



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe

Az: 59132-591ppw/069-2016#008
Datum: 05.08.2016

Plangenehmigung

gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 76 Abs. 1 VwVfG

für das Vorhaben

**„NBS Wendlingen - Ulm, PfA 2.3, 5. Planänderung, Bahnhof Mer-
klingen (Schwäbische Alb)“,**

in Merklingen

Bahn-km 56,561 bis 58,741

der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf

**Vorhabenträger:
DB Netz AG,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart**

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträger), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und § 76 Abs. 1 VwVfG folgende

Plangenehmigung:

A Verfügender Teil

A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „NBS Wendlingen - Ulm, PfA 2.3, 5. Planänderung, Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)“, Bahn-km 56,561 - 58,741 der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf, wird genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Errichtung des neuen Bahnhofs Merklingen (Schwäbische Alb).

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Gesamtverzeichnis Planfeststellungsunterlagen	Nur zur Information
	Allgemeiner Erläuterungsbericht zum Planänderungsverfahren vom 29.01.2016	
3	Bauwerksverzeichnis C (Auszug), Stand 29.01.2016	
DB 4.1	Lagepläne Streckenplanung NBS vom 29.01.2016, Blatt 5B, 6A	
DB 5.1	Höhenpläne Streckenplanung NBS vom 29.01.2016, Blatt 5A, 6A	
DB 6.2	Charakteristische Querprofile NBS vom 29.01.2016, Blatt 17A, 18A	
DB 7.4	Fußgängerüberführung Bahnhof Merklingen, Grundriss und Schnitte vom 29.01.2016, Blatt 6A, 7A, 8A	
DB	Gemeinsames Grunderwerbsverzeichnis vom 29.01.2016 (Aus-	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
9.1C / BAB 14.1C	züge)	
DB 9.4	Grunderwerbsplan Gewinn Schlegel, Blatt 27A vom 29.01.2016, Maßstab 1:2500	
DB 12.5.1	LBP Bestandsplan Tiere und Pflanzen, Blatt 2A vom 29.01.2016, Maßstab 1:5000	Nur zur Information
DB 12.6.1	LBP Bestandsplan Boden, Blatt 2A vom 29.01.2016, Maßstab 1:5000	Nur zur Information
DB 12.8.1	LBP Maßnahmenübersichtsplan, Blatt 1C vom 29.01.2016, Maßstab 1:25.000	
DB 12.8.2	LBP Maßnahmenplan, Blatt 2C vom 29.01.2016, Maßstab 1:2500	
DB 12.8.2	LBP Maßnahmenplan, Blatt 27A vom 29.01.2016, Maßstab 1:1000	
DB 12.10A	LBP Erläuterungsbericht vom 29.01.2016	
13.5A	Schall- und Erschütterungstechnische Stellungnahme, betriebsbedingte Schall- und Erschütterungseinwirkungen vom 11.02.2016	Nur zur Information
DB 15.4	Lageplan Streckenentwässerung, Blatt 5C, 6A vom 29.01.2016, Maßstab 1:1000	
DB 15.5	Höhenplan Streckenentwässerung, Blatt 5C, 6A, 42A vom 29.01.2016, Maßstab 1:1000/250	
DB 15.6	Regelquerschnitt Streckenentwässerung, Blatt 4A vom 29.01.2016, Maßstab 1:100	

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

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

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

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

Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.3 EG-Prüfverfahren

Die Strecke ist Bestandteil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Die Anforderungen der maßgeblichen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sind erfüllt. Eine Inbetriebnahmegenehmigung nach § 6 der Transeuropäischen Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) ist erforderlich.

A.4.4 weitere Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Nach Abschluss der LBP-Maßnahmen ist eine Schlussabnahme mit der Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.
2. Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer ‚Umweltfachlichen Bauüberwachung‘ der Fachrichtung Naturschutz nach den Maßgaben des

„Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der ‚Umweltfachlichen Bauüberwachung‘ nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

3. Der Weg zwischen der NBS-Strecke und der nachrichtlich übernommenen Planung der P+R-Anlage (Flurstück Nr. 4193) ist herzustellen, soweit er als Ersatzmaßnahme zur Erschließung des Flurstücks 4194 erforderlich ist.

4. Die Handlaufenden in den Treppentürmen sind mindestens 30 cm waagrecht über die letzte Stufe zu führen.

5. Für die Beleuchtung des Bahnhofes sind insektenfreundliche Beleuchtungssysteme zu verwenden. Sie soll möglichst wenig in die freie Landschaft ausstrahlen.

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 Gebühren und Auslagen

Die Gebühren und Auslagen des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben NBS Wendlingen - Ulm, PfA 2.3, 5. Planänderung, Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) hat den Neubau des Bahnhofs zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 56,561 - 58,741 der Strecke 4813. Für den Bahnhof werden an der bereits planfestgestellten und schon im Bau befindlichen NBS zwei Bahnsteiggleise als seitenrichtige Überholgleise gebaut. Die Gleise zweigen von den durchgehenden Hauptgleisen der NBS bei km 57,481 ab und enden an km 58,018. In beiden Bahnsteiggleisen sind jeweils zwei Schutzweichen zur Herstellung des Flankenschutzes für die durchgehenden Hauptgleise der NBS eingeplant. An die Zweiggleise der Schutzweichen schließen sich Stumpfgleise an, die als Durchrutschwege genutzt werden können.

Geplant sind zwei Außenbahnsteige mit 215 m Länge und 55 cm Höhe.

Als Zugang zu dem im Einschnitt liegenden Bahnhof Merklingen sind eine überdachte Fußgängerüberführung, zwei Treppentürme sowie zwei Aufzüge geplant.

Die Planung der Park- und Ride-Anlagen einschließlich der Zufahrt für den Bahnhof erfolgt über einen eigenständigen Bebauungsplan „Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)“ durch die Gemeinde Merklingen und ist in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt. Dies betrifft auch die Anbindung der Erschließungsstraße an die K 7407, die ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens ist.

Die wesentlichen technischen und baulichen Bestandteile des Vorhabens sind in den Planunterlagen beschrieben, die dieser Entscheidung zugrunde gelegt sind.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, hat mit Schreiben vom 15.02.2016, Az. I.GV(7) Kie 2.3DMS/Kie20160121/01, eine Entscheidung nach § 18 AEG i.V.m. § 76 VwVfG für das Vorhaben „NBS Wendlingen - Ulm, PfA 2.3, 5. Planänderung, Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)“ beantragt. Der Antrag ist am 15.02.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 21.03.2016 und 25.04.2016 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 16.06.2016 vollständig wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 14.04.2016, Az. 59132-591ppw/069-2016#008, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Die DB Netz AG hat dem Eisenbahn-Bundesamt die von ihr vorab eingeholten Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, betroffenen Privatpersonen und anderer Gesellschaften der DB AG und ihre eigene Beantwortung vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Plangenehmigungsverfahren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie von Behindertenverbänden eingeholt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Merklingen Stellungnahme vom 20.01.2016, Az. 797.11;651.1 – 035968 / ds
2.	Jägervereinigung Ulm e.V. Stellungnahme vom 01.06.2016

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Tübingen Stellungnahme vom 11.04.2016, Az. 24-1/0513.2-21 / DB NBS PFA 2.3 /A8
2.	Landratsamt Alb-Donau-Kreis

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 14.04.2016, Az.: 21.P/
3.	Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 27.05.2016/pa
4.	Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg e.V. Stellungnahme vom 01.06.2016
5.	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V. Stellungnahme vom 03.06.2016

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegt die Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers vor. Die DB Station&Service AG hat der Änderung ihrer Anlagen ebenfalls zugestimmt.

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.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 76 Abs. 1 VwVfG für die Änderung des mit Beschluss vom 12. November 2008 genehmigten Vorhabens eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 76 Abs. 1 VwVfG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BE-VVG). Das Vorhaben bezieht sich ausschließlich auf die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen DB Netz AG und DB Station&Service AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG war für die Änderung des Vorhabens eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Das Vorhaben liegt im Einschnittsbereich der bereits planfestgestellten und schon im Bau befindlichen NBS. Der Trassenbereich liegt innerhalb des Wasserschutzgebietes der TGA Lautern. Das Entwässerungssystem bleibt grundsätzlich unverändert (abgedichtetes System mit Teilsickerrohren und Sammelleitungen, sowie Ableitung im Freigefälle zum Regenklärbecken/Versickerungsbecken Nr. 2). Die Lage der nördlich und südlich verlaufenden Sammelleitungen DN 700 wird verschoben; so dass sie auch zukünftig außerhalb, d.h. nördlich und südlich der Überholgleise, verlaufen. Durch die neue Planung ergibt sich zwar eine Vergrößerung der befestigten Fläche um insgesamt $A_u = 1.737 \text{ m}^2$. Die bisher geplanten Durchmesser der Sammelleitungen bis zum RKB/VB 2 sind jedoch weiterhin ausreichend. Trotz Vergrößerung der Beckenfläche um ca. $2,6 \text{ m}^2$ bleiben die Abmessungen des Regenklärbeckens innerhalb der bisher geplanten Fläche. Auch die Außenabmessung/Gesamtfläche des Versickerungsbeckens 2 bleibt unverändert. Entscheidungserhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind insgesamt für das Schutzgut Wasser nicht zu erwarten.

Durch die Anlage des Bahnhofs ergeben sich keine Änderungen an den bau- und betriebsbedingten Geräusch- und Erschütterungsimmissionen. Durch die Planänderung sind auf einer Fläche von 6.160 m^2 Biotop- und Nutzungstypen im planfestgestellten Bereich betroffen. Es werden hauptsächlich bereits planfestgestellte Einschnittsböschungen und anthropogen veränderte Böden in Anspruch genommen. Damit sind Eingriffe in Biotope und anthropogen vorbelastete Böden verbunden. Zusätzliche Eingriffe in Tierlebensräume sind nicht erforderlich. Schutzgebiete sind nicht betroffen. Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen verbleiben durch die Planänderung keine nachhaltigen dauerhaften Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushaltes.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die verbesserte Anbindung des strukturschwachen Gebietes der schwäbischen Alb an das Streckennetz der DB AG. Die Planung dient dem Anschluss der Region an die Zentren Stuttgart und Ulm durch einen Halt der IRE-Linie Würzburg – Stuttgart – Ulm – Lindau. Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Öffentliche Belange

Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen und Hinweise ist das Vorhaben insgesamt mit den öffentlichen Belangen vereinbar.

B.4.2.1 Variantenentscheidung

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wurden durch den Vorhabenträger im Vorfeld der Planänderung mögliche Standorte für den Bahnhof betrachtet. Konkret wurden zwei Varianten im Bereich der Gemeinde Merklingen untersucht, eine West- und eine Ostlösung. Die für eine Abwägung relevanten Kriterien sind im Erläuterungsbericht, Kapitel 1.1 dargestellt und wurden entsprechend dem ihnen zukommenden Gewicht bewertet. Insbesondere im Hinblick auf die attraktivere Anbindung des hauptsächlich aus Südwesten kommenden Individualverkehrs und die bereits planfestgestellte Weichenverbindung in Trapezform (Überleitstelle Merklingen), die Bestandteil des neuen Bahnhofes wird, ergeben sich leichte Vorteile für die Westlösung. Bedenken gegen diese Variantenentscheidung wurden - insbesondere auch aus naturschutzfachlicher Sicht - nicht vorgetragen.

B.4.2.2 Raumordnung und Landesplanung

Für den geplanten Bahnhof Merklingen ist gemäß der Stellungnahme der Raumordnungsbehörde vom 01.02.2016 ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich. Nach § 1 Nr. 9 der Raumordnungsverordnung ist ein Raumordnungsverfahren nur durchzuführen für den Neubau und wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes sowie Neubau von Rangierbahnhöfen und von Umschlagseinrichtungen für den kombinierten Verkehr. Weder handelt es sich hier um einen Rangierbahnhof noch um eine Umschlagseinrichtung für den kombinierten Verkehr. Der geplante Bahnhof Merklingen soll innerhalb der planfestgestellten Grenzen erfolgen. Eine wesentliche Änderung der Trassenführung selbst ist damit nicht verbunden.

Durch die planfestgestellte Trassenführung werden Zwangspunkte gesetzt, die einer Verschiebung des Haltepunkts entgegenstehen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass insoweit auch ein ortsgebundenes Vorhaben vorliegt.

Während Merklingen eine Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion ist, wird die benachbarte Stadt Laichingen zusammen mit Blaubeuren im Landesentwicklungsplan

(LEP) als Mittelzentrum festgelegt. Der Bereich befindet sich im ländlichen Raum im engeren Sinne. Nach dem Grundsatz in PS 2.4.1 LEP ist der ländliche Raum als Lebens- und Wirtschaftsraum mit eigenständiger Bedeutung zu stärken und so weiterzuentwickeln, dass sich seine Teilräume funktional ergänzen und seine landschaftliche Vielfalt und kulturelle Eigenart bewahrt bleiben. Die Standortvoraussetzungen im ländlichen Raum im engeren Sinne zur Erhaltung und Erweiterung des Arbeitsplatzangebots sind u.a. durch die Sicherung angemessener Verkehrsverbindungen zu verbessern (PS 2.4.3.2 -G-). Nach dem Regionalplan Donau-Iller soll das Angebot im Personen- und Güterverkehr auf dem Schienennetz der Region nach den Verkehrsbedürfnissen und nach dem jeweiligen Stand der Technik so weiterentwickelt und verbessert werden, dass sowohl gute Fernverkehrsverbindungen als auch eine bedarfsgerechte Bedienung der Fläche gewährleistet sind (PS B IX 3.1.2).

Diesen Grundsätzen dient der geplante Bahnhof in Merklingen, der eine Anbindung des ländlichen Raums an die Hauptverkehrsstrecken in Richtung Stuttgart und Ulm/München ermöglicht.

Der geplante Standort befindet sich im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Nr. 14 - Landschaftsteile an der Autobahn bei Merklingen, Waldgebiet nordwestlich von Nellingen. In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu (PS B I 2.1 Regionalplan Donau-Iller).

Da sich der Bahnhof innerhalb des planfestgestellten Geländes der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm befindet, wurde dieser Grundsatz der Raumordnung bereits in diesem Zusammenhang in die Abwägung mit dem diesem Belang zukommenden Gewicht eingestellt. Bei der Beurteilung des geplanten Bahnhofs ist dieser Belang mit besonderem Gewicht dennoch erneut in die Abwägung einzustellen. Der Bahnhof kann an der vorgesehenen Stelle flächensparend in die Neubaustrecke integriert werden. Insofern werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausreichend berücksichtigt. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen tragen über den naturschutzrechtlich begründeten Zweck hinaus auch zur Stärkung des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes bei. Der Grundsatz der Raumordnung wird demnach auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht verletzt.

B.4.2.3 Naturschutz und Landschaftspflege / Artenschutz

Das geplante Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von

§ 14 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) dar, weil seine Durchführung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen wird. Naturschutzrechtliche Vorschriften werden durch das Vorhaben nicht verletzt. Der Vorhabenträger hat ausreichende Bestandserhebungen und -bewertungen durchgeführt, Maßnahmen der Vermeidung und Minderung aufgezeigt, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bilanziert und beurteilt sowie ein ökologisches Maßnahmenkonzept zum Ausgleich der unvermeidbaren Eingriffe vorgelegt. Das Vorhaben verstößt nicht gegen spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften.

Die Ergebnisse der Bestandserhebung und -bewertung sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage DB 12.10A) dargestellt.

Zur Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft durch die Planänderung wurde eine Differenzbetrachtung angestellt. Das heißt, dass als Bestand die Situation zu Grunde gelegt wird, die aus der Verwirklichung der planfestgestellten Planung resultieren würde (zu begrünende Böschungen und Entwässerungsgräben, teil- und vollversiegelte Verkehrsflächen). Auf dieser Basis werden neue und entfallende Eingriffe dargestellt und bilanziert. Diese Vorgehensweise beruht auf dem Gedanken, dass die Eingriffe in die ursprüngliche, vorliegend auch aktuell noch gegebene Bestandsituation bereits durch die im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren festgelegten Maßnahmen kompensiert werden. Bei einer Planänderung werden demzufolge deren Auswirkungen auf die planfestgestellte Planung sowohl im positiven als auch im negativen Sinne überprüft und die Schlussfolgerungen daraus abgeleitet und planerisch bewältigt. Diese Vorgehensweise ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geboten. Die hiergegen seitens der höheren und der unteren Naturschutzbehörde erhobenen Bedenken werden nicht geteilt. Durch die Realisierung des Bahnhofs Merklingen werden planfestgestellte landschaftspflegerische Maßnahmenflächen überplant. Zu beachten ist, dass die ursprünglich vorgesehenen und die neu geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Art und Ausmaß gleichwertig sind. Daher ist es zutreffend, als Bestand die Situation zu Grunde zu legen, die aus der Verwirklichung der bereits planfestgestellten Planung resultieren würde.

Insgesamt sind Biotop- und Nutzungstypen auf einer Fläche von 6.160 m² im planfestgestellten Bereich von der Planänderung betroffen. Durch die Planänderung werden anlagebedingt 5.365 m² bereits planfestgestellte jedoch noch nicht herge-

stellte grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation auf Einschnittsböschungen versiegelt.

Zusätzliche Eingriffe in Tierlebensräume sind nicht erforderlich. Auch die zusätzlichen Störungen von Vögeln oder Säugetieren durch Fahrgäste sind gering im Vergleich zur Vorbelastung durch Eisenbahn- und Autobahnverkehr. Beeinträchtigungen von Tierpopulationen sind daher ausgeschlossen. Auch Beeinträchtigungen von europäisch geschützten Tier- und Pflanzenarten gemäß FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie und eventuell damit verbundene Verstöße gegen die Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Planänderung ergeben sich Anpassungen im bereits planfestgestellten Bereich. Die Maßnahmengrößen von M II 4.1-2, M II 4.2-2 und M II 4.5-1 werden den Änderungen entsprechend angepasst. Der durch die Planänderung benötigte zusätzliche Kompensationsbedarf wird durch zwei Ersatzmaßnahmen (E II 8.1-1A und E II 8.2-1 A) kompensiert. Zum einen ist auf einer Fettwiese und daran anschließenden Gehölzstrukturen die Entwicklung von extensivem Grünland vorgesehen. Zum anderen ist die Umwandlung eines direkt angrenzenden Nadelbaumbestandes in einen Laubwald geplant. Gegen diese Maßnahmen bestehen auch seitens der höheren Naturschutzbehörde sowie der Forstbehörde keine grundsätzlichen Bedenken. Bei der Maßnahme E II 8.1-1 A wird aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers die Ansaat mit regionaltypischem und zertifiziertem Saatgut erfolgen, um die Entwicklung einer artenreichen Wiesengesellschaft zu fördern. Auch eine Aushagerung wird umgesetzt. Der Nachweis der Artenzusammensetzung erfolgt durch Lieferschein bzw. durch die Zertifizierungsunterlagen des Saatherstellers.

Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen verbleiben durch die Planänderung keine nachhaltigen dauerhaften Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushaltes.

Inwieweit durch die Realisierung der Maßnahme E II 8.1-1A gegen das Gebot, bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG), verstoßen wird, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Ein Ausgleich der Ruderalvegetation ist wie dargelegt erforderlich. Nach den Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 13) handelt es sich um eine Fläche unter einer Hochspannungsleitung, die zunehmend verbuscht. Anhaltspunkte dafür, dass diese Fläche von struktureller Bedeutung für die Landwirtschaft ist, sind nicht ersichtlich.

B.4.2.4 Umweltfachliche Baubegleitung

Der Vorhabenträger hat zugesagt, eine Umweltfachliche Baubegleitung zu stellen, die bereits im Vorfeld des eigentlichen Baubeginns eine Sichtung vor Ort durchführt und soweit erforderlich Gegenmaßnahmen ergreifen bzw. veranlassen wird.

Der Vorhabenträger ist daher unter A.4.4 verpflichtet worden, für die Durchführung des Vorhabens eine umweltfachliche Bauüberwachung der Fachrichtung Naturschutz und Immissionsschutz nach Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen“ des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VII, einzurichten.

Die Notwendigkeit einer umweltfachlichen Bauüberwachung ergibt sich hier insbesondere zur Vermeidung Artenschutzrechtlicher Konflikte. Es soll verhindert werden, dass auf den Baustellen- und Lagerflächen temporäre Habitate (Kleinstgewässer, Brachflächen) etc. für streng geschützte Arten entstehen bzw. nutzbar werden. Gemäß der Empfehlung der höheren Naturschutzbehörde sollte die umweltfachliche Baubegleitung zwischen dem 01. März und dem 30. September regelmäßige Kontrollgänge durchführen und entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen. Die Begehungen und Beobachtungen werden seitens des Vorhabenträgers (auch fotografisch) dokumentiert.

B.4.2.5 Straßen, Wege, Zufahrten

Die Planungen der Gemeinde Merklingen für eine P+R-Anlage mit entsprechender Zufahrt und Anschluss an die K 7407 sind nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens und hier nur nachrichtlich dargestellt. Alle gegen diese gemeindliche Planung vorgetragenen Bedenken sind daher im Bebauungsplanverfahren vorzubringen. Es gelten die Darstellungen im Bebauungsplanverfahren. Auch der Entfall des in der Flurbereinigung und der Planfeststellung vorgesehenen Weges zwischen der NBS-Strecke und der P+R-Anlage erfolgt im Zuge des vorgesehenen Bebauungsplanverfahrens. Der Vorhabenträger sichert jedoch zu, den Weg 3.32 soweit er als Ersatzmaßnahme zur Erschließung des Flurstücks 4194 erforderlich ist, zu bauen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde aufgenommen.

B.4.2.6 Belange mobilitätseingeschränkter Menschen

Die Planung trägt den Anforderungen nach § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Rechnung. Die Bahnsteige werden entsprechend der Ril 813

und der TSI PRM sowie gültiger DIN für eine barrierefreie Nutzung ausgestattet. Die Bahnsteige erhalten auch Dynamische Schriftanzeiger mit Akustikmodul. Diese informieren die Reisenden gleichzeitig per LED-Laufschrift und Durchsage. Ein Blindenleitsystem wird ebenfalls vorgesehen. Details werden jedoch erst in den weiteren Planungsphasen (Ausführungsplanung) festgelegt. Dies betrifft auch die Bahnsteigausstattungspläne.

Im Erläuterungsbericht (Kapitel 2.2) werden bezüglich der Längsneigung die geplanten Maßnahmen erläutert. Durch die Anordnung der Querneigung von 2,5% vom Bahnsteig weg wird insbesondere ein Wegrollen von Rollstühlen oder Rollatoren zum Gleis hin verhindert.

Im Winter werden nach den Ausführungen des Vorhabenträgers die Bahnsteige regelmäßig geräumt und mit Streusalz behandelt. Ein erhöhtes Risiko für mobilitäts eingeschränkte Menschen, die mit Rollstuhl oder Rollator unterwegs sind sowie für blinde/sehbehinderte Reisende, wird daher nicht gesehen, eine Überdachung über das geplante Maß hinaus ist nicht erforderlich. Insbesondere ist die Barrierefreiheit nicht an eine Überdachung gekoppelt. Im Winter werden die Bahnsteige regelmäßig geräumt und mit Streusalz behandelt, so dass auch das taktile Leitsystem als Orientierungshilfe durchgehend erhalten bleibt.

Die Anordnung der Aufzüge und die geplanten Bewegungsflächen erfüllen die Anforderungen der Barrierefreiheit. Die Handlaufenden in den Treppentürmen werden mindestens 30 cm waagrecht über die letzte Stufe geführt.

Die Fußgängerüberführung wird nach einer nach Antragstellung erfolgten Planänderung zwischen den Treppentürmen eingehaust.

Der Vorhabenträger hat auch zugesagt, die Befehlsgeber der Aufzüge („Aufzugstaster“) vor der Nische an der Wand anzubringen, damit sie sich auch mit Rollstuhl gut anfahren und erreichen lassen.

Der Vorhabenträger hat weiter zugesagt, die Beleuchtung zu Zeiten, in denen Züge – ggf. auch verspätet – halten, anzulassen.

Die Einbaumaße der Bahnsteigkante sind von der Soll-Gleislage abhängig und entsprechen dem Regelwerk der DB AG sowie den Anforderungen der TSI PRM. Die zulässigen Spaltmaße sind daher eingehalten.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesichert, dass er die Planung mit den Verbänden in den weiteren Planungsphasen abstimmen wird.

B.4.2.7 Schall und Erschütterungen

Es ist sichergestellt, dass es bei Realisierung des Vorhabens zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche kommen wird. Das Planvorhaben bewirkt auch keine Änderung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen. Die geplanten Änderungen haben keinen Einfluss auf die baubedingten Geräusch- und Erschütterungsimmissionen.

B.4.3 Private Belange

Private Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben der Inanspruchnahme zugestimmt.

B.4.4 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügenden Teil ist dem Vorhabenträger 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Plangenehmigungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegengestellt werden müsste.

B.6 Entscheidung über Gebühren und Auslagen

Die Entscheidung über Gebühren und Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung 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).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung 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 und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe) 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 in § 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.

Plangenehmigung gemäß § 18 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG und § 76 Abs. 1 VwVfG
für das Vorhaben „NBS Wendlingen - Ulm, PfA 2.3, 5. Planänderung, Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)“, Bahn-km
56,561 bis 58,741 der Strecke 4813 Feuerbach - Stuttgart Hbf tief - Ulm Hbf, Az.: 59132-591ppw/069-2016#008 vom
05.08.2016

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Karlsruhe, den 05.08.2016
Az.: 59132-591ppw/069-2016#008
VMS-Nr.: 3344992