Planfeststellungsbeschluss

B 32, Ortsumgehung Horb
Teil Neckartalbrücke
innerhalb der Gemarkungen Horb a.N., Bildechingen, Nordstetten, Mühlen, Talheim und Rexingen

Karlsruhe, den 27.06.2017

Az.: 24-0513.2 (B 32/3)

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 10

I. Feststellung des Plans 10

II. Planunterlagen 11

III. Nebenbestimmungen 19

1. Anpassung der Anschlussstelle B 14/ B 32 (Knotenpunkt Rauschbart) und Rückbauverpflichtung 19
2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten 20
3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz 20
4. Denkmalschutz 21
5. Immissionsschutz 22
   - 5.1. Allgemein 22
   - 5.2. Lärmschutz 22
   - 5.3. Erschütterungsschutz 24
6. Bodenschutz 24
7. Wasserwirtschaft 26
   - 7.1. Allgemeines 26
   - 7.2. Oberflächengewässer 28
   - 7.3. Wasserschutzgebiete (WSG) 29
8. Naturschutz und Landschaftspflege 32
9. Waldschutz 35
10. Artenschutz 35

IV. Andere Öffentlich-rechtliche Gestattungen 36

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse 36
2. Sonstige 37

V. Zusagen 37
1. Vorbemerkung 37
2. Kreuzungen, Unter- und Überführungen 38
3. Immissionsschutz 39
4. Naturschutz 40
5. Grundstücke 40
6. Sonstiges 42

VI. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge 43

B.Begründender Teil 45

I. Vorhaben und Verfahrensablauf 45
1. Erläuterung des Vorhabens 45
1.1. Ausgangslage 45
1.2. Geplanter Zustand 45
1.3. Kostenträger 50
2. Verfahrensablauf 50

II. Verfahrensrechtliche Bewertung 51

III. Umweltverträglichkeitsprüfung 53
1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 55
1.1. Mensch 56
1.2. Boden 56
1.3. Wasser 57
1.4. Klima/Luft 57
1.5. Pflanzen/Tiere und biologische Vielfalt 58
1.6. Kultur- und sonstige Sachgüter 59
1.7. Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern 60
2. Bewertung der Umweltauswirkungen 60

IV. Planrechtfertigung 64

V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung 66

VI. Straßenbau, Kreuzungen und Einmündungen 66

VII. Naturschutz 69
1. Eingriff in Natur und Landschaft 69
2. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotope; Schutzgebiete, FFH-Gebiete 76
3. Artenschutz 80
3.1. Methodik und Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme 81
3.2. Verbotstatbestände 85
3.2.1. Vögel 85
3.2.2. Fledermäuse 89
3.2.3. Reptilien 89
3.2.4. Sonstige Arten 90

VIII. Waldschutz 90

IX. Bodenschutz und Altlasten 93

X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 94
1. Abwasserbeseitigung/ Abwasseranlagen 94
2. Wasserschutzgebiete 95
3. Wasserrechtliche Erlaubnis 98

XI. Abwägung 100
1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen 100
1.1. Planungsziel 100
1.2. Variantenprüfung zur Lage der Trasse 100
1.3. Knotenpunktalternativen 103
1.3.1. Knotenpunkt 5 103
1.3.1.1. Planfreie bzw. teilplanfreie Variante mit Unterführung 103

1.3.1.2. Plangleicher Anschluss mit Lichtsignalanlage 104
1.3.1.3. Kreisverkehr 105
1.3.2. Knotenpunkt 6 107
1.3.2.1. Planfreie bzw. teilplanfreie Varianten 108
1.3.2.2. Kreisverkehr 109
1.3.2.3. Variante mit Lichtsignalanlage 110
1.3.3. Knotenpunkt 7 111
1.3.3.1. Plan- bzw. teilplanfreien Anschluss der L 396 mit Unterführung der B 32neu (Var. 7-2, 7-3, 7-4) sowie planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung und Absenkung der B 32neu (Var. 7-10) 111
1.3.3.2. Varianten mit Abrückung der B 32neu (Var. 7-8 und 7-9) 113
1.3.3.3. Kreisverkehr 113
1.3.3.4. Einmündung mit Lichtsignalanlage (Var. 7-7) 115
1.3.3.5. Teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 (Var. 7-5) 117
1.3.3.6. Teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 und Kreisverkehrsplatz (Var. 7-6) 117
1.3.3.7. Anschluss der L 396 mittels Holländer Rampen (Var. 7-11) 118
1.3.3.8. Zusammenlegung der Knotenpunkte 6 und 7 118
1.3.3.9. Planfreier Anschluss mit Überführung der L 396 (Var. 7-1) 118
1.4. Variantenprüfung bezüglich des provisorischen Parkplatzes Haugenstein 119
2. Umweltbelange 122
3. Belange der Landwirtschaft 122
4. Immissionsschutz 127
4.1. Lärm 127
4.1.1. Rechtsgrundlagen 127
4.1.1.1. § 50 BImSchG - Trennungsgebot 127
4.1.1.2. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV 128
4.1.1.3. §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG 130
4.1.2. Verkehrsprognose 131
4.1.2.1. Verkehrsuntersuchung 2014 131

4.1.2.2. Verkehrsprognose 2025 133
4.1.2.3. Prognosehorizont 136
4.1.2.4. Schallgutachten 137
4.1.3. Hinreichender aktiver Schallschutz 138
4.1.3.1. Schutzbereich Nordstetten Nord 141
4.1.3.2. Schutzbereich Nordstetten Süd 144
4.1.3.3. Schutzbereich Ehemalige Kaserne Hohenberg....144
4.1.3.4. Schutzbereich Haugenstein 145
4.1.3.5. Schutzbereich Neckartal/ Brückenbereich 145
4.1.3.6. Ausdehnung des Lärmschutzbereiches 145
4.1.3.7. Fernlärm bedingt durch Verkehrsverlagerung 147
4.1.3.8. Kosten-Nutzen-Analyse, § 41 Abs. 2 BImSchG 150
4.1.3.8.1. Kosten-Nutzen-Analyse: Schutzbereich Nordstetten Nord 151
4.1.3.8.1.1. Vollschutz mit offenporigem Asphalt (LS-Variante 2)....151
4.1.3.8.1.2. Vollschutz ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 3) 153
4.1.3.8.1.3. Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 4)....153
4.1.3.8.1.4. Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), mit offenporigem Asphalt (LS-Variante 5)....154
4.1.3.8.1.5. Gekrümmte Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 6) 156
4.1.3.8.1.6. Lärmschutzwände (hmax = 10,0 m), ohne offenporigen Asphalt, Sichtschutzwall (LS-Variante 7; geplante Variante) 157
4.1.3.8.1.7. Zusammenfassung....160
4.1.3.9. Kosten-Nutzen-Analyse: Schutzbereich Nordstetten Süd 161
4.1.3.9.1. Lärmschutzwand h = 1,0 m (LS-Variante 4) 161
4.1.3.9.2. Lärmschutzwand h = 2,0m (LS-Variante 3) 162
4.1.3.9.3. Vollschutz (LS-Variante 2; geplante Variante)....163
4.1.3.10. Lärmschutz Fernlärm....164
4.1.4. Passiver Schallschutz....164
4.1.5. Schutz der Außenwohnbereiche....166

4.1.6. Besonderer Lärm in der Bauphase 167
4.1.7. Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV.....169
4.2. Luftschadstoffe.....170
5. Barrierefreiheit 172
6. Kommunale Belange/ Städtebauliche Entwicklung 174
7. Private Rechte und Belange 175
7.1. Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum 175
7.2. Mittelbare Beeinträchtigungen.....177

XII. Träger öffentlicher Belange und Kommune.....179
1. Stadt Horb 180
2. Landratsamt Freudenstadt.....182
3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr 184
4. Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst.....184
5. Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 53.1 Gewässer 1. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung und Referat 53.2 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Bau und Betrieb.....185
6. Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst.....185
7. Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege.....185

XIII. Verbände 185
1. Naturschutzbund Baden-Württemberg.....185
2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg Kreisverband Freudenstadt/ Bündnis 90/ Grünen Kreisverband Freudenstadt 186

XIV. Infrastrukturunternehmen.....188
1. PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und –pflege mbH.....188
2. Netze BW GmbH 189

XV. Private Einwender 189
1. Wiederkehrende Einwendungen 190
1.1. Trassenvarianten 190
1.2. Knotenpunktvarianten 191
1.3. Offenporiger Asphalt 191
1.4. Lärmschutz 191
1.5. Luftschadstoffe 193
1.6. Landschaftsbild 194
1.7. Rad- und Fußwegverbindungen 194
1.8. Wertminderungen 194
1.9. Entschädigung für Grundstücksinanspruchnahme 195
2. Einzelne private Einwender 195

XVI. Zusammenfassung 215

C. Rechtsbehelfsbelehrung 217

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 17 ff. Bundefernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss
mit wasserrechtlicher Erlaubnis

A.
Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan zur B 32, Ortsumgehung Horb – Teil Neckartalbrücke innerhalb der Gemarkungen Horb a.N., Bildechingen, Nordstetten, Mühlen, Talheim und Rexingen wird festgestellt.

Er umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Neubau einer Neckartalbrücke
- Neubau von Anschlussstellen B 32neu / B14 bei Haugenstein, B 32neu / B 32 bei Horb
- Umbau des bestehenden Knotens B 32neu / L 396 bei Nordstetten
- Ausbau der bestehenden Strecken der B 14, der B 32 und der L 396 im Zuge der geplanten Anschlussstellen
- Neubau von Lärmschutzwänden, Sichtschutz- und Erdwall sowie Stützwänden
- Anpassungen und Neubau von Entwässerungseinrichtungen
- Verlegung einer Gehwegverbindung im Bereich des Parkplatzes „Am Rauschbart“
- Anpassung und Änderung bestehender Wirtschaftswege
- Neubau eines provisorischen Parkplatzes im Bereich der Gemeindestraße „Haugenstein“

– naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen.

II.
Planunterlagen

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen. Die Festsetzungen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der folgenden Planunterlagen, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Festgestellte Unterlagen (schwarz dargestellt) sind im Einzelnen:

1. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
--		**Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**		
		UVS – Hauptteil / Textteil und Anlagen	Febr. 2015	

2. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
--		**Umweltverträglichkeitsstudie - Anhang (Teil 1)**		
		Ergänzende schalltechnische Untersuchung zur B 32 OU Horb (Neckartalbrücke) - Netzbetrachtung im Rahmen der UVS Textteil und Anlagen 1.1 bis 6.8	Febr. 2015	

3. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
--		**Umweltverträglichkeitsstudie - Anhang (Teil 2)**		

		Ergänzende schalltechnische Untersuchung zur B 32 OU Horb (Neckartalbrücke) - Netzbetrachtung im Rahmen der UVS Anlagen 7.1 bis 8.11	Febr. 2015	

4. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
1		**Erläuterungsbericht**	08.12.2014	
		Anlage 1: Machbarkeitsstudie Knotenpunktvarianten	08.12.2014	
		Anlage 2: Sicherheitsauditbericht	19.07.2010	
		Anlage 3: Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung	11.03.2015	
1.1		Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG	12.02.2015	
1.2		Erläuterungsbericht zur 1. Planänderung zum Planfeststellungsverfahren	30.11.2016	
2	**1**	**Übersichtskarte**	08.12.2014	1:25.000
3		**Übersichtslagepläne**		
	1	Übersichtslageplan	08.12.2014	1:5.000
	2a	Übersichtslageplan	09.09.2016	1:2.500
	2	*Übersichtslageplan*	*08.12.2014*	*1:2.500*
4	1	**Übersichtshöhenplan** B 32neu, 0-162 - 1+850	08.12.2014	1:5.000/500
6		**Regelquerschnitte**		
	1	RQ1: Regelquerschnitt B 32neu, 3-streifig, km 0-080	08.12.2014	1:100
	2	RQ2: Regelquerschnitt B 32neu, 4-streifig, km 1+020	08.12.2014	1:100
	3	RQ3: Regelquerschnitt B 32neu, 3-streifig, km 1+150	08.12.2014	1:100
6	4	RQ4: Regelquerschnitt B 14, 3-streifig, km 0+250	08.12.2014	1:100
	5	*RQ5: Regelquerschnitt B 32alt, 3-streifig, km 0+140*	*08.12.2014*	*1:100*
	5.1	RQ5.1: Regelquerschnitt B 32alt, Erdwall u. Sichtwall	09.09.2016	1:100
	6	RQ6: Regelquerschnitt L 396, Rampe, 2-streifig, km 0+280	08.12.2014	1:100
	7	RQ7: Regelquerschnitt L 396, Rampe 1-streifig, km 0+230	08.12.2014	1:100

	8	RQ8: Regelquerschnitt L 396, 3-streifig, km 0+000	08.12.2014	1:100
	9	RQ9: Regelquerschnitt L 396, Überbau, km 0+178	08.12.2014	1:100
	10	Querprofile Schleppkurve Langholztransporter Bereich Augraben	09.09.2016	1:100
7		**Lagepläne**		
	1a	Lageplan km 0-162 - 0+570	09.09.2016	1:1.000
	1	*Lageplan km 0-162 - 0+570*	*08.12.2014*	*1:1.000*
	2a	Lageplan km 0+570 - 1+250	09.09.2016	1:1.000
	2	*Lageplan km 0+570 - 1+250*	*08.12.2014*	*1:1.000*
	3a	Lageplan km 1+250 - 1+850	09.09.2016	1:1.000
	3	*Lageplan km 1+250 - 1+850*	*08.12.2014*	*1:1.000*
	4.1	Lageplan provisorischer Parkplatz, Variante 1, Vorzugsvariante	09.09.2016	1:1.000
	4.2	*Lageplan provisorischer Parkplatz, Variante 2, Variantenuntersuchung*	*09.09.2016*	*1:1.000*
8		**Höhenpläne**		
	1	Höhenplan B 32neu, km 0-162 - km 1+133	08.12.2014	1:1.000/500
	2	Höhenplan B 32neu, km 1+133 - km 1+850	08.12.2014	1:1.000/500
	3	Höhenplan B 14, km 0+000 - 0+293	08.12.2014	1:1.000/500
	4	Höhenplan B 32alt, km 0+000 - 0+186	08.12.2014	1:1.000/500
	5	Höhenplan L 396, km 0+000 - 0+395	08.12.2014	1:1.000/100
	6	Höhenplan Bereich Rauschbart, Freitreppe mit Kinderwagenkeilen	09.09.2016	1:250/250
	7	Höhenplan provisorischer Parkplatz, Variante 1, Vorzugsvariante	09.09.2016	1:500/50
	8	*Höhenplan provisorischer Parkplatz, Variante 2, Variantenuntersuchung*	*09.09.2016*	*1:500/50*
10		**Ingenieurbauwerke**		
10.1a		Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen	30.11.2016	
10.1		*Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen*	*08.12.2014*	
10.2		Bauwerksskizze	08.12.2014	1:1.000, 1:100

5. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
11		**Fachberichte Verkehr, Lärm und Schadstoffe**		
11.1		**Verkehr**		
11.1.1		Verkehrsuntersuchung	Febr. 2014	
11.1.2		Verkehrliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung	11.03.2015	
11.2		**Schalltechnische Untersuchung**		
11.2.1		Bericht zur Schalltechnischen Untersuchung	16.02.2015	
11.2.2		Schallimmissionspläne	16.02.2015	
11.2.2	1	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum Gebäudelärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025) – Vorzugsvariante	Febr. 2015	1:2.500
	2	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Tagzeitraum Gebäudelärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025) – Vorzugsvariante	Febr. 2015	1:2.500
	3	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum Rasterlärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025) - Vorzugsvariante	Febr. 2015	1:2.500
	4	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Tagzeitraum Rasterlärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025) - Vorzugsvariante	Febr. 2015	1:2.500
	5	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum Gebäudelärmkarte (Vergleichsfall 2, Prognose 2025)	Febr. 2015	1:2.500
	6	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Tagzeitraum Gebäudelärmkarte (Vergleichsfall 2, Prognose 2025)	Febr. 2015	1:2.500

7	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Nachtzeitraum Differenzlärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025 – Vergleichsfall 2, Prognose 2025)	Febr. 2015	1:2.500
8	Schallimmissionsplan Straßenverkehrslärmsituation im Tagzeitraum Differenzlärmkarte (Planfall 7a, Prognose 2025 – Vergleichsfall 2, Prognose 2025)	Febr. 2015	1:2.500

6. Ordner

Unterlage	Plan	Bezeichnung	Datum	Maßstab
11.3		Nutzen-Kosten-Analyse eines Radweges	März 2010	
11.4		Luftschadstoffuntersuchung	Juni 2014, ergänzt Febr. 2015	
11.5	1	Leistungsfähigkeitsnachweis für Knoten 5 und 6	23.03.2010	
	2	Leistungsfähigkeitsnachweis für Knoten 5 und 6 (Gutachterliche Stellungnahme zu den geänderten Belastungen nach der Netzvariante 7a)	31.01.2014	

7. Ordner

Unterlage	Plan	Bezeichnung	Datum	Maßstab
12		**Fachbeitrag Naturschutz**		
12.1		**Landschaftspflegerischer Begleitplan -** Erläuterungsbericht	08.12.2014	
12.1		Anhang A: Karten "Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung"	16.07.2014	1:10000
		Anhang B: Fachbeitrag Flora/Vegetation vom Juli 2008 sowie Aktualisierung vom Mai 2014		
		Anhang C: Fachbeitrag Fauna 2008 und Plausibilitätsprüfung Dezember 2014		

8. Ordner

Unterlage	Plan	Bezeichnung	Datum	Maßstab
12.1		**Landschaftspflegerischer Begleitplan –** Anhang		
		Anhang D: Gebietssteckbrief FFH-Gebiet Nr. DE 7517-341 "Horber Neckarhänge"		
		Anhang E: Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 32 NatschG BW		
		Anhang F: Biotopschutzwald nach § 30a LWaldG		
		Anhang G: Untersuchung der Biotoptypen und FFH-Lebensraumtypen auf geplanten Ausgleichsflächen		
12.2		Landschaftspflegerischer Begleitplan - **Bestandsplan**	08.12.2014	1:5.000
12.3		Landschaftspflegerischer Begleitplan – **Konfliktplan**	08.12.2014	1:2.500
12.4		Landschaftspflegerischer Begleitplan – **Maßnahmenübersichtspläne 1 – 2**	08.12.2014	1:5.000
12.5		Landschaftspflegerischer Begleitplan – **Maßnahmenpläne 0 – 6**	08.12.2014	1:1.000 1:2500
12.6		Landschaftspflegerischer Begleitplan – **Schnitte 1 - 3**	08.12.2014	1:100
12.7		**Artenschutzrechtlicher Beitrag**	Dez. 2014	
12.8		**Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme**	***entfällt***	
12.9		**FFH – Verträglichkeitsprüfung**	Febr. 2015	

