16.05.2012                                                                                                            |                     |
| <b>15</b> | <b>Schalltechnische Untersuchung</b>                                                                                                                                                                       |                     |
| 15        | Schalltechnische Untersuchung vom 23.04.2012                                                                                                                                                               | Nur zur Information |
| <b>16</b> | <b>Denkmalschutz</b>                                                                                                                                                                                       |                     |

|           |                                                                                                      |                     |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| 16.0      | Antragsformular vom 10.11.2011                                                                       | Nur zur Information |
| 16.1      | Erläuterungsbericht vom 16.05.2012                                                                   | Nur zur Information |
| 16.2      | Schnitte Schomhalle und Schiebebühne Bestand vom 16.05.2012, Maßstab 1:200                           | Nur zur Information |
| 16.3      | Schnitte Schiebebühne Bestand vom 16.05.2012, Maßstab 1:100                                          | Nur zur Information |
| 16.4      | Grundriss Schomhalle Bestand vom 16.05.2012, Maßstab 1:200                                           | Nur zur Information |
| 16.5      | Lageplan denkmalgeschützte Objekte vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                    | Nur zur Information |
| 16.6      | Lageplan vom 16.05.2012, Maßstab 1:1000                                                              |                     |
| 16.7      | Lageplan Innenhof mit Logistik vom 16.05.2012, M 1:500                                               |                     |
| <b>17</b> | <b>Gutachten Baugrund und Gebäudeschadstoffe</b>                                                     |                     |
| 17.1      | Geotechnischer Bericht – Gründung Werks-Betriebsgebäude und Bemessung Verkehrsflächen vom 14.07.2010 | Nur zur Information |
| 17.2      | Geotechnischer Bericht – Bau der Gleisanlagen und Bemessung der Tragschichten vom 14.07.2010         | Nur zur Information |
| 17.3      | Schadstoffbericht, Rückbau- und Entsorgungskonzept der Gebäude vom 09.07.2010                        | Nur zur Information |
| 17.4      | Umwelttechnischer Bericht vom 25.08.2011                                                             | Nur zur Information |

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den Textteilen der Planunterlagen farblich kenntlich gemacht, die ersetzten Textteile sind durchgestrichen dargestellt. Lagepläne werden durch die neue Planung ersetzt. Die geänderten Anlagen sind durch einen Änderungsindex gekennzeichnet.

### **A.3 Besondere Entscheidungen**

#### **A.3.1 Wasserrechtliche Genehmigungen und Erlaubnisse**

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird erteilt für:

1. das im Rahmen der Bauausführung erforderliche Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser gemäß Anlage 1, Kapitel 10.3, Nr. 1a in Verbindung mit Anlage 10

2. das Sammeln und Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser über Rigolen und Rohrrigolen im Bereich der neu zu errichtenden Anlagen der FIBA gemäß Anlage 1, Kapitel 10.3 Nr. 2b in Verbindung mit Anlage 10

3. für das Einbringen fester Stoffe in das Grundwasser (Fundamente der Oberleitung, Schächte einschließlich Sauberkeitsschicht aus Beton) gemäß Anlage 1, Kapitel 10.3, Nr. 2b in Verbindung mit Anlage 10.

#### **A.3.1.1 Wasserrechtliche Ausführungsplanung**

Die wasserrechtliche Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen.

#### **A.3.1.2 Bau und Betrieb der Rigolen und Rohrrigolen**

Zum Schutz vor Verunreinigungen des Grundwassers durch auslaufende Kraftstoffe oder belastetes Löschwasser sind die geplanten Rohrleitungssysteme mit sogenannten Blasen zu versehen, die im Havariefall den Zufluss zum weiteren Entwässerungsweg versperren.

#### **A.3.1.3 Einbringen der Fundamente und Schächte**

1. Im Rahmen der Bauausführung ist darauf zu achten, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Verschleppung von Bodenkontaminationen verhindert wird.

2. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Kraftstoffe, Lösungsmittel, Schmiermittel etc.) ist durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen sicherzustellen, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen.

3. Bei Arbeiten im Grundwasser sind grundwasserfreundliche Bindemittel zu verwenden.

#### **A.3.1.4 Hinweise zu den Gewässerbenutzungen**

Hinsichtlich der Gewässerbenutzungen wird auf § 18 Abs. 1 WHG hingewiesen, wonach die wasserrechtlichen Erlaubnisse widerrufen werden können.

### **A.3.2 Konzentrationswirkung**

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

### **A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte**

#### **A.4.1 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, der Stadt Tübingen und der unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

#### **A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE**

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

#### **A.4.3 Kommunale Belange**

Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin eine Eingrünung von Teilbereichen des Daches des neuen Verwaltungs- und Sozialgebäudes zu veranlassen und die Dachflächen der Werkstatthallen für die Nutzung mit einer Photovoltaikanlage bereitzustellen.

#### **A.4.4 Bodenschutz, Altlasten, Abfallwirtschaft**

1. Die Vorhabenträgerin hat die Aushubarbeiten im Bereich der im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) dargestellten Altlastverdachtsflächen, Gleisbereiche, Baustelleneinrichtungsflächen und Bauwerke sowie die Rückbauarbeiten von einem sachverständigen Gutachter

begleiten zu lassen. Der beauftragte sachverständige Gutachter ist der unteren Bodenschutzbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten zu benennen.

2. Bei Feststellung verunreinigten Erdmaterials ist dieses zu separieren und im Hinblick auf eine Verwertung, Aufbereitung oder Entsorgung zu untersuchen. Die untere Bodenschutzbehörde ist hierüber umgehend zu informieren; weitere Maßnahmen sind mit ihr abzustimmen. In Abstimmung mit der zuständigen Gewerbeaufsichtsbehörde sind darüber hinaus geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen umzusetzen.

3. Die Vorhabenträgerin hat die entsprechenden Maßnahmen zu dokumentieren und die fachgerechte Verwertung /Entsorgung nachzuweisen. Hierfür sind geeignete Lagerflächen einzurichten, die eine Versickerung von Verunreinigungen ausschließen und die der unteren Bodenschutzbehörde vorab anzuzeigen sind.

4. Eine Beschreibung der Überwachungsarbeiten und die Dokumentation der Entsorgungswege des verunreinigten Materials unter Angabe der angefallenen Mengen ist in einem Bericht zusammenzustellen und der unteren Bodenschutzbehörde spätestens zwei Monate nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.

5. Sollten bei Tiefbaumaßnahmen auf der Altlastenverdachtsfläche 7080-02-008 (Lokschuppen) Schicht-/Sickerwasser angetroffen und mögliche P-W-wertüberschreitende Konzentrationen festgestellt werden, sind diese aufzufangen, zu reinigen und ordnungsgemäß abzuleiten.

6. Anfallendes Oberbaumaterial ist zu beproben, zu analysieren und zu deklarieren. Hierfür sind geeignete Lagerflächen einzurichten, die eine Versickerung von gefährlichen Stoffen ausschließen. Anschließend ist das Material einer fachgerechten Verwertung oder der Entsorgung zuzuführen. Die Ergebnisse und Maßnahmen sind zu dokumentieren, die Entsorgung ist nachzuweisen. Die Dokumentation ist der unteren Abfallbehörde zu überlassen.

7. Die Abbrucharbeiten müssen nach den „Technischen Vorschriften für Abbrucharbeiten“ des deutschen Abbruchverbandes e.V. und unter Beachtung aller relevanter Immissionsschutzmaßnahmen sowie der Maßnahmen für Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt werden.

8. Die Entsorgung von als Abfall eingestuftem Boden- und Oberbaumaterial darf nur durch zertifizierte Entsorgungsunternehmen erfolgen.

9. Soweit die Vorhabenträgerin eine Wiederverwendung unbelasteten Bodenaushubs beabsichtigt, sind die Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden nach § 12 BBodSchV einzuhalten. Beim Abtrag, der Zwischenlagerung und der Wiederverwendung von Bodenmaterial ist nach DIN 19731 vorzugehen.

10. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Kraftstoffe, Lösungsmittel, Schmiermittel etc.) ist durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen sicherzustellen, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen.

#### **A.4.5 Wasser**

1. Die wasserrechtliche Ausführungsplanung ist der unteren Wasserbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

2. Die Bauausführung im Grundwasser in Bereichen von Altlastenverdachtsflächen ist vor Baubeginn mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen.

3. Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin nur bauartzugelassene Abwasserbehandlungsanlagen zu verwenden und die Zulassung der unteren Wasserbehörde vorab vorzulegen.

4. Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin die Inbetriebnahme der Abwasserbehandlungsanlagen der unteren Wasserbehörde im Rahmen der Fertigstellungsanzeige mitzuteilen.

#### **A.4.6 Natur und Landschaft**

1. Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung (LAP), die die Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss und dem landschaftspflegerischen Begleitplan konkretisiert, zu erstellen und rechtzeitig, d. h. spätestens vier Wochen vor Beginn der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Sofern das Bauvorhaben abschnittsweise umgesetzt werden soll, ist die Abschnittsbildung im landschaftspflegerischen Ausführungsplan mit darzustellen.

2. Die Rodung, der Rückschnitt oder die Zerstörung von Gebüsch, Hecken, Bäumen oder Röhrichten sind außerhalb der Zeit vom 1. März bis 30. September vorzunehmen.

3. Für die Durchführung der Baumaßnahme und der LBP-Maßnahmen ist eine qualifizierte ökologische Bauüberwachung zu beauftragen, die rechtzeitig vor Baubeginn der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen ist.

4. Die ökologische Baubegleitung hat die ordnungsgemäße Durchführung der geplanten LBP-Maßnahmen einschließlich aller artenschutzrechtlich relevanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu koordinieren und zu überwachen.

5. Die Entwicklung der Zauneidechsen-Population auf den Umsiedlungsflächen ist durch die ökologische Baubegleitung im Sinne eines Risikomanagements zu überwachen; einer möglichen Fehlentwicklung ist durch entsprechend geeignete fachlich fundierte Steuerungsmaßnahmen zu begegnen. Von der jeweiligen Feststellung und den entsprechenden Maßnahmen ist die Planfeststellungsbehörde unverzüglich zu informieren.

6. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde ab Baubeginn entsprechend den fachlichen Standards über die ökologische Bauüberwachung zu berichten. Für den Zeitraum bis zum Abschluss der Zauneidechsen-Umsiedlung sind die Berichte monatlich, anschließend bis zum Abschluss der Bauarbeiten im relevanten Bereich halbjährlich vorzulegen.

7. Die Entwicklung der Eidechsenpopulation auf den im Maßnahmenplan ausgewiesenen Flächen ist durch vier Monitoring-Termine zu überwachen. Das Monitoring beginnt im ersten Jahr nach der Umsiedlung und ist im zweiten, fünften und zehnten Jahr nach der Umsiedlung zu wiederholen. In jedem Untersuchungsjahr sind vier Begehungen erforderlich, davon zwei bis drei während der Paarungszeit von März bis Juni und entsprechend eine bis zwei Begehungen Mitte August bis Anfang September, um Jungtiere nachweisen zu können.

8. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem qualifizierten Bericht mit Angaben zu Populationsgröße und -struktur, Habitatstruktur und eventuellen Beeinträchtigungen zu dokumentieren. Die Monitoring-Berichte sind dem

Eisenbahn-Bundesamt spätestens bis zum 1.12. des entsprechenden Jahres vorzulegen.

9. Die Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist in einem abschließenden Bericht zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt spätestens drei Monate nach Maßnahmenabschluss zu übermitteln.

10. Hinsichtlich der notwendigen Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt bis zum 30. September 2013 die nachfolgend aufgeführten Angaben unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen zu übermitteln:

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

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

11. Zum Ende eines jeden Quartals (31.03., 30.06., 30.09., 31.12.) hat die Vorhabenträgerin einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig der unteren Naturschutzbehörde zu übermitteln.

12. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, von der Vorhabenträgerin aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

#### **A.4.7 Artenschutz**

Soweit bei Erreichen der Aufnahmekapazität der für die Maßnahme M4 vorgesehenen Aussetzflächen weitere geeignete Aussetzflächen geschaffen werden müssen, um restliche Zauneidechsenindividuen aus der bestehenden Population umzusiedeln, sind diese Flächen der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren und der höheren Naturschutzbehörde vorab anzuzeigen.

#### **A.4.8 Immissionsschutz**

##### **A.4.8.1 Allgemeines**

1. Die Vorhabenträgerin hat während der Bauzeit dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Insoweit ist sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

2. Bei den Abbrucharbeiten dürfen nur geräuschgedämpfte, den allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm entsprechende Baumaschinen eingesetzt werden. Der Einsatz von Maschinen und Geräten hat der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zu entsprechen.

##### **A.4.8.2 Baulärm**

1. Die betroffenen Anwohner und die zuständigen Immissionsschutzbehörden sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn über lärmintensive Bauarbeiten zu unterrichten. Hierfür ist ein konkreter Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen.

2. Rechtzeitig vor Beginn lärmintensiver Bauarbeiten ist eine weitere, detaillierte Immissionsprognose für die bauzeitlich bedingten Lärmimmissionen zu erstellen und

dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Hierbei sind konkrete Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm auszuweisen.

3. Während der Baudurchführung sind die Geräuschemissionen aus dem Baubetrieb durch einen Gutachter mittels messtechnischer Untersuchungen unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV-Baulärm –Geräuschemissionen-kontinuierlich (orientiert an den lärmintensiven Arbeiten) sowie in Einzelfällen auf Anregung betroffener Anwohner oder der zuständigen Immissionsbehörden zu überwachen. Die Ergebnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

4. Überschreitet der Beurteilungspegel der durch den Baubetrieb hervorgerufenen Geräusche den Immissionsrichtwert der AVV-Baulärm sind unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung der Geräusche, wie sie z. B. in der AVV-Baulärm und in der schalltechnischen Untersuchung beschrieben sind, durchzuführen.

#### **A.4.8.3 Erschütterungen**

1. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

2. Die betroffenen Anwohner und die Immissionsschutzbehörden sind regelmäßig und rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bautätigkeiten zu unterrichten. Hierfür ist ein konkreter Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen.

3. Bei der ersten Durchführung von Verdichtungs- oder Rammarbeiten im Nahbereich von Wohngebäuden ist exemplarisch eine baubegleitende erschütterungstechnische Überwachungsmessung am zu den Bauarbeiten nächstgelegenen Gebäude durchzuführen.

4. Während der Durchführung erschütterungsintensiver Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sicherzustellen.

#### **A.4.9 Staub und Luftschadstoffimmissionen**

1. Im Rahmen der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Abbruchmaterial nicht aus großer Höhe abgeworfen oder abgekippt werden darf. Soweit erforderlich sind gekapselte Rutschen oder Abwurfrohre zu verwenden.
2. Auftretender Staub ist durch Sprühen mit Wasser (Beregnungseinrichtungen) zu binden.
3. Die öffentlichen Zufahrtstraßen und Baustraßen sind bedarfsgerecht zu reinigen.

#### **A.4.10 Denkmalschutz**

1. Vor Abbruch der Schienenomnibushalle (Schomhalle) und der Schiebebühne ist hierüber jeweils eine archivierfähige Fotodokumentation (Dias, Ektachrome oder vergleichbare Qualität, nummeriert und beschriftet mit Objektdaten) mit Außenansichten, Innenansichten, Innenaufnahmen, Detailaufnahmen und baugeschichtlich relevanten Befunden sowie ein archivierfähiger Abschlussbericht zu erstellen und dem Regierungspräsidium Tübingen, Referat 26, Denkmalpflege, zu überlassen. Die Dokumentation ist in die Bauforscherdatenbank des Landesamtes für Denkmalpflege einzutragen.
2. Die archäologische Denkmalpflege ist über den Beginn der Erdbauarbeiten rechtzeitig zu unterrichten.
3. Werden bei der Bauausführung bislang unerkannte archäologische Fundstellen und Kulturdenkmale (Mauern, Gruben, Brandschichten o.ä.) angeschnitten oder Funde gemacht (z.B. Scherben, Metallteile, Knochen), ist das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 26, Denkmalpflege, Fachbereich Archäologische Denkmalpflege, unverzüglich zu benachrichtigen und deren Bergung und Dokumentation sicherzustellen, gegebenenfalls durch die Archäologischen Denkmalpflege.

#### **A.4.11 Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz**

1. Hinsichtlich des Brandschutzes sind im bauaufsichtlichen Verfahren gegebenenfalls Entscheidungen über Abweichungen von den baurechtlichen Vorschriften zu beantragen und die erforderlichen Nachweise gleicher Sicherheit zu erbringen.

2. Die Vorhabenträgerin hat sowohl im Rahmen der Bauausführung als auch bei der Betriebsführung zu gewährleisten, dass die Anforderungen und Maßgaben des Brandschutzkonzeptes beachtet werden.

3. Für das Objekt ist ein Brandschutzbeauftragter zu bestellen. Dieser ist der unteren Baurechtsbehörde zu benennen.

#### **A.4.12 Kampfmittelbeseitigung**

1. Vor Beginn der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin ein Konzept zur Kampfmittelbeseitigung zu erarbeiten und mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen. Die Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung sind der Stadt Tübingen rechtzeitig im Vorfeld der Bauarbeiten mitzuteilen.

2. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Bauarbeiten durch einen autorisierten Feuerwerker vor Ort begleitet werden.

#### **A.4.13 Verkehrsbelange**

1. Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin im Vorfeld der Bautätigkeiten ein Sicherungskonzept für die Ein- und Ausfahrt von Baustellenfahrzeugen ohne Behinderung / Blockierung des Bahnüberganges zur Sicherstellung der pünktlichen Ein- und Ausfahrt von Linienbussen der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) und zur Verhinderung von Gefährdungen auf den nichtmotorisierten Verkehr auf dem kreuzenden Radweg zu erstellen und dieses mit der zuständigen Polizeibehörde abzustimmen.

2. Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin der Hohenzollerschen Landesbahn AG die Gleise 14 und 15 im Bahnhof Tübingen während der Bauzeit der FIBA zur Verfügung zu stellen. Diese beiden Gleise sowie ein weiteres Gleis im Bereich der FIBA mit einer Nutzlänge von 133 m können nach Fertigstellung der FIBA angemietet werden.

#### **A.4.14 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter**

Entsprechend ihrer Zusage hat die Vorhabenträgerin notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG rechtzeitig mit dieser abzustimmen.

#### **A.4.15 Arbeitssicherheit**

Hinsichtlich des Umgangs mit asbesthaltigen Gefahrstoffen ist der Gebäudeabbruch dem Landratsamt Tübingen (Abteilung Umwelt und Gewerbe) spätestens sieben Tage vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

#### **A.4.16 Abweichung von Regelwerken**

1. Die planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen sind entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetze und Eisenbahnverordnungen sowie unter Beachtung der allgemeinen Regeln der Technik sicher herzustellen. Für einzelne Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren, für die noch keine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt vorliegt, ist diese Zulassung oder eine entsprechende Zustimmung im Einzelfall (ZIE) zu beantragen.

2. Sollten sich im weiteren Verfahren, sowohl in der Planungsphase als auch in der Phase der Bauausführung, Vorschriften oder Regeln der Technik ändern, sind diese in der Ausführung zu berücksichtigen.

3. In Bezug auf den Brandschutz sind Abweichungen von den baurechtlichen Vorschriften und die erforderlichen Nachweise gleicher Sicherheit im bauaufsichtlichen Verfahren zu regeln.

#### **A.4.17 Hinweise zum Bodenschutz**

Die Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 (258980.08M20 Land/3) ist einzuhalten.

#### **A.4.18 Hinweise zu Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit**

Bei den weiteren Planungen für dieses Vorhaben sowie der Bauausführung ist das geltende Regelwerk der Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, insbesondere die Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ GUV-V D30.1) zu berücksichtigen.

Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Grundsätze der Prävention“ GUV-V-A1 hat der Auftraggeber (Unternehmer) bei der Vergabe von Aufträgen dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung

von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Dabei hat der Unternehmer von den allgemeinen Grundsätzen nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes auszugehen und insbesondere das Arbeitsschutzgesetz sowie das Regelwerk der Unfallversicherungsträger heranzuziehen. Weiterhin hat der Unternehmer dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, im Rahmen des erteilten Auftrages die jeweils einschlägigen Anforderungen für die Sicherheit und den Arbeitsschutz einzuhalten.

Soweit im Zuge der Instandhaltungsmaßnahmen auch Lackierarbeiten mit lösemittelhaltigen Lacken im Spritzverfahren durchgeführt werden, müssen entstehende Emissionen zum Schutz der Beschäftigten erfasst, gefiltert und über Dach ins Freie abgeführt werden.

Die Bodenbeläge der verschiedenen Arbeitsbereiche sind entsprechend dem berufsgenossenschaftlichen Regelwerk BGR 181 „Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr“ auszugestalten.

Lagereinrichtungen und -geräte sind so zu errichten und aufzustellen, dass ausreichend bemessene Gänge vorhanden sind. Verkehrswege zwischen den Lagereinrichtungen und -geräten müssen mindestens 1,1 m breit sein. Verkehrswege für kraftbetriebene oder schienengebundene Fördermittel müssen so breit sein, dass auf beiden Seiten der Fördermittel ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m gewährleistet ist. Bei der Bemessung von Gängen für kraftbetriebene Fördermittel ist auch der Platzbedarf für Rangiervorgänge zu berücksichtigen. Gänge, die nur für das Be- und Entladen von Hand bestimmt sind (Nebengänge) müssen 0,75 m breit sein.

Durchgänge in den Regalen müssen eine lichte Höhe von mindestens 2,0 m haben. Die lichte Höhe von Durchfahrten muss in Abhängigkeit von den jeweils eingesetzten Fördermitteln bemessen sein.

Ortsfeste Regale, die nicht mit spurgebundenen Flurförderzeugen be- oder entladen werden, müssen an ihren Eckbereichen - auch an Durchfahrten - durch einen mindestens 0,3 m hohen, ausreichend dimensionierten, nicht mit dem Regal verbundenen und gelbschwarz gekennzeichneten Anfahrschutz gesichert sein.

Für die Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind die vorhandenen Gefahrstoffe zu ermitteln und die entsprechenden Arbeitsverfahren festzulegen. Hierin eingeschlossen ist ein Arbeits- und Sicherheitsplan, der alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Durchführung der Arbeiten im kontaminierten Bereich enthalten muss. Insbesondere beim Umgang mit gefährlichen oder gesundheitsgefährdenden Abfällen sind geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen umzusetzen.

Staubendes Abbruchmaterial darf nicht aus großer Höhe abgeworfen oder abgekippt werden. Soweit erforderlich, sind gekapselte Rutschen oder Abwurfrohre zu verwenden. Im Übrigen ist auftretender Staub durch Sprühen mit Wasser zu binden.

Beim Neubau von Gleisen müssen entsprechend § 5 GUV-V-D30.1 Ausweichmöglichkeiten für Versicherte geschaffen werden. Hierzu ist in Abhängigkeit zur jeweils zulässigen Geschwindigkeit neben dem Fahrbereich von Schienenfahrzeugen auf jeder Seite des Gleises ein ausreichender Mindestabstand zwischen Gleismitte und Teilen der Umgebung zu wahren. Diese Bestimmung gilt auch in Bereichen von Bauwerken, bei mehreren nebeneinander liegenden Gleisen und bei Erhöhung der Streckengeschwindigkeit an vorhandenen Eisenbahnstrecken.

In Arbeitsstätten dürfen Einrichtungen neben oder zwischen den Gleisen nur so eingebaut werden, dass zum Schutz der Beschäftigten ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Teilen der Umgebung vorhanden ist. Die erforderlichen Mindestabstände sind § 6 GUV-V D30.1 zu entnehmen.

Um eine Gefährdung für Beschäftigte, die Tätigkeiten neben oder in den Gleisen ausführen müssen, zu verhindern, sind die Gleismittenabstände unter Berücksichtigung der erforderlichen Breiten für Arbeitsplätze oder Verkehrswege festzulegen. Auch für spätere Arbeiten zur Instandhaltung sind entsprechende Sicherheitsmaßnahmen festzulegen. Zwischen den Abstellgleisen muss unter Berücksichtigung der kinematischen Grenzlinie für Eisenbahnfahrzeuge nach EBO sowie eventueller Einbauten durchgängig ein Verkehrsweg von 1,0m Breite vorhanden sein. Die Nutzung des Verkehrsweges ist ausschließlich als Gehweg zulässig. Arbeiten jeglicher Art, die Benutzung von Karren o.ä. sowie punktuelle

Einbauten oder sonstige Hindernisse, die die Breite von 1,0 m einschränken sind unzulässig. Müssen Arbeiten zwischen den Gleisen ausgeführt werden, ist auf Grundlage einer Gefährdungsbeurteilung die erforderliche Arbeitsbreite zu ermitteln.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass in Bodennähe der Verkehrswege eine mittlere Beleuchtungsstärke (Wartungswert) von  $E_m \geq 10 \text{ lx}$  erreicht wird. Hierzu hat sie vor Inbetriebnahme der Anlage der Eisenbahn-Unfallkasse eine Beleuchtungsberechnung vorzulegen, in der die geforderte Beleuchtungsstärke nachgewiesen wird.

Die Zufahrtswege für Pkw- und Lkw-Verkehr sind von den Gleisanlagen so zu trennen, dass eine gegenseitige Gefährdung verhindert wird. Insbesondere an Kreuzungspunkten zwischen Verkehrs- und Schienenweg sind Gefährdungen auszuschließen. Bei den erforderlichen Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass sich auch betriebsfremde Personen auf dem Gelände der Anlage aufhalten können. Bereich von Straßen, auf denen auch eine Mitbenutzung durch Fußgänger vorgesehen ist, müssen eine geeignete Trennung zwischen Fahr- und Gehverkehr aufweisen.

Gleisüberwege sind so anzuordnen, dass einzelne Dienstwege zwischen den Gleisen schnell und direkt erreicht werden können.

Das Ein- und Ausfahren von dieselbetriebenen Fahrzeugen im Werkstattbereich darf nicht aus eigener Kraft erfolgen. Es sind Maßnahmen nach dem Stand der Technik gemäß TRGS 554 zu ergreifen.

Beim Bau der Dacharbeitsstände ist der Stand der Technik zu berücksichtigen. Die Bewegung der Dacharbeitsstände ist technisch so zu überwachen, dass Personen durch die Bewegungsvorgänge nicht gefährdet werden können. Eine rein optische oder akustische Warnung reicht hierbei nicht aus. Insbesondere in Bereichen mit Oberleitung sind die Dacharbeitsstände so in das Überwachungskonzept der Oberleitung zu integrieren, dass eine Gefährdung der Beschäftigten ausgeschlossen ist.

Türen sämtlicher elektrischer Betriebsräume müssen sich nach außen öffnen lassen. Dies ist auch bei der Verkehrswegeführung entlang dieser Räume zu berücksichtigen.

Die Sandbefüllung und Sandumfüllung bei der Bevorratung hat nach dem Stand der Technik möglichst staubfrei zu erfolgen. Es sind entsprechende Absaugsysteme vorzusehen.

#### **A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

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

#### **A.6 Kosten**

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

### **B. Begründung**

#### **B.1 Sachverhalt**

##### **B.1.1 Vorhaben**

Das Vorhaben hat den Neubau und die Erweiterung von Anlagen im Rahmen der Neukonzeptionierung der FIBA auf dem Gelände des bestehenden Bahnbetriebswerkes Tübingen zum Gegenstand. Geplant sind umfangreiche Neubau-, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen, die sowohl Hochbauten als auch Gleisanlagen umfassen und künftig die Betankung, Reinigung, Pflege, Wartung, Reparatur und Abstellung der im Schienenpersonenverkehr genutzten Fahrzeuge sicherstellen. Daneben ist eine neue 16,7 Hz Zugvorheizanlage sowie eine neue 50 Hz Trafostation vorgesehen.

Die Anlage ist auf dem Gelände des derzeitigen Bahnbetriebswerks südwestlich des Hauptbahnhofs an der Europastraße unter Nutzung bereits vorhandener Anlagen geplant. Die Anlagen liegen südlich der Strecke 4600 (Tübingen - Horb) zwischen km 49,7 und km 50,50 und nordwestlich der Strecke 4630 (Tübingen - Balingen) von km 0,3 bis km 1,2. Die Strecke 4632 beginnt an Weiche 88 und endet im Bahnbetriebswerk.

Am Standort werden bereits heute eine Außenreinigungsanlage (ARA), eine Innenreinigungsanlage (IRA), eine Tankstelle und eine Werkhalle zur Verbrennungstriebwagen-Instandhaltung (VT-Halle) betrieben. Daneben befinden sich auf dem Gelände derzeit auch Abstellflächen. Das Betriebswerk selbst stammt aus dem Anfang des letzten Jahrhunderts, einzelne heute genutzte Anlagen wie die Werkhalle, die ARA oder die IRA wurden im Jahr 2000 modernisiert bzw. zwischen 2007 und 2009 neu errichtet. Die VT-Halle, die ARA und die IRA werden integriert und neu angebunden.

Vorgesehen ist auch der Rückbau der ehemaligen Fahrleitungsmeisterei am nordöstlichen Rand des Betriebswerks, der Rückbau des Holzschuppens südlich der Fahrleitungsmeisterei, der Rückbau des Beobachtungsturms im mittleren Gleisfeld vor der VT-Halle und der Rückbau einer überdachten Lagerfläche am westlichen Rand der VT-Halle (zwischen Gleis 7w und 8w).

Für die Erweiterung der bestehenden Straße auf dem Betriebswerksgelände muss außerdem eine Laderampe westlich des Wasserturms entfernt werden.

Darüber hinaus ist die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich des Betriebswerkes geplant. Hierzu ist am nordöstlichen Rand der FIBA ein Rangierstellwerk mit Rangierfahrstraßen und Lichtsperrsignalen vorgesehen.

Die Zufahrt zum FIBA-Gelände ist von der Europastraße her auf Höhe des Gebäudes Europastraße 62 (bahneigenes Gelände) unter Überfahrt über den Bahnübergang bei km 0,139 der Strecke 4600 (Tübingen - Horb) gewährleistet. Im Bereich der neu zu bauenden Gleise der Abstellgruppe am südöstlichen Rand des Baugeländes wird ein landwirtschaftlicher Weg bauzeitlich durch Baustellenfahrzeuge in Anspruch genommen werden.

Die Zufahrt zu den Gebäuden auf dem Gelände der FIBA erfolgt über die bestehende, asphaltierte Straße südlich des Wasserturms. Um die im nördlichen Teil der FIBA liegenden Gebäude zu erreichen, wird auf bahneigenem Gelände ein Wirtschaftsweg angelegt.

Wegen der weiteren Einzelheiten der Planung wird auf die vorliegenden Planunterlagen verwiesen. Das Vorhaben ist hier in seinen wesentlichen technischen und baulichen Festlegungen beschrieben, die Bestandteil des festgestellten Plans sind.

### **B.1.2 Verfahren**

Die DB Regio AG (Vorhabenträgerin) hat für sich und in Vertretung für die DB Netz AG und die DB Energie GmbH mit Schreiben vom 15.12.2011, P.-BW-B4 Ko, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben beantragt. Das Schreiben ist am 19.12.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 25.04.2012 ist die Vorhabenträgerin nach Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten worden. Die überarbeiteten und ergänzten Unterlagen sind mit Schreiben vom 18.05.2012 wieder vorgelegt worden.

Die Antragsunterlagen sind vollständig und in sich schlüssig. Insbesondere werden sie ihrer Aufgabe der „Anstoßwirkung“ gerecht. Die Unterlagen haben den erforderlichen Umfang, um Art und Ausmaß der Betroffenheit erkennen zu können. Das Vorhaben und seine Grundlagen sind im Erläuterungsbericht eingehend beschrieben. Die Grundstücksbetroffenheiten sind dem Grunderwerbsverzeichnis und den korrespondierenden Grunderwerbsplänen zu entnehmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 29.05.2012, Gz 59101-591ppw/044-2300#001, das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

### **B.1.3 Anhörungsverfahren**

Das Regierungspräsidium Tübingen hat als zuständige Anhörungsbehörde für das beantragte Vorhaben das Anhörungsverfahren durchgeführt.

#### **B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hat den folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 14.06.2012 Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 07.08.2012 gegeben:

Amprion GmbH (ehemals RWE), Stuttgart

Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg, Tübingen

BUND, Regionalgeschäftsstelle Neckar-Alb, Stuttgart

Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Baden-Württemberg e.V.,  
Stuttgart

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Karlsruhe

Bundeseisenbahnvermögen, Außenstelle Stuttgart

DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Reutlingen

Süddeutsche Wohnen GmbH, Stuttgart

Eisenbahnunfallkasse, Frankfurt am Main

Erdgas Südwest GmbH, Munderkingen

Gasunie Deutschland Service GmbH, Hannover

Hohenzollersche Landesbahn AG, Hechingen

Industrie- und Handelskammer, Reutlingen

Kabel Baden-Württemberg GmbH & Co. KG, Heidelberg

Kampfmittelbeseitigungsdienst, Stuttgart

Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung, Stuttgart

Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V., Stuttgart

Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V., Stuttgart

Landesnatschutzverband Baden-Württemberg, Stuttgart

Landratsamt Tübingen

Ministerium für verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Stuttgart

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Stuttgart

RAB Alb-Bodensee, Ulm

Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau,  
Freiburg

Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Esslingen

Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 5, Landesbetrieb Gewässer (Umwelt)

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 21, Raumordnung

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 26, Denkmalpflege

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 32, Landwirtschaft

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 35, Fischereiwesen

Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4, Straßenwesen und verkehr

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 52, Gewässer und Boden

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 56, Naturschutzrecht

Regierungspräsidium Tübingen, Referat 64-40, Verkehr

Regierungspräsidium Tübingen, Landesbetrieb Forst Baden-Württemberg

Regionalverband Neckar-Alb, Mössingen  
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V., Stuttgart  
Schwäbischer Albverein e.V., Stuttgart  
Stadtwerke Tübingen  
Stadt Tübingen, Technisches Rathaus  
Terranets bw GmbH, Stuttgart  
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Tübingen  
Wehrbereichsverwaltung Süd, Dezernat III 4, Stuttgart  
Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung BWV, Stuttgart  
Zweckverband ÖPNV im Ammertal, Tübingen

Folgende Träger öffentlicher Belange oder anerkannte Vereinigungen gemäß § 18a  
Nr. 2 AEG haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens Bedenken, Forderungen  
oder weitergehende Empfehlungen vorgebracht:

Regionalverband Neckar-Alb  
Eisenbahnunfallkasse  
Nahverkehrsgesellschaft BW  
Stadt Tübingen, Technisches Rathaus  
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL Südwest PTI 33  
Hohenzollerische Landesbahn AG  
Kampfmittelbeseitigungsdienst  
Eisenbahnsiedlungsgesellschaft/SÜDEWO Süddeutsche Wohnen GmbH  
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.2  
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55  
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.  
BUND - Regionalgeschäftsstelle Neckar-Alb  
Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Baden-Württemberg e.V.  
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.  
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.  
Landesnatschutzverband Baden-Württemberg, Geschäftsstelle  
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 6, Referat 64-40  
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4  
Zweckverband ÖPNV im Ammertal  
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26  
Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Landratsamt Tübingen

#### **B.1.3.3 Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG).

#### **B.1.3.4 Öffentliche Planauslegung**

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Tübingen im Technischen Rathaus, Brunnenstraße 3, 72074 Tübingen in der Zeit vom 25.06.2012 bis einschließlich 24.07.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung sind im Amtsblatt der Stadt Tübingen vom 21.06.2011 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Frist, bis zu der Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben werden konnten, hat am 07.08.2012 geendet.

Die Dauer der Offenlage und die Einwendungsfrist entsprechen den gesetzlichen Anforderungen.

#### **B.1.3.5 Erörterung**

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von fünf privat Betroffenen eingegangen.

Das Regierungspräsidium Tübingen hat auf eine Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen verzichtet.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 29.10.2012 im Regierungspräsidium Tübingen, Konrad-Adenauer-Straße 20 hat die Vorhabenträgerin privaten Einwendern und Vertretern der Naturschutzverbände LNV und BUND das Vorhaben erläutert.

#### **B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Mit Datum vom 31.10.2012 hat das Regierungspräsidium Tübingen einen Anhörungsbericht gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG und mit Datum vom 12.12.2012 eine ergänzende Stellungnahme gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. In der abschließenden Stellungnahme sind offene und bewältigte Konflikte angeführt sowie Einzelfragen des geplanten Vorhabens in rechtlicher Hinsicht beurteilt und eine Gesamtabwägung gegeben.

Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

### **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG.

Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Regelungen zur Planfeststellung finden sich ferner in §§ 72 bis 78 VwVfG und §§ 17 ff AEG.

#### **B.2.2 Zuständigkeit**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Regio AG, der DB Netz AG und der DB Energie GmbH.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

#### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Nach §§ 3a ff. UVPG sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren, einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur

Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 24.05.2012, Gz 59101-591ppw/044-2300#001, festgestellt, dass von der Planung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit nicht besteht.

Durch das Vorhaben werden zwar verschiedene Umweltbelange berührt, doch ist unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien nicht erkennbar, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Bei dieser Einschätzung sind entsprechend § 3c Satz 3 UVPG die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, die geeignet sind, Umweltauswirkungen offensichtlich auszuschließen, mit berücksichtigt worden.

#### **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

##### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung für die Planung ist gegeben. Das Vorhaben entspricht den Zielen des Fachplanungsgesetzes (AEG) und ist zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich. Gemessen an den Planungszielen ist es vernünftigerweise geboten.

Im Zuge der Verwirklichung des Projekts „Stuttgart 21“ müssen die Fahrzeugbehandlungs- und Gleisanlagen im Bereich Stuttgart-Rosenstein und Stuttgart-Stadtpark aufgelassen werden. Deshalb werden anderweitig zusätzliche Kapazitäten für die Fahrzeugbehandlung und -abstellung erforderlich. Die Fahrzeugbehandlung, die bislang an diesen Standorten stattgefunden hat, muss künftig verlagert werden.

Zur Ressourcenschonung hat sich die Vorhabenträgerin für die Ertüchtigung bereits vorhandener Standorte für die Fahrzeugbehandlung und -abstellung entschieden. So soll ein Teil der in Stuttgart entfallenden Kapazitäten nach Stuttgart-Untertürkheim verlagert werden, ein anderer Teil soll in der bereits planfestgestellten FIBA Ulm aufgefangen werden. Da an diesen Standorten nicht alle benötigten Kapazitäten bereitgestellt werden können, müssen weitere Standorte für die Fahrzeugbehandlung und -abstellung ertüchtigt werden.

Durch die Realisierung des Vorhabens kann der Schienennahverkehr hinsichtlich der Fahrzeugbehandlung, Fahrzeuginstandhaltung und Fahrzeugabstellung wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll abgewickelt werden. Insgesamt dient das Vorhaben der Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs.

#### **B.4.2 Alternativenprüfung/ Standortwahl**

In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden.

Die Variantenabwägung konzentriert sich vorliegend im Wesentlichen auf die Standortwahl für die geplante Anlage.

Mit der Neukonzeptionierung der Fahrzeugbehandlung auf Grund des Wegfalls der Standorte Stuttgart-Rosenstein und Stuttgart-Stadtpark hat die Vorhabenträgerin eine Ganzzugbehandlung lokbespannter Reisezüge ohne Trennung der einzelnen Wagen geplant. Ein solches Behandlungssystem der Fahrzeuge führt entsprechend den Angaben der Vorhabenträgerin zu einem insgesamt reduzierten Flächenbedarf durch dezentrale Abstellmöglichkeiten, zu einer Reduzierung des Behandlungsaufwands an jedem einzelnen Zug sowie zu einem geringeren Fahrzeugbedarf und zu weniger Leerfahrten im Netz.

Nach der plausiblen Darstellung der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht ist kein anderer Standort ersichtlich, an dem sich die mit der Planung verfolgten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in tangierte öffentliche oder private Belange erreichen ließen.

Als Ersatz für die bislang in Stuttgart gewarteten Fahrzeuge kommen nur bedeutende Netzknoten im Streckennetz der Bahn in Betracht. Zu berücksichtigen

ist bei der Standortwahl auch, dass die erforderlichen Fahrzeugbehandlungen in bestimmten zeitlichen Abständen und in Abhängigkeit der Laufleistung der jeweiligen Fahrzeuge durchgeführt werden müssen.

Tübingen liegt an einer der wichtigen Regionalverkehrslinien und verfügt bereits über einen Betriebsstandort zur Fahrzeugbehandlung und Abstellung. Die geplanten Anlagen können hier sinnvoll und unter Ausnutzung von Synergieeffekten integriert werden.

Um eine kurze Zuführung aus dem Betrieb in die Behandlungsanlagen zu gewährleisten, ist die unmittelbare Nähe zwischen der FIBA und dem Hauptbahnhof Tübingen förderlich.

Das Bahnbetriebswerk ist darüber hinaus über die Europastraße gut erschlossen, so dass insoweit keine weiteren Erschließungsmaßnahmen erforderlich werden.

Die neu zu erstellenden Anlagen haben einen umfangreichen Flächenbedarf, der in Tübingen nur auf dem vorhandenen Betriebsgelände an der Europastraße oder im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs im Innenstadtbereich zu Verfügung steht.

Der als alternative Standort bedingt in Betracht kommende Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs soll im Einvernehmen zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Tübingen wegen der in unmittelbarer Nähe befindlichen Wohnbebauung einer städtischen Überplanung überlassen werden.

Insgesamt trägt der geplante Standort der FIBA im Bahnbetriebswerk in Tübingen den eisenbahnfachlichen, betrieblichen und weiteren öffentlichen Belangen Rechnung. Es sind keine geeigneteren Standorte ersichtlich.

Die Entscheidung der Vorhabenträgerin, die FIBA im Bahnbetriebswerk Tübingen als Konzentration der Behandlungs- und Abstellanlagen zu verwirklichen, ist mithin unter dem Aspekt der Alternativenprüfung/ Standortwahl nicht zu beanstanden.

#### **B.4.3 Raumordnerische und landesplanerische Belange**

Raumordnerische und landesplanerische Belange stehen der beabsichtigten Maßnahme nicht entgegen.

Das geplante Vorhaben ist insgesamt mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar und entspricht den Vorgaben der Raumordnung.

Das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 21, Raumordnung, hat unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Auch nach der Landesplanung steht der Realisierung des geplanten Vorhabens nichts entgegen.

Im bestehenden Flächennutzungsplan ist die Fläche als Eisenbahnanlage gekennzeichnet, an die sich in Richtung Weilheim / Derendingen eine Grünfläche anschließt. Nach dem Regionalplan Neckar-Alb ist die Fläche des Bahnbetriebswerks als Siedlungsfläche mit sich anschließender größerer Gewerbefläche gekennzeichnet. Der Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans 2012 hat für den durch die geplante Maßnahme betroffenen Bereich keine Änderungen vorgesehen.

Seitens der Stadt Tübingen und der Planungsgemeinschaft „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ ist die Einrichtung einer Regionalstadtbahn geplant, für die der Knoten Tübingen ein wesentliches Element darstellt. Nach einer hierfür vom Landkreis Reutlingen in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie ist die Kompatibilität zur Planung der FIBA sowie die Anbindung an die Strecke Tübingen – Horb technisch und mit vertretbarem monetären und betrieblichen Aufwand möglich. Die Planungen zur FIBA halten die Möglichkeit zur Errichtung eines weiteren Betriebswerks südlich der Anlage für eine Abstellung und/oder Behandlung von Stadtbahnen und anderen Schienenfahrzeugen aufrecht. Da die Gleisbelegung im Bahnhof Tübingen noch ausreichend Zeitfenster für die Bedienung der FIBA vorhält, sind auch keine Einschränkungen des Betriebs der FIBA durch die Realisierung der Regionalstadtbahn zu erwarten.

Soweit die Stadt Tübingen, der Regionalverband Neckar-Alb und die Ammertalbahn in ihren Stellungnahmen angeregt haben, im Bereich der Bahnstrecke 4630 von Tübingen nach Sigmaringen keine Ausgleichsmaßnahmen für die Umsiedlung der Zauneidechse vorzusehen, damit die Errichtung eines zweiten Streckengleises und eines künftigen Haltepunktes „Mühlbachäcker“ nicht erschwert werde, wird darauf hingewiesen, dass die Umsiedlung der Zauneidechsen artenschutzrechtlich

notwendig ist. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter B.4.8.2 verwiesen.

Im Übrigen ist der zweigleisige Ausbau der Strecke 4630 in den Unterlagen der Vorhabenträgerin nachrichtlich dargestellt; das zweite Streckengleis soll dabei auf der Südwestseite in Richtung FIBA errichtet werden. Die für den neuen Haltepunkt im Bereich der bestehenden Fußgängerüberführung benötigten Flächen sind in den Planungen der Vorhabenträgerin frei gehalten.

#### **B.4.4 Kommunale Belange**

Kommunale Belange der Stadt Tübingen werden durch die vorliegende Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

Entsprechend der Forderung der Stadt Tübingen hat die Vorhabenträgerin eine Dachbegrünung von Bereichen des Verwaltungsgebäudes vorgesehen, eine Begrünung der Dächer der Werkstatthallen aus statischen und sicherheitstechnischen Gründen jedoch abgelehnt. Insoweit hat die Vorhabenträgerin plausibel erläutert, dass es insbesondere wegen der in der Langzughalle verwendeten Stromschiene aus sicherheitstechnischen Aspekten nicht hinnehmbar sei, eine zusätzliche Gefahrenquelle durch Wassereintritt zu schaffen. Der Anregung des Regionalverbands Neckar-Alb, die Dächer der Werkstatthallen für eine Photovoltaikanlage zu nutzen, möchte die Vorhabenträgerin jedoch nachkommen und die entsprechenden Flächen hierfür bereitstellen. Auf die entsprechende Zusage und die Nebenbestimmung unter A.4.3 wird verwiesen.

Daneben hat die Stadt Tübingen eine Überarbeitung der Planunterlagen gefordert mit dem Ziel, das historische und stadtbildprägende Ensemble des Bahnbetriebswerkes so weit wie möglich zu erhalten.

Die Vorhabenträgerin hat bei Ihren Planungen das historische Ensemble des Bahnbetriebswerkes berücksichtigt und in Abstimmung mit der höheren Denkmalschutzbehörde versucht, das Bahnbetriebswerk in seinen historischen Teilen soweit wie möglich zu erhalten. Aufgrund der geplanten Nutzung des Geländes ist dies allerdings nur eingeschränkt möglich.

Wie unter B.4.10 (Denkmalschutz) noch erläutert wird, ist der Abbruch der Schiebebühne und der Schienenomnibushalle (sogenannte Schomhalle)

unvermeidlich. Durch den Abbruch dieser beiden Anlagen ist der Erhalt des vorhandenen Verwaltungsgebäudes möglich, welches von der Europastraße her einsehbar ist. Es ist daher davon auszugehen, dass der Abbruch des Verwaltungsgebäudes das städtische Ortsbild weit mehr beeinträchtigen würde.

Auch hinsichtlich der Errichtung der Langzughalle gibt es keine Alternativen. Bereits heute besteht durch die vorhandene Außenreinigungsanlage, deren Erscheinungsbild ähnlich dem der geplanten Gebäude ist, eine gewisse Beeinträchtigung.

Im Rahmen der Abwägung ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Vorhabenträgerin zugunsten einer städtebaulichen Entwicklung des Güterbahnhofareals ihre Planungen auf das Gelände des Bahnbetriebswerks an der Europastraße konzentriert hat.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass das Ortsbild der Stadt Tübingen durch den Neubau der FIBA nicht in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigt wird.

#### **B.4.5 Bodenschutz**

Eine dauerhafte Beeinträchtigung von Belangen des Bodenschutzes durch die beantragte Planung ist nicht ersichtlich.

Maßgeblich für die Beurteilung sind insbesondere die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten, Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG).

Die Vorhabenträgerin hat ihren Unterlagen eine Baugrunduntersuchung (Anlage 17) beigelegt und die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden in der Beilage zur Umwelterklärung (Anlage 13.2) sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) (Anlage 14) detailliert beschrieben.

Wegen der erforderlichen Flächenausdehnung stellt das Vorhaben einen Eingriff in Böden und deren Funktionen dar. Ein Beitrag zur Minimierung des Eingriffs ist in der Standortwahl zu sehen, da der in Anspruch genommene Bereich bereits durch Bahnanlagen bestimmt ist.

Entsprechend den Ausführungen im LBP kommt es durch temporäre Versiegelung, Überbauung, Umlagerung und bauzeitlicher Verdichtung von Böden zu einer

Beeinträchtigung des Schutzgutes, die Eingriffe finden aber überwiegend auf bereits versiegelten oder vorbelasteten Flächen statt. Außerhalb des Oberbaus finden beispielsweise Bodenbewegungen von mehr als 800 m<sup>3</sup> auf den Flächen der (aufgelassenen) Kleingartenanlage und auf Bahnnebenflächen statt, bei denen die natürlichen Bodenfunktionen durch die langjährige Nutzungsform stark überprägt sind.

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Baustelleneinrichtungsflächen wieder rekultiviert, so dass dort keine Beeinträchtigungen mehr verbleiben.

Sonstige verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Herstellung gleichartiger bahntypischer Strukturen wieder ausgeglichen.

#### **B.4.6 Altlasten, Abfallwirtschaft**

Die Vorhabenträgerin hat die Belange Altlasten und Abfallwirtschaft in ihren Unterlagen hinreichend berücksichtigt.

Nach der Einstufung der unteren Bodenschutzbehörde handelt es sich bei dem Bahnbetriebswerk um eine Altlastenfläche. Da insoweit nicht auszuschließen ist, dass bei den Bauarbeiten verunreinigter Boden anfallen könnte, hat die Vorhabenträgerin ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erstellt und die Altlastenverdachtsflächen auf deren Verunreinigung hin überprüft. Bei den Untersuchungen sind zwar Bodenkontaminationen nachgewiesen worden, aber keine Schadstoffkonzentrationen, die das Aushubmaterial als gefährlichen Abfall qualifizieren würden.

Für die beim Rückbau anfallenden Oberbaumaterialien ist nach dem Schadstoffbericht (Planunterlage 17.3) mit gefährlichen und gesundheitsgefährdenden Stoffen zu rechnen. Im BoVEK ist daher vorgesehen, den gesamten Bodenaushub fachgutachterlich prüfen zu lassen, zu separieren, auf entsprechend geeigneten Flächen zu lagern und zu kennzeichnen. Anschließend soll der Boden abfallrechtlich eingestuft und einer Entsorgung oder Wiederverwertung zugeführt werden. Mit der Entsorgung sollen nur zertifizierte Entsorgungsunternehmen beauftragt und für das Bauvorhaben eine abfallrechtliche Dokumentation gefertigt werden.

Die vorgenommene Bodenerkundung entspricht den Vorgaben nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung. Das BoVEK erläutert nachvollziehbar, warum von den beprobten Flächen keine Gefährdungen für das Grundwasser oder den Menschen ausgehen. Eine Bodensanierung ist demnach nicht erforderlich.

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

Bei Umsetzung der beschriebenen Vorgehensweisen und unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen unter A.4.4 werden die Belange hinsichtlich Altlasten und Abfallwirtschaft ausreichend berücksichtigt.

#### **B.4.7 Wasserrechtliche Belange**

Wie nachfolgend ausgeführt wird, wird den Belangen der Wasserwirtschaft durch das von der Vorhabenträgerin geplante Entwässerungskonzept hinreichend Rechnung getragen. Bei antragsgemäßer Ausführung der geplanten Anlagen ist davon auszugehen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu besorgen sind. Auch die Grundwasserneubildungsrate wird nicht beeinträchtigt.

##### **B.4.7.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse**

Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse konnten im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden (A.3.1).

Grundsätzlich bedarf jede Benutzung gemäß § 8 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) der Erlaubnis oder Bewilligung. Ausgenommen hiervon sind die gesetzlich freigestellten Benutzungen gemäß § 8 Abs. 2 und 3 WHG sowie der Gemeingebrauch gemäß § 26 Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG).

Hinsichtlich der im Rahmen der Bauausführung erforderlichen Gewässerbenutzungen wie das Ableiten, Entnehmen oder Zutagefördern von Grundwasser hat die Vorhabenträgerin die nach § 9 WHG erforderlichen Erlaubnisse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt und die entsprechenden Unterlagen vorgelegt.

Notwendig werden dauerhafte Eingriffe in das Grundwasser nur vereinzelt. So will die Vorhabenträgerin soweit wie möglich vermeiden, überhaupt Arbeiten im Grundwasser durchzuführen. Näheres ergibt sich erst nach Vorliegen der Ausführungsplanung.

Soweit eine Grundwasserabsenkung lediglich bauzeitlich und pro Bauwerk nur für zwei Tage erfolgen muss, sind anhaltende, nachteilige Wirkungen auf das Grundwasser nicht zu befürchten. Zu berücksichtigen ist diesbezüglich ferner, dass das entnommene Grundwasser über Rohr-Rigolen ortsnah wieder versickert werden kann. Veränderungen der Bodenschichten und nachteilige Auswirkungen auf die Vegetation können ausgeschlossen werden.

Auch die gezielte Versickerung stellt einen Benutzungstatbestand nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Hierunter fällt jedoch nicht das großflächige Versickern von nicht gesammelt abfließendem Wasser im Gleisbett.

#### Sammeln und Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser

Anfallende Oberflächenwässer sind nach der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (GBl. Nr. 7 S. 157) grundsätzlich flächenhaft zu versickern oder ortsnah in ein oberirdisches Gewässer einzuleiten. Eine Möglichkeit zur großflächigen Versickerung besteht im Bereich des geplanten Vorhabens für die Entwässerung der Straßen- und Dachflächen nicht, da wegen der bestehenden Altlastenverdachtsflächen die Gefahr einer Verschleppung von Schadstoffen aus kontaminierten Bodenzonen in das Grundwassers bestünde.

Die Vorhabenträgerin hat die Versickerung von Oberflächenwasser über Rigolen vorgesehen. Die anfallenden Oberflächenwässer sollen nach dem Konzept der Vorhabenträgerin überwiegend mittels Lamellenklärer gereinigt werden. Zum Schutz vor Verunreinigungen des Grundwassers durch auslaufende Kraftstoffe oder belastetes Löschwasser sind die geplanten Rohrleitungssysteme mit sogenannten Blasen zu versehen, die im Havariefall den Zufluss zum weiteren Entwässerungsweg versperren.

#### Einbringen fester Stoffe in das Grundwasser

Das Einbringen von Baustoffen ins Grundwasser stellt eine Benutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass eine mögliche Beeinträchtigung von wasserrechtlichen Belangen durch stoffliche Einträge in das Grundwasser bei Arbeiten im Grundwasser beziehungsweise bei Arbeiten in kontaminierten Bodenzonen durch geeignete Bauweisen verhindert werden kann.

Um bei den Bauarbeiten im Grundwasserbereich eine Verschleppung von Kontaminationen der oberen Bodenschichten in das Grundwasser zu verhindern, hat die Vorhabenträgerin vorgesehen, beim Bohren Rohre zur Stabilisierung des Bodens in das Bohrloch einzubringen und diese anschließend mit einem wasserundurchlässigen Boden zu versiegeln bzw. bei einem erforderlichen Bodenaustausch zunächst die kontaminierten Bodenschichten auszutauschen bevor mit den Arbeiten im Grundwasser begonnen wird. Auf diese Weise kann verhindert werden, dass kontaminierter Boden mit dem Grundwasser in Berührung kommt.

Vorgesehen ist die Gründung der Hochbauten als Flachgründung bis ca. 3,30 m unter Geländeoberkante. Durch die Verwendung von grundwasserverträglichen Baustoffen kann das Risiko für Gewässerverunreinigung hinreichend minimiert werden.

Auch wenn für die Herstellung von Schächten für die Bauwerksgründungen oder für Oberleitungsanlagen durch einzelne Bohrpfahl- und Rammgründungen punktuell ein Eingriff in das Grundwasser erforderlich wird, ist eine Beeinflussung der Grundwasserströmung ausgeschlossen.

#### **B.4.7.2 Sonstige wasserrechtliche Belange**

Das geplante Vorhaben ist insgesamt mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

Das für die Errichtung der FIBA betroffene Gelände befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten.

### Abwasser

Bezüglich der Abwasserbeseitigung werden die Anforderungen der LBO und des WG eingehalten. Gemäß § 33 LBO darf die geplante bauliche Anlage errichtet werden, wenn die einwandfreie Beseitigung des Abwassers und des Niederschlagwassers dauernd gesichert ist.

Das bei den Arbeitsvorgängen der FIBA anfallende Abwasser einschließlich des Kondensats der Druckluftversorgung soll nach dem Konzept der Vorhabenträgerin dem städtischen Mischwasserkanal über einen Abscheider mit Koaleszenzstufe bzw. über eine Abwasserbehandlungsanlage zugeführt werden. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass sie anfallende Abwässer in kritischen Bereichen mittels einer Reinigungsmaschine gesondert entsorgen werde, so dass keine Abwässer anfallen, die besondere Verunreinigungen wie beispielsweise Schwermetallbelastungen enthalten.

Auch die im Sozial- und Verwaltungsgebäude anfallenden Abwässer sollen dem städtischen Mischwasserkanal zugeführt werden. Für die Vorreinigung der aus der Kantine anfallenden Abwässer ist ein Fettabscheider vorgesehen.

Über die geplante Abwasserbeseitigung der anfallenden häuslichen und industriellen Schmutzwässer ist mithin sichergestellt, dass das Abwasser entsprechend vorgereinigt in den städtischen Mischwasserkanal geführt wird.

Gemäß § 58 Abs. 1 WHG bedarf die Einleitung der Abwässer in das städtische Kanalisationssystem grundsätzlich einer Genehmigung. Es ist davon auszugehen, dass durch die vor Einleitung in den städtischen Mischwasserkanal geplante Abwasserbehandlung die Voraussetzungen nach § 58 Abs. 2 WHG eingehalten werden. Die Stadt Tübingen hat keine Einwände gegen die Einleitung erhoben.

Bei der Einleitung von Abwässern in öffentliche Abwasseranlagen entfällt nach § 5 Abs. 2 der Verordnung des Umweltministeriums über das Einleiten von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen (Indirekteinleiterverordnung) des Landes Baden-Württemberg vom 19. April 1999 die Genehmigungspflicht, wenn die Vorhabenträgerin eine bauartzugelassene und damit nach § 45e WG genehmigungsfreie Abwasserbehandlungsanlage verwendet und dies der unteren Wasserbehörde anzeigt. Die konkrete Ausgestaltung der Abwasserbehandlungsanlagen erfolgt zwar erst im Rahmen der

Ausführungsplanung, doch hat die Vorhabenträgerin im Verfahren zugesagt, nur bauartzugelassene Abwasserbehandlungsanlagen zu verwenden und die Zulassungen der unteren Wasserbehörde vorab entsprechend vorzulegen. Auf die Gesamtstellungnahme vom 18.09.2012, Nr. 26/17 wird hingewiesen.

Die untere Wasserbehörde hat der Entwässerungskonzeption der Vorhabenträgerin unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen zugestimmt.

Eine Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis ist nicht erforderlich, da die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 18 Abs. 1 WHG stets widerruflich erteilt wird.

#### **B.4.8 Natur- und Landschaftsschutz**

Das geplante Vorhaben ist mit den Vorschriften des Naturschutzrechts vereinbar.

Die Errichtung der FIBA führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Vermeidung und Kompensation werden jedoch eingehalten.

##### **B.4.8.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind 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, das Landschaftsbild oder den Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung erheblich beeinträchtigen können.

Zur Feststellung, welche naturschutzrechtlichen Eingriffe mit dem Planungsvorhaben verbunden sind und wie sie nach Möglichkeit vermieden und ausgeglichen werden können, hat die Vorhabenträgerin für das Vorhaben einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Planunterlage 14) erstellt, in dem die Auswirkungen und die daraus abgeleiteten Maßnahmen für das Vorhaben dargestellt sind. Die im Planungsgebiet vorhandenen Schutzgüter sind hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit bewertet worden. Hierbei ist auch die zum Zeitpunkt der Antragstellung bereits aufgelassene Kleingartenanlage östlich des Betriebswerks berücksichtigt und aufgrund von

Bestandsaufnahmen aus den Jahren 2010 und 2011 bewertet worden. Da die Räumung dieser Kleingartenanlagen bereits vor dem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt ist, ist sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Naturschutzrechtliche Eingriffe in die bewerteten Schutzgüter resultieren vor allem aus dem Aus-, Neu- und Umbau von Gleisanlagen, dem Abbruch und dem Neubau von Gebäuden und der mit dem Neubau einhergehenden Flächenversiegelung.

Bereits durch die Bautätigkeiten auf dem Gelände der FIBA wird das bisherige Landschaftsbild verändert. Im Rahmen der Bautätigkeiten wird es zu einem Verlust von Gehölzbeständen und Einzelbäumen, zu einer temporären Versiegelung, Verdichtung, Überbauung und Umlagerung von Böden und daneben zu punktuellen Eingriffen in das Grundwasser kommen. Weitere Beeinträchtigungen von Schutzgütern drohen überdies durch den Umgang mit Altlasten. Durch die Bautätigkeiten werden zeitlich beschränkte Beeinträchtigungen von Individuen und Lebensräumen für Tiere und Pflanzen verursacht.

Auch anlagebedingt werden Lebensräume für Tiere und Pflanzen verändert oder zerstört. Es droht der Verlust von Ruderalfluren, Grünflächen, Gehölzbeständen und Einzelbäumen. Hierdurch werden insbesondere Lebensräume der Zauneidechse beeinträchtigt. Auf den in Anspruch zu nehmenden Flächen gehen auch Bodenfunktionen teilweise oder vollständig verloren.

Durch die geplanten Hochbauten und neuen Gleisanlagen werden darüber hinaus die meso- und kleinklimatischen Bedingungen sowie das Orts- und Landschaftsbild verändert.

Ausgehend von den zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter hat die Vorhabenträgerin Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe und, soweit dies nicht möglich war, Maßnahmen zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe entwickelt. Für die Bewertung der vorhabenbedingten Eingriffe hat die Vorhabenträgerin auf das von der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LUBW) herausgegebene Papier „Bewertung der Biotoptypen Baden-Württembergs zur Bestimmung des Kompensationsbedarfs in der Eingriffsregelung“, Institut für Botanik und Landschaftskunde Fassung 2005, zurückgegriffen. Dieses ermöglicht eine Punktbewertung bestehender und geplanter Biotope.

Zur Verhinderung vermeidbarer Eingriffe sind zunächst Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen. Dabei führt schon die Standortwahl zu einer Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Boden, da die FIBA auf bereits bestehende Flächen zurückgreift und so die Bodenneuversiegelung minimiert.

Die Anordnung der geplanten Hochbauten erfolgt darüber hinaus in Fließrichtung des Kaltluftabflusses im Neckartal, so dass keine dauerhaft nachteiligen Wirkungen auf den Austausch von Luftmassen zu erwarten ist.

Für die Sicherung wertvoller Biotopstrukturen sieht der LBP mit den Maßnahmen S 1.1, S 1.2 und S 1.3 die bauzeitliche Aufstellung von Biotopschutzzäunen vor, die gleichzeitig auch dem Individuenschutz dienen.

Schließlich soll durch die geplante Versickerung von unbelastetem Oberflächenwasser über Rigolen negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser minimiert werden.

Daneben sind artenschutzrechtlich intendierte Vermeidungsmaßnahmen geplant. So soll durch einen abgestimmten Bauzeitenplan gesichert werden, dass Baufeldfreimachung und Anlagenrückbau nicht vor Absammlung und Umsetzung der jeweils vorkommenden Zauneidechsen vorgenommen werden und sichergestellt wird, dass vor dem Absammeln vorhandene Wurzelstöcke zum Schutz von überwinternden Zauneidechsen nicht entfernt werden. Auch die Herstellung der Maßnahmenflächen mit Lebensräumen für die Zauneidechse hat gestaffelt nach artenschutzrechtlichen Erfordernissen zu erfolgen.

Vor dem Rückbau von Gebäuden und Rodungsarbeiten ist zum Schutz von Dohlen und Sperlingsbrütern die Anbringung von Nistkästen vorgesehen. Zur Vermeidung einer Individuenbeeinträchtigung ist darüber hinaus vorgesehen, Abbrucharbeiten an baulichen Anlagen nur außerhalb der Brutzeit vorzunehmen.

Trotz der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben erhebliche Eingriffe für die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild. Diese können nicht weiter vermieden werden und sind daher über Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Hierzu ist vorgesehen, auf dem Betriebsgelände überwiegend bahntypische Vegetationsstandorte (vorwiegend trockene Ruderalflure) zu erhalten, wiederherzustellen und zu fördern.

Außerhalb des Betriebsgeländes östlich der FIBA ist die Umwandlung von Ackerfläche zu einem linearen Gehölzbestand mit Hecken und Einzelbäumen geplant, der insbesondere dazu dienen soll, Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild zu kompensieren und die FIBA landschaftlich einzubinden. Die geplanten Gehölzpflanzungen dienen auch der Minderung von kleinklimatischen Aufheizeffekten und sind gleichzeitig habitatfördernde Maßnahmen.

Zwischen den neuverlegten Gleisen nördlich der Langzugwerkstatt, zwischen Langzugwerkstatt und Außenreinigungsanlage sowie im Bereich der südlichen Ausziehgleise sind habitatverbessernde Maßnahmen für die Zauneidechse durch Aufbringen von Schotter-Sandgemisch bzw. unbelasteten Schottermaterial vorgesehen. Zusätzlich sind weitere Strukturanreicherungen und die Schaffung von Versteck- und Überwinterungsmöglichkeiten geplant. Die genannten Bereiche sind als Ersatz für entfallende Strukturen für Reptilien vorgesehen.

Die Ausgewogenheit des naturschutzfachlichen Kompensationskonzeptes sind seitens der unteren und der höheren Naturschutzbehörde bestätigt worden.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung der geplanten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Vorhabenträgerin darüber hinaus verpflichtet, eine qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen (Nebenbestimmung unter A.4.6).

#### Landschaftsbild

Das Bahnbetriebswerk ist bereits heute nur aus Richtung Weilheim und aus Richtung Derendingen im Bereich des Gebietes Saiben sowie von den Anhöhen rund um Tübingen aus einsehbar. Durch die bauliche Erweiterung ändert sich der Charakter des Standortes nicht.

Die Anregung der Stadt Tübingen, aus Gründen des Landschaftsschutzes und zum Schutz des Landschaftsbildes Dachbegrünungen vorzunehmen, kann nur teilweise berücksichtigt werden. Die Vorhabenträgerin wird eine Teilbegrünung der Dachfläche des Verwaltungs- und Sozialgebäudes realisieren, während eine Dachbegrünung der Hallendächer aus statischen Gründen nicht in Betracht kommt.

Der Bau der neuen Gebäude (Dachflächen) verändert zwar nachhaltig die weiträumige Wahrnehmung aus der Innenstadt und von den Neckarhängen. Die

Beeinträchtigungen werden durch die geplante Ausgleichsmaßnahme AE 1, durch die Pflanzung von Gehölzbeständen und mehrerer Einzelbäume sowie durch die Verwendung nichtreflektierender Dacheindeckungen kompensiert, so dass letztlich keine erheblichen unzumutbaren Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild verbleiben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen nicht vermeidbaren Eingriffe vollständig ausgeglichen und ersetzt werden können.

#### **B.4.8.2 Artenschutz**

Die Vorhabenträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens und mögliche Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten ausreichend untersucht und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) erstellt (Planunterlage 14.4).

Das bestehende Betriebswerk ist in seinem Bestand vor allem durch Gleisanlagen und vorhandene Werkhallen geprägt. Das Betriebsgelände wird westlich und östlich von lockeren Gehölzbeständen begrenzt und bietet zahlreiche Habitate vor allem für die Zauneidechse. Darüber hinaus eignet sich das Untersuchungsgebiet auch für verschiedene Brutvogelarten.

Die Vorhabenträgerin hat in den Jahren 2010 und 2011 mehrere Bestandserhebungen zu Vögeln, Reptilien, Heuschrecken und Fledermäusen veranlasst, bei denen die Vorgaben und Hinweisen der obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) und der Arbeitsgemeinschaft „Naturschutz“ der Landes-Umweltministerien (LANA) berücksichtigt worden sind. Die Methodik der Erfassung und Bewertung ist nicht zu beanstanden, die vorgelegten Gutachten sind nachvollziehbar und ausreichend aktuell.

Die im LBP und in Planunterlage 14.4 aufgeführten Maßnahmen sind geeignet, einzelne Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu verhindern. Wie nachfolgend ausgeführt wird kann darüber hinaus für die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG eine Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

Pflanzenarten nach Anhang IV b der FFH-Richtlinie sind im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen worden, so dass die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG insoweit nicht zu befürchten ist.

#### Fledermäuse

Den Bestandserhebungen ist zu entnehmen, dass das Untersuchungsgebiet nicht als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermäusen genutzt wird. Lediglich die Bereiche der Kleingartenanlagen und die Brachflächen im Bereich der Schomhalle werden von einzelnen Zwergfledermäusen als Jagdhabitat genutzt.

Bei dem Gelände handelt es sich um keinen wesentlichen Bestandteil einer regelmäßig genutzten Flugroute von Fledermäusen. Nach dem artenschutzfachlichen Beitrag ist die Bedeutung der Flächen als Nahrungshabitate von Fledermäusen insgesamt als gering zu bewerten.

Reine Nahrungshabitate gehören darüber hinaus nicht zu den durch § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geschützten Lebensstätten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist nicht der Lebensraum der besonders geschützten Arten insgesamt geschützt, sondern nur selektiv die bezeichneten Lebensstätten, die durch bestimmte Funktionen geprägt sind (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14/07). Bloße Nahrungshabitate, die nicht zugleich die Fortpflanzungsstätte bilden, werden von diesem Verbotstatbestand nicht erfasst.

Vorliegend ist nicht ersichtlich, dass die im Untersuchungsgebiet vorkommende Zwergfledermaus zum Erhalt ihrer Population zwingend auf die im Untersuchungsgebiet befindlichen Nahrungshabitate angewiesen ist.

Nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf Fledermäuse sind demnach insgesamt ausgeschlossen.

#### Reptilien

Obwohl sich im Untersuchungsgebiet geeignete Habitate für Mauereidechsen und Schlingnattern befinden, konnten diese in den Erhebungsjahren 2010 und 2011 nicht nachgewiesen werden.

Von der Maßnahme maßgeblich betroffen ist das Vorkommen der nach § 7 Abs. 2 Nr. 14c BNatSchG streng geschützten Zauneidechse.

Im Untersuchungsgebiet sind Zauneidechsen auf nahezu der gesamten Fläche des Betriebswerks nachgewiesen worden. Siedlungsschwerpunkte sind dabei im Bereich der Schom- und Werkhalle sowie entlang des trennenden Gehölzstreifens zwischen Betriebsgelände und den östlich angrenzenden (aufgelassenen) Kleingärten festgestellt worden. Das Vorkommen der Zauneidechse auf dem Gelände des Betriebswerkes ist als ein erhöhtes Vorkommen der lokalen Population zu sehen, die sich aus Beständen der verbindenden Gleisanlagen zwischen Hauptbahnhof, dem Betriebswerk sowie den Beständen der Gleisbereiche der Strecken nach Horb und nach Balingen zusammensetzt.

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind im LBP ein gestuftes Bauzeitenkonzept mit Bauzeitenbeschränkung und vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen wie z.B. die Optimierung von potenziellen Lebensräumen, insbesondere die Anlage neuer magerer Trockenstandorte vorgesehen.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen M 1.1. bis M 1.7 werden neue Habitate geschaffen, die den Zauneidechsen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zur Rück- und Neubesiedlung zur Verfügung stehen und so die verlorengehenden Lebensraumstrukturen ausgleichen.

Die Vorhabenträgerin hat ferner vorgesehen, Zauneidechsenindividuen aus den Schwerpunktorkommen bereits vor Beginn der Baufeldfreiräumung abzufangen, zwischenzuhältern und auf zwei bereits aufgewerteten Flächen südöstlich und südwestlich der bestehenden Innenreinigungsanlage auszusetzen. Auf die ausführliche Darstellung im Maßnahmenblatt M 4 wird verwiesen.

Für das Untersuchungsgebiet ist prognostiziert worden, dass ca. 80-90 Zauneidechsenindividuen umgesiedelt werden müssten. Unter der Annahme einer Reviergröße von 50 bis 100 qm für ein Zauneidechsenindividuum bieten die Aussetzflächen auf dem Betriebsgelände ein Potenzial zur Umsiedlung von etwa 15 bis 30 Tieren. Weitere abgefangene Individuen können auf die Aussetzfläche an der Regionalbahnstrecke nach Derendingen ausgesetzt werden. Diese außerhalb des Betriebsgeländes liegende Fläche (Bahnböschung) bietet nach einer bereits erfolgten Instandhaltungsmaßnahme ein geeignetes Besiedlungspotenzial für ca. 20 bis 40 Individuen.

Da die für die Aussetzung vorgesehenen Flächen mithin maximal 70 Individuen aufnehmen können, hat die Vorhabenträgerin die Ertüchtigung weiterer Aussetzflächen entlang der Bahnlinie 4630 vorgesehen. Diese weiteren Aussetzungsflächen sind der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren und der höheren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baufeldfreimachung anzuzeigen. Auf die entsprechende Nebenbestimmung unter A.4.6 wird hingewiesen.

Durch die Bauzeitenregelung und das Absammeln von Zauneidechsen lässt sich die Mortalitätsrate reduzieren. Eine Tötung von Einzelindividuen kann im Rahmen der Baufeldräumung und sonstigen Baumaßnahmen auf dem Gelände aber nicht vollständig ausgeschlossen werden. Somit könnte der Tatbestand des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Außerdem wird durch das Abfangen der Zauneidechsen zur Umsiedlung auch der Tatbestand des Fangverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt.

#### Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG kann eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 44 BNatSchG zugelassen werden, wenn ein zwingendes überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der Maßnahme vorliegt. Für die Realisierung des Vorhabens spricht vorliegend ein den Artenschutz überwiegendes öffentliches Interesse.

Unter B.4.2 ist bereits dargestellt, dass in der FIBA Tübingen im Rahmen einer dezentralen Instandhaltung Personenverkehrszüge gepflegt und gewartet werden sollen. Die Wartung, Instandhaltung, Betankung, Innen- und Außenreinigung, Ver- und Entsorgung sowie Abstellung wird in Abhängigkeit zur Laufleistung der jeweiligen Fahrzeuge sichergestellt und leistet so einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Mit dem von der Vorhabenträgerin verfolgten Umlaufkonzept wird zudem eine dezentrale Instandhaltungskonzeption und damit auch eine Ganzzugbehandlung ermöglicht. Dies führt zu einem geringeren Behandlungsaufwand an den einzelnen Zügen, zu weniger Leerfahrten im Netz, einem insgesamt geringeren Flächenbedarf und damit auch zu einer deutlichen Ressourcenschonung.

Andere Alternativstandorte, die weniger artenschutzrechtliche Konflikte mit sich bringen, sind nicht ersichtlich.

Wie bereits erläutert kommen für die Standortwahl einer Fahrzeuginstandhaltungs-, -behandlungs-, und -abstellanlage grundsätzlich nur besondere Netzknoten im Streckennetz der Bahn in Betracht. Als Linienendpunkt mehrerer Regionalbahnlinien eignet sich der Standort Tübingen in besonderer Weise für die Fahrzeugbehandlung.

Auch im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes könnte nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass einzelne Zauneidechsenindividuen bei der Baufeldfreimachung oder den sich anschließenden Bautätigkeiten getötet werden. Der ehemalige Güterbahnhof ist mithin zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kein geeigneter Alternativstandort für die FIBA Tübingen.

Alternative Ausführungen auf dem Gelände des Bahnbetriebswerks drängen sich nicht auf. Um die Fahrzeugbehandlung entsprechend den heutigen Erfordernissen durchführen zu können, werden Hallen mit bestimmten Abmessungen benötigt. Die vorhandenen Anlagen erfüllen diese Anforderungen teilweise nicht oder nur unzureichend, so dass der Bau der neuen Langzughalle mit entsprechendem Flächenbedarf erforderlich ist. Zur Gewährleistung der betrieblichen Abläufe und der Zufahrt zu den neuen Abstellanlagen kann auf die geplanten Auszieh-, Umfahungs- und Zufahrtgleise östlich der ARA nicht verzichtet werden.

Da sich die Bestände der Zauneidechsen über das gesamte Betriebsgelände am Bahnbetriebswerk verteilen ist nicht anzunehmen, dass bei einer anderen Bauausführung einzelne Tötungstatbestände völlig ausgeschlossen werden könnten.

Auch wenn durch das Vorhaben Lebensraumstrukturen der Zauneidechse zerstört werden und Tötungen oder Schädigungen einzelner Exemplare nicht auszuschließen sind, kommt es insgesamt nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die bestehende Population.

Die Vorhabenträgerin hat mit den Maßnahmen M 1.1 bis M 1.7 vorgesehen, während des Bauablaufes weitere Lebensräume anzulegen bzw. aufzuwerten. Nach Ende der Bauzeit werden die Biotopschutzzäune entfernt und die umgesiedelten Zauneidechsen können das Betriebsgelände rückbesiedeln.

Durch die Vorgehensweise der Vorhabenträgerin ist gesichert, dass der Großteil der auf dem Gelände nachgewiesenen Individuen nicht geschädigt wird.

Auch eine Störung der überwinternden Zauneidechsen wird wirksam vermieden, wenn eine vollständige Rodung (Entfernung der Wurzelstöcke) erst nach Abfangen der Zauneidechsen durchgeführt wird und so sichergestellt ist, dass die Individuen nicht in ihrer Winterruhe gestört werden.

Durch die geplante Vorgehensweise stehen der Zauneidechse in unmittelbar räumlichen Zusammenhang während und nach der Bauzeit ausreichend Lebensräume zur Verfügung, die die ökologische Funktion der beeinträchtigten und zerstörten Lebensräume übernehmen können.

Insgesamt führt das Vorhaben bei fachgerechter Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen nur in geringem Umfang zu artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen, da möglichst viele Zauneidechsen umgesiedelt, ein Rückwandern der Individuen über die Schutzmaßnahmen S 1.2 und S 1.3 weitgehend verhindert und die erfolgreich umgesiedelten Individuen vor der Tötung oder Schädigung bewahrt werden. Es ist davon auszugehen, dass nach Ende der Bautätigkeit keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die lokale Zauneidechsenpopulation verbleiben.

Soweit sich keine nachteiligen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ergeben, sind auch nachteilige Auswirkungen auf Erhaltungszustand der Art in Baden-Württemberg oder der biogeographischen Region auszuschließen.

Durch das Vorhaben sind keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Vernetzungsbeziehungen der einzelnen Habitate zu erwarten, da die Maßnahmenflächen auf der östlichen Seite des Betriebsgeländes miteinander verbunden bleiben. Die mit Beendigung der Baumaßnahme hergestellte Fläche M 1.4 nördlich der VT-Halle, die in direktem Kontakt zur Bahnstrecke nach Horb steht, bietet eine entsprechende Vernetzung zu anderen Habitaten entlang der Bahnlinie.

Mit dem vorgesehenen Risikomanagement, der regelmäßigen Durchführung von Funktions- und Durchführungskontrollen und dem sich nach Fertigstellung der Baumaßnahme anschließende vierjährige Monitoring der Aussetzflächen kann die Wirksamkeit der geplanten LBP-Maßnahmen zeitnah überprüft und notfalls ergänzend nachgesteuert werden.

Insgesamt konnte mithin die erforderliche Ausnahme erteilt werden.

### Nachtfalter

In der saP sind auch die Nachtfalterarten des Anhangs IV der FFH-RL berücksichtigt worden. Von den dort genannten Arten eignet sich das Betriebsgelände lediglich für die Art des Nachtkerzenschwärmers. Zwar kann der Verlust von geeignetem Lebensraum des Nachtkerzenschwärmers nicht ausgeschlossen werden; ausweislich der ergänzenden Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 05.10.2012 kann jedoch eine Beeinträchtigung der Art aufgrund der vorgesehenen Durchführung der Baufeldräumung ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Standortfaktoren und der Biotopausstattung des Untersuchungsgebiets ist das Vorkommen weiterer Anhang IV-Arten ausgeschlossen.

### Vögel

Auf dem betroffenen Gelände ist das Vorkommen von europäischer Vogelarten nachgewiesen worden, 23 Brutvogelarten und 14 Arten, die das Gebiet zur Nahrungssuche nutzen. Hinsichtlich der im Eingriffsbereich vorkommenden ungefährdeten und noch weit verbreiteten Brutvogelarten ist anzunehmen, dass deren Wirkungsempfindlichkeiten gegenüber dem Vorhaben so gering sind, dass bei ihnen keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG ausgelöst werden. Eine nähere Betrachtung ist insoweit nicht erforderlich.

Für die übrigen betrachteten Arten sind zwei ökologische Gilden der Arten gebildet worden, die ihre Brutstätten permanent nutzen (Höhlenbrüter) und die in ihrem Nahrungshabitat betroffen werden. Darüber hinaus sind die Vogelarten Dohle, Goldammer und Star individuell betrachtet worden.

Für die Gilde der Höhlenbrüter werden Beeinträchtigungen durch den Verlust oder die Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten prognostiziert. Zur Vermeidung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes hat die Vorhabenträgerin die Anbringung von insgesamt acht künstlichen Nisthöhlen an verbleibenden Gehölzen sowie an bestehenden Gebäuden vorgesehen.

Im Rahmen der Begehungen 2010 und 2011 ist im Bereich des Schornsteines der Schomhalle ein Brutpaar der Dohle beobachtet worden. Da der Schornstein

abgebrochen werden soll, sieht die Vorhabenträgerin zur Erhaltung des Brutplatzangebotes die Anbringung einer Gruppe von drei Dohlennisthöhlen an einem hierfür geeigneten Gebäude in der Nähe des abzubrechenden Schornsteins vor. Dies entspricht den Anforderungen an funktionserhaltende Maßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG, die die Vermeidung des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bewirken. Die vorgesehenen jährlichen Kontrollen der Kästen sichern die Funktionsfähigkeit der Maßnahme dauerhaft.

Auch für die Goldammer ist eine Zerstörung von Lebensstätten prognostiziert worden, allerdings kann die Goldammer nach der Darstellung in der saP auf andere in unmittelbarer räumlicher Umgebung befindliche Gehölze ausweichen, ohne dass der Bestand der Population gefährdet ist. Die Verbotsbestimmungen des § 44 BNatSchG werden nicht verletzt.

Unter Berücksichtigung der zeitlichen Durchführung der Baufeldfreimachung können Beeinträchtigungen für die Art des Nachtkerzenschwärmers ausgeschlossen werden. Im Bereich bei der Schomhalle bzw. bei der Schiebebühne ist eine Beeinträchtigung der Art unwahrscheinlich, weil es hier keine Nahrungspflanzen des Nachtkerzenschwärmers gibt. Da die Nachtkerzenschwärmer dämmerungsaktiv sind und die Baufeldfreimachung tagsüber realisiert wird, droht im Übrigen keine Gefahr für einzelne Individuen.

Gemäß der nachvollziehbaren Darstellung in der saP ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen V 1, V 2 und V 3 für die im Eingriffsbereich vorkommenden europäischen Vogelarten keine Beeinträchtigungen verbleiben, die zur Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände führen.

Die Tötung von Einzelindividuen und ihrer Entwicklungsformen kann durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (LBP-Maßnahme V 1) sicher ausgeschlossen werden.

Es ist insgesamt auch nicht davon auszugehen, dass die im Untersuchungsgebiet vorkommenden europäischen Vogelarten durch das Vorhaben so erheblich gestört werden, dass sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern würde.

Die im Eingriffsbereich vorkommenden Brutvogelarten sind bereits einer Vorbelastung durch die vorhandenen Anlagen ausgesetzt und somit gegenüber

bauzeitlichen Störungen relativ unempfindlich. Überdies befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben weitere geeignete Lebensstätten, auf die die betroffenen Vogelarten befristet ausweichen können. Eine nachteilige Wirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population durch die bauzeitbedingten Störungen ist somit nicht erkennbar.

Hinsichtlich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten europäischer Vogelarten wird die Vorhabenträgerin mit den Maßnahmen V 2 und V 3 vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen in Form von Ersatzbrutstätten zur Verfügung stellen. Darüber hinaus stehen im unmittelbaren räumlichen Umfeld ausreichend Ersatzlebensräume zur Verfügung, welche die ökologische Funktion der beeinträchtigten Lebensstätten weiterhin erfüllen und auf welche die betroffenen Vogelarten ausweichen können. Mit der Schaffung neuer Gehölzlebensräume stehen mittelfristig weitere Lebensstätten zur Verfügung.

Baubedingt werden für die im Eingriffsgebiet vorkommenden Vogelarten insgesamt keine Beeinträchtigungen prognostiziert, die ein artenschutzrechtliches Verbot nach § 44 BNatSchG auslösen könnten.

#### **B.4.8.3 Natura 2000 Schutzgebiete**

Die Vorhabenträgerin hat die Frage der Relevanz der geplanten Maßnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und besonders geschützte Biotope sowie auf das FFH-Gebiet „Spitzberg, Pfaffenberg, Kochhartgraben und Neckar“ und das Vogelschutzgebiet „Schönbuch“ hinreichend geprüft. Danach werden diese Gebiete durch das Vorhaben nicht berührt. Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG war mithin nicht erforderlich.

#### **B.4.9 Immissionsschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes, des Erschütterungsschutzes, des Schutzes vor elektromagnetischen Feldern und dem Schutz vor sonstigen Immissionen vereinbar. Es ist sichergestellt, dass auf Grund der geplanten Maßnahme keine vermeidbaren und unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden.

Entsprechend den gesetzlichen Regelungen haben Anlieger Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen oder eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist eine Anordnung von Schutzanlagen erforderlich, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen.

Vorliegend ist die Anordnung zusätzlicher Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer auf Grund des Vorhabens nicht erforderlich.

#### **B.4.9.1 Lärm**

##### **B.4.9.1.1 Allgemeines zur schalltechnischen Untersuchung**

Die Vorhabenträgerin hat den Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung des zu erwartenden Schienenverkehrs-, Anlagen-, - und Baulärms beigelegt (Anlage 15). Danach ist an keinem der untersuchten Immissionsorte eine unzumutbare Lärmbelastung zu erwarten.

Die zu erwartenden Schallimmissionen sind an verschiedenen Wohngebäuden nordwestlich und östlich der Gleisanlagen sowie an Gebäuden des Behördenzentrums nordöstlich der Gleisanlagen und in südöstlich angrenzenden Grünflächen ermittelt worden.

Entgegen der Einwendungen Privater bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran, dass die erstellte schalltechnische Untersuchung methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist. Insbesondere sind die Schallimmissionen entsprechend den jeweiligen rechtlichen Vorgaben unter Berücksichtigung aller schalltechnisch relevanten Daten, wie beispielsweise Reflexionsflächen, Verkehrsanteile, Geschwindigkeiten, Höhenlinien u.a. berechnet worden. Das erstellte Gutachten genügt den Anforderungen an eine rechtsfehlerfreie Prognose.

Soweit in Einwendungen vorgetragen worden ist, es seien nicht alle wichtigen neuralgischen Immissionsorte untersucht worden, wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung besonders exponierte Immissionsorte

ausgewählt worden sind. Aus den für diese Immissionsorte erstellten Lärmberechnungen lassen sich zutreffend Ableitungen für andere Immissionsorte machen. So wurden beispielsweise Immissionsorte mit einer besonderen Nähe zur FIBA ausgewählt, die gleichzeitig eine größere Pegelminderung durch Bodendämpfung aufweisen. Zusätzlich ist ein Immissionsort in der obersten Gebäudereihe ausgewählt worden, bei dem der Abstand zur FIBA größer ist, der aber über eine geringere Bodendämpfung verfügt. Die schalltechnischen Berechnungen haben insoweit ergeben, dass die Beurteilungspegel in den zwischenliegenden Gebäudereihen am Schlossberghang ebenfalls niedriger sind, da dort einer schrittweisen Verringerung der Bodendämpfung eine Vergrößerung des Abstands zur Schallquelle gegenüber steht.

In der schalltechnischen Untersuchung ist entsprechend dem bestehenden Betriebskonzept der Vorhabenträgerin aufgrund der derzeit bestellten Verkehrsleistung des Landes Baden-Württemberg eine maximale Anzahl von 58 Zügen angesetzt, die die FIBA täglich anfahren. Die Vorhabenträgerin hat bei der Informationsveranstaltung im Rahmen des Anhörungsverfahrens erläutert, dass eine Erhöhung des Zugaufkommens nicht vorgesehen sei. Lediglich die heute in Tübingen endenden Züge, die derzeit im Betriebswerk nur abgestellt, aber nicht vollumfänglich gewartet werden können sollen die FIBA künftig anfahren. Zusätzliche Rangierfahrten sind nicht vorgesehen.

In einer ergänzenden Stellungnahme der Schallschutzgutachter vom 05.11.2012 ist darüber hinaus nachvollziehbar dargelegt, dass im Bereich der Wohngebäude betroffener Einwander die zulässigen Immissionsricht- bzw. -grenzwerte durch die von der FIBA ausgehenden Anlagen- und Schienenverkehrsgeräusche um 5 bzw. 10 dB(A) unterschritten werden. Diese Unterschreitung ließe mehr als eine Verdopplung des für die schalltechnische Untersuchung zugrunde gelegten Betriebsverkehrs zu. Derzeit gibt es keine Anhaltspunkte, dass das künftige Betriebskonzept eine Erhöhung in dieser Größenordnung vorsieht.

Das Schallgutachten hat auch in nicht zu beanstandender Weise bei der Berechnung der Beurteilungspegel auf Mittelungspegel zurückgegriffen. Die 16. BImSchV sieht ausschließlich die Berücksichtigung von Mittelungspegeln vor. Soweit die TA Lärm (unter Nr. 6.1) zusätzlich zu den Mittelungspegeln auch Spitzenpegelereignisse berücksichtigt, ist dies im Rahmen der Beurteilung des

Anlagenlärms unter Kapitel 5.14 der schalltechnischen Untersuchung (Spitzenpegelbetrachtung, Blatt 40 f.) erfolgt.

Im Gegensatz zu der Annahme der Einwender, dass in der schalltechnischen Untersuchung lediglich schiebengebremste Züge berücksichtigt wurden, hat die schalltechnische Untersuchung für IC-Züge noch klotzgebremste Züge zugrunde gelegt.

Das vorgelegte schalltechnische Gutachten berücksichtigt die Vorgaben der bestehenden Regelwerke zutreffend.

#### **B.4.9.1.2 Schienenverkehrslärm**

Entsprechend § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des Schienenverkehrslärms sind neben dem BImSchG die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) und die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03).

Von den Anlagengeräuschen getrennt hat die Vorhabenträgerin die auf dem Gleisvorfeld zu erwartenden Schienenverkehrsgeräusche auf Grundlage des § 41 BImSchG und nach der 16. BImSchV beurteilt.

Für die zu erwartenden Fahrten zwischen der Zufahrt und den einzelnen Anlagenteilen ist ein gesondertes Zugprogramm prognostiziert worden. Aus diesem Zugprogramm sind die zu erwartenden Beurteilungspegel unter Berücksichtigung u.a. von Zugarten, -längen, Bremsarten und gefahrenen Geschwindigkeiten gemäß der Schall 03 berechnet und den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV gegenübergestellt worden.

Der von Einwendern kritisierte Ansatz des sogenannten Schienenbonus, der gemäß § 3 der 16. BImSchV bei der Beurteilung von Schienenverkehrswegen in Höhe von 5 dB(A) zum Ansatz gebracht wird, ist bei den schalltechnischen Berechnungen der

Geräuschimmissionen aus dem Schienenverkehr auf dem Gleisvorfeld der FIBA nicht berücksichtigt worden.

Die Ausbreitungsberechnungen haben nur punktuell eine annähernde Ausschöpfung der zutreffenden immissionsgrenzwerte beim betriebsbedingten Schienenverkehrslärm ergeben.

Auch Geräusche, die von abgestellten Zügen bei der Vorbereitung auf neue Fahreinsätze entstehen, insbesondere das Vorlaufenlassen der Klimaanlage und die Befüllung der Druckluftbremse bei dieselbetriebenen Zügen sind im Gutachten berücksichtigt worden (Planunterlage 15, Blatt 6 und 32). Zudem sind die Geräusche der einfahrenden und bremsenden Züge ohne die in 2013/2014 vorgesehene Umstellung aller Fahrzeuge auf Scheibenbremsen berücksichtigt worden (Planunterlage 15, Blatt 43).

Für die Berechnung der Lärmauswirkungen ist eine Geschwindigkeit von 35 km/h auf dem Gleisvorfeld angenommen worden, die die übrigen Fahrgeräusche der lediglich 10 bis 20 km/h fahrenden Züge mit einer ausreichenden Geräuschreserve abdeckt.

Nach den erfolgten Berechnungen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte an keinem der untersuchten Immissionsorte überschritten.

#### **B.4.9.1.3 Anlagengeräusche**

Bei den anlagebedingten Geräuschimmissionen aus dem Betrieb der FIBA handelt es sich um Geräusche einer Anlage gemäß § 3 Abs. 5 BImSchG, die nach der TA Lärm zu beurteilen sind.

Grundsätzlich ist bei der Beurteilung, ob durch die Anlage schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, auf die Gesamtbelastung am Immissionsort abzustellen.

Nach der TA Lärm liegen aber ohne Berücksichtigung der Gesamtbelastung schädliche Umwelteinwirkungen jedenfalls dann nicht vor, wenn der von der betrachteten Anlage verursachte Immissionsbeitrag die Immissionsrichtwerte am Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Einzelne Geräuschspitzen

dürfen die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Im Rahmen der Immissionsermittlung sind Betriebsgeräusche wie folgt berücksichtigt worden:

- Geräusche, die in den Betriebshallen entstehen und über Außenbauteile nach außen abgestrahlt werden,
- Geräusche, die beim Waschen in der Außenreinigungsanlage entstehen und über deren Außenbauteile nach außen abgestrahlt werden,
- Geräusche, die beim Betanken der Dieselloks entstehen,
- Geräusche, die an der Innenreinigungsanlage entstehen,
- Geräusche, die durch Pkw auf dem Betriebsgelände verursacht werden,
- Park- und Fahrgeräusche von auf dem Betriebsgelände fahrenden Lkw,
- Geräusche, die beim Umfüllen von Dieselmotorkraftstoff entstehen,
- Geräusche die durch den Einsatz eines Krans oder Gabelstaplers beim Abladen der Lkw entstehen,
- Geräusche, die beim Einwurf von Abfällen in Abfallcontainer sowie beim Austausch von Abfallcontainern entstehen,
- Geräusche, die von abgestellten Zügen bei der Vorbereitung auf neue Fahreinsätze entstehen,
- abgestrahlte Geräusche der Absauganlagen der Betriebshallen,
- Geräusche von Warnsignalen bei der Einfahrt von Zügen sowie
- Geräusche, die bei der Durchführung von Fristarbeiten im Freien entstehen.

Für all diese Geräusche sind die Schallleistungspegel ermittelt und sodann die entsprechenden Beurteilungspegel an den jeweiligen Immissionsorten berechnet und jeweiligen Immissionsrichtwerten der TA Lärm gegenübergestellt worden.

Anhand durchgehend vorgenommener oberer Abschätzungen werden an allen untersuchten Immissionsorten die Immissionsrichtwerte ohne Berücksichtigung der Vorbelastung in der Nacht eingehalten und am Tag unterschritten.

Soweit an den Immissionsorten 5 und 11 die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um weniger als 6 dB(A) unterschritten werden, der verursachte Immissionsbeitrag an der Gesamtbelastung also als relevant anzusehen ist, ist eine Berechnung der Gesamtbelastung aus den Anlagengeräuschen der FIBA und der Vorbelastungen

der vorhandenen, westlich an das Gelände der FIBA angrenzenden Busbetriebswerkstatt als für die Immissionsorte 5 und 11 relevante Fremdgeräuschquelle vorgenommen worden.

Nach den vorliegenden Berechnungen des Gutachters ist sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte an den jeweiligen Immissionsorten auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung eingehalten werden.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung hat der Gutachter auch betrachtet, ob durch die FIBA unzulässig hohe Geräuschspitzen auf die umliegende Bebauung ausgehen. Hierzu sind die lautesten Geräuschspitzen tags und nachts ermittelt und unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung die Mindestabstände berechnet worden, innerhalb derer die erhöhten Immissionsrichtwerte der TA Lärm zur Beurteilung von Geräuschspitzen gerade noch eingehalten werden. Nach diesen Berechnungen werden die erforderlichen Mindestabstände der FIBA zu der nächstgelegenen Bebauung grundsätzlich eingehalten. Lediglich in Höhe der Europastraße 33 sind die erforderlichen Mindestabstände zur Tankstelle geringfügig unterschritten. Da die Zapfsäulen aber bereits eingehaust sind, vermindert sich die freie Schallausbreitung, so dass schädliche Umwelteinwirkungen durch unzulässig hohe Geräuschspitzen am Gebäude Europastraße 33 auszuschließen sind.

Insgesamt sind alle wesentlichen Geräusche der Anlage im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden.

#### **B.4.9.1.4 Baulärm**

Einwendungen, wonach zur Beurteilung der Baulärm-Immissionen nicht die AVV Baulärm sondern die TA Lärm zugrunde zu legen sei, werden zurückgewiesen.

Eine Baustelle ist eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u. ä. Einrichtungen. Allerdings zählen Baustellen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen, sondern sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die AVV-Baulärm. Darin sind unter Nummer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Zur Beurteilung der Frage, ob gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG in Verbindung mit § 22 BImSchG der Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer aufzuerlegen sind, konnte mithin zu Recht die AVV Baulärm zu Grunde gelegt werden.

Für die Berechnungen hat die Vorhabenträgerin obere Abschätzungen vorgenommen. So ist etwa für die Berechnungen der gleichzeitige Einsatz von 14 großen Baumaschinen, bis zu sieben Lkw-Fahrten pro Stunde sowie der Einsatz von Pressluftschlämmern nebst dazugehörigen Kompressoren und zwei Schweißstromerzeugern zu Grunde gelegt worden. Für den Nachtzeitraum von 20:00 bis 7:00 Uhr sind für weniger als zehn Nächte der Einsatz eines Baggers sowie der Einsatz von Schneidbrennern und Schweißgeräten vorgesehen.

Nach den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ergibt sich für den Tagzeitraum ein Gesamtschalleistungspegel von 116,7 dB(A) und für den Nachtzeitraum ein Gesamtschalleistungspegel von 104,3 dB(A).

Aus den ermittelten Geräuschemissionen sind die zu erwartenden Geräuschimmissionen an den Immissionsorten gemäß AVV Baulärm berechnet worden. Danach werden an den betrachteten Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm grundsätzlich eingehalten. Lediglich am Gebäude Europastraße 33 sind nächtliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte um bis zu 5,9 dB(A) prognostiziert worden. Da aber derzeit noch nicht abschätzbar ist, welche Arbeitsmaschinen während der Bauausführung zum Einsatz kommen und auch deren Betriebsdauer unbekannt ist, ist derzeit offen, ob tatsächlich Maßnahmen zur Minderung von Geräuschimmissionen notwendig werden.

Die von der Vorhabenträgerin erstellte Baulärmprognose weist lediglich geringfügige Überschreitungen des nach der AVV heranzuziehenden Immissionsrichtwertes auf. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Baulärmprognosen auf der Grundlage deklarierter Schalleistungspegel für ausgewählte Baumaschinen gegenüber der realen Geräuschimmission um bis zu 10 dB(A) höhere Werte ergeben können (siehe hierzu die Ausführungen von Dr. U. Trautmann, DAGA 2008 „Zur Unsicherheit von Baulärmprognosen mit garantierten Schalleistungspegeln gemäß 2000/13/EG“) sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit zur

Festsetzung gesonderter Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm oder von Entschädigungen.

Nach der Schalltechnischen Untersuchung ist darüber hinaus mit einer signifikanten Unterschreitung der Mindestabstände zur Einhaltung des nächtlichen Spitzenpegelkriteriums zu rechnen. Die AVV Baulärm sieht Maßnahmen zur Minderung von Geräuschimmissionen für eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte von mehr als 5 dB(A) durch die errechneten Beurteilungspegel, nicht aber für einzelne Messungen (Spitzenpegelkriterium) vor.

Sollten bei einer Überschreitung der jeweils einschlägigen Richtwerte der AVV-Baulärm um mindestens 5 dB(A) die erforderlichen Maßnahmen für einen wirksamen Schallschutz, wozu auch die passiven Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen sind, nicht getroffen werden können oder nicht ausreichend sein, so sind Entschädigungszahlungen zu leisten. Die Entschädigungszahlung steht nach § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG den Betroffenen zu, mithin den Eigentümern oder Mietern betroffener Gebäude/Wohnungen. Die Entschädigung richtet sich nach der Minderung des Gebrauchswertes des Eigentums.

#### **B.4.9.1.5 Gesamtlärbetrachtung**

Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen um eine Stellungnahme vom 28.09.2012 ergänzt, nachdem im Anhörungsverfahren die Unterlassung einer Gesamtlärbetrachtung als unzulässig gerügt worden ist.

Nach dem planungsrechtlich relevanten Abwägungsgebot sind alle von dem planfestgestellten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gerecht gegen- und untereinander abzuwägen sind. Dieses Abwägungsgebot tritt beim Verkehrslärmschutz neben das normierte Schutzkonzept der §§ 41 ff BImSchG in Verbindung mit der 16 BImSchV. In dieser Abwägung müssen auch die durch Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 bzw. Artikel 14 GG besonders geschützten Belange der Gesundheit oder des Eigentums der im Einwirkungsbereich eines Vorhabens liegenden Betroffenen berücksichtigt werden. Dies gilt auch dann, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach den dafür vorgeschriebenen Berechnungsverfahren zwar nicht überschritten sind, die Gesamtlärmimmissionen unter Berücksichtigung vorhandener und neu hinzukommender Lärmquellen aber zu

Gesundheitsgefahren oder zu einer enteignenden Wirkung für die Betroffenen führen.

Die vorhandene Gesamtlärmbelastung führt aber nur dann zu Lärmschutzansprüchen, wenn die adäquaten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden und das geplante Vorhaben hierzu einen bestimmenden Beitrag leisten würde (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az.: 7 A 11/10). Hierbei ist davon auszugehen, dass bei einem Unterschied der energieäquivalenten Dauerschallpegel mehrerer Schallquellen um 10 dB(A) oder mehr, die Schallquelle mit dem niedrigeren Schallpegel im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung als irrelevant anzusehen ist, da es bei einem Unterschied der Dauerschallquellen von 10 dB(A) lediglich zu einer Erhöhung des Gesamtlärmpegels um 0,4 dB(A) kommt. Ab einem Unterschied der Dauerschallquellen von 20 dB(A) fällt die leisere Schallquelle nicht mehr ins Gewicht. Gleichgroße energieäquivalente Dauerschallquellen erreichen eine Erhöhung des Gesamtlärmpegels um 3 dB(A).

Die Beurteilungspegel sowohl für Anlagengeräusche (maximal 41 dB(A) tags und maximal 43 dB(A) nachts) als auch für den Schienenverkehrslärm (maximal 52 dB(A) tags und maximal 54 dB(A) nachts) sind an den betroffenen Immissionsorten tagsüber so weit von den adäquaten Dauerschallpegeln für eine Gesundheitsgefährdung entfernt, dass ausgeschlossen werden kann, dass sie, auch in energetischer Addition, einen relevanten Beitrag zu einer Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Schallpegel leisten können, ohne dass feststeht, dass solche durch die vorhandenen Geräuschquellen überhaupt erreicht werden.

Ergänzend zu diesen Überlegungen hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung zum Gesamtlärm vom 28.09.2012 vorgelegt.

Diese gelangt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass durch energetische Überlagerung der Schallquellen Anlagenlärm der FIBA, Schienenverkehrsgeräusche der FIBA, Schienenverkehrsgeräusche der Strecke 4600, Schienenverkehrsgeräusche der Strecke 4630 und Straßenverkehrslärm der Europastraße an allen untersuchten Immissionsorten eine Überschreitung der Grenzwerte für gesundheitsgefährdenden Lärm von 70/60 dB(A) ausgeschlossen werden kann. Dort wo bereits heute die Grenzwerte für eine Gesundheitsgefährdung überschritten werden, leistet die FIBA Tübingen keinen

relevanten Beitrag zur Gesamtlärmsituation. Unmittelbar an der Europastraße ist der Verkehrslärm bestimmend.

Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und die Immissionsrichtwerte und Vorgaben von TA Lärm und AVV Baulärm insgesamt eingehalten werden, besteht kein Bedarf für Maßnahmen zur Lärmvorsorge.

#### **B.4.9.2 Erschütterungen und Einwirkungen durch sekundären Luftschall**

Es ist sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen und sekundärem Luftschall hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind Schwingungen, die bei der Vorbeifahrt eines Zuges am Gleis bzw. am Oberbau entstehen und bei unterirdischen Schienenbauwerken in Form von Wellen über den Boden und die Fundamente bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken auch vom Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungen sind auch durch die Verwendung bestimmter Baumaschinen (z.B. Baggereinsatz) oder bestimmter Bautätigkeiten (z.B. Verdichtungsarbeiten) denkbar.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG) sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150 Teil 2 und in der DIN 4150 Teil 3 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG ausgegangen werden.

In der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung sind die zu erwartenden Erschütterungswirkungen der FIBA dargestellt.

Danach verschlechtern sich durch die Bewegungen im Gleisvorfeld die zu erwartenden Erschütterungswirkungen gegenüber der bestehenden Situation nicht. Da sich die Gleise der Strecken 4600, Tübingen – Horb, und 4630, Tübingen – Balingen, näher an der Wohnbebauung befinden und auf diesen Gleisen auch eine höhere Geschwindigkeit als im Bereich des Gleisvorfelds gefahren wird, dominieren die Erschütterungswirkungen aus dieser Nutzung. Eine Verschlechterung der bestehenden Erschütterungswirkungen ist nicht zu erwarten, da sich die bereits vorhandenen Zugbewegungen nicht wesentlich verändern.

Die zu erwartenden bauzeitlichen Erschütterungswirkungen auf Gebäude und auf Menschen in Gebäuden hat die Vorhabenträgerin nach der DIN 4150 Teil 2 und Teil 3 berechnet.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung sind bauzeitliche Erschütterungswirkungen vor allem durch den Einsatz von Verdichtungsmaschinen und Rammarbeiten denkbar. Wegen der vorgesehenen Abstände der entsprechenden Tätigkeiten zu den angrenzenden Wohngebäuden ist nach dem Gutachten grundsätzlich nicht mit Schäden an den umliegenden Gebäuden zu rechnen. Im Nahbereich der Ramm- bzw. Verdichtungsarbeiten soll entsprechend der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 15, Blatt 59) beim ersten Einsatz exemplarisch eine baubegleitende erschütterungstechnische Überwachung stattfinden. Die Vorhabenträgerin wurde außerdem unter der Nebenbestimmung A.4.8.3 zur Einhaltung der im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Mindestabstände von 120 m für Rammarbeiten und 48 m für Verdichtungsarbeiten verpflichtet.

Nach den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden baubedingte Erschütterungen gut spürbar sein, so dass Maßnahmen zur Minderung der psychischen Auswirkungen von Erschütterungseinwirkungen gemäß Punkt 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 vorgesehen sind (Anlage 15, Blatt 60).

### B.4.9.3 Elektromagnetische Felder

Durch die geplante Maßnahme werden keine betriebsbedingten Emissionen aus elektromagnetischen Feldern hervorgerufen, die schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können.

Maßgeblich für die Beurteilung elektromagnetischer Felder ist die 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (26. BImSchV). Zum Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder sind dort Grenzwerte festgelegt, die von den entsprechenden Anlagen einzuhalten sind. Die 26. BImSchV unterscheidet dabei zwischen Immissionen aus Hochfrequenzanlagen (Frequenzbereich 10 mHz bis 300.000 mHz) und Niederfrequenzanlagen (Frequenzbereich 16,7 Hz und 50 Hz). Die 26. BImSchV folgt den Empfehlungen der internationalen Strahlenschutzkommission IRPA, welche die deutsche Strahlenschutzkommission in die Empfehlungen „elektrische und magnetische Felder im Alltag“ übernommen hat (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.02.1996 – 11 VR 46.95 –, DVBl. 1996, 682).

In der Umwelterklärung (Planunterlage 13) hat die Vorhabenträgerin Angaben zu elektromagnetischen Feldern im Bereich der FIBA gemacht. Bei den zu errichtenden Oberleitungen (16,7 Hz/ 15 KV)) und der Trafoanlage (50 Hz) handelt es sich um Niederfrequenzanlagen.

Gemäß § 3 der 26. BImSchV sind Niederfrequenzanlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich auf Grundstücken oder in Gebäuden, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenbelastung die Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden. Im Anhang 2 der 26. BImSchV ist für die Dauerexposition für 16,7 Hz-Felder ein Grenzwert von 300 µT ausgewiesen. Nach aktuellen medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind bei elektrischen und magnetischen Feldern dieser Größenordnung keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu befürchten.

Die für Niederfrequenzanlagen geltenden Grenzwerte der 26. BImSchV (16,7 Hz-Versorgung; Bahnoberleitung) werden vorliegend bereits im Bereich der Gleisachse

selbst unter Berücksichtigung einer theoretischen Dauerexposition deutlich unterschritten.

Im Bereich der Werkstätten wird die Oberleitungsanlage im Zuge der Wartungsarbeiten an den Zügen abgeschaltet, so dass es auch insoweit nicht zu einer Belastung durch elektromagnetische Felder auf Menschen kommt.

Auch die hinsichtlich der 50 Hz-Energieversorgung (Trafostation) geltenden Grenzwerte werden bereits im direkten Bereich der Transformatoren unter Berücksichtigung einer theoretischen Dauerexposition deutlich unterschritten. Im relevanten Einwirkungsbereich in und um die Trafoanlage kommt es im Übrigen nicht zu einem dauerhaften Aufenthalt von Menschen im Sinne der 26. BImSchV.

Da insgesamt schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgeschlossen werden können, ist es nicht erforderlich, die Vorhabenträgerin zu Vorsorgemaßnahmen gegen Auswirkungen durch elektromagnetische Felder zu verpflichten.

Aufgrund der Abstände zur Bebauung kann es durch den Betrieb auch nicht zur Beeinträchtigung von Sachgütern und deren Nutzung kommen.

#### **B.4.9.4 Staub und sonstige Luftschadstoffe**

Nach den Vorgaben des BImSchG sind Anlagen u.a. so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche, nach dem Stand der Technik vermeidbare Umwelteinwirkungen verhindert oder nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Nach § 3 Abs. 1 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen zählen auch unzumutbare Einwirkungen von Stäuben und sonstigen Luftschadstoffen.

Mit dem Baustellenbetrieb ist eine Zunahme der Staub- und Abgasimmissionen im Umfeld der Baustelle verbunden. Diese Belastungen sind jedoch vorübergehender Natur und beschränken sich auf den eng begrenzten Wirkungsbereich der

Maßnahme. Die Immissionsbelastungen werden durch den Einsatz schadstoffarmer Baumaschinen und weitere geeignete Maßgaben so weit wie möglich gemindert.

Zur Eindämmung und Vermeidung dieser Emissionen sind u.a. Beregnungseinrichtungen sowie die Reinigung der öffentlichen Zufahrstraßen und Baustraßen vorgesehen. Auf die unter A.4.9 verfügbaren Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Bei Umsetzung dieser Maßnahmen lassen sich schädliche Umwelteinwirkungen durch Staub und Luftschadstoffe während der Bauzeit verhindern.

Schädliche Beeinträchtigungen der Lufthygiene durch Staub oder Luftschadstoffe aus dem Betrieb der FIBA sind nicht zu erwarten.

#### **B.4.9.5 Lichtimmissionen**

Durch die Errichtung der FIBA ist auch nicht mit einer unzumutbaren Lichtquelle zu rechnen.

Zu den nach § 3 Abs. 1 BImSchG schädlichen Umwelteinwirkungen, die zu vermeiden sind, zählt nach § 3 Abs. 2 BImSchG auch auf Menschen einwirkendes Licht.

Rechtsverbindliche Vorschriften zur Bestimmung der immissionsschutzrechtlichen Erheblichkeitsgrenzen für Lichtimmissionen fehlen bisher. Somit kann die Beurteilung, wann Lichteinwirkungen zu erheblichen Belästigungen für die Nachbarschaft führen, nicht anhand allgemein gültiger Grenzwerte und Bewertungsmethoden erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat die von der FIBA ausgehenden Lichtimmissionen nach den vom Länderausschuss für Immissionsschutz am 10.05.2000 beschlossenen Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (LAI-Hinweise) beurteilt.

Da diese keine normative Wirkung haben, können sie zwar keine Allgemeinverbindlichkeit für sich beanspruchen, aber als sachverständige Beurteilungshilfe und als Bewertungsmaßstab für die Abwägung herangezogen werden.

Da verbindliche Vorgaben für die Beurteilung der Störwirkung von Lichtimmissionen fehlen, beurteilt sich die Zumutbarkeit von Lichtimmissionen nach den Grundsätzen, die die Rechtsprechung zum Gebot der Rücksichtnahme entwickelt hat. Abzustellen ist insoweit auf den Grad der tatsächlichen und rechtlichen Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Innen- und Außenwohnbereiche der Nachbarn.

Das Maß der Schutzbedürftigkeit in tatsächlicher Hinsicht kann im Einzelfall davon abhängen, ob und inwieweit der Nachbar ohne größeren Aufwand ortsüblich und sozialadäquat zumutbare Abschirmmaßnahmen ergreifen kann (zumutbarer Eigenschutz). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Eigenschutz gegen Lichtimmissionen anders als der Schutz gegen Lärm oder Gerüche ohne Einbußen für die Wohnqualität häufig durch herkömmliche Maßnahmen wie Vorhänge oder Jalousien innerhalb der Gebäude oder durch Hecken oder Rankgerüste in den Außenwohnbereichen bewerkstelligt werden kann. Lichtimmissionen gelten als zwangsläufige Folge typischer Wohnformen und werden insoweit auch akzeptiert (BVerwG, Beschluss vom 17.03.1999, Az.: 4 B 14.99, BauR 1999, S. 1279).

Andererseits sind die Intensität der Blendwirkung und das Gewicht der von Nachbarn durch die Schutzmaßnahmen abverlangten Nutzungseinschränkungen ihrer Wohngrundstücke im Innen- und im Außenwohnbereich in Rechnung zu stellen.

Schließlich ist im Rahmen der rechtlichen Schutzwürdigkeit der Beteiligten darauf abzustellen, ob die die Blendwirkung auslösenden baulichen Maßnahmen vom materiellen Baurecht gedeckt sind oder nicht. Ob und in welchem Umfang innerhalb dieses Rahmens Abschirmmaßnahmen möglich und im Verhältnis zwischen Grundstücksnachbarn zumutbar sind, ist eine Frage des konkreten Einzelfalls (hierzu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 19.07.2007, Az.: 3 S 1654/06, VBIBW 2008, S. 184).

Vorliegend sind die von der FIBA ausgehenden Lichtemissionen gegenüber den betroffenen Anwohnern nicht unzumutbar.

Insofern ist zunächst die Entfernung zwischen Anlage und Wohnhaus von etwa 700 m Luftlinie zu berücksichtigen. Zwischen Wohngebäuden und der geplanten Anlage liegen der Neckar, Grün- und Freizeitanlagen sowie die B 28a (Europastraße). Insbesondere die vorhandenen Baumbestände verhindern die

Einwirkung unzumutbarer Lichtimmissionen an dem am Fuße des Schlossberghanges gelegenen Wohngebäude. Darüber hinaus unterscheidet sich die Beleuchtungsqualität nicht grundlegend von der Beleuchtung der B 28a (ähnliche Höhen, ähnliche Beleuchtungsstärke um 10 lx). Die Straßenbeleuchtung der B 28a dürfte dabei sogar im Vordergrund stehen, da diese im Gegensatz zur nur nach unten strahlenden Gleisfeldbeleuchtung auch seitlich abstrahlt und damit stärker sichtbar ist.

Auch hinsichtlich der Vorbelastung durch Beleuchtung der zwischen den Wohngebäuden und der FIBA befindlichen Sportanlagen (stärkere Lichtquelle in Einzelereignissen) und hinsichtlich der Vorbelastung aus den bereits bestehenden Anlagenteilen selbst, stellt die geplante Beleuchtung der FIBA keine neue, unzumutbare Lichtquelle dar.

#### **B.4.10 Denkmalschutz**

Durch die beantragte Planung werden denkmalgeschützte Betriebsanlagen überplant und zurückgebaut.

Das Bahnbetriebswerk ist in seiner Sachgesamtheit ein Kulturdenkmal gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG), dessen Schutz sich auch auf die zum Abbruch vorgesehene Schiebebühne und Schomhalle bezieht.

Die Vorhabenträgerin hat die Belange des Denkmalschutzes in Anlage 16 ihrer Planunterlagen dargestellt und zur Beurteilung der denkmalrechtlichen Schutzwürdigkeit der zum Abbruch vorgesehenen Objekte einen Erläuterungsbericht nebst Schnitten, Grundrissen und Lageplänen vorgelegt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 24.10.2012 entsprechend der Forderung der höheren Denkmalschutzbehörde die Darstellung um eine bauhistorische Untersuchung sowie um Schnitte und Grundrisse von Schiebebühne und Schomhalle ergänzt (Planordner Ergänzung Band 2, Anlage 16).

Entgegen ihrer ursprünglichen Planung verzichtet die Vorhabenträgerin nun auf den Rückbau des rechten Flügels des Verwaltungsgebäudes. Das Verwaltungsgebäude mit Dienstgebäude, die Werkhalle zur VT-Instandhaltung (ehemaliges Heizhaus) sowie das Kesselhaus mit Wasserturm bleiben künftig erhalten, während auf den

Rückbau von Schomhalle und Schiebebühne für die geplante Nutzung der Anlage nicht verzichtet werden kann.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Verfahrens nachvollziehbar erläutert, dass ein Erhalt von Schiebebühne und Schomhalle wegen der erforderlichen Aufbauhöhen der neu zu errichtenden Gleise südlich der VT-Werkstatt, der erforderlichen Rangier- und Sicherheitsabstände für die eingesetzten Flurförderfahrzeuge und LkW sowie aus statischen Gründen nicht möglich ist.

Die Vorhabenträgerin hat sich insoweit detailliert mit einem (Teil-)Erhalt von Objekten der Sachgesamtheit des Kulturdenkmals auseinandergesetzt. Im Ergebnis konnte durch Umplanungen erreicht werden, dass der ursprünglich zum Abriss vorgesehene rechte Flügel des Verwaltungsgebäudes erhalten bleiben kann. Damit bleibt der von außerhalb des Betriebswerks sichtbare und das Betriebswerk besonders prägende Gebäudeteil bestehen. Das Bahnbetriebswerk in seiner heutigen Form ist in erster Linie durch das bestehende und weithin sichtbare Verwaltungsgebäude mit Wasserturm gekennzeichnet, während die abzubrechenden Objekte von außen nur eingeschränkt sichtbar sind.

Aus der ergänzend vorgelegten bauhistorischen Untersuchung ergibt sich kein Hinweis auf ein die planerischen Belange überwiegendes denkmalschutzrechtliches Interesse. Wie bereits unter B.4.2 erläutert, ist auch kein alternativer Standort erkennbar, an dem das Vorhaben ohne oder mit einer geringeren Beeinträchtigung der denkmalschutzrechtlichen Belange realisiert werden könnte.

Da die Realisierung der FIBA Tübingen der Sicherung und Stärkung der Attraktivität des öffentlichen Schienennahverkehrs dient, überwiegt das planerische Interesse der Vorhabenträgerin an der Realisierung des Vorhabens das Interesse am vollständigen Erhalt des Kulturdenkmals.

Unter Berücksichtigung der unter A.4.10 verfüigten Nebenbestimmungen konnte die gemäß §§ 8 Abs. 1, 19 Abs. 2 DSchG erforderliche Genehmigung zum Abbruch von Schiebebühne und Schomhalle im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden.

#### **B.4.11 Öffentliche Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung vereinbar.

Die Vorhabenträgerin hat die Bedeutung des Brand- und Katastrophenschutzes auch im Hinblick der besonderen Anforderungen, die sich aus dem Eisenbahnverkehr ergeben, angemessen berücksichtigt. Im vorgelegten Brandschutzkonzept (Planunterlage 12) ist der vorbeugende bauliche, anlagentechnische, organisatorische und abwehrende Brandschutz erläutert worden.

Die Abteilung Feuerwehr der Stadt Tübingen hat im Verfahren keine Stellungnahme abgegeben, mithin keine Einwände gegen das vorgelegte Brandschutzkonzept vorgetragen.

Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Planung alle geltenden Richtlinien zu beachten und einzuhalten, insbesondere die Vorgaben der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und, soweit diese keine Regelungen enthält, die anerkannten Regeln der Technik gemäß § 2 Abs. 1 EBO.

Bahnanlagen sind so zu bauen, zu ändern, zu nutzen und instand zu halten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie die besonderen Anforderungen, die aus dem Bahnbetrieb herrühren, gewährleistet sind (§§ 4 Abs. 1 AEG, 2 Abs. 1 EBO). Von den anerkannten Regeln darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei deren Beachtung nachgewiesen ist, § 2 Abs. 2 EBO.

Vorliegend gibt es für die bestehenden Anlagen IRA, ARA und VT-Halle bereits Brandschutzkonzepte, die durch den Bau der FIBA nicht berührt werden.

Als Beurteilungsmaßstab für den neu zu errichtenden Gebäudekomplex hat die Vorhabenträgerin die Anforderungen der Industriebaurichtlinie (IndBauRL) und der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) herangezogen.

Die Vorhabenträgerin hat eine Umfahrung für die Feuerwehr geplant, so dass diese alle Außenseiten des neuen Gebäudekomplexes erreichen kann. Weiterhin ist

vorgesehen, dass die notwendige Gleisüberfahrt nur von Zügen blockiert werden kann, die gerade in die Langzughalle einfahren.

Die Bereiche URA, Langzughalle und Verwaltungs-/Sozialgebäude sind als eigene Brandabschnitte betrachtet worden.

Brandgefahren drohen im Wesentlichen durch die Durchführung von Schweiß-, Trenn-, und Flexarbeiten; außerdem drohen Gefahren für Personen durch die in den Hallen verwendeten Deckenstromschienen. Um hier die entsprechende Sicherheit gewährleisten zu können, ist vorgesehen, die Stromschienen mit einer Abschalt- und Erdungsautomatik zu versehen.

Eine erhöhte Brandlast besteht in den Lagerbereichen des Verwaltungs- und Sozialgebäudes.

Um das Übergreifen eines Feuers auf andere Brandabschnitte zu verhindern, sollen die Trennwände der Lager- und Technikräume und zur Langzugwerkstatt gemäß der DIN 4102 bzw. der EN 13501 feuerbeständig ausgeführt werden. Auch die Decken des Verwaltungsbaus werden feuerbeständig ausgeführt. Zwischen der Langzugwerkstatt und dem Verwaltungs- und Sozialgebäude und zwischen der Langzugwerkstatt und der URA werden die Trennwände als Brandmauer gefertigt. Flurwände werden teilweise feuerhemmend errichtet.

Eine Abweichung von den Maßgaben des Brandschutzes liegt insoweit vor als die Verbindungstüren in den Brandwänden statt einer Feuerbeständigkeit von T 90 lediglich eine Feuerfestigkeit von T 30 aufweisen. Da die jeweils angrenzenden Räume mit automatischen Rauchmeldern ausgestattet sind, ist aber ein frühzeitiges Alarmieren der Feuerwehr möglich. Zusätzlich ist zur Erhöhung der Betriebssicherheit vorgesehen, in die Brandwände Verglasungen der Schutzklasse G 30 einzubauen. Da die betroffenen Räume jeweils feuerbeständig abgegrenzt sind, scheint von der Realisierung der Türen mit der Feuerfestigkeit T 30 keine erhöhte Gefährdung auszugehen. Allerdings sind die Entscheidungen über diese Abweichungen und die erforderlichen Nachweise gleicher Sicherheit im der Planfeststellung nachfolgenden bauaufsichtlichen Verfahren zu behandeln.

Durch die geplante Feuerwehrumfahrung ist gewährleistet, dass das Betriebsgelände einschließlich sämtlicher Außenwände des neuen Gebäudekomplexes im Brandfall von Löschfahrzeugen angefahren werden können.

Da auf der Gleisüberfahrt der Feuerwehrumfahrung keine Züge abgestellt werden, ist eine ungehinderte Zufahrt der Feuerwehrfahrzeuge zu den einzelnen Gebäudeteilen jederzeit möglich. Da die Einfahrt zum Betriebsgelände von der Europastraße her aus Sicherheitsgründen mit zwei Schranken, Videoüberwachung und Gegensprechanlage gesichert ist, ist für den Brandfall eine automatische Öffnung der Schrankenanlage und die Möglichkeit einer manuellen Öffnung durch die Feuerwehr vorgesehen. Diese Maßnahmen erscheinen ausreichend, um der Feuerwehr jederzeit einen ungehinderten Zugang zum Gelände und zum Brandherd zu ermöglichen.

Die Löschwasserversorgung erfolgt über das Trinkwassernetz der Stadt Tübingen.

Es steht auch eine ausreichende Anzahl an sicheren Rettungswegen zur Verfügung. In den eingeschossigen Gebäudeteilen befinden sich Rettungswege, die ins Freie oder in einen anderen Brandabschnitt führen. Auch im Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes sind Rettungswege vorgesehen, die ins Freie oder in einen ausreichend sicheren Treppenraum führen. In den oberen Geschossen des Verwaltungsgebäudes sind in ausreichender Anzahl notwendige Treppenräume vorgesehen. So ist sichergestellt, dass von jedem Aufenthaltsraum aus ein geschützter Treppenraum oder das Freie in einer maximalen Entfernung von 35 m erreicht werden kann. Die notwendigen Treppenräume werden feuerbeständig realisiert. Zusätzlich besteht für jedes Obergeschoss ein zweiter Rettungsweg mittels anleitebarer Stelle.

Soweit nach den Planungen der Vorhabenträgerin für die Rauch- und Wärmeabzüge teilweise von den bestehenden Regelwerken abgewichen werden soll, sind solche Abweichungen im Rahmen der Bauaufsicht darzulegen und gegebenenfalls Nachweise gleicher Sicherheit zu erbringen.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen ist das vorgelegte Brandschutzkonzept der Vorhabenträgerin insgesamt ausreichend und mit den geltenden Anforderungen des Brandschutzes vereinbar. Dass die Anforderungen und Maßgaben des Brandschutzkonzeptes beachtet werden, hat die Vorhabenträgerin sowohl im Rahmen der Bauausführung als auch bei der Betriebsführung zu gewährleisten.

Sonstige nicht vertretbare Beeinträchtigungen für die öffentliche Sicherheit sind bei Realisierung des geplanten Vorhabens nicht erkennbar.

#### **B.4.12 Kampfmittelbeseitigung**

Nach einer Luftbildauswertung aus dem Jahr 2010 befinden sich im unmittelbaren Planungsbereich zwei eng beieinander liegende Bombentrichter. Da auch das Vorhandensein weiterer Bombenblindgänger in den bombardierten Bereichen des Areals nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine flächenhafte Vorortüberprüfung des Geländes erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld der Bauarbeiten ein Kampfmittelkonzept mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen und sicherzustellen, dass die Bauarbeiten entsprechend der vorliegenden Planung durch einen autorisierten Feuerwerker vor Ort begleitet werden (siehe hierzu Nebenbestimmung unter A.4.12).

#### **B.4.13 Verkehrsbelange**

Verkehrsbelange sind in den Planunterlagen der Vorhabenträgerin hinreichend berücksichtigt. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bleibt gewährleistet.

Während der Bauzeit ist mit einer verstärkten Verkehrsbelastung zu rechnen. Die Vorhabenträgerin sieht vor, sowohl den Baustellenverkehr, als auch den betrieblich bedingten An- und Abfahrtsverkehr über den Betriebseingang an der Europastraße abzuwickeln.

Um einen unberechtigten Zugang zum Gelände zu verhindern, sind zwei getrennte Schrankenanlagen mit Videoüberwachung und Gegensprechanlage vorgesehen. Diese sind in einem Abstand zum Bahnübergang angeordnet, um zu gewährleisten, dass wartende Lkw den Bahnübergang nicht blockieren.

Ausweislich der Planunterlagen erfolgt die Zu- und Abfahrt während des Baustellenverkehrs ausschließlich über die Europastraße. Über den Einwand der Stadt Tübingen, der Baustellenverkehr solle nicht über Derendingen abgewickelt werden, braucht somit nicht entschieden zu werden.

Das Regierungspräsidium Tübingen (Referat 64, Landespolizeidirektion und Referat 45, Straßenbetrieb- und Verkehrstechnik) sowie das Landratsamt Tübingen (Sachgebiet Straßenbau und Sachgebiet ÖPNV) haben in ihren Stellungnahmen

darauf hingewiesen, dass eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses während der Bauzeit durch ein- und ausfahrende Lkw zu vermeiden sei. Insbesondere sei eine Blockierung des Bahnübergangs, eine Behinderung der Ein- und Ausfahrten der Linienbusse der RAB sowie eine Gefährdung des kreuzenden Fußgänger- und Radwegverkehrs zu verhindern. Außerdem seien die Kosten für eine erforderlichenfalls notwendige Änderung der lichtsignalgesteuerten Kreuzung an der B 28a verursacherbedingt von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt im Zusammenhang mit der Baustellensicherung ein Sicherungskonzept zu erstellen und mit der zuständigen Polizeibehörde abzustimmen. In diesem Konzept sollen Regelungen zu Ein- und Ausfahrt von Baustellenfahrzeugen ohne Behinderung / Blockierung des Bahnüberganges, zum Sicherstellen der pünktlichen Ein- und Ausfahrt von Linienbussen der RAB und zur Verhinderung von Gefährdungen auf den nichtmotorisierten Verkehr auf dem kreuzenden Radweg getroffen werden.

Die B 28a/Europastraße bietet im Kreuzungsbereich auf Höhe des Bahnbetriebswerks sowohl in südliche, als auch in nördliche Fahrtrichtung einen Abbiegestreifen in Richtung des Bahnbetriebsgeländes. Die Kreuzung ist durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Hierdurch kann gewährleistet werden, dass von dem Baustellenverkehr der FIBA keine übermäßigen Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit ausgehen. Näheres wäre gegebenenfalls im Rahmen des Sicherungskonzeptes zu regeln.

Nach der Bauzeit wird die Anlage nicht überdurchschnittlich frequentiert. Die Anlage von ca. 65 Parkplätzen lässt zwar auf einen regelmäßigen Betriebs- und/oder Besuchsverkehr schließen, jedoch ist zu erwarten, dass sich dieser Verkehr problemlos mit dem fließenden Verkehr auf der B 28a vermischt. Auch der betriebliche Zulieferverkehr wird gegenüber dem sonstigen Verkehrsgeschehen auf der B 28a nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Hohenzollersche Landeseisenbahn (HZL) gefordert, dass während der Bauphase täglich mindestens drei Abstellgleise vorgehalten werden sollen und eine ausreichende Ausstattung z.B. mit Rangierwegen und Beleuchtung vorhanden sein sollte. Künftig plane die HZL drei Abstellgleise mit einer Nutzlänge von jeweils 130 m anzumieten.

Die Vorhabenträgerin hat der HzL daraufhin für die Bauzeit die Gleise 14 und 15 im Bahnhof Tübingen mit den genannten Nutzlängen angeboten. Künftig werden sie Gleise 14 und 15 im Bahnhof Tübingen mit einer Nutzlänge von 111 bzw. 105 m sowie ein weiteres Abstellgleis im Bereich der FIBA Tübingen mit einer Nutzlänge von ca. 133 m mit der geforderten Ausstattung angeboten. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.13 wird hingewiesen.

#### **A.4.14 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter**

Hinsichtlich der Leitungen der Deutschen Telekom AG hat die Vorhabenträgerin zugesagt, notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der durch den Planbereich verlaufenden Telekommunikationslinien rechtzeitig abzustimmen. Auf die Nebenbestimmung unter A.4.14 wird verwiesen.

Leitungen anderer Versorgungsunternehmen werden nach der vorgelegten Planung nicht tangiert.

#### **B.4.15 Arbeitsschutz/ Arbeitssicherheit**

Zum Arbeitsschutz haben das Landratsamt Tübingen und die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) umfangreiche Anmerkungen gemacht.

Die Vorhabenträgerin hat insoweit zugesagt, die Hinweise und vorgeschlagenen Nebenbestimmungen des Landratsamtes Tübingen aus dem Schreiben vom 07.08.2012 einzuhalten bzw. umzusetzen.

#### **B.4.16 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter**

##### **B.4.16.1 Allgemeines**

Für das geplante Vorhaben wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten eingegriffen.

Soweit sich Einwender hiergegen gewendet haben, werden im Folgenden nur die Einwendungen behandelt, die rechtzeitig innerhalb der Einwendungsfrist erhoben wurden. Danach geltende gemachte Einwendungen sind verfristet und werden zurückgewiesen. Soweit der Inhalt solcher Einwendungen von Amts wegen zu berücksichtigen ist, ist er in die Entscheidung eingeflossen.

Sofern die Einwender in ihren Schreiben Argumente vorgetragen haben, die nach deren Auffassung allgemein gegen das Vorhaben sprechen, wird dies unter der jeweiligen Thematik (z.B. Immissionsschutz) in diesem Planfeststellungsbeschluss abgehandelt und zur Vermeidung von Wiederholungen im Nachfolgenden nicht mehr ausführlich dargestellt.

Die im Nachfolgenden nicht näher gewürdigten Einwendungen der Betroffenen und sonstigen Einwender werden zurückgewiesen, soweit sich diese nicht bereits während des Verfahrens oder durch die Nebenbestimmungen im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses erledigt haben (§ 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

#### **B.4.16.2 Inanspruchnahme von Grundeigentum**

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. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn Art. 14 GG als Grundrecht schützt nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken kann in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Für die mit der Durchführung der Maßnahme zu erwartenden naturschutzrechtlichen Eingriffe sieht die landschaftspflegerischere Begleitplanung Schutzmaßnahmen, Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überwiegend auf bahneigenen Flächen vor. Für

eine Kompensationsmaßnahme zur Umwandlung von Ackerflächen und Saatgrünland zu einer Magerwiese mittleren Standorts mit Pflanzung von lockeren Hecken und Einzelbäumen werden Flächen der Stadt Tübingen und privater Dritter beansprucht. Die betroffenen nicht im Eigentum der Stadt Tübingen befindlichen Grundstücke sollen noch von der Stadt Tübingen erworben und der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt werden. Einwendungen gegen die Inanspruchnahme dieser Grundstücke sind nicht erhoben worden.

Die vorübergehende Inanspruchnahme eines städtischen Feldweges südöstlich des Betriebsgeländes ist zur Baustelleneinrichtung notwendig. Die Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert und in den Ursprungszustand versetzt. Eine dauerhafte Beeinträchtigung verbleibt nicht.

Der Flächenbedarf ist insgesamt auf das erforderliche und damit nicht weiter verringerbare Mindestmaß geplant worden. Alle dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen sollen künftig mit einer Grunddienstbarkeit belegt werden.

Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung dieses Verkehrsprojektes für einen attraktiven und leistungsfähigen Schienennahverkehr überwiegt vorliegend das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke durch das Vorhaben unterbleiben.

Dem stehen keine unverhältnismäßigen Nachteile der betroffenen Grundstückseigentümer gegenüber, insbesondere ist kein Erwerb der betroffenen Grundstücke erforderlich. Eine sinnvolle privatnützige Nutzung ist nicht vollständig ausgeschlossen.

Die Beeinträchtigungen auf Grund der Planung halten sich im gesetzlich zulässigen Rahmen, so dass den Betroffenen Abwehr- oder Schutzansprüche insoweit nicht zustehen und gerade auch ein grundrechtlich relevanter Eingriff nicht gegeben ist.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die - auf die planfestgestellten Maßnahmen bezogene - Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Eigentümer von Grundstücken grundsätzlich damit rechnen müssen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrsanlagen projektiert werden. Insoweit wird ihnen kein Vertrauensschutz eingeräumt (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 39/95). Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 VwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Halten sich die faktischen Beeinträchtigungen wie vorliegend im jeweils rechtlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen weitergehende Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Vielmehr sind die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Bau der FIBA wertmindernd berücksichtigen würde. Artikel 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit von Eigentum, gewährleistet weder jede wirtschaftlich vernünftige Nutzbarkeit noch das Recht, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können.

Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 VwVfG nicht erfasst.

Entschädigungsforderungen wegen der Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter sowie Forderungen auf vollständige Übernahme von Restgrundstücken sind Gegenstand des Entschädigungsverfahrens nach dem Enteignungsgesetz des Landes Baden-Württemberg, § 22 Abs. 2 und 4 AEG.

Entschädigungen sind somit nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und werden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens nach allgemeinen Regeln ermittelt. Sollte es nicht zu einer Einigung über die Höhe der Entschädigung zwischen den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern und der Vorhabenträgerin kommen, steht den Betroffenen der Rechtsweg offen.

## Einzelne Einwendungen

Es ist eingewendet worden, dass an den Liegenschaften Konrad-Adenauer-Straße 46, 48, 50, 52, Eisenbahnstraße 10, 12, 14, 16, 18 und 20 sowie Hegelstraße 38, 40, 42, 44, 46 und 48 durch höhere Zugaufkommen und Beeinträchtigungen während der Bauzeit negative Auswirkungen auf die genannten Liegenschaften zu befürchten seien. Entsprechend seien Belastungen zu minimieren, Wertminderungen zu entschädigen sowie ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung gehen von der geplanten Anlage keine unzumutbaren Lärmbelastungen für die entsprechenden Gebäude in der Konrad-Adenauer-Straße aus. Nach den erfolgten Berechnungen werden weder durch die Anlagengeräusche, noch durch die Schienenverkehrsgeräusche auf dem Gleisvorfeld Werte erreicht, die die Grenze der gesetzlich zulässigen Beurteilungspegel überschreiten. Auch eine unzulässige Beeinträchtigung durch den zu erwartenden Baulärm kann ausgeschlossen werden. Durch den Baustellenverkehr sind keine höheren Immissionen zu erwarten, da dieser über die Europastraße abgewickelt werden soll und damit ohne Einfluss auf die Gebäude entlang der Konrad-Adenauer-Straße ist.

Wegen des Abstands zur Anlage und wegen der geringen Fahrtgeschwindigkeiten auf dem Gleisfeld der FIBA (bis etwa 20 km/h) und der Tatsache, dass sich in der Nähe der Gebäude in der Konrad-Adenauer-Straße die Bahnstrecke 4630 (Tübingen - Balingen) befindet, auf der wesentlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, ist auszuschließen, dass Beeinträchtigungen durch Erschütterungen kausal durch die FIBA verursacht werden.

Da nachteilige Einwirkungen durch die geplante Anlage auf die Gebäude Konrad-Adenauer-Straße 46, 48, 50 und 52 ausgeschlossen werden können, ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens nicht erforderlich.

Für die Gebäude in der Eisenbahnstraße und in der Hegelstraße sind wegen der Entfernung zur geplanten Anlage Beeinträchtigungen durch Emissionen ausgeschlossen, da hier kein durch den Bau der FIBA erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Da am Standort Tübingen nur Züge gewartet werden sollen, die einen Streckenhalt am Knoten Tübingen haben, ist nicht mit

Zugmehrverkehr - etwa durch Verlagerung von Wartungsverkehren aus Stuttgart - zu rechnen. Das Zugaufkommen ändert sich durch den Bau der FIBA nicht.

Obwohl nicht auszuschließen ist, dass der Baustellenverkehr auch über die Hegelstraße und die Reutlinger Straße abgewickelt wird, ist eine unzumutbare Auswirkung des Baustellenverkehrs nicht zu befürchten. Die Vorhabenträgerin plant außerdem, die Baumaterialien teilweise auf dem Schienenweg anzuliefern.

Der Einwand, das Grundstück FlSt.Nr. 252 auf Gemarkung Derendingen sei im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung nicht untersucht worden, wird zurückgewiesen. Auf diesem Grundstück befindet sich keine schützenswerte Bebauung, so dass eine Betrachtung in der schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich war.

#### **B.4.17 VV BAU und VV BAU-STE**

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

#### **B.4.18 Angaben zum Kompensationsverzeichnis**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG verpflichtet der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben für die Führung eines Kompensationsverzeichnisses zu übermitteln. § 2 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (KompVzVO) bestimmt die erforderlichen Angaben, § 5 KompVzVO die Verwendung elektronischer Vordrucke. Gemäß § 2 Abs. 3 KompVzVO kann die für die Zulassung des Eingriffs zuständige Behörde dem Verursacher des Eingriffs auferlegen, die Angaben unter Verwendung der elektronischen Vordrucke zu übermitteln (Nebenbestimmung unter A.4.6).

## **B.5 Gesamt abwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Der Plan kann unter Anordnung der sich aus dem verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen festgestellt werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Hinweise und Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

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

Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen führt die beantragte Planung auch nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu Immissionskonflikten, weder durch die Bauausführung noch durch den späteren Betrieb. Auch die Auswirkungen auf Luft und Klima sind minimal und auf die Bauzeit beschränkt.

Statt eines vollständigen Neubaus mit einer entsprechenden Flächenversiegelung bietet sich die Ertüchtigung des bereits bestehenden Bahnbetriebswerk Tübingen als Linienendpunkt für eine Ertüchtigung an. Durch die Instandhaltung und Reinigung von Fahrzeugen an deren Endpunkt entfallen künftig auch Rangierfahrten nach Stuttgart.

Die Erweiterung und Modernisierung des Bahnbetriebswerkes trägt insgesamt zur Sicherung und Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs , so dass insoweit ein großes öffentliches Interesse zu bejahen ist.

#### **B.6 Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Danach ergeht diese Entscheidung gebührenfrei, da die Planänderung im Verzeichnis der gebührenpflichtigen Amtshandlungen (§ 2 Abs. 2 BEGebV in Verbindung mit Anlage 1) nicht enthalten ist.

#### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

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

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

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

**Eisenbahn-Bundesamt**  
**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**  
**Stuttgart, 29.05.2013**  
**Az.: 591ppw/044-2300#001**

Im Auftrag

*Harlacher*

Harlacher