9. Ordner

Unterlage	Plan	Bezeichnung	Datum	Maßstab
13		**Fachberichte Entwässerung und Geologie**		
13.1		**Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen**		
		Anlage 1: Erläuterungsbericht	12.02.2015	
		Anlage 2: Berechnungsanhang	12.02.2015	
		Anlage 3: Kostenberechnung	12.02.2015	
13.2		**Planunterlagen zu den wassertechnischen Untersuchungen**	08.12.2014	
	1	Lageplan - Entwässerung, km 0-161 bis 0+838	08.12.2014	1:1.000
	2	Lageplan - Entwässerung, km 0+838 bis 1+850	08.12.2014	1:1.000

	3	Übersichtslageplan – Gebietseinteilungsplan	08.12.2014	1:2.000
	4	Kanallängsschnitte RW-Sammler „I“ - Stuttgarter Str. / B 32neu; RW-Sammler „II“ – Neckartalbrücke	08.12.2014	1:1.000/500
	5	Kanallängsschnitt RW-Sammler „III“ - B 32neu	08.12.2014	1:1.000/500
	5.1	Kanallängsschnitte RW-Sammler „IV“ und „V“	08.12.2014	1:1.000/500
	6	Regelquerschnitt B 32neu im Bereich Trinkwasserschutzgebiet	08.12.2014	1:100
13.2	7	Längsschnitt Grabenverrohrung am Radweg - DB-Linie	08.12.2014	1:100
	8	Bauwerksplan gepl. Regenüberlauf	08.12.2014	1:50
13.3		**Geologisches Gutachten**		
	1	Baugrund- und Gründungsgutachten	22.05.2009	
	2	Hydrogeologisches Gutachten	30.07.2009	
	3	Ergänzungen Hydrogeologisches Gutachten	03.11.2009	
	4	Hydrogeologisches Gutachten	30.08.2011	
	5	Plananlagen zum Hydrogeologischen Gutachten		
	6	Hydrogeologisches Sondergutachten zur UVS	27.07.1993	

10. Ordner				
Unterlage	**Plan**	**Bezeichnung**	**Datum**	**Maßstab**
14		**Grunderwerb**		
14.1		**Grunderwerbspläne**		
	1a	Grunderwerbsplan B 32neu, km 0-162 - 0+570	09.09.2016	1:1.000
	1	*Grunderwerbsplan B 32neu, km 0-162 - 0+570*	*08.12.2014*	*1:1000*
	2a	Grunderwerbsplan B 32neu, km 0+570 - 1+250	09.09.2016	1:1.000
	2	*Grunderwerbsplan B 32neu, km 0+570 - 1+250*	*08.12.2014*	*1:1000*
	3a	Grunderwerbsplan B 32neu, km 1+250 - 1+850	09.09.2016	1:1.000
	3	*Grunderwerbsplan B 32neu, km 1+250 - 1+850*	*08.12.2014*	*1:1000*
	4	Grunderwerbsplan zu LBP, Gem. Horb a.N.	08.12.2014	1:1.000
	5	Grunderwerbsplan zu LBP, Gem. Mühlen	08.12.2014	1:1.000
	6	Grunderwerbsplan zu LBP, Gem. Talheim	08.12.2014	1:1.000
	7	Grunderwerbsplan zu LBP, Gem. Rexingen	08.12.2014	1:1.000
	8	Grunderwerbsplan zu LBP, Gem. Rexingen	08.12.2014	1:1.000

14.2a		**Grunderwerbsverzeichnis**	07.12.2016	
14.2		***Grunderwerbsverzeichnis***	*08.12.2014*	
15		**Sonstige Pläne und Unterlagen**		
15.2		**Charakteristische Querprofile**		
	1	Q1: Querschnitt B 32neu km 0+023	08.12.2014	1:100
	2	Q2: Querschnitt B 32neu km 0+990	08.12.2014	1:100
	3	Q3: Querschnitt B 32neu km 1+330	08.12.2014	1:100
	4	Q4: Querschnitt B 32neu km 1+700	08.12.2014	1:100
	5	Q5: Querschnitt L 396 km 0+130	08.12.2014	1:100
	6	Q6: Querschnitt B 32neu km 1+600	08.12.2014	1:100
15.4		**Lagepläne Leitungsbestand, Sichtfelder und Schleppkurven Langholztransporter**		
	1	Lageplan Leitungsbestand km 0-162 - 0+570	08.12.2014	1:1.000
	2	Lageplan Leitungsbestand km 0+570 - 1+250	08.12.2014	1:1.000
	3	Lageplan Leitungsbestand km 1+250 - 1+850	08.12.2014	1:1.000
	4	Lageplan Sichtfelder km 0-162 - 0+570	08.12.2014	1:1.000
	5	Lageplan Sichtfelder km 0+570 - 1+250	08.12.2014	1:1.000
	6	Lageplan Sichtfelder km 1+250 - 1+850	08.12.2014	1:1.000
	7	Lageplan Schleppkurven Langholztransporter, Bereich Rauschbart, km 0+000 bis 0+200	09.09.2016	1:1.000
	8	Lageplan Schleppkurven Langholztransporter, Bereich Knoten Nordstetten, km 1+300 bis 1+400	09.09.2016	1:1.000
	9	Lageplan Schleppkurven Langholztransporter, Bereich Ahldorfer Weg, km 1+800 bis 1+1950	09.09.2016	1:1.000

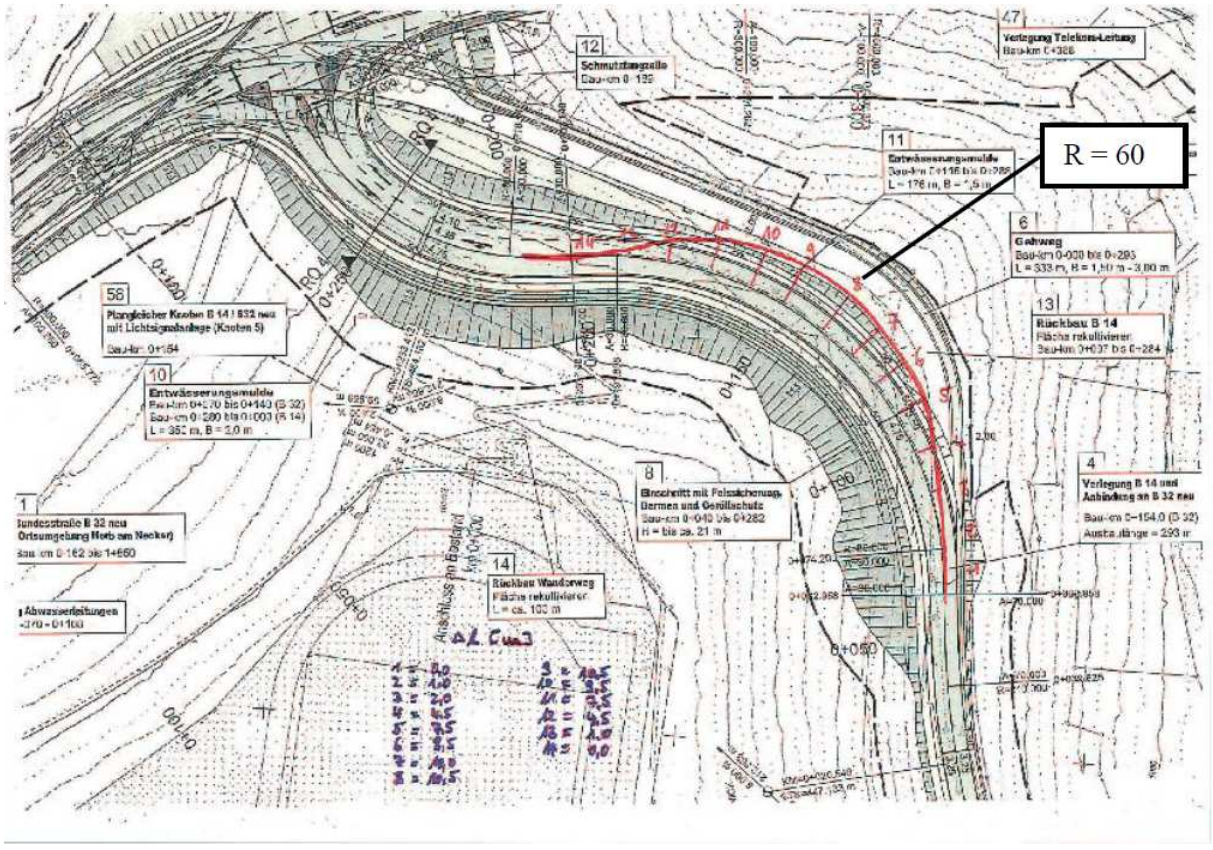
Die grau und kursiv dargestellten Pläne sind lediglich nachrichtlich enthalten.

III.
Nebenbestimmungen

1. Anpassung der Anschlussstelle B 14/ B 32 (Knotenpunkt Rauschbart) und Rückbauverpflichtung

1.1.

Der mit der Anbindung der B14/Stuttgarter Straße an die B 32neu (Knotenpunkt am Rauschbart) verbundene Eingriff in den Südhang des Neckartals im Bereich der Galgenhalde, Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+250, ist entsprechend nachfolgender graphischer Darstellung zu minimieren:



Die für die Hangsicherung erforderliche Stützwand ist je nach Baugrundbeschaffenheit und statisch konstruktiver Berechnungen auf das unabdingbare Mindestmaß zu reduzieren.

Aufgrund der sich durch die Eingriffsminimierung ergebenden Flächeneinsparungen ist auf die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke mit den Flurstücksnummern

4240 und 4233 (Gemarkung Horb a.N.) im Rahmen der Ersatzmaßnahme Nr. 14 (Erstpflege im Naturschutzgebiet Osterhalde) zu verzichten.

2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten

2.1.

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs und die Verkehrsregelung während der Bauzeit sind mit der Stadt Horb und dem Landratsamt Freudenstadt in den weiteren Planungsschritten im Detail abzustimmen. Temporäre Maßnahmen wie beispielsweise Straßensperrungen und Umleitungen während der Bauzeit sind mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt und der Stadt Horb – Feuerwehr – abzustimmen; der Rettungsdienst ist entsprechend zu informieren.

2.2.

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitplan zu erstellen und diesen und die Detail- bzw. Ausführungsplanung rechtzeitig mit allen davon betroffenen Leitungsträgern, insbesondere mit

- der PLEdoc GmbH
- der Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest
- Netze BW GmbH

abzustimmen.

3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz

3.1.

Für den Fall, dass sich hinsichtlich der Änderung der höhengleichen Einmündung der L 396 in Nordstetten die beteiligten Straßenbaulastträger über die Kostentragungspflicht für die vorgesehenen Maßnahmen nicht einigen, bleibt eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

3.2.

Die Grundstücke mit den Flurstücksnummern 2387 und 2389 (jeweils Gemarkung Nordstetten) dürfen mit Ausnahme der höhenmäßigen Überführung durch die Neckartalbrücke vorhabenbedingt nicht dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurstücknummer 2387, Gemarkung Nordstetten, darf nur in Abstimmung mit der DB Netz AG erfolgen.

3.3.
Bei Bauarbeiten am Straßenkörper der B 32 sind die Bestimmungen der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) sowie die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) in ihrer jeweils geltenden Fassung einzuhalten.

3.4.
Das Grundstück mit der Flurstücksnummer 1126/1 (Gemarkung Nordstetten) darf vorhabensbedingt nicht vorübergehend in Anspruch genommen.

3.5.
Im Bereich des Knotenpunktes Nordstetten (Knotenpunkt Nr. 7) sind die Abschnitte (Rechtsabbieger nach Nordstetten), 10 (Linksabbieger nach Nordstetten), 11 (Linksabbieger nach Norden), 12 (Rechtsabbieger nach Süden) und 13 (Zufahrt nach Nordstetten über Kreuzungsbauwerk), für die im Rahmen der schalltechnischen Berechnung jeweils eine Geschwindigkeit von 40 km/h angesetzt wurde (vgl. Ziff. 5.1 der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 11.2.1), mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung zu beschildern.
Sollte nach Realisierung des Vorhabens die zu Grunde gelegte Geschwindigkeit von 40 km/h gleichwohl nicht verkehrsrechtlich angeordnet werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, eine Nachberechnung der ermittelten Schallimmissionswerte für den die Wohnbebauung im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 anzuordnen.

4. Denkmalschutz

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich der höheren Denkmalschutzbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die höhere Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig

hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und die höhere Denkmalschutzbehörde es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

5. Immissionsschutz

5.1. Allgemein

5.1.1.
Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zur 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.

5.1.2.
Der Vorhabenträger hat über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren.

5.2. Lärmschutz

5.2.1.
Bei der Bautätigkeit ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) zu beachten.

Es sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

5.2.2.
Der Vorhabenträger hat die in den Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.

5.2.3.
Eigentümer, an deren Gebäude laut der schalltechnischen Untersuchung für den Planfall 7a die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImschV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden (vgl. Planunterlage 11.2.1, Anhang 3.1) haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde

nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (sog. passiver Lärmschutz). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen.
Die Auswirkungen des Sichtschutzwalls sind bei den Lärmberechnungen zu berücksichtigen.
Den Eigentümern dieser Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der erneuten Offenlage am 30.07.2015 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

Eigentümer auf deren Grundstücken im Außenwohnbereich im Planfall 7a tagsüber die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImschV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden, haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Entschädigungsanspruch.
Die Auswirkungen des Sichtschutzwalls sind bei den Lärmberechnungen zu berücksichtigen.

Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (24. BImSchV) in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLÄrmSchR 97).

Die Eigentümer, die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude sind vom Vorhabenträger auf die Möglichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird.

Einen Anspruch auf Ersatz für Aufwendungen des passiven Lärmschutzes dem Grunde nach haben insbesondere die Eigentümer der nachfolgenden Gebäude:

Scheibenhalde 5
Scheibenhalde 18
Scheibenhalde 24

Scheibenhalde 27
Scheibenhalde 27N
Scheibenhalde 29

Einen Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach haben insbesondere die Eigentümer der folgenden Gebäude:

Scheibenhalde 18
Scheibenhalde 29

5.2.4.
Bei der Neckartalbrücke ist ein lärmgeminderter Fahrbahnübergang einzusetzen.

5.2.5.
5 Jahre nach Verkehrsfreigabe ist eine Verkehrszählung der für den Bereich „Horber Gässle“ relevanten Verkehrsströme durchzuführen und auf dieser Grundlage im Rahmen einer Lärmberechnung zu überprüfen, ob es entgegen den ursprünglichen Berechnungen im Bereich Horber Gässle gleichwohl zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt. Sollte dies der Fall sein, hat der Vorhabenträger den für die Einhaltung der Vorsorgewerte entsprechenden Lärmschutz vorzusehen.

5.3. Erschütterungsschutz

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

6. Bodenschutz

6.1.
Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten.

6.2.
Der Vorhabenträger hat zum Zwecke der Ausführungsplanung eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) einzuholen.

6.3.
Ober- und Unterboden sind grundsätzlich getrennt auszubauen und bis zur Wiederverwendung getrennt zwischenzulagern. Die Zwischenlagerung ist nach Maßgabe des Heftes 10 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg (Stand 1991) auszuführen.

6.4.
Überschüssiges Bodenmaterial ist grundsätzlich ordnungsgemäß und seinen Eigenschaften angemessen zu verwerten. Der gewonnene Oberboden kann zur Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht von Erdbaumaßnahmen (Lärm- und Sichtschutzwälle) verwendet werden.

6.5.
Bei der Verwendung von externem Bodenmaterial ist, insbesondere bei Boden aus Industrie- und Gewerbegebieten, darauf zu achten, dass das Material keine Kontaminationen aufweist, die zu einer Verschlechterung des Bodenzustands führen.

Es darf nur standorttypisches Bodenmaterial verwendet werden.

6.6.
Baustelleneinrichtungen sind flächensparend auszuführen und auf unbefestigten Böden möglichst zu vermeiden. Falls solche Plätze auf kulturfähigen Böden eingerichtet werden müssen, ist der kulturfähige Ober- und Unterboden vor Beginn der baubedingten Nutzung zu entfernen. Kulturfähige Böden außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind durch wirkungsvolle Maßnahmen vor Befahrung zu schützen.

6.7.
Das Lagern, Ab- und Umfüllen von wassergefährdenden Stoffen, wie z.B. Maschinenbetriebsstoffe ohne entsprechende Schutzvorkehrungen gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist untersagt.

Fahrzeuge und Geräte dürfen nur auf befestigtem Boden gereinigt werden. Auch dabei ist zu beachten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Boden oder in Gewässer gelangen.

Ausgelaufene Flüssigkeiten sind zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

7. Wasserwirtschaft

7.1. Allgemeines

7.1.1.
Die Stadt Horb wird verpflichtet, die zwecks Entwässerung vorgesehene vorhabensbedingte Inanspruchnahme ihrer Einrichtungen, insbesondere die des gemeindeeigenen Straßen- und Kanalsystems sowie des Regenüberlaufbeckens zu dulden.
Die Inanspruchnahme ist mit der Stadt Horb abzustimmen.

7.1.2.
Die genaue Lage der im Baufeld verlaufenden Wasserleitung des Zweckverbandes Wasserversorgung Kleine Kinzig ist vor Baubeginn beim Zweckverband zu erheben. Die Wasserleitung darf nicht beschädigt oder unterbrochen werden. Sicherungsmaßnahmen und eventuell eine Verlegung dieser Leitung sind im Detail mit dem Zweckverband Wasserversorgung Kleine Kinzig abzustimmen.

7.1.3.
Rechtzeitig vor Gründung der Neckartalbrücke ist eine Bohranzeige vorzulegen.

7.1.4.
Die hydraulische Leistungsfähigkeit der bestehenden Durchlässe (Augraben) unter dem Radweg und der DB-Linie ist für den Prognosezeitraum 2060 (n=50), bei HQ50 vor Baubeginn nachzuweisen.
Für die Ermittlung genauer Daten ist eine flächenbezogene Erhebung sämtlicher abflusswirksamer Gebiete durchzuführen.
Sollte der hydraulische Nachweis nicht geführt werden können, so ist der Durchmesser der vorhandenen Durchlässe jeweils entsprechend zu verbreitern oder mit einem Bypass zu versehen, so dass die hydraulische Leistungsfähigkeit gewährleistet wird.

7.1.5.
Die Abwasseranlagen sind gemäß dem vom Vorhabenträger vorgelegten und mit den Wasserbehörden abgestimmten Gesamtentwässerungskonzept (vgl. Planunterlagen 13.1 bis 13.3) herzustellen.

Das Gesamtentwässerungskonzept geht abweichenden Darstellungen der vorgesehenen Abwasseranlagen in den sonstigen festgestellten Unterlagen vor.

7.1.6.
Die Abwasseranlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen und zu betreiben.

7.1.7.
Durch Grundwasserabsenkungen anfallendes Grundwasser ist nach Möglichkeit dem Grundwasserträger wieder zuzuführen.

7.1.8.
Für die kompletten Abwasseranlagen (Rohrleitungen, Schächte, Regenklärbecken, Retentionsbodenfilter, Regenrückhaltebecken, etc.) ist die Eigenkontrollverordnung des Landes Baden-Württemberg in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

7.1.9.
Die Deckschichten und Eingriffstiefen aller Entwässerungsleitungen und Schächte sind mittels Lageplänen und Querschnitten darzustellen.

7.1.10.
Die nicht begehbaren Abwasserleitungen sind im Rahmen der Bauabnahme mittels Kanalfernauge zu überprüfen.

7.1.11.
Alle aus dem Abwasser entnommenen Stoffe, wie Schwimmstoffe, Rechengut, Schlamm usw. sind nach dem geltenden Abfallrecht zu beseitigen.

7.1.12.
Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der ursprüngliche Zustand im Gelände wieder herzustellen.

7.2. Oberflächengewässer

7.2.1.
Während der Bauarbeiten in und an den Gewässern ist eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der Gewässer auszuschließen. Wassergefährdende Substanzen, insbesondere Mineralöle, Treib-, Schmier- und ähnliche Stoffe, dürfen nicht ins Gewässer oder ins Grundwasser gelangen.

7.2.2.
Sollten bei den Bauarbeiten unvorhergesehene Situationen eintreten, die zu einer Verunreinigung oder sonstigen nachteiligen Veränderung der Gewässer führen könnten ist das Umweltamt des Landkreises Freudenstadt unverzüglich zu benachrichtigen.

7.2.3.
Während der Bauarbeiten darf Dritten durch eine etwaige Behinderung eines geordneten Wasserabflusses sowie bei eintretendem Hochwasser kein Schaden entstehen. Darüber hinaus darf der Hochwasserabflussquerschnitt nicht reduziert werden.

7.2.4.
Eventuell erforderliche Arbeiten im Gewässer und Gewässerrandbereich dürfen nur bei Niedrigwasser durchgeführt werden. Bei anlaufendem Hochwasser im Neckar

dürfen sich keine Personen im Überschwemmungsbereich aufhalten. Baumaschinen und Geräte sind rechtzeitig vor eventuellem Hochwasserabfluss zu entfernen. Hierzu sind der Pegel Neckar und die Wettervorhersage im entsprechenden Zeitraum zu beobachten.

7.2.5.
Die durch den Bestand und den Betrieb der Brückenpfeiler entstehenden Mehrkosten bei der Gewässerunterhaltung gehen zu Lasten des Antragstellers.

7.2.6.
Etwaige Ablagerungen, die an der Einleitungsstelle oder unterhalb davon am Gewässer entstehen, sind vom Rechtsinhaber zu entfernen und unter Beachtung des geltenden Abfallrechtes zu beseitigen.

7.3. Wasserschutzgebiete (WSG)

7.3.1.
Bei allen im Zuge des Bauvorhabens vorgesehenen Maßnahmen im Wasserschutzgebiet „Egelstalquelle“ sind die Bestimmungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Ausgabe 2002, zu beachten. Insbesondere müssen Baustelleneinrichtungen und Baudurchführung entsprechend Punkt 9 der RiStWag erfolgen.

7.3.2.
Erforderliche Arbeiten innerhalb der Wasserschutzgebietszone müssen zügig durchgeführt werden und dürfen nur im unbedingt erforderlichen Umfang erfolgen.

7.3.3.
Die Benutzung von Geräten und Baumaschinen mit Verbrennungsmotoren ist in Wasserschutzgebieten nur dann gestattet, wenn diese unter möglichen Leckagestellen gegen Tropfverluste ausreichend geschützt sind.

7.3.4.
Während der Bauarbeiten muss eine ausreichende Menge an Adsorptionsmittel vorgehalten werden, um ausgetretene wassergefährdende Stoffe unverzüglich aufnehmen zu können.

Bei einem Unfall mit wassergefährdenden Stoffen sind das Umweltamt des Landkreises Freudenstadt und je nach Zuständigkeit der jeweilige Wasserzweckverband bzw. die Stadtwerke Horb als Wasserversorger sofort zu benachrichtigen.

7.3.5.
Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass alle am Bau Beschäftigten auf die besondere Sorgfaltspflicht bei Baumaßnahmen innerhalb der Wasserschutzgebiete hingewiesen und über Schutzvorkehrungen unterrichtet werden.

7.3.6.
Zu erstellende Bauwerke sind dicht herzustellen.

Bei einer Außenabdichtung der Bauwerke gegen Bodenfeuchtigkeit, drückendes und nicht drückendes Wasser dürfen nur phenol-, pech- und teerfreie Bitumenemulsionen eingesetzt werden.

Die Verwendung von Bitumenlösungen ist nicht zulässig.

7.3.7.
Die Lagerung und das Umfüllen wassergefährdender Stoffe sowie das Abstellen von Baumaschinen über Nacht und am Wochenende sind innerhalb der Wasserschutzgebietszone WSG-Zone II verboten.

7.3.8.
Straßenbegleitende Entwässerungsmulden sind innerhalb der WSG-Zone II dicht herzustellen. Eine Versickerung von Niederschlagswasser aus dem Straßenbereich ist dort nicht zulässig.

7.3.9.
Im Bereich von technischen Bauwerken mit wasserundurchlässiger Bauweise, also im betroffenen Bereich vor allem unter der Fahrbahn (Bereich zwischen den Außenkannten der asphaltierten Fläche an gesehen, einschließlich der Seiten- und den Mittelstreifen), darf in der WSG-Zone II:

- anthropogen belastetes Material lediglich mit einer Qualitätsstufe bis maximal einschließlich Z1.1 (gem. VwV Boden),

- geogen belastetes Material nur, wenn es im Bereich der Baumaßnahme entnommen wurde (insoweit ohne Einschränkungen hinsichtlich des Belastungsgrades für natürlich erhöhte Schwermetall- oder Arsenkonzentrationen)

eingebaut werden.

Der Einbau ist in den genannten Fällen nur unter der Voraussetzung zulässig, dass das eingebaute Bodenmaterial nicht in Kontakt mit Sicker-, Drainage-, oder zutretendem Hangwasser kommt.

7.3.10.
Im Bereich von offenem bodenähnlichem Einbau, also vor allem im Bereich der Böschungsflächen, darf in der WSG-Zone II:

- nur anthropogen nicht belastetes Material mit der Qualitätsstufe Z0 (gem. VwV Boden) eingebaut werden;

- geogen belastetes Material nur eingebaut werden, wenn es im Bereich der Baumaßnahme aus gleichen geologischen Schichten entnommen wurde und im Bodeneluat maximal Konzentrationen an natürlich erhöhten Schwermetall- oder Arsenkonzentrationen enthalten sind, die den Werten der Qualitätsstufe Z1.2 (gem. VwV Boden) entsprechen, wobei die Eluatherstellung nach den Vorgaben der VwV Boden zu erfolgen hat.

7.3.11.
Im Bereich von technischen Bauwerken mit wasserdurchlässiger Bauweise, die aus befestigter Erde bestehen, darf in der WSG-Zone II nur Material eingebaut werden, das hinsichtlich anorganischer Stoffe die Z1.1-Werte der VwV Boden nicht überschreitet und in den übrigen Werten der Qualitätsstufe Z0 der VwV Boden entspricht

8. Naturschutz und Landschaftspflege

8.1.
Das in dem Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) (Unterlage 12.1) und in den festgestellten Maßnahmenplänen (Unterlage 12.5) dargestellte landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist einschließlich der im Einzelnen vorgesehenen Vermeidungs-/ Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Maßgabe eines zu erstellenden landschaftspflegerischen Ausführungsplans (LAP) und unter Beachtung der in den Maßnahmenblättern (Kapitel 6 des LBP) enthaltenen Hinweise zur Durchführung, Unterhaltungspflege und zum Zeitpunkt der Durchführung umzusetzen. Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe der B 32neu OU Horb fertig gestellt sein. Ihre Erhaltung ist auf Dauer sicherzustellen; maßgeblich ist, dass die Maßnahmen die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können.
Das schließt auch eine sachgerechte Unterhaltungspflege ein. Insbesondere sind Neupflanzungen bei Abgang entsprechend zu ersetzen.

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist im Vorfeld mit dem Naturschutzbeauftragten und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in einen integrierten Bauzeitenplan nach RAS-LP 2 (Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftsgestaltung, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung) aufzunehmen.

8.2.
Zur Kontrolle des Bauablaufs sowie der fach- und zeitgerechten Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen, die den jeweiligen Zeitpunkt des

Abschlusses der Maßnahme unter Beschreibung des aktuellen Zustandes der Maßnahmenfläche zu dokumentieren hat.

Die ökologische Baubegleitung hat in mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmenden regelmäßigen Zeiträumen, Berichte über die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- und Minimierungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzufertigen, insbesondere auch während der Bauphase. Die Berichte sind der zuständigen Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Die Berichtszeiträume nach Ende der Bauausführung sind von der ökologischen Baubegleitung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde für die jeweiligen Kompensationsmaßnahmen einzeln zu bestimmen. Die Zeiträume haben sich an der Funktion zu orientieren, die der jeweiligen Kompensationsmaßnahme nach dem Maßnahmenkonzept zugedacht ist. Dabei ist insbesondere die Qualität der jeweiligen Kompensationsmaßnahme zu beurteilen und es sind Vorschläge zur weiteren Unterhaltungspflege abzugeben. Eventuell notwendig werdende Änderungen bei der Unterhaltungspflege sind mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen. Drei Jahre nach Abschluss der Straßenbauarbeiten ist ein Abschlussbericht zu erstellen, welcher der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen ist.

Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen anzufordern, bleibt unberührt.

8.3.
Die Fertigstellung der Baumaßnahmen für das Vorhaben oder eine länger als ein Jahr dauernde Unterbrechung sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

8.4.
Die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung- KompVzVO) sind

von dem Vorhabenträger, z.B. aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster, über eine EDV-Schnittstelle der unteren Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind zudem unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen.

8.5.
Für Anpflanzungen dürfen nur gebietseigene Gehölze und für die Begrünung der Flächen nur gebietseigenes / autochthones Saatgut verwendet werden. Dies gilt auch für eine Begrünung von Flächen durch Aufbringen von Mähgut (sog. Heumulchsaat), Druschgut (sog. Heudruschsaat) oder den Übertrag von bereits bewachsenem Boden. Der Nachweis der gebietseigenen Herkunft ist der unteren Naturschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.

8.6.
Der Eingriff in die auf dem provisorischen Parkplatz Haugenstein befindliche Feldhecke (gesetzlich geschütztes Biotop, Biotopnr.: 175182370247) ist auf die Zufahrt zum Parkplatz zu beschränken.
Bei der Errichtung des Parkplatzes ist, mit Ausnahme der Zufahrt, ein Abstand von mindestens 5 m ab der befestigten Parkplatzfläche zur Feldhecke einzuhalten.

Die Anzahl der Stellplätze des provisorischen Parkplatzes Haugenstein ist im Rahmen der Ausführungsplanung auf 70 zu begrenzen.

Der provisorische Parkplatz ist nach Verkehrsfreigabe der B 32 OU Horb innerhalb eines Jahres wieder vollständig zurückzubauen und zu rekultivieren.

8.7.
Nach Ende der Bauphase sind Baustelleneinrichtungs- und sonstige Lagerflächen sowie Baustraßen auf künftigen Vegetationsflächen vollständig zurückzubauen.

8.8.
Der mit dem Bau des Erd- und Sichtschutzwalls verbundene Eingriff in die dort befindliche Flachland-Mähwiese ist auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

9. Waldschutz

9.1.
Für die Durchführung der durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach §§ 9 und 11 des Landeswaldgesetzes (LWaldG) (mit)erteilten Waldumwandlung wird unbeschadet der Maßgabe in Abschnitt A. III. 8.1 eine Frist von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses gesetzt.

Die Genehmigung erlischt wenn die Umwandlung nach Ablauf der Frist nicht begonnen hat.

9.2.
Der Beginn der Umwandlung ist der Planfeststellungsbehörde, der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und der zuständigen unteren Forstbehörde mitzuteilen.

9.3.
Die nur vorübergehend beanspruchten Waldflächen sind binnen eines Jahres nach Beendigung der Inanspruchnahme der jeweiligen Waldfläche für die Baumaßnahme mit gleichwertigen standortgerechten Waldbäumen und Waldsträuchern wiederaufzuforsten.

10. Artenschutz

10.1.
Zur Herstellung des Baufeldes notwendige Gehölzbeseitigungen (Rückschnitte oder Fällungen) dürfen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28./ 29. Februar durchgeführt werden.

10.2.
Vor Beginn der Baumaßnahme sind entfallende Bäume auf mögliche Quartiere bzw. auf mögliche oder vorhandene Fledermaushabitate zu untersuchen und falls solche existieren, dürfen die betreffenden Bäume nur in dem unter 10.1. genannten Zeitraum gefällt werden.

10.3.
Zum Schutz der Lebensräume von Zauneidechse und Schlingnatter ist im Rahmen der Bauausführung am Knotenpunkt Rauschbart auf die Abdeckung mit Bodenmaterial zu verzichten.

Baustellenflächen, die sich im Bereich der abgegrenzten Lebensstätten von Zauneidechse und Schlingnatter (Neckartalsüdhang) befinden, sind vor der Einwanderung von Reptilien zu schützen.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind die abgegrenzten Lebensstätten von Zauneidechse und Schlingnatter auf mögliche Vorkommen beider Arten zu überprüfen.

10.4.
Vor Beginn der Baumaßnahme ist die für den provisorischen Parkplatz Haugenstein in Anspruch zu nehmende Fläche artenschutzrechtlich zu überprüfen.

IV.
Andere Öffentlich-rechtliche Gestattungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1.1.
Der Bundesrepublik Deutschland wird nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung des Straßenoberflächenwassers der geplanten Neckartalbrücke und der B 32neu aus dem südlichen Streckenabschnitt über einen Regenüberlauf, Regenüberlaufbecken und bestehenden Entwässerungsgraben sowie die beiden Durchlässe (Augraben) unter der DB-Strecke und dem Radweg in den Neckar erteilt.

1.2.
Für eine eventuelle vorübergehende Absenkung des Grundwassers sowie für die eventuell notwendig werdende Wasserhaltung im Zusammenhang mit der Gründung

der Brücke ist die Zustimmung des Landratsamts Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – einzuholen. Sollte diese nicht erteilt werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor.

1.3.
Die unter Abschnitt A. III. 7. für das planfestgestellte Vorhaben formulierten wasserrechtlichen Nebenbestimmungen sind auch für die wasserrechtliche Erlaubnis verbindlich, soweit sie den Einleitungstatbestand und die zugehörigen Benutzungsanlagen betreffen.

1.4.
Die Erlaubnis zur Einleitung ist in das Wasserbuch einzutragen.

1.5.
Weitere Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten.

2. Sonstige

Im Übrigen werden alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen nach § 75 Absatz 1 Satz 1 LVwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

V. Zusagen

1. Vorbemerkung

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich genannten oder in der Niederschrift zum Erörterungstermin protokollierten Zusagen des Vorhabenträgers sowie seine weiteren der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe oder Nebenbestimmung gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Der Vorhabenträger hat insbesondere Folgendes zugesagt:

2. Kreuzungen, Unter- und Überführungen

2.1.
Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Lage des Brückenpfeilers Nr. 4 soweit wie erforderlich und statisch vertretbar, um die Belange des Bahnbetriebes nicht zu beeinträchtigen, von der Gleisanlage (Flurstück Nr. 2387) abgerückt.

Für die Baugrube erforderliche Standsicherheitsnachweise werden eingeholt. Eine Beweissicherung der Gleislage wird durchgeführt. Diesbezüglich erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG.

2.2.
Hinsichtlich des LST-Kabels für den Bahnübergang im Bereich Untere Au (Bahn-km 79,154) sowie hinsichtlich des zwischen Gleis und Baufeld befindlichen Streckenfernmeldekabels werden die seitens der Deutsche Bahn AG geforderten Vorbereitungsarbeiten durchgeführt sowie die Sicherheitsvorkehrungen eingehalten.

2.3.
Für die Durchführung der Bauarbeiten, die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb haben, wird eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) eingeholt. Ferner wird mit der DB Netz AG eine Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen.

2.4.
Im Rahmen der Bauarbeiten wird zum Schutz der zu querenden Gleisanlagen ein Schutzgerüst in Form einer Überdachung aufgebaut. Einzelheiten hinsichtlich der notwendigen Maße werden im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest geklärt.

2.5.
Der Bahnübergang im Bahn-km 79,154, über den zusammen mit dem Wirtschaftsweg Nr. 55 „Alte Austeige“ eine Versorgung der Baustellen des Pfeilers Nr. 4 und des Widerlagers Süd vorgesehen ist, wird in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG ertüchtigt. Vor Baubeginn wird zu diesem Zwecke eine Verkehrsschau durchgeführt.

2.6.
Eine barrierefreie Führung des Gehweges am Parkplatz „ Am Rauschbart“ durch die Fußgängerunterführung mittels als Rampe wird im Rahmen der Ausführungsplanung (erneut) geprüft.

3. Immissionsschutz

3.1.
Im Rahmen der Ausführungsplanung wird geprüft, ob die oberen zwei Meter der Lärmschutzwand im Kurvenbereich des Knotenpunktes Nr. 7 „Nordstetten“ entlang des Ausfahrstreifens Nordstetten (Stationierung: 0+156.000 bis 0+250.000) transparent ausgebildet werden können.

3.2.
Die Gestaltung der Lärmschutzwände bei Nordstetten wird im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung vorgestellt. Durch Gehölzpflanzungen sowie durch Rank- und Kletterpflanzen werden die Lärmschutzwände landschaftlich eingebunden.

Hinsichtlich der Berankung und Gestaltung erfolgt eine Abstimmung mit den Anwohnern und der Stadt Horb.

3.3.
Die höchstmögliche Ausbildung des geplanten Sichtschutzwalls am Knotenpunkt 6 „Scheibenhalde“ innerhalb der Grunderwerbsgrenzen wird im Zuge der Ausführungsplanung überprüft.

3.4.
Auf dem Überführungsbauwerkes der L 396 am Knotenpunkt Nr. 7 „Nordstetten“ (Überflieger) werden im Rahmen der Ausführungsplanung auf der Südseite Verankerungskörbe für eine Lärmschutzwand vorgesehen.

3.5.
Das „Innenohr“ des Knotenpunktes Nr. 7 „Nordstetten“ wird zu Lärmschutzzwecken im Rahmen der Ausführungsplanung mit Überschussmassen über die Gradiente der Straße hinaus aufgefüllt.

4. Naturschutz

4.1.
Im Rahmen der Ausführungsplanung werden Lebens- und Naturräume neben bzw. unter der Brücke vor Spritz- und Salzwasser geschützt.

5. Grundstücke

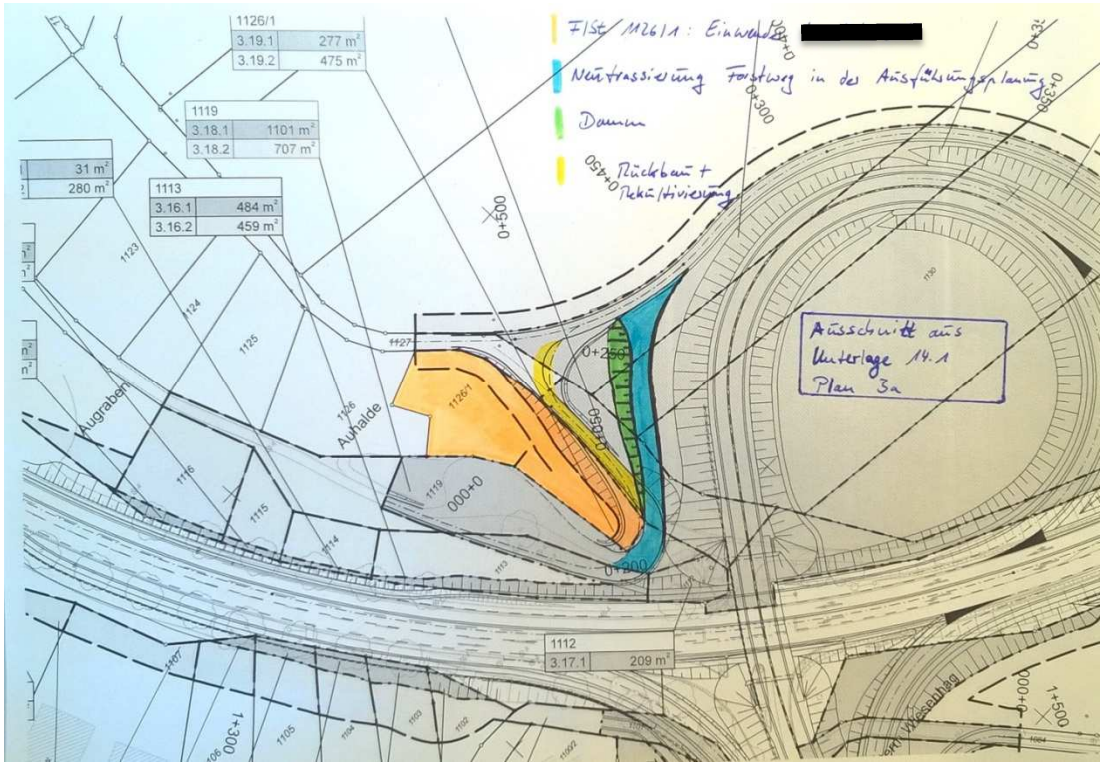
5.1.
Das für die Errichtung des provisorischen Parkplatzes „Haugenstein“ in Anspruch zu nehmende Grundstück mit der Flurstücksnummer 2050/2, Gemarkung Bildechingen, wird sowohl vor Beginn als auch nach Fertigstellung der Maßnahmen auf Kosten des Vorhabenträgers durch einen Sachverständigen begutachtet.

Nach vollständigem Rückbau des provisorischen Parkplatzes wird die Fläche auf Kosten des Vorhabenträgers gesäubert und rekultiviert.

Für den Nutzungsausfall über die gesamte Dauer der Nutzung der Fläche als Parkplatz sowie bis zu einem Jahr nach Rekultivierung wird eine Entschädigung in Höhe von [redacted] ([redacted]) gezahlt. Zu diesem Zwecke erklärt sich der Vorhabenträger bereit, mit dem Eigentümer des Grundstücks einen Pachtvertrag abzuschließen.

5.2.
Die Trassierung des Forstweges bzw. landwirtschaftlichen Begleitweges zwecks Befahrbarkeit mit Langholztransportern im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 wird dahingehend angepasst, dass eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurstücksnummer 1126/1, Gemarkung Nordstetten, entfällt.

Die Neutrassierung erfolgt entsprechend folgender Skizze:



5.3.

Der vollständige Erwerb des Grundstücks mit der Flurstücknummer 1094, Gemarkung Nordstetten, wird zugesagt.

5.4.

Der vollständige Erwerb des Grundstücks mit der Flurstücknummer 1102, Gemarkung Nordststetten, wird zugesagt.

5.5.

Der vollständige Erwerb des Grundstücks mit der Flurstücknummer 2390, Gemarkung Nordstetten, wird zugesagt.

5.6.

Der vollständige Erwerb der Grundstücke mit den Flurstücknummer 4156/3 sowie 4154, jeweils Gemarkung Nordstetten, wird zugesagt.

6. Sonstiges

6.1.

Der Vorhabenträger wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Anwohnern, der westlich der Lärmschutzwand (LA 01) am Knotenpunkt 7 Nordstetten befindlichen Grundstücke, hinsichtlich einer möglichen Auffüllung des in Richtung der Lärmschutzwand abfallenden Geländes abstimmen.

6.2.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden auf dem Parkplatz „Am Rauschbart“ Markierungen für Stellplätze vorgesehen, so dass sich vorhabensbedingte flächenmäßige Änderungen der Parkplatzfläche nicht auf die bisher genutzte Anzahl an Stellplätzen auswirken.

6.3.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird geprüft, ob die Befestigung des vorhandenen Forstweges „Alte Austeige“ (Flurstücksnummer 2394) zwischen dem Bahnübergang an der DB-Strecke Horb-Stuttgart und dem südlichen Widerlager zwecks Nutzung als Baustraße und für die Unterhaltung des Brückenbauwerks mit einer wassergebundenen Decke ausreichend ist. Sollte dies nicht der Fall sein, wird nach der Bauzeit eine notwendige bituminöse Befestigung wieder zurückgebaut.

6.4.

In Bezug auf Blindgängerverdachtspunkte werden im Rahmen der Bauvorbereitung und gegebenenfalls während der Bauzeit weitere Maßnahmen, wie flächenhafte Vorortüberprüfungen, durchgeführt.

6.5.

Das Erfordernis des Einbaus einer Taumittelsprühanlage wird im Rahmen der Ausführungsplanung (Planung des Brückenentwurfs) geprüft.

6.6.

Soweit vorhabenbedingte Anpassungsmaßnahmen an der Kabelschutzrohranlage GLT/900/101 der GasLINE GmbH & Co. KG erforderlich werden, erfolgt diesbezüg-

lich eine Abstimmung mit dem zuständigen technischen Verwalter der GasLINE GmbH & Co. KG.

Auflagen und Hinweise der „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln“ der GasLINE GmbH & Co. KG werden im Rahmen der Bauvorbereitung und Bauausführung beachtet.

6.7.
Vor Baubeginn wird eine Leitungsauskunft bei der Netze BW GmbH eingeholt. Soweit diese ergibt, dass Leitungsanlagen noch nicht berücksichtigt wurden, werden die Planunterlagen entsprechend aktualisiert.

Die Netze BW GmbH wird am Verfahren weiterhin beteiligt und entsprechende Detailpläne werden ihr zu gegebener Zeit zugesandt.

Die Kosten infolge etwaiger Änderungen an den Leitungsanlagen der Netze BW GmbH, die im Zuge des Bauvorhabens erforderlich werden, werden vom Verursacher getragen, sofern nicht bestehende Rahmenverträge eine andere Regelung beinhalten. Auf die betrieblichen Belange der Netze BW GmbH wird Rücksicht genommen. Entsprechende Maßnahmen werden rechtzeitig mit der Netze BW GmbH abgestimmt.

Zu den Freileitungen der Netze BW GmbH werden die entsprechenden Schutzabstände eingehalten. Im Fall einer unzulässigen Annäherung wird die Netze BW GmbH informiert.

VI. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben. Die Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange, der

anerkannten Verbände sowie von Privaten und Infrastrukturunternehmen ist im begründenden Teil unter Abschnitt B. XII. bis XV. dargestellt.

B.

Begründender Teil

I. Vorhaben und Verfahrensablauf

1. Erläuterung des Vorhabens

1.1. Ausgangslage

Die bestehende Verkehrsbelastung in der Kernstadt von Horb durch Kfz- und Schwerverkehr ist sehr hoch. So beträgt sie beispielsweise im Bereich der Christopherusbrücke 18.700 Kfz/24h bzw. 1.220 SV/24h. Im Bereich Neckarstraße/Stuttgarter Straße (B 14) innerhalb der Altstadt liegt sie zwischen 14.500 Kfz/24h und 16.500 Kfz/24h (bzw. zwischen 1.000 SV/24h und 1.130 SV/24h). Entsprechend ergeben sich für die Altstadt von Horb hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen, die zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität führen. Ausweislich der erstellten Verkehrsprognose mit Fortschreibung des Prognosehorizontes bis zum Jahr 2030 wird die Verkehrsbelastung noch weiter zunehmen.
Grund für die hohe Verkehrsbelastung ist, dass die Streckenführung vom nördlichen Bereich der B 14, Stuttgarter Straße, in Richtung BAB A 81, Anschlussstelle Horb, durch die Kernstadt Horb erfolgt. Eine direkte Umfahrung der Kernstadt von Horb ist zurzeit nicht möglich.
Die gegebene Situation ist für Verkehrsteilnehmer und Anwohner gleichermaßen unerträglich.

Die B 32neu OU Horb (Neckartalbrücke) dient durch die Schaffung einer zusätzlichen Neckartalquerung einer umfassenden Entlastung der Ortsdurchfahr Horb. Daneben ermöglicht sie eine direkte Anbindung des Landkreises Freudenstadt an das überregionale Fernstraßennetz. Entsprechend umfasst die Planung für das Projekt den Bau einer Hochbrücke einschließlich der beiden Verknüpfungspunkte mit den bestehenden Bundestraße B 14 und B 32.

1.2. Geplanter Zustand

Der Planungsabschnitt erstreckt sich von der bestehenden B 14, Stuttgarter Straße, Abzweig Haugenstein (km 0-162) über die Neckartalbrücke auf eine Gesamtlänge

von 2,012 km bis zur bestehenden B 32, Hornaustraße und zum Ortsende Nordstetten (km 1+850).

Beim Bau der B 32neu handelt es sich von km 0-162 bis km 0+120 und von km 0+950 bis km 1+850 um einen Ausbau im Bestand, von km 0+120 bis 0+950 um einen Neubau, mit einem Brückenbauwerk von rund 670 m Länge.

Beginnend am Bestand der B 14 (km 0-161,87) wird die B 32neu auf der alten Trasse mit verbreitertem Querschnitt Richtung Süden geführt. Hierbei wird die B 32 in einem ersten Ausbauabschnitt bis km 0+100 so trassiert, dass ein Anschluss an den Bestand am Knoten Haugenstein problemlos möglich ist. Im Bereich des vorhandenen Parkplatzes „ Am Rauschbart“ schwenkt die neue Trasse nach Osten von der alten B 14 ab und verläuft dann über eine Länge von rund 670 m (km 0+213 bis 0+883) auf einer Talbrücke über das Neckartal. Hierbei werden die DB-Strecke 4860 Stuttgart – Horb (km 0+424), die L 370 Horb – Mühlen (km 0+469), der Neckar (km 0+610) und die DB-Strecke 4600 Tübingen – Horb (km 0+681) gekreuzt.
Vom südlichen Widerlager der Neckartalbrücke verläuft die neue B 32 in Dammlage, bis sie nach rund 70 m auf die alte Trassierung der B 32 trifft (km 0+950). Ab hier bis km 1+730 wird sie mit 3-streifigem Querschnitt hergestellt. Es folgt die Verziehung auf einen 2-streifigen Querschnitt mit Anschluss an den Bestand.

Der Höhenverlauf der neuen B 32 orientiert sich am Bestand der B 14alt nördlich der Talbrücke und der B 32alt südlich der Talbrücke. Die maximale Steigung von rund 6% in diesem Bereich ist praktisch identisch mit der vorhandenen Gradiente und durch die vorhandene Topographie bedingt. Auf der Neckartalbrücke mit einer Länge von ca. 670 m erreicht die Gradiente eine Höhe von bis zu 70 m über Talgrund bei einer Längsneigung von bis zu 2,5%.

Als Regelquerschnitt wurde aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung der RQ 11,5+ mit Überholstreifen gewählt. Auf der Talbrücke kommt der RQ 11,5B mit Überholstreifen zur Anwendung. Überholstreifen werden jeweils für die Bergfahrt vorgesehen (Fahrtrichtung Süd: von km 0+760 bis km 1+730, Fahrtrichtung Nord: von km 0+700 bis 0-162). Zusätzlich werden im Bereich von Knotenpunkten Abbiegestreifen mit einer Breite von 3,25 m angeordnet. Die Länge für die einzelnen Abbiegestreifen

ist der prognostizierten Verkehrsbelastung entsprechend dimensioniert. Für die Rampen des planfreien Knotens Nordstetten wurden die Querschnitte RRQ1 und RRQ2 und für die Ein- und Ausfahrten eine Breite von 3,50 m gewählt.

Plangleiche, signalisierte Knotenpunkte entstehen bei km 0+154 (Einmündung der B 14alt, Stuttgarter Straße, Knoten Nr. 5) und bei km 0+913 (Einmündung B 32alt, Hornaustraße, Knoten Nr. 6). Der bestehende plangleiche Knoten (Einmündung der L 396, Knoten Nr. 7) in Nordstetten wird durch einen neuen planfreien Knoten in km 1+430 ersetzt.

Im Zuge der Maßnahme sind Umstufungen von bestehenden Straßen erforderlich und der neu hinzukommende Straßenabschnitt ist entsprechend seiner Verkehrsbedeutung als Bundesstraße zu widmen.

In den Ortsbereichen von Nordstetten sind umfassende aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) vorgesehen. Ferner ist dort ein Sichtschutzwall nebst Erdwall als Überflughilfe für Fledermäuse geplant.

Die vorhandene Fläche im Bereich des Parkplatzes „ Am Rauschbart“ wird zum Teil für die Anbindung der Neckartalbrücke, sowie die Gehweganbindung von der B 14alt, Stuttgarter Straße, benötigt.
Über den Zeitraum der Herstellung der Talbrücke wird der bestehende Parkplatz „Am Rauschbart“ zudem als Baustelleneinrichtungsfläche verwendet, so dass eine Nutzung durch die Öffentlichkeit nicht möglich ist. Deshalb wird eine zusätzliche provisorische Parkplatzfläche im Anschluss an den Einmündungsbereich der Gemeindestraße „Haugenstein“ und nördlich der Stuttgarter Straße realisiert. Die Anbindung der Parkfläche erfolgt über die Gemeindestraße „Haugenstein“. Die Größe der provisorischen Parkfläche richtet sich nach der Größe der vorhandenen Parkfläche „Am Rauschbart“. Der im Bestand des plangleichen Knotens 7 in Nordstetten angebundene Waldparkplatz wird an das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz angebunden.

Der bestehende Sportplatz im Neckartal mit einer Abmessung von 96 m x 61 m wird

wegen der Stellung des Pfeilers 3 der Neckartalbrücke um 6,0 m auf eine Abmessung von 90 m x 61 m verkürzt.

Der vorhandene straßenbegleitende Gehweg an der Stuttgarter Straße (B14) von der Kernstadt Horb bis zum Parkplatz „Am Rauschbart“ wird aufgenommen und zum Teil mit neuer Trassierung wieder hergestellt. Im Bereich des Widerlagers wird der Gehweg auf 1,5 m bis 3,0 m aufgeweitet und durch eine Fußgängerunterführung mit anschließender Freitreppe auf den Parkplatz „Am Rauschbart“ geführt. Vom Knoten Nr. 5 der B 14 mit der Zufahrt Wohngebiet Haugenstein wird eine Gehwegverbindung entlang der B 32 zum Parkplatz „Am Rauschbart“ geschaffen. Vom vorhandenen Unterführungsbauwerk an der Einmündung zum Wohngebiet Haugenstein ist noch eine kurze Gehwegverbindung bis zum Bauanfang der B 32neu bei km 0-162 herzustellen. Dies wird als Provisorium in einer gesonderten Planung durch die Stadt Horb realisiert, da die endgültige Anbindung erst mit dem Planungsabschnitt der B 28 OU Horb (Umfahrung Hohenberg) vorgesehen ist.
Ein vorhandener Gehweg im Bereich des Knotens 7 wird in neuer Lage wieder hergestellt.
Der vorhandene Wanderweg, der vom Sportplatz an der Kreuzerstraße in Serpentinen zur B 14 hinunter führt, wo er ungesichert in einer Kurve die B 14alt zum Parkplatz „Am Rauschbart“ quert, wird durch die Verschwenkung der B 14alt zum neuen Knoten Nr. 5 durchschnitten. Da am Knoten Nr. 5 keine Fußgängerquerung vorgesehen ist, wird ein neuer Wanderweg in Richtung Norden auf städtischem Waldgelände bis zum Anschluss an den vorhandenen Straßen begleitenden Gehweg bei Bau-km 0-200 geführt. Über diesen Gehweg gelangen Wanderer dann zur bestehenden Fußgängerunterführung am Knoten Haugenstein, und zur Gehwegverbindung entlang der B 32 zum Parkplatz „Am Rauschbart“.

Das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz wird, soweit es von der Maßnahme betroffen ist, angepasst und die Wegeführung wird so geplant, dass sie mit Langholztransporter befahrbar bleibt. Betroffen hiervon sind der Forstweg im Bereich des Parkplatzes „Am Rauschbart“ sowie die Wirtschaftswegeführung nördlich der bestehenden Einmündung bei Nordstetten. Im Bereich des Parkplatzes „Am Rauschbart“ wird eine zusätzliche Fläche befestigt, über die beladene Langholztransporter auf die

Bundesstraße B 32neu einbiegen können. Diese Ausfahrt wird zusätzlich mit Absperrpfosten entlang der Bundesstraße gegen unberechtigte Nutzung gesichert.

Die Entwässerungskonzeption sieht es vor, im ersten Abschnitt nördlich der Neckartalbrücke die Oberflächenwässer der B 32neu und der B 14 über die Entwässerungsmulden zu sammeln und mittels einer Regenwasserleitung zunächst einer Schmutzfangzelle zuzuführen, um dort die grob verunreinigten ersten Wassermengen zurückzuhalten. Nachfolgend werden die Wässer über eine Entleerungsleitung an die bestehende Mischwasserkanalisation der Stadt Horb a.N. abgeleitet. Nach Vollfüllung der Schmutzfangzelle werden die nachfolgenden geringer verschmutzten Wässer ohne weitere Behandlung über ein vorgeschaltetes Überlaufbauwerk in den bestehenden, städtischen Regenwasserkanals eingeleitet. Die Entwässerung der geplanten Neckartalbrücke sowie der B 32neu aus dem südlichen Streckenabschnitt wird über die geplanten Entwässerungsmulden und Leitungen zusammengefasst und in das 2012 neu erstellte Regenüberlaufbecken – Nordstetten der Stadt Horb a.N. eingeleitet. Unmittelbar vor der Einleitung wird ein Regenüberlauf vorgeschaltet. Anschließend gelangen die Wässer über den bestehenden Entwässerungsgraben und die beiden Durchlässe (Augraben) unter dem Radeweg und der DB-Linie in den Neckar.
Die Oberflächenentwässerung der Anbindung B 14alt, Stuttgarter Straße, wird behandelt, indem ein Großteil der Wässer über die Straßenabläufe und einen Regenwasserkanal in die bestehende Kanalisation der Stadt Horb a.N. abgeleitet wird. Lediglich ein kleiner Anteil der Straßenwässer wird, wie bisher, in die bestehende Entwässerungsmulde eingeleitet. Um dort über belebte Bodenzone breitflächig zu versickern.
Analog ist die Oberflächenentwässerung der Anbindung B 32alt, Hornaustraße, konzipiert.
Nachdem der Trassenverlauf der B 32neu abschnittsweise bei Horb – Nordstetten, mit einem Ausbau im Bestand, in der Wasserschutzzone II liegt, wird gemäß den RiStWag eine Entwässerungsanlage der Straße hergestellt, über die das Niederschlagswasser gesammelt und aus der Wasserschutzzone II herausgeleitet wird. Hierbei wird die Anlage zwecks Wasserbehandlung an die geplante Entwässerungsleitung zum Regenüberlaufbecken „Nordstetten“ angeschlossen.

Schließlich umfasst das Vorhaben zum Ausgleich des mit der Ausbaumaßnahme verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft und Waldfunktionen auch landschafspflegerische Maßnahmen, wie die standortgemäße Waldbegründung und Maßnahmen zur Optimierung bestehender Wälder, Ersatzmaßnahmen im Bereich des Naturschutzgebietes (NSG) Osterhalde sowie Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der B 32neu und Anschlüsse zur Gestaltung der Straße, zur optischen Einbindung in die Landschaft sowie zum Arten- und Biotopschutz.

Baulastträger und Vorhabenträger der Maßnahme ist die Bundesstraßenverwaltung der Bundesrepublik Deutschland.

1.3. **Kostenträger**

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden mit ca. € 56,7 Mio. (Stand Antragsstellung) veranschlagt. Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland.

2. Verfahrensablauf

Auf Antrag des Vorhabenträgers, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 4 Straßenwesen und Verkehr -, vom 31.03.2015 leitete das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter dem 23.04.2015 das Planfeststellungsverfahren ein. Die erste Offenlage der Planunterlagen wurde am 30.04.2015 im Amtsblatt der Stadt Horb ortsüblich bekannt gemacht. Die betroffenen Grundstückseigentümer ohne Wohnsitz in Horb wurden von der Auslegung gesondert mit Schreiben der jeweiligen Belegenheitsgemeinde informiert.

Wie bekannt gegeben, lagen die Planunterlagen vom 18.05.2015 bis 17.06.2015 im Rathaus der Stadt Horb zur Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 01.07.2015.

Es folgte eine erneute Offenlage der Planunterlagen im Rathaus der Stadt Horb vom 17.08.2015 bis zum 16.09.2015, welche am 30.07.2015 im Amtsblatt der Stadt Horb ortsüblich bekannt gemacht wurde. Nicht ortsansässige Betroffene wurden erneut gesondert informiert. Die Einwendungsfrist der 2. Offenlage endete am 30.09.2015.

Am 25.07.2016 fand die Planerörterung im Versammlungssaal des Feuerwehrhauses Horb statt. Dieser Erörterungstermin war zuvor am 07.07.2016 im Mitteilungsblatt der Stadt Horb ortsüblich bekannt gemacht worden. Außerdem waren der Vorhabenträ-

ger, die beteiligten Behörden und Verbände sowie Einwender mit gesondertem Schreiben der Anhörungsbehörde über den Erörterungstermin informiert worden.
Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen ergaben sich noch einzelne Änderungen des Plans. Die hiervon betroffenen Personen, Träger öffentlicher Belange und anerkannte Verbände sowie Infrastrukturunternehmen wurden jeweils gesondert mit Schreiben vom 20.12.2016 über die Änderungen informiert und Ihnen wurde innerhalb von 2 Wochen ab Zustellung des jeweiligen Schreibens Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dementsprechend hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Auftrag des Straßenbaulastträgers Bundesrepublik Deutschland die Planfeststellung für die B 32neu - Ortsumgehung Horb - Teil Neckartalbrücke beantragt. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, und 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. §§ 3 Nr. 2, und 4 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (FStrG-ZuVO).

Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 17a FStrG sowie in den §§ 72 ff. LVwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben wurden vorliegend beachtet. Soweit ein Einwender gerügt hat, dass während der ersten Offenlage, am 10.06.2015, das Rathaus der Stadt Horb wegen Betriebsausflug geschlossen war und ihm hierdurch die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planun-

terlagen versagt worden sei, so ist dies nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unschädlich und führt nicht zu einem Verfahrensfehler. Eine Schließung des Auslegungslokals aus einem vertretbaren Anlass, wie es bei einem Betriebsausflug der Fall ist, stellt keine unzumutbare Beschränkung der Einsichtsmöglichkeiten der Planunterlagen dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.09.1985 – 4 C 64/80, NVwZ 1986, 740-741; BeckOK VwVfG, 35. Ed. 2017, § 73, Rn. 37).

Im Übrigen fand vorliegend rein vorsorglich eine erneute Offenlage der Planunterlagen statt, so dass selbst bei unterstelltem Verfahrensfehler eine Heilung gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 VwVfG erfolgt wäre.

Auch die nochmalige Offenlage erfolgte ordnungsgemäß. Die Rüge des vorbezeichneten Einwenders, bei der erneuten Offenlage seien die Vorschriften des § 4 GemO, § 1 DVO GemO i.V.m. den Vorschriften der Bekanntmachungssatzung der Stadt Horb a.N. vom 11.11.2010 (der Einweder datierte die Satzung in seiner Stellungnahme fälschlicherweise mit 2000) verletzt worden, wird zurückgewiesen. Der Einwender hat den vermeintlichen Verfahrensfehler in seiner Stellungnahme vom 16.09.2015 damit begründet, dass der Bekanntmachungstext vom 30.07.2015 lediglich mit *„Fachbereich Recht und Ordnung“*, ohne jeden Namenszusatz unterzeichnet worden sei, während der Bekanntmachungstext der 1. Offenlage als Aussteller den Oberbürgermeister habe erkennen lassen.

Klarstellend ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der beanstandete Bekanntmachungstext richtigerweise mit *„Bürgermeisteramt Horb, 30.07.205 Fachbereich Recht und Ordnung“* unterzeichnet war. Der Aussteller war somit erkennbar und in beiden Bekanntmachungstexten identisch – in der späteren Bekanntmachung erfolgte lediglich eine Vertretung des Oberbürgermeisters durch den Fachbereich Rech und Ordnung. Im Übrigen enthält die in Bezug genommene Satzung der Stadt Horb auch keine Regelung zur Unterzeichnung des Bekanntmachungstextes, so dass ein Formverstoß schon aus diesem Grunde ausscheidet. Schließlich betrifft die Satzung explizit nur „öffentliche Bekanntmachungen“ und gerade nicht die im vorliegenden Fall einschlägige „ortsübliche Bekanntmachung“ gemäß § 73 Absatz 5 LVwVfG. Anforderungen an die Person des Ausstellers sowie die Art und Weise der Unterzeichnung einer ortsüblichen Bekanntmachung enthält der Landesverfahrensgesetz ebenso wenig.

Bezüglich kleinerer, punktueller Änderungen wurde eine ergänzende Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 LVwVfG durchgeführt.

Auch hinsichtlich der zu einzelnen Änderungen des Plans durchgeführten Nachanhörung wurden die Verfahrensvorgaben eingehalten. Soweit, wie vorliegend, der Kreis der von der Planänderungen Betroffenen klein und abgrenzbar ist, genügt nach § 73 Absatz 8 LVwVfG die Anhörung der betroffenen Personen, Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbänden, ohne dass es einer erneuten Offenlage bedarf.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Wegen der besonderen Regelung in § 19 Abs. 1 und Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist die wasserrechtliche Erlaubnis hiervon ausgenommen; allerdings hat hiernach die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der Erlaubnis für die mit dem Vorhaben verbundene Gewässerbenutzung zu entscheiden.

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedurfte es für das Vorhaben einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG. Demnach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung dann durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Vor diesem Hintergrund stellte die Planfeststellungsbehörde gemäß § 3a UVPG am 28.10.2016 fest, dass für das vorliegende Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Aus den vorgelegten Unterlagen ergab sich nach überschlägiger Prüfung, dass die geplante Maßnahme, in Anbetracht des Umfangs des Vorhabens und der schutzwürdigen und empfindlichen Naturraumausstattung bzw. der Bedeutung der hierauf liegenden ökologischen und sozialen Landschaftsfunktionen des von diesem Vorhaben tangierten Bereiches, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen mit sich bringen kann.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Der Vorhabenträger hat zunächst die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird (§ 6 Abs. 1 UVPG).

Weiterhin sind gemäß § 7 UVPG die Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden, in entsprechender Anwendung des § 73 Abs. 3a LVwVfG zu unterrichten und ihre Stellungnahme einzuholen. Ebenfalls beteiligt die zuständige Behörde nach § 9 UVPG die Öffentlichkeit.

Die zuständige Behörde erarbeitet sodann auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG sowie der Stellungnahmen der Behörden und Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 11 UVPG), bewertet diese Umweltauswirkungen auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und berücksichtigt diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens (§ 12 UVPG).

Die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung wird den rechtlichen Vorgaben nach Auffassung der Planfeststellungs-

behörde in formeller wie materieller Hinsicht vollumfänglich gerecht. Die Angaben zu den Umweltauswirkungen in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung (Planunterlage 1.1) und in der Umweltverträglichkeitsstudie, sowie ferner in der Schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11.2), in der Luftschadstoffuntersuchung (Planunterlage 11.4) und im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12.1 – 12.6) reichen aus, um die Umweltverträglichkeit zu beurteilen. Die Planfeststellungsbehörde hält die in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung und in der Umweltverträglichkeitsstudie enthaltenen Aussagen für plausibel und nachvollziehbar. Sie hat diese Aussagen zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung im Sinne von § 11 UVPG gemacht. Im Hinblick auf Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens, Beschreibung der Umwelt (Schutzgüter) sowie Art und Menge der zu erwartenden Wirkfaktoren wird auf die Ausführungen dieser Planunterlagen Bezug genommen.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens lassen sich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen untergliedern, die vor allem als Flächeninanspruchnahme, Belastung der Seitenräume durch Lärm sowie als Störungen durch den Baubetrieb charakterisiert werden können.

Ausgehend von einer Charakterisierung des Untersuchungsraumes mit anschließender Raumanalyse und daran anknüpfender Wirkungsanalyse wurden die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden ökologischen Risiken für die Schutzgüter im Untersuchungsraum prognostiziert. Im Zusammenhang mit deren Beurteilung wurden mögliche Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der Umweltrisiken aufgezeigt.
Die konkrete Darstellung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte in einem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG Folgendes:

1.1. **Mensch**

Was das Schutzgut „Mensch“ betrifft, so sind zu Lasten des Landschaftsbildes umfangreiche anlage- und baubedingte Verluste gestalterisch bedeutsamer (landschaftsbildprägender und erlebniswirksamer) Gehölz- und Waldbestände zu verzeichnen. Durch die starke technische Überformung der Geländestruktur (Geländeeinschnitte, Auftragsböschungen und Dämme), insbesondere im Bereich der Anschlussstellen und durch die Ingenieur-Bauwerke wie Hochbrücke, Stützwände und Lärmschutzwände ergeben sich zusätzlich erhebliche visuelle Störungen und Veränderungen im Landschaftscharakter des Neckartales. Dabei fällt für den Landschaftsbildcharakter vor allem die Neckartalbrücke besonders negativ ins Gewicht, indem sie den gesamten Talraum des Neckars in bis zu 70 m Höhe auf rd. 670 m Länge überspannt und somit technisch überprägt sowie aus sämtlichen Blickbeziehungen ins Neckartal sichtbar wird. Genauso wirkt sich die Errichtung des Anschlussknotens Nordstetten, welcher eine Rampe mit Überführungsbauwerk der L 396 vorsieht, infolge technischer Überprägung der Ortsrandsituation von Nordstetten besonders negativ auf das Landschaftsbild aus.

Was die landschaftsbezogene Erholung betrifft, so führt das geplante Vorhaben im Bereich der Neckarhänge sowie im Freiraum östlich von Nordstetten durch Zerschneidungseffekte und betriebsbedingte Auswirkungen (insbesondere Lärm) sowie infolge der Verstärkung der Barriereeffekte im Bereich der Ausbaustrecken zu erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen.

1.2. **Boden**

Beim Schutzgut Boden entstehen umfangreiche Funktionsverluste und -minderungen durch die Versiegelung bzw. Umwandlung von Böden zu Straßennebenflächen sowie durch den Baubetrieb.

Es kommt zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich der neu versiegelten Flächen(Fahrbahnen, befestigte Wege) sowie im Bereich neu angelegter, hoch verdichteter und belasteter Nebenflächen (Bankette) von rd. 2,63 ha. Rund 3,26 ha Verkehrsgrünflächen werden im Zuge der Baumaßnahme neu angelegt. Des Weiteren erfolgt ein Verlust bzw. eine Minderung der Bodenfunktionen im Bereich der Brücke durch die Widerlager und die Bodenplatten der Stützpfeiler sowie durch die

Veränderung der Standortverhältnisse unter der Brücke infolge geringerer Niederschlagsmengen und Verschattung in einem Umfang von rd. 0,2 ha.
(Temporäre) Funktionsminderungen von rd. 7,02 ha ergeben sich im Bereich von Arbeitsstreifen, des Brückenkorridors sowie der Flächen für die Baustelleneinrichtung durch baubedingte Bodenumlagerungen und Baubetrieb.
Insgesamt sind nur in begrenztem Umfang Böden mit hoher bis sehr hoher Funktionserfüllung betroffen. Die Böden weisen zum überwiegenden Teil eine mittlere Funktionserfüllung auf. Im Bereich Neckaraue handelt es sich um bereits überformte Böden.
Aufgrund der bestehenden Straßen B 32alt und B 14 und infolgedessen bestehender Vorbelastungen ergeben sich durch das Vorhaben nur graduelle Veränderungen der Schadgasimmissionen. Die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen durch verkehrsbedingte Schadstoffe liegt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

1.3. **Wasser**

Hinsichtlich des Grundwassers werden vorhabenbedingt durch Geländeabtrag die Grundwasserdeckschichten im Bereich der Nodususschichten des Oberen Muschelkalks gemindert. Ferner besteht infolge Geländeabtrags die Gefahr von Schadstoffeintrag in den Grundwasserleiter. Im Zuge der Gründung der Neckartalbrücke besteht ferner die Gefahr einer Beeinträchtigung des Grundwassers. Durch bautechnische Maßnahmen (Schutzvorkehrungen gemäß RiStWag) sowie durch das Entwässerungskonzept der Straße können die Beeinträchtigungen jedoch vermieden bzw. auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
In Bezug auf Oberflächenwasser werden vorhabenbedingt durch den Abtrag von Böden mit hohem Infiltrationsvermögen sowie durch die Inanspruchnahme von Waldflächen mit sehr hohem Rückhaltevermögen das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen und der Oberflächenwasser-Abfluss gemindert.

1.4. **Klima/Luft**

Im Bereich der Neckartalbrücke (Bau-km 0+210 – 0+870) kommt es durch das Brückenbauwerk zur Behinderung der lokalklimatisch wirksamen Luftaustauschleitbahn sowie des Talwindsystems im Neckartal. Es sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Im Ausbaubereich der B 32 östlich von Nordstetten (Bau-km 0+870 bis 1+400) werden Waldflächen mit einer hohen Bedeutung für die Frischluftentstehung in Anspruch genommen. Aufgrund der vergleichsweise geringen Flächeninanspruchnahme und der Größe des Funktionsraumes sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.
Insgesamt hat die Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 11.4) ergeben, dass das Luftschadstoffbelastungsniveau entlang des Neubaustreckenzugs und zuführender Strecken deutlich unterhalb der geltenden Grenzwerte verbleibt. In den stark belasteten Bereichen der Kernstadt von Horb wird es vorhabenbedingt zu nachhaltigen Entlastungen kommen.

1.5. **Pflanzen/Tiere und biologische Vielfalt**

Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen vor allem durch die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme für die Anschlussknoten, das Brückenbauwerk sowie die Überleitungsstrecken.
Am Südhang des Neckartales, welcher als FFH-Gebiet „Horber Neckarhänge“ ausgewiesen ist, im Bereich 'Haugenloch', 'Rauschbart' sowie 'Galgenhalde', kommt es zu einer anlage- und baubedingten Inanspruchnahme von (meist jüngeren) naturfernen Waldbeständen und Sukzessionswäldern für den Anschluss der B 14 und das Brückenwiderlager Nord, daneben (in geringerem Umfang) von Gebüschen trockenwarmer Standorte.
Im Bereich Neckaraue kommt es ferner zu einem kleinflächigen Verlust lokal bedeutsamer Biotoptypen.
An Nordhang des Neckartales im Bereich der 'Alten Austeige' sowie im Bereich der bewaldeten Klinge östlich von Nordstetten werden anlage- und baubedingt Sukzessionswälder und Buchenwald basenreicher Standorte in Anspruch genommen. Des Weiteren kommt es zu einer Inanspruchnahme von Saumvegetation und Gehölzbeständen. Schließlich wird eine magere Flachlandmähwiese (FFH-LRT 6510) randlich in Anspruch genommen.

Im Zuge des Vorhabens werden die folgenden lokal bedeutsamen Biotoptypen (Wertstufe 4 und 5 gem. Übersicht 3.6, Unterlage 12.1) überbaut:
- rd. 0,34 ha Buchenwald basenreicher Standorte,
- rd. 0,14 ha Feldgehölze und Gebüsche,

- rd. 0,04 ha Streuobstwiese,
- rd. 0,05 ha Magerwiese mittlerer Standorte (FFH-LRT 6510).

Darüber hinaus werden noch rd. 2,99 ha Biotoptypen mit ökologischer Ausgleichsfunktion (Wertstufe 3 gem. Übersicht 3.6, Unterlage 12.1) in Anspruch genommen. Dazu gehören Sukzessionswälder, naturferne Waldbestände, Saumvegetation, Hochstauden- und Ruderalfluren, sowie Fettwiesen.

Zusätzlich erfolgt eine baubedingte Flächeninanspruchnahmen für die Arbeitsstreifen der Straße und das Baufeld der Brücke. Bei den Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen wird allerdings davon ausgegangen, dass sich die betroffenen Biotoptypen nach Beendigung der Bauzeit zum überwiegenden Teil wieder herstellen lassen und dass nur bei den mittel- bis langfristig regenerierbaren Biotoptypen Funktionsminderungen verbleiben werden.

Erhebliche zusätzliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Fauna sind dagegen aufgrund der Vorbelastung durch die bestehenden Straßen nicht zu erwarten. Nach den vorliegenden Bestandsdaten werden die betroffenen Wälder ausschließlich von weit verbreiteten und häufigen Brutvogelarten besiedelt. Im Bestand gefährdete Arten treten in den dauerhaft und während der Bauphase vorübergehend beanspruchten Flächen nicht auf. Reviere von, in Bezug auf Störwirkungen relevanter Arten, liegen abseits der Trasse.

1.6. **Kultur- und sonstige Sachgüter**

Im Bereich der geplanten B 32neu befinden sich folgende Boden- und Kulturdenkmale (vgl. Unterlage 12.1 Karte 1):

- Das Geotop Nr. 823702 „Felswand im Haugenloch östlich Horb“
- Das Bodendenkmal im Bereich Haugenstein, Rauschbart „Schlagplatz der Jungsteinzeit mit Resten der Geräteherstellung von Feuerstein-Werkzeugen (5.-3. Jahrtausend v. Chr.)“
- Das Bodendenkmal im östlichen Siedlungsbereich von Nordstetten „Fundstelle aus alemannischer Zeit (6.-7. Jahrtausend v. Chr.)“

Eingriffe/ Flächeninanspruchnahmen in bekannte Boden-, Bau- oder Kunstdenkmale ergeben sich bei Realisierung der Neckartalhochbrücke jedoch nicht.

Es kommt zu Überformungen, Veränderungen und Beeinträchtigungen der Sichtachsen von der bzw. auf die Altstadt von Horb.
Soweit seitens drei Einwendern bemängelt wird, die beantragte Variante für den Knotenpunkt Nr. 7 (Nordstetten) verstelle die Sichtachse auf das Schloss bzw. den Schlossgarten von Nordstetten, so trifft dies nicht vollumfänglich zu. Eine Visualisierung des Vorhabenträgers hat gezeigt, dass Blickbeziehungen sowie die Blickachse von der L396 (Hauptstraße) auf das Schloss bei der Zufahrt auf Nordstetten erhalten bleiben. Lediglich die Blickbeziehungen von der B 32 auf das Schloss werden nach Fertigstellung der Maßnahme durch die Überführung der L 396 unterbunden.

In bebaute Gebiete als solche, d.h. in vorhandene Siedlungsstrukturen wird nicht eingegriffen. Einzige Ausnahme stellt das Grundstück mit der Flurstücknummer 1047 (Gemarkung Horb a.N.) dar, auf dem sich ein Wohnhaus befindet und von der Grundstückeigentümerin eine Hundepension betrieben wird. Die Grundstücksfläche befindet sich am südexponierten Neckartalhang unterhalb der geplanten Talbrücke und wird durch den Pfeiler Nr. 2 der geplanten Talbrücke dauerhaft beansprucht.

1.7. **Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern**

Nach derzeitigem Erkenntnisstand sind keine relevanten Wechselwirkungen im Projektgebiet gegeben, die nicht über die Systematik der Schutzgüter, die eine querschnittsorientierte Herangehensweise an die Raumanalyse darstellt, erfasst werden.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier des Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technische Regelwerke, aus welchen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben.

Durch das Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit über die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannte Schutzgüter informiert und in das Verfahren einbezogen.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die vorstehend genannten Schutzgüter, die indes in weiten Teilen kompensiert werden können und einer Zulassung des Vorhabens daher nicht im Wege stehen.

Positiv für das Schutzgut Mensch fällt ins Gewicht, dass der Bau der Neckartalbrücke zu wesentlichen Entlastungen, insbesondere auch hinsichtlich des Schwerverkehrs, entlang der Ortsdurchfahrt in Horb im Stadtzentrum und einer damit verbundenen Aufwertung des Wohnumfeldes führt. Die bestehende unerträgliche Verkehrssituation in der unteren Altstadt von Horb und daraus resultierende erhebliche Belastungen in Form von Lärm und Schadstoffen können somit beseitigt werden.
Zusätzliche Belastungen ergeben sich vorhabenbedingt für die lärmempfindliche Bebauung von Nordstetten. Durch die in diesem Beschluss vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird jedoch die Bebauung im Schutzbereich Nordstetten Süd vollständig geschützt. An mehreren Gebäuden in der Alemannenstraße kommt es im Prognoseplanfall sogar zu einer sehr deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung bzw. teilweise sogar zu einer Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen gegenüber dem entsprechenden Vergleichsfall ohne Neckartalbrücke.
Allerdings werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) mit dem beantragten Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers weiterhin an 6 Gebäuden im Schutzbereich Nordstetten Nord überschritten. Der Aufwand für die Einhaltung der Grenzwerte würde sich jedoch im Vergleich zum damit zu erzielenden Nutzen als unverhältnismäßig erweisen. Insoweit wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die Kosten für notwendige passive Schutzmaßnahmen dort zu übernehmen, wo es trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, um die vom Lärm der B 32neu betroffene Wohnbevölkerung hinreichend zu schützen. Mit diesem Gesamtkonzept wird den berechtigten Ansprü-

chen lärmbetroffener Anwohner der B 32neu in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. nachstehend unter Abschnitt B. XI. 4.).

Negativ für das Schutzgut Mensch fällt ins Gewicht, dass das Landschaftsbild durch die optische Dominanz des Brückenbauwerks nicht unerheblich beeinträchtigt wird und diese Störung mit landschaftspflegerischen Mitteln nicht ausgeglichen werden kann.

Die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden können mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen wie Bodenandeckung, Begrünung, Bepflanzung, Entsiegelung und Rekultivierung der betroffenen Flächen kompensiert werden.

Hinsichtlich des Oberflächenwassers bzw. der Oberflächengewässer kann der bodenabtragsbedingte Verlust des Retensionsvermögens durch die im LBP vorgesehenen landschaftsbaulichen Maßnahmen wie Bodenandeckung, Bepflanzung der Straßennebenflächen, Rekultivierung der Arbeitsstreifen sowie entsprechende Aufforstungen wieder hergestellt werden.
Den sich aus dem WHG ergebenden Umweltanforderungen, insbesondere dem Schutz Gewässer vor Einleitung von Abwässern und dem Schutz des Grundwassers vor Einleitung von Stoffen wird in rechtlich nicht zu beanstandender Weise Genüge getan. Dementsprechend kann im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde das Einvernehmen erteilt werden.

Für die Schutzgüter Pflanzen/ Tiere und biologische Vielfalt ergeben sich nachteilige Auswirkungen, da vorhabenbedingt wertvolle Lebensräume entfallen. Zu nennen sind hier insbesondere der Verlust von Buchenwald basenreicher Standorte sowie Feldgehölzen und Gebüschen.

Die B 32neu OU Horb – Neckartalbrücke hat unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf Teilflächen des FFH Gebietes „Horber Neckarhänge“. Deshalb war eine Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung notwendig und wurde durchgeführt.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind jedoch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg zu sehen. Danach aber sind die vorhandenen Eingriffe einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser sowie Luft/Klima vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Der Verlust von Biotoptypen und von Lebensräumen für die Tierwelt wird durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verstößt das Vorhaben nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Verwirklichung der Verbotstatbestände entweder nicht erfüllt ist oder durch entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossen wird. Die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet sind gerechtfertigt.

Beeinträchtigungen von Kulturgütern können bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen ausgeschlossen werden.
Überformungen, Veränderungen und Beeinträchtigungen der Sichtachsen von der bzw. auf die Altstadt von Horb lassen sich nicht vermeiden.
Hinzu kommt als weitere Beeinträchtigung, dass die Blickbeziehung auf das Schloss Nordstetten von der B 32 aus unterbunden wird. Da sie jedoch ansonsten fortbesteht, beeinträchtigt die beantragte Ausgestaltung des Knotenpunktes Nr. 7 das Erscheinungsbild des Schlosses nach Ansicht der Planfeststellungbehörde nicht erheblich.
Schließlich fällt für die Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter der Eingriff in ein einzelnes bebautes Grundstück noch negativ ins Gewicht.

In Bezug auf eventuelle Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der Beeinträchtigung bzw. einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung führen.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Vorausset-

zungen im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG eingestellt. Bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die von vornherein die Zulassung des Vorhabens ausschließen.

IV. Planrechtfertigung

Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme also objektiv erforderlich ist. *„Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist“* (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; BeckRS 2006, 23922).

Das Vorhaben verfügt über die notwendige Planrechtfertigung. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes und sind damit gemessen hieran vernünftigerweise geboten. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 32 OU Horb in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. *„Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich. Einer zusätzlichen Einzelfallprüfung bedarf es nicht“* (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06; BeckRS 2008, 38060; Urteil vom 21. Mai 2008, 9 A 68.07; BeckRS 2008, 36612).

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass, wie bereits im Rahmen der Erläuterung des Vorhabens unter Abschnitt B. I. 1.1. dargestellt, die Belastungsgrenze der Ortsdurchfahrt von Horb im Hinblick auf Verkehr und die daraus resultierende Lärm- und Abgassituation erreicht ist, so dass die Ortsumgehung durch Schaffung einer zusätzlichen Neckartalquerung dringend geboten ist.
Daneben können durch die B 32neu Ortsumgehung Horb auch die überörtlichen und regionalen Verkehrsbeziehungen zwischen Freudenstadt und der A 81 verbessert werden. Durch ein Netz von Einzelmaßnahmen (4-spuriger Ausbau der Stuttgarter Straße in Freudenstadt, Umgehung Schopfloch, Ausbau der L 370 zwischen Schopf-

loch und Grünmettstetten, Tunnel B 28 und B 462 in Freudenstadt, „Rauher Stich“ [Abschnitt Grünmettstetten und Hohenberg], vollständige Umfahrung des Gewerbegebietes Hohenberg), in Verbindung mit der B 32 OU Horb ist es möglich, den Landkreis Freudenstadt auf möglichst direktem Weg an die A 81 anzuschließen und somit bestehende Fahrtzeiten zu verkürzen. Auch unter diesem Aspekt drängt sich somit die Umgehung des Ortskerns durch die Neckartalquerung auf.

Die seitens zwei Einwendern geforderte alternative Anbindung der Region Freudenstadt an die A 81 über die geplante B 28neu via Ortsumfahrungen Horb Hohenberg, Bildechingen, Eutingen und Ergenzingen, BAB Anschluss Rottenburg, war nicht weiter zu verfolgen, da der Autobahnanschluss der B 28neu gemäß dem Bedarfsplan 2005 nicht mehr an der Anschlussstelle Rottenburg (sog. Gäutrasse), sondern an der Anschlussstelle Horb vorgesehen ist.
Im Übrigen weist die Gäutrasse gegenüber der Anbindung über die Anschlussstelle Horb wesentliche Nachteile auf. So gewährleistet der Ausbau der Achse Freudenstadt – Anschlussstelle Horb für den in südlicher Richtung verlaufenden Verkehr eine schnellere Anbindung an die A 81. Ebenfalls ergibt sich durch die B 32neu OU Horb gegenüber der Gäutrasse sogar eine schnellere Verbindung von Freudenstadt in Richtung Stuttgart. Fahrtzeitenberechnungen von dem Knotenpunkt L 355b mit B 14 (Horb Hohenberg) in Richtung Anschlussstelle Rottenburg haben gezeigt, dass bereits ohne die Neckartalbrücke die reine Fahrtzeit über Horb eine Minute kürzer ist als über Bildechingen bzw. die B 28a. Durch die Neckartalbrücke ergibt sich darüber hinaus eine Verkürzung der reinen Fahrtzeit von 5 Minuten. Im Bereich von Eutingen befinden sich zudem FFH- und Landschaftsschutzgebiete, so dass die Gäutrasse aller Voraussicht nach mit größeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wäre. Schließlich hatten sich 70% der Horber Bürger im Rahmen eines Bürgerentscheides für die Brückenlösung ausgesprochen.

Soweit die beiden vorbezeichneten Einwender die Wirtschaftlichkeit des Projektes in Frage stellen, so ist hierzu anzumerken, dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme durch die Kosten-Nutzen-Rechnung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bestätig wurde.
Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass der Deutsche Bundestag über die Aufnahme der Projekte des Bundesverkehrswegeplans und

eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze beschließt. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.

V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung.
Insbesondere stehen dem Vorhaben keine Ziele aus dem Landesentwicklungsplan 2002 entgegen. Überregional bedeutsame naturnahe Landschaftsräume werden durch die Maßnahme nicht tangiert. Ziele aus dem Regionalplan „2015 Nordschwarzwald“ stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Vielmehr fordert der Regionalplan 2015 mit Nachdruck den Bau einer neuen Bundesstraße aus dem Raum Freudenstadt zur A 81 nach Osten durch die B 28 neu / 28a samt B 32 Brücke östlich Horb voranzutreiben. Dabei ist gemäß dem Regionalplan auf eine Entlastung der Städte und Gemeinden Freudenstadt, Schopfloch, Horb und Eutingen im Gäu besonderen Wert zu legen. Die Maßnahme der B 32neu OU Horb gilt nach dem Regionalplan als vorrangig zu realisierende Maßnahme und hat innerhalb des regionalbedeutsamen Straßennetzes höchste Priorität.
Mit der B 32neu OU Horb wird auch die gemeindliche Planungshoheit nicht beeinträchtigt. Die Neckartalbrücke Horb ist Bestandteil des Flächennutzungsplans der Verwaltungsgemeinschaft Horb-Eutingen-Empfingen. Bauleitplanungen oder sonstige Planungen der der Stadt Horb oder der benachbarten Gemeinden, zu denen das Bauprojekt in einem unauflösbaren Konflikt stünden, sind nicht ersichtlich.

VI. Straßenbau, Kreuzungen und Einmündungen

Nicht nur der eigentliche Neubau der Neckartalbrücke sowie der Ausbau der B 32 im Bestand sondern auch alle vorgesehenen Einmündungen genügen nach der vorgelegten Planung den Sicherheitsanforderungen und werden insbesondere nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus errichtet (§ 4 Satz 1 FStrG).

Für die Anbindung der B 14, Stuttgarter Straße (Knoten Nr. 5) und der B 32alt, Hornaustraße (Knoten Nr. 6) entstehen neue Einmündungen. Die vorhandene plangleiche Einmündung der L 396 in Nordstetten wird durch einen planfreien Knotenpunkt (Knoten Nr. 7) ersetzt. Hierfür sind im Bereich dieses Knotens Anpassungen von bestehenden Gehwegen und Wirtschaftswegen notwendig.

Hinsichtlich der Errichtung der neuen Einmündungen (Knoten Nr. 5 und 6) bedurfte es keiner Entscheidung über die Kostentragung gem. § 12 FStrG, da die Abstufungen der B 14 und der B 32alt in einem gesonderten, der Planfeststellung nachgelagerten Verfahren erfolgen, so dass sich für den maßgeblichen Zeitpunkt der Beschlussfassung keine unterschiedlichen Straßenbaulastträger ergeben.
Im Hinblick auf die Änderung der höhengleichen Einmündung der L 396 in Nordstetten, haben gemäß § 12 Abs. 3a Satz 1, Abs. 2 FStrG der Bund und das Land Baden-Württemberg die Kosten der Einmündungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen. Sollten zwischen den Straßenbaulastträgern keine Einigung erzielt werden, so behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung über die Kosten vor (vgl. Abschnitt A. III. 3.1.).

Gemäß § 12a Abs. 1 FStrG hat der Bund als Vorhabenträger die durch die Kreuzung der B 32neu mit dem Neckar entstehenden Kosten zu tragen.

Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest (im Folgenden Deutsche Bahn AG) hat in ihren Stellungnahme vom 29.06.2015 und 14.09.2015, die inhaltlich identisch sind, in der für die DB-Strecken „Stuttgart - Horb“ sowie „Tübingen – Horb“, welche in etwa 57 bzw. 65 m Höhe durch die Neckartalbrücke gequert werden, den Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung gefordert, um technische Fragen zu regeln sowie den Kostenträger festzulegen.
Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mangels Regelungsbedarfes nicht erforderlich. Die Kosten für die Talbrücke werden in vollem Umfang vom Straßenbaulastträger getragen

Entgegen der Befürchtung der Deutsche Bahn AG sowie des Eisenbahnbundesamtes in seiner Stellungnahme vom 27.05.2015 ergibt sich nach Ansicht der Planfest-

stellungsbehörde vorhabenbedingt auch keine Gefährdung oder Beeinträchtigung der Bahnanlage durch die Stellung des Brückenpfeilers Nr. 4 bzw. dessen Fundament. Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Rahmen der weiteren Planung die Lage des Brückenpfeilers Nr. 4 soweit wie erforderlich und statisch vertretbar, um die Belange des Bahnbetriebes nicht zu beeinträchtigen, von der Gleisanlage (Flurstück Nr. 2387) abzurücken (vgl. Abschnitt A. V. 2.1.). Ferner hat die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A. III. 3.2. verfügt, dass das Grundstück mit der Flurstücknummer 2387 mit Ausnahme der höhenmäßigen Überführung durch die Neckartalbrücke vorhabenbedingt nicht dauerhaft in Anspruch genommen wird und eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks nur in Abstimmung mit der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiber erfolgen darf. Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt A. III. 3.2. verfügt, dass der in südlicher Richtung parallel zur Gleisanlage verlaufende Weg (Grundstück mit der Flurstücknummer 2389, Gemarkung Nordstetten, welches sich in südlicher Richtung dem Flurstücknummer 2387 anschließt) ebenfalls nicht dauerhaft in Anspruch genommen werden darf.

Der von der Deutsche Bahn AG sowie dem Eisenbahnbundesamt in ihrer Stellungnahme in Bezug auf die Gründung des Pfeilers Nr. 4 geforderte Standsicherheitsnachweis der Baugrube hat der Vorhabenträger zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 2.1.). Ebenfalls wurde die, von der Deutsche Bahn AG geforderte Beweissicherung der Gleislage, sowie die Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen für das LST-Kabel betreffend den Bahnübergang im Bereich Untere Au (Bahn-km 79,154) und die zwischen Gleis und Baufeld befindlichen Streckenfernmeldekabel seitens des Vorhabenträgers, zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 2.1. und 2.2.). Der Vorhabenträger hat ferner zugesagt, die seitens der Deutsche Bahn AG geforderte Betriebs- und Bauanweisung einzuholen und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen (vgl. Abschnitt A. V. 2.3.). In diesem Rahmen ist dann zu klären, inwieweit die seitens der Deutsche Bahn AG geforderte Baustellensicherung mit einem Automatischen Warnsystem (AWS) erforderlich ist.
Der Vorhabenträger hat außerdem zugesagt, entsprechend der Forderung der Deutsche Bahn AG, während der Bauarbeiten über der Bahn ein Schutzgerüst in Form einer Überdachung vorzusehen. Einzelheiten hinsichtlich der notwendigen Maße sind

im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären. Der Vorhabenträger hat zugesagt, sich diesbezüglich mit der Deutsche Bahn AG abzustimmen (vgl. A. V. 2.4).
Was den Bahnübergang im Bahn-km 79,154 betrifft, über den zusammen mit dem Wirtschaftsweg Nr. 55 „Alte Austeige“ die Baustellen des Pfeilers Nr. 4 und des Widerlagers Süd versorgt werden sollen, so hat der Vorhabenträger entsprechend der Forderung der Deutsche Bahn AG zugesagt, diesen in Abstimmung mit ihr zu ertüchtigen und vor Baubeginn eine Verkehrsschau durchzuführen (vgl. Abschnitt A. V. 2.5.).
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Anliegen der Deutsche Bahn AG ausreichend Rechnung getragen.

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss klarstellend aufgegeben, einen Bauablaufzeitplan zu erstellen und diesen und die Detailplanung rechtzeitig mit allen davon betroffenen Leitungsträgern abzustimmen (vgl. Abschnitt A. III. 2.2.).

VII. Naturschutz

1. Eingriff in Natur und Landschaft

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) dar, weil die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i.S.d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. *„Die Formulierung ‚am gleichen Ort‘ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne der Vorschrift auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorha-*

bens zielt“ (Begründung zum Gesetzentwurf, Drs. 278/09, S. 180). Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Geplante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt (Planunterlage 12.1-12.6., Maßnahmenverzeichnis und Maßnahmenpläne des landschaftspflegerischen Begleitplans). Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden insbesondere durch die der Topographie angepassten Trassierung der B 32neu vermieden bzw. minimiert. Ferner wird die Flächeninanspruchnahme für die Arbeitsstreifen und das Baufeld auf das technisch mögliche Mindestmaß beschränkt. Auch die Stellung der Stützen des Brückenbauwerkes wurde so gewählt, dass kein baulicher Eingriff in den Neckar und Gewässerrandstreifen erfolgt. Hinzu kommen zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme baulich-konstruktive Böschungssicherungen (Stützwände oder Felssicherung) sowie die beidseitige Ausstattung der Neckartalbrücke mit Betongleitwänden, so dass mögliche diffuse Stoffeinträge und Verunreinigungen an den Hängen des Neckartales weitgehend vermieden werden. Ferner wird durch die Entwässerungskonzeption gewährleistet, dass das geplante Vorhaben zu keinen erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen der hochwertigen Biotopkomplexe insbesondere am Neckartal-Südhang führt. Außerdem ist auf die bereits zuvor thematisierte Wiederherstellung des Wegenetzes für die Erholungsnutzung hinzuweisen. Schließlich enthält das beantragte Konzept Schadensbegrenzungsmaßnahmen beim FFH-Gebiet „Horber Neckarhänge“, sowie Vorkehrungen und Regelungen zur Gewährleistung eines umweltschonen Baubetriebes.

Die geplante Maßnahme wird jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die im Rahmen der beantragten Ampellösung (Var. 5-3) am Knotenpunkt Rauschbart im Anschluss an den Eimündungsbereich vorgesehenen Änderungen der Linienführung der B 14alt und damit verbundene weitergehende Hangeinschnitte dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot nicht gerecht. Die Hangeinschnitte, welche FFH-Gebiet sowie dort befindliche Böden der Bewertungsklasse 4 (Sonderstandort für naturnahe Vegetation sehr hoher Funktionserfüllung) betreffen, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig. Ein sachlicher Grund für das Abschwenken der Trasse nach Westen zum Hang hin, anstatt auf die Bestandsstraße zurückzukehren ist nicht ersichtlich. Im Übrigen ist eine solche Ände-

rung der B 14alt auch nicht bei der Variante eines teilplanfreien Anschluss mit Unterführung (Variante 5-1) vorgesehen.

Straßenbaurechtliche Richtlinien, die die beantragte Linienführung erfordern, kommen vorliegend nicht in Betracht. Der aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 für die die „B 32 OU Horb (Neckartalquerung)“ resultierende Planungsauftrag bezieht sich seinem Wortlaut nach ausschließlich auf die B 32, nicht jedoch auf die B 14, welche im Falle von Änderungen einer eigenen gesetzlichen Planrechtfertigung bedürfte. Ohne einen solchen Planungsauftrag gebietet es das naturschutzrechtliche Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot von Eingriffen in Natur und Landschaft abzusehen. Folglich ist zwar der Knotenpunkt 5 nebst den erforderlichen Anbindungen nach den Vorschriften der RAL anzulegen, ansonsten darf das Plangebiet jedoch nicht verlassen werden. Der Anwendungsbereich der RAL, welcher gem. Ziff. 1.3 für den Neubau sowie für den Um- und Ausbau von Landstraßen gilt, ist im Hinblick auf Änderungen an der B 14 nicht eröffnet. Die empfohlenen Radien und Mindestlängen von Kreisbögen gem. RAL sind somit nur unmittelbar im Kreuzungsbereich einzuhalten, nicht jedoch in dem darauffolgenden Bereich der B 14.

Schließlich widerspricht die gewählte Linienführung auch dem Planungsziel, die Kernstadt von Horb zu entlasten. Die beantragte Trassierung der B 14 im Anschluss an den Einmündungsbereich sieht eine Vergrößerung des Kurvenradius der Bestandsstraße vor, welche zu einer Erhöhung der zu Grunde gelegten Geschwindigkeit auf 70 km/h führt. Die infolgedessen bessere Befahrbarkeit der B 14, Stuttgarter Straße, veranlasst Verkehrsteilnehmer jedoch die Befahrung über die Altstadt von Horb anstatt über die Neckartalbrücke zu wählen.

Das nach Vortrag des Vorhabenträgers bestehende Interesse, den Knotenpunkt für den Fall einer Brückensperrung verkehrsgerecht auszubauen, reicht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allein als Rechtfertigung der geplanten Eingriffe in den Hang am Knotenpunkt 5 nicht aus. In Anbetracht des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebots sowie der Kosten für großflächige Hangeingriffe überwiegt das Interesse, die B 14 außerhalb des Kreuzungsbereiches im Bestand zu belassen, dem Interesse eines verkehrsgerechten Straßenausbaus erheblich. Im Übrigen entspricht eine Brückensperrung der Verkehrsbelastung der B 14 im Analyse-Nullfall (ohne Neckartalbrücke), so dass es auch ohne die geplante Änderung der B 14 im Bestand eine zumutbare Umfahrungsmöglichkeit gibt.

Einer potentiellen Gefahr von Abkommensunfällen kann - wie heute bereits - durch eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung vorgebeugt werden.
Im Ergebnis bestehen daher keine durchgreifenden Argumente gegen die weitgehende Beibehaltung der bestehenden Linienführung der B14 im Anschluss an den Einmündungsbereich des Knotenpunktes am Rauschbart. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb eine entsprechende Auflage in den Tenor aufgenommen (vgl. Abschnitt A. III. 1.1.). Durch die sich aus der Auflage ergebene Umtrassierung (Verkleinerung des beantragten Kurvenradiuses von R=80 auf R=60) kann nach überschlägiger Berechnung der Hangeingriff um etwa 13.800 m³ reduziert werden. Ferner erfolgen höhenmäßige Einsparungen von bis zu 8,0 m.
Aufgrund der sich hierdurch ergebenden Flächeneinsparungen erübrigt sich die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke mit der Flurstücknummer 4240 und 4233 (Gemarkung Horb) im Rahmen der Ersatzmaßnahme Nr. 14 (Erstpflege im Naturschutzgebiet Osterhalde) (vgl. Abschnitt A. III. 1.1.).
Vor dem Hintergrund des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes hat die Planfeststellungsbehörde ferner verfügt, dass die für die Hangsicherung erforderliche Stützwand auf das unabdingbare Mindestmaß zu reduzieren ist (vgl. Abschnitt A. III. 1.1.).

Unter Berücksichtigung der vorbezeichneten Auflagen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde somit auch der Forderung des Naturschutzbundes Baden-Württemberg (NABU) in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015, den Verlust bzw. die Beeinträchtigungen von wertvollen Lebensräumen auf ein absolutes Minimum zu beschränken, Rechnung getragen. So dienen die im LBP vorgesehenen Maßnahmen Nr. 4.1 und 5.1 insbesondere auch dem seitens des NABU geforderten Schutz der Lebensräume von Wildbienen, Tagfalter und Widderchenarten im Bereich Rauschbart und Lauterbrunnen sowie der Freihaltung der dort befindlichen Geröllhalden und offener Felswänden.

Das Kreisforstamt hat in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 darum gebeten, zum Schutz benachbarter Waldbestände im Zuge des Planfeststellungsverfahren sicherzustellen, dass die notwendigen Eingriffe auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt werden und so pfleglich wie möglich erfolgen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird das Eingriffs- und Minimierungsgebot, entsprechend der Forderung des Kreisforstamtes in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015, insbesondere

auch im Hinblick auf die durch die Baumaßnahme betroffenen Waldbestände gewährt. Insoweit wir auf die zum Schutz der durch die Baumaßnahme betroffenen Waldbestände im Rahmen des LBP festgesetzten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Nr. 1.1 im Bereich des Rauschbarts; Nr. 8.1 im Bereich Alte Austeige, Nr. 9.2 im Bereich der Scheibenhalde sowie Nr. 10.1. im Bereich des Schluchtwaldes östlich von Nordstetten) Bezug genommen.

Somit ist festzuhalten, dass der festgestellte Plan unter Berücksichtigung der verfügten Nebenbestimmungen diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vorsieht, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Gleichzeitig hat er damit nachvollziehbar begründet, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter Kapitel 6 des Erläuterungsberichts des LBP beschrieben und im Maßnahmenverzeichnis und in den Maßnahmenplänen dargestellt. Ergänzend sind die in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen sowie Zusagen des Vorhabenträgers zu beachten. Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen im LBP bewertet die Planfeststellungsbehörde die geplanten Maßnahmen als hinreichende Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG. Dementsprechend hat auch die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 darauf hingewiesen, dass sie mit den Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffes einverstanden ist. Die höhere Naturschutzbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 55, Naturschutz und Recht) hat in ihrer Stellungnahme vom 01.06.2016 keine Einwendungen gegen das Maßnahmenkonzept erhoben und im Übrigen auf die Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörde verwiesen.

Der Forderung des NABU in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von wertvollen Lebensräumen mit der Schaffung von gleichwertigen ortsnahen Lebensräumen auszugleichen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entsprochen. Die außerdem seitens des NABU geforderten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen hält die Planfeststellungsbehörde indes nicht für erforderlich. Die Forderung des NABU wurde im Übrigen auch nicht konkretisiert.

Nach den vorliegenden Arten- und naturschutzrechtlichen Gutachten ist insbesondere nicht ersichtlich, wo solche CEF-Maßnahmen zweckmäßigerweise erfolgen sollten.

Das Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat in seiner Stellungnahme vom 14.07.2015 darauf hingewiesen, dass eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich zur besseren Nachvollziehbarkeit nach einem Wertesystem, beispielsweise auf Grundlage der Ökokonto-Verordnung zu erfolgen habe. Genauso hat das Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 empfohlen, dass die durch die Baumaßnahme verlorengehenden Bodenfunktion entsprechend der Ökokonto-Verordnung tabellarisch erfasst und bewertet werden sollten. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass der Eingriff in das Schutzgut Bodenentsprechend Bewertungsmethodik nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“, welche nach dem Rundschreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 08.07.2015 für neu zu beauftragende Landschaftspflegerische Begleitpläne empfohlen wird, dargelegt wurde. Die Anwendung des Bewertungsverfahrens nach der Ökokonto-Verordnung ist nicht zwingend vorgeschrieben. Vorliegend wurden auch keine Ökokontomaßnahmen oder Ökopunkte zur Eingriffskompensation eingesetzt, welche ein entsprechendes Bewertungsverfahren erforderlich machen würden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die vorgenommene Darstellung daher ausreichend.
Soweit das Referat 32 - Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung des Regierungspräsidiums Karlsruhe in seiner Stellungnahme vom 14.07.2015 außerdem bemängelt, die Maßnahmenblätter im LBP seien wenig aussagekräftig, da sie keine Flächenumfänge je Maßnahme enthielten und jedes Maßnahmenblatt aus einem Mix von Maßnahmen bestehe, so wird diese Auffassung seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die im LBP vorgesehenen Maßnahmen haben teilweise – je nach Zielsetzung – mehrere Funktionen gleichzeitig. Soweit ein Maßnahmenblatt tatsächlich mehrere Maßnahmen enthält, die jedoch in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, wurden diese jeweils mittels einer Untergliederung kenntlich gemacht. Sofern zusätzlicher Grunderwerb zu landschaftspflegerischen Zwecken erforderlich ist, enthalten die Maßnahmen auch Flächenumfänge, die

zudem in den Grunderwerbsplänen zum LBP (Unterlage 14.1, Plan 4-8) in Verbindung mit dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2a) dargestellt sind.

Ein Einwender hat in seiner Stellungnahme bemängelt, dass die LBP-Maßnahme Nr. 14 (Erstpflege im Naturschutzgebiet Osterhalde) objektiv keine hinreichende Ausgleichskonzeptmaßnahme darstelle, weil es sich lediglich um eine Erstpflege der genannten Flächen handle und nicht um eine dauerhafte Maßnahme. Zudem befänden sich die Flächen weit ab des Vorhabens. Diesbezüglich ist zunächst klarstellend darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Maßnahme Nr. 14 nicht um eine Ausgleichs-, sondern um eine Ersatzmaßnahme handelt. Insoweit fordert § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatschG, dass die Ersatzmaßnahme im betroffenen Naturraum erfolgt und somit gerade nicht, wie bei der Ausgleichsmaßnahme, auf den Eingriffsort zurückwirken muss. Folglich ist es ausreichend wenn eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der durchzuführenden Ersatzmaßnahmen besteht (BVerwG, Ur. V. 23.08.1996 – 4 A 29/95, NVwZ 1997, 486, 487). Dies ist vorliegend der Fall. Durch das Vorhaben ergeben sich umfangreiche bauliche Eingriffe vor allem in die steilen Flanken des Neckartals. Durch die Ausstockung von standortfremden bzw. nicht standortgemäßen, strukturarmen Waldbeständen sowie Entbuschung ruderalisierter Halbtrockenrasen im Bereich des NSG Osterhalde wird wieder ein größerer zusammenhängender Halboffenland-Offenlandkomplex hergestellt. Hinsichtlich Einzelheiten zur räumlich-funktionalen Herleitung der Maßnahmen wird auf die Darstellung im entsprechenden Maßnahmenblatt des LBP Bezug genommen.
Die Erstpflege umfasst alle Maßnahmen bis zum Erreichen des angestrebten Entwicklungsziels. Die Erhaltung der Maßnahme wird durch die unter Abschnitt A. III. 8.1. verfügte Nebenbestimmungen sichergestellt. Der Einwand ist somit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht begründet.

Durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts teilweise wiederhergestellt und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet. Durch die Ersatzmaßnahmen werden die auch unter Berücksichtigung der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen noch beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der betroffenen Großlandschaft in gleichwertiger Weise ersetzt. Damit ist der durch das Vorhaben herbeigeführte Eingriff insgesamt als kompensiert anzusehen.

§ 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG fordert die Festsetzung des Unterhaltungszeitraums von Kompensationsmaßnahmen im Zulassungsbescheid (s. hierzu unter Abschnitt A. III. 8.1.).

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die den Eingriff zulassende Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Die Planfeststellungsbehörde hält es zur Überprüfung der Umsetzung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für sachgerecht, dass die ökologische Baubegleitung, welche im LPB (Unterlage 12.1, dort Kapitel 9) vorgehsehen ist, in regelmäßigen Zeiträumen Berichte über die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs-/ Minimierungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anfertigt, insbesondere auch während der Bauphase (vgl. Abschnitt A. III. 8.2.).

Gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Kompensationsverzeichnis-Verordnung geregelt. Die Planfeststellungsbehörde hält es für sachgerecht, dass der Vorhabenträger die notwendigen Angaben der unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung stellt (vgl. Abschnitt A. III. 8.4.).

Gemäß § 17 Abs. 9 Satz 1 BNatSchG sind die Fertigstellung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sowie eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen der zuständigen Behörde anzuzeigen (vgl. Abschnitt A. III. 8.3.).

2. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotope; Schutzgebiete, FFH-Gebiete

Durch die Anlage des provisorischen Parkplatzes Haugenstein wird in eine nach § 33 Abs. 1 Nr. 4 NatschG geschützte Feldhecke (Biotopnr.: 175182370247) eingegriffen. Es kommt vorhabenbedingt zu einem Überbau von ca. 200 m². Zerstörungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen sind grundsätzlich gemäß § 30 Abs. 3 BNatschG verboten.

Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Zulassung einer Ausnahme vom Verbot des § 30 Absatz 2 BNatschG gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG.

Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes wird – neben einer größtmöglichen Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotope und Beschränkung der Eingriffe auf das unbedingt erforderliche Maß – auch der Verlust bzw. die Beeinträchtigung der betroffenen gesetzlich geschützten Biotope ausgeglichen. So wird nach Fertigstellung der Maßnahme der provisorische Parkplatz Haugenstein vollständig rückgebaut und rekultiviert und in diesem Rahmen für die entfallende Feldhecke eine neue Feldhecke angelegt.

Somit liegen die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung der Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatschG vor. Das Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde, soweit es nach § 33 Abs. 3 Satz 2 NatschG erforderlich ist, wurde erteilt. Die Ausnahme ist vor dem Hintergrund des überwiegenden Gemeinwohlinteresses an der B 32neu OU Horb auch geboten.

Ferner sind vom geplanten Vorhaben geschützte Biotope gemäß § 30a LWaldG einschließlich vorübergehend beanspruchter Flächen betroffen. Am Steinbruch „Rauschbart“ kommt es zu einer Überbauung von rd. 0,07 ha. Darüber hinaus werden dort für die Arbeitsstreifen/-räume im Umfeld des Brückenwiderlager Nord rd. 0,10 ha vorübergehend beansprucht. An der Klinge nördlich Nordstetten erfolgt eine Überbauung von rd. 22 m². Außerdem werden dort für die Arbeitsstreifen der Straße bzw. Stützmauer rd. 0,28 ha vorübergehend beansprucht. Zerstörungen, erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Biotopschutzwald sind nach § 30a Abs. 3 LWaldG verboten.

Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die sonst nach § 30a Abs. 5 LWaldG und unter den Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 BNatschG erforderliche Befreiung von den Verboten des § 30a Abs. 3 WaldG.

Nach § 67 Abs. 1 BNatschG kann von dem Verbot eine Ausnahme zugelassen werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Vorliegend erfordern überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die B 32neu OU Horb (Neckartalbrücke). Diesbezüglich wird auf die Ausführung zur Erläuterung des Vorhabens (Abschnitt B. I. 1.1.) sowie bzgl. der Planrechtfertigung (Abschnitt B. IV.) Bezug genommen. Die untere Naturschutzbehörde hat ferner das nach § 54 Abs. 3 NatschG erforderliche Einvernehmen erklärt. Damit liegen die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung einer Befreiung gem. §§ 30a Abs. 5 LWaldG, 67 Abs. 1 BNatschG, 54 Absatz 3 NatschG vor.

Weiterhin hat der geplante Ausbau unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf Teilflächen des Natura-2000-Gebietes (FFH-Gebietes) Nr. DE 7517-341 „Horber Neckarhänge“. Die bestehende B 14 Stuttgarter Straße bildet abschnittsweise die Grenze des vorbezeichneten FFH-Gebietes und führt im Bereich der „Galgenhalde“ durch das Gebiet hindurch. Durch den Aus- bzw. Umbau der bestehenden Straße sowie Errichtung der Neckartalbrücke wird der Hangbereich vom Vorhaben gequert. Zulässig ist ein Vorhaben im Geltungsbereich eines FFH-Gebietes dann zunächst nur, wenn die Auswirkungen nicht erheblich sind (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 12.9) war deshalb abschließend zu klären, ob bedingt durch das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen für das Gebiet Nr. DE 7517-341 bzw. die betroffenen Teilflächen zu erwarten sind oder aber ob solche mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Die Prüfungsunterlagen wurden im Rahmen der beiden Offenlagen vorgelegt.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass die geplante Neckartalbrücke im Zuge der B 32neu weder durch Flächeninanspruchnahme/ Überbauung, Zerschneidungseffekte, Verschattung, Nährstoffeintrag durch Entwässerung und Luftschadstoffe noch durch Verlärmung zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Schutzgebietes bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile sowie der entsprechenden Erhaltungsziele führt.
Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig und entspricht den fachlichen und rechtlichen Anforderungen.

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 darauf hingewiesen, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf aktuelle Kartierergebnisse des Managementplans Bezug nehme, welche ihr nicht zur Verfügung stünden. Nach zwischenzeitlich erfolgter Offenlage des Managementplans hat die Planfeststellungsbehörde der unteren Naturschutzbehörde nochmals die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Mit Schreiben vom 13.01.2017 hat das Landratsamt Freudenstadt – Bau und Umweltamt – festgestellt, dass sich aufgrund des Managementplanes „Horber Neckarhänge“ (Dezember 2016) keine Änderungen im Bereich der hier betroffenen Schutzgüter ergeben.

Das Vorhaben ist somit nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung zulässig. Einer Ausnahmeprüfung bedarf es nicht. Hinsichtlich Einzelheiten wird auf die Darstellung in Unterlage 12.9 verwiesen.

Vom geplanten Vorhaben ist ferner das Landschaftsschutzgebiet Nr. 2.37.032 „Südhänge des Neckartals, Berghänge des Haugenlochs, Alte Bildechinger Steige, Altheimer Tal und angrenzende Hochflächen“ betroffen. Die bestehende B 14 führt im Bereich des FFH-Gebietes durch das dort ebenfalls befindliche Landschaftsschutzgebiet. Es kommt zu einer Überbauung von rd. 2,48 ha durch die B 32neu sowie den Anschluss an die Stuttgarter Straße/ B14 sowie zu einer temporären Inanspruchnahme von rd. 1,08 ha.
Außerdem ist eine temporäre Inanspruchnahme von rd. 1,30 ha im Bereich des Brückenbauwerks ab Bau-km 0+200 vorgesehen.
Gemäß § 2 der Landschaftsschutzgebietsverordnung ist es im vorbezeichnete Landschaftsschutzgebiet verboten, Veränderung vorzunehmen, die die Landschaft verunstalten oder die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen.
Infolge der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss auch die für das Vorhaben erforderliche Befreiung i.S.v. § 54 Abs. 1 NatschG. Gemäß § 54 Abs. 3 S. 2 NatschG müssen in diesem Fall die Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 BNatschG vorliegen und es bedarf ferner des Einvernehmens der zuständigen Naturschutzbehörde. Vorliegend hat die untere Naturschutzbehörde ihre Zustimmung erteilt. Ferner ist vorliegend ein überwiegendes öffentliches Interesse für das Vorhaben im Sinne von § 67 Abs. 1 BNatschG gegeben.

Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen betreffend die Eingriffe in den Biotopschutzwald Bezug genommen.

Schließlich befindet sich das Vorhaben auch im Geltungsbereich des Naturparks „Schwarzwald Mitte/ Nord“, festgesetzt durch Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 16.12.2003, und Änderungsverordnung vom 16.12.2014. Nach § 4 Abs. 2 Ziff. 2 der Naturparkverordnung bedarf das Anlegen von Straßen, Wegen oder sonstiger Verkehrsanlagen der Erlaubnis der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde. Gemäß § 4 Abs. 4 Naturpark-VO wird die Erlaubnis durch die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt, wenn diese mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde ergeht. Vorliegend hat die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 30.06.2015 ihre Zustimmung zur Erteilung der Erlaubnis gegeben.

Weitere naturschutzrechtlich besonders geschützte Bereiche (z. B. Naturschutzgebiete) werden durch das Vorhaben nicht nachteilig tangiert.

3. Artenschutz

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44ff. BNatSchG zu beachten. Für alle besonders geschützten Tierarten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Dabei ist nach der Rechtsprechung das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG enthaltene Tötungsverbot im Rahmen der Straßenplanung vom dem nach seinem Wortlaut individuenbezogenen Schutzansatz dahingehend teleologisch zu reduzieren, dass nur die Erhöhung des Tötungsrisikos der besonders geschützten Art auf signifikante Weise vom Verbotstatbestand umfasst wird (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 73.07, NVwZ 2009, 1296, 1304).
Für alle streng geschützten Tierarten (die gleichzeitig auch stets besonders geschützt sind, vgl. § 7 Absatz 2 Nr. 14 BNatschG) und europäischen Vogelarten gelten darüber hinaus auch weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).
Weiterhin statuiert § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ein Schädigungsverbot in Bezug auf wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts gemäß §§ 44ff. BNatSchG. Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der

Arten im Untersuchungsgebiet ist ausweislich der artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlagen 12.1 Anhang C und 12.7) erfolgt. Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

3.1. **Methodik und Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BeckRS 2009, 37830; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07; BeckRS 2009, 39640).

Im Rahmen FFH-Verträglichkeitsprüfung, der Umweltverträglichkeitsstudie sowie des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden in den Jahren 2003, 2008 und 2010 verschiedene faunistischen Bestandserfassungen durchgeführt, welche im Fachbeitrag Fauna aus dem Jahre 2008 sowie dem Artschutzfachbeitrag aus dem Jahre 2010 zusammengefasst sind. Die Daten wurden im Jahre 2014 im Zuge von mehreren Geländebegehungen nochmals überprüft und ergänzt.

Zur Erfassung der Vögel im Bereich Neckartal-Südhänge wurden im Jahre 2008 zwischen Mitte März und Mitte Juni fünf Begehungen durchgeführt. Auf der Neckartalnordseite wurden im Rahmen von drei Begehungen die 2003 kartierten Vorkommen bewertungsrelevanter Arten überprüft. Nach Abschluss der Geländearbeiten wurden die Tageskarten ausgewertet und sogenannte Papierreviere definiert. Als Kartengrundlage für die Geländearbeiten wurden Vergrößerungen von Ortholuftbildern im

Maßstab 1:5.000 verwendet, die eine gute Orientierung sowie eine exakte Eintragung der Beobachtungen im Gelände ermöglichten.
Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung im Jahre 2014 wurden ferner drei Begehungen des Planungsraumes durchgeführt, die sich auf die Monate April, Mai und Juni verteilten. Neben der gezielten Suche nach einzelnen wertgebenden und/oder artenschutzrechtlich relevanten Arten wurde dabei überprüft, ob sich im Untersuchungsgebiet seit 2010 strukturelle Veränderungen ergeben haben, die sich wesentliche auf die Besiedlung durch Brutvögel ausgewirkt haben können.

Zur Überprüfung der Fledermausaktivität und des Artenspektrums (alle heimischen Arten sind streng geschützt und stehen im Anhang IV der FFH-Richtlinie) im Planungsbereich erfolgten im Mai 2008 jeweils zwei Begehungen der Neckartal-Nord- sowie der Neckartalsüdhänge bei Nordstetten. Dabei wurde das Gebiet auf seine Eignung als möglichen Lebensraum hin untersucht und es erfolgten Transekt- Begehungen, bei denen die Laute jagender Fledermäuse aufgezeichnet wurden. Die Erfassung erfolgte mit Hilfe eines Ultraschalldetektors vom Typ Pettersson D1000x mit anschließender Auswertung der Echoortungslaute am Computer mit dem Auswertungsprogramm „Selena“. Ferner wurden an beiden möglichen Widerlagerstandorten die Fledermausaktivität mit Hilfe zweier automatischer Aufzeichnungsgeräte zeitgleich für je sieben Tage Ende Juni/Anfang Juli 2008 bestimmt.
Eigene seit 1994 in der Umgebung von Horb erhobenen Daten und in der Datenbank der Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz BW (AGF) enthaltene Datensätze wurden auf ihre Relevanz im Hinblick auf die vorliegende Untersuchung geprüft und, soweit für die vorliegende Studie von Bedeutung, mit eingearbeitet.

Bei einer im Rahmen der Plausibilitätsprüfung 2014 durchgeführten Übersichtsbegehung wurde überprüft, ob sich im Untersuchungsgebiet Veränderungen ergeben haben, die sich wesentlich auf die Besiedlung und Raumnutzung des Planungsraums durch Fledermäuse ausgewirkt haben können. Darüber hinaus wurden die bislang vorgesehen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen überprüft.

Das Vorkommen der streng geschützten Art der Haselmaus (Anhang IV der FFH-Richtlinie) wurde durch eine am 25.04.2008 durchgeführte Begehung relevanter

Strukturen überprüft. Dabei wurden die betroffenen bewaldeten Hänge beider Talseiten auf charakteristische, unverwechselbare Nagespuren hin untersucht.
Im Zuge der Plausibilitätsprüfung 2014 wurden die Ergebnisse der 2008 durchgeführten Relevanzprüfung bei einer Übersichtsbegehung potentiell relevanter Teilflächen überprüft.

Da von den beiden streng geschützten Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse (Anhang IV der FFH-Richtlinie) aus früheren Kartierungen verschiedene Nachweise von den Neckartal-Südhängen vorlagen, wurde bei der Kartierung 2008 auf eine Arterfassung zugunsten einer Kartierung potentiell geeigneter Lebensräume verzichtet. Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung 2014 wurden die in den Jahren 2008 und 2010 abgegrenzten Lebensstätten von Zauneidechse und Schlingnatter, die im unmittelbaren bau- und anlagebedingten Eingriffsbereich liegen, im Rahmen von insgesamt fünf Begehungen, die sich auf die Monate April bis August verteilten, gezielt auf Vorkommen beider Arten abgesucht.

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde auf verschiedenen Probe- und Vergleichsflächen die Wildbienen, Tagfalter- und Heuschreckenfauna erfasst und im Weg der Plausibilitätsprüfung nochmals überprüft.

Im Untersuchungsraum der geplanten Neckarbrücke bei Horb wurden in den Jahren 2003 und 2008 insgesamt 61 Vogelarten nachgewiesen. Im Bereich der Neckartal-Südhänge umfasst die Nachweisliste 41 Arten, von denen 15 als Nahrungsgäste eingestuft wurden. Bei den übrigen 26 Arten handelt es sich um Brutvögel in der Umgebung des Rauschbarts. Auf der gegenüberliegenden Hangseite wurden 2003 und 2008 insgesamt 36 Arten beobachtet. Schließlich wurden für die Neckaraue 33 Vogelarten notiert. Nach dem Gutachten wird davon ausgegangen, dass anzunehmen ist, dass hiervon 18 Arten brüten. Die Wasserralle wurde im Bereich eines Altwassers am östlichen Rande des Untersuchungsgebietes als Durchzügler beobachtet, während 14 Arten als Nahrungsgäste eingestuft wurden. Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung 2014 wurden gegenüber den Kartierungen in den Jahren 2003 und 2008 mit Wanderfalke und Kolkrabe zwei zusätzliche Arten notiert, die jeweils einmalig als Nahrungsgäste beobachtet wurden.

Sämtliche nachgewiesenen Arten sind europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie. 11 der nachgewiesenen Vogelarten sind nach nationalem Recht streng geschützt. Neben den 7 nachgewiesenen Greifvogelarten gehört der Waldkauz sowie Eisvogel, Schwarz- und Grünspecht zu dieser Gruppe. Alle übrigen nachgewiesenen Arten sind besonders geschützt. Im Gebiet wurden insgesamt sieben Arten erfasst, die im Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie stehen. Die Greifvogelarten Wanderfalke, Wespenbussard, Rot- und Schwarzmilan sowie der Eisvogel gehören zu den Nahrungsgästen, während Schwarzspecht und Neuntöter im Gebiet brüten.

Weiterhin konnten insgesamt neun Fledermausarten sicher nachgewiesen werden. Hinzu kommen mit der Fransen- und der Zweifarbfledermaus zwei Arten, die anhand der Lautaufzeichnungen zwar nicht eindeutig bestimmt werden konnten, für die ein Vorkommen von Seiten der Gutachter im Gebiet für sehr wahrscheinlich gehalten wird.

Die Untersuchungen ergaben keine konkreten Hinweise auf ein Vorkommen der Haselmaus. Genauso wenig konnten im unmittelbaren Eingriffsbereich sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite der geplanten Brücke für die Haselmaus geeignete Lebensräume festgestellt werden.

Vorkommen der Schlingnatter und Zauneidechse konnten ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Als einzige Reptilienart wurde im Tal nahe dem Hundeheim ein Tier der besonders geschützten Waldeidechse notiert.

Auf den 2003 untersuchten vier Probeflächen im engeren Brückenkorridor wurden insgesamt 42 Wildbienen-Arten nachgewiesen. Im Bereich der abgegrenzten Probeflächen wurden insgesamt 51 Tagfalter- und 5 Widderchenarten nachgewiesen. Ferner wurden bei der Untersuchung von drei Probeflächen sowie in einer Vergleichsfläche im östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Gewann Lauterbrunnen insgesamt 14 Heuschrecken-Arten nachgewiesen. Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung 2014 konnte das 2010 erfasste kleine Vorkommen der streng geschützten Spanischen Flagge(Callimorpha quadripunctaria) im Bereich der Neckartal-Nordhänge nicht mehr bestätigt werden.

Mit diesen Untersuchungen erfolgte eine aussagekräftige Bestandsaufnahme mit einer breiten Datenbasis für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Aus den im Einwirkungsbereich vorhandenen Biotopstrukturen ergaben sich keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein weiterer besonders oder streng geschützter Arten. Der Vorhabenträger durfte sich hinsichtlich der Untersuchungstiefe an den naturräumlichen Gegebenheiten des Planungsraumes sowie an den zu erwartenden Wirkungen und Wirkungsräumen des Projekts orientieren. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Ermittlungen ins Blaue hinein sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ausdrücklich nicht veranlasst (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris Rn. 54).

Nur ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass kein allgemeinverbindlicher Standard besteht, aus dem sich ergibt, unter welchen Voraussetzungen die Ermittlung und Bestandsaufnahme als artenschutzfachliche Beurteilungsgrundlage ausreicht. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind die Ermittlungsergebnisse der durchgeführten Bestandsaufnahme geeignet und ausreichend, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu prüfen.

3.2. **Verbotstatbestände**

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 BNatschG.

3.2.1. **Vögel**

Nach eingehender Prüfung des artenschutzrechtlichen Beitrags folgt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung, dass bei keiner vorgefundenen Vogelart gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatschG verstoßen wird.

Der Verbotstatbestand -insbesondere das Tötungs- und Verletzungsverbot – des § 44 Absatz. 1 Nr. 1 BNatschG ist vorliegend nicht erfüllt. Im Zusammenhang mit der Realisierung der geplanten Neckartal-Hochbrücke im Zuge der B 32 sind sowohl auf der Nordseite (insbesondere Anbindung der B 14) als auch auf der Südseite so-

wie im Bereich der geplanten Brückenpfeiler Eingriffe in Gehölzbestände erforderlich. Die Gehölze sind Lebensstätten verschiedener Vogelarten. Dem Verletzungs- und Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird durch die Rodung der Gehölze zwischen Anfang Oktober und Ende Februar (außerhalb der Brutzeit) entgegengewirkt (vgl. Abschnitt A. III. 10.1.). Die Verluste von Nestern mit Eiern oder nicht flüggen Jungvögeln können so vermieden werden.

Auch das Störungsverbot des § 44 Absatz. 1 Nr. 2 BNatSchG wird vorliegend nicht verwirklicht. Im Untersuchungsraum der geplanten Neckartalbrücke Horb kommen ausweislich des Fachbeitrags Fauna (Unterlage 12.1 Anhang C) zahlreiche europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie vor, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatschG besonders geschützt sind. Einige dieser Arten sind zudem nach nationalem Recht streng geschützt (s.o.). Ein erhebliche Störung und somit Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der jeweiligen Arten im Sinne von § 44 Absatz. 1 Nr. 2 BNatschG wird für alle sehr häufigen bis mäßig häufigen Brutvogelarten mit hoher Stetigkeit nicht angenommen. Für die Vogelarten Hohltaube, Schwarzspecht, Grünspecht, Neuntöter, Dohle, Klappergrasmücke, Grauschnäpper, Girlitz können im Hinblick auf die landesweite Häufigkeit und Gefährdung unter Berücksichtigung ihrer Verbreitung auf regionaler Ebene erhebliche Störungen nicht ausgeschlossen werden. Gleichwohl teilt die Planfeststellungsbehörde die gutachterliche Ansicht des Artenschutzrechtlichen Beitrags (Unterlage 12.7), dass für die vorbezeichneten Arten bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen nicht zu einer Verschlechterung ihres Erhaltungszustandes führen.
Die Hohltaube ist langjähriger Brutvogel alter Buchenwälder der Neckartal-Nordhänge. Sie gehört zu der Gruppe lärmempfindlicher Arten, wobei ein kritischer Schallpegel von 58 dB(A) tags bei einer kritischen Effektdistanz von 500 m angenommen wird. Da die Brutplätze der Hohltaube alle deutlich außerhalb der 58 dB(A) Isophone liegen und eine Entfernung >200 m zur bestehenden Trasse bzw. zur geplanten Brücke aufweisen, sind für die Art nur sehr geringe Beeinträchtigungen zu prognostizieren, die sich nicht erheblich auf den Erhaltungszustand der Art auswirken, so dass der Verbotstatbestand der erheblichen Störung für die Hohltaube nicht erfüllt ist.

Gleiches gilt für den Schwarzspecht, welcher ebenfalls zu den Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit mit einem kritischen Schallpegel von 58 dB(A) tags bei einer kritischen Effektdistanz von 300 m zählt. Mögliche Bruthöhlen befinden sich in einem Buchenaltholz östlich der B 32 bzw. der geplanten Brücke und weisen einen Abstand von wenigstens 210 m auf. Sie liegen damit auch außerhalb der 58 dB(A) Isophone, weshalb auch für den Schwarzspecht nur geringe störungsbedingte Beeinträchtigungen bestehen und somit der Verbotstatbestand nicht verwirklicht ist.

Der Grünspecht ist nach den vorliegenden Daten langjähriger Brutvogel im Bereich der Neckartal-Nordhänge. Da sich das Revierzentrum ca. 150 m östlich der geplanten Neckartal-Brücke und somit innerhalb der kritischen Effektdistanz befindet, ist im Hinblick auf betriebsbedingte Lärmwirkungen mit einer maximal 20%igen Minderung der Lebensraumeignung (in Bezug auf das Revierzentrum) zu rechnen. Diese Beeinträchtigung stellt im Hinblick auf die gute Bestandssituation des Grünspechts (die Art ist weder lokal, regional, landes- noch bundesweit gefährdet) keine erhebliche Störung dar. Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung wird für den Grünspecht daher auch nicht erfüllt.

Die Reviere von Neuntöter, Dohle und Klappergrasmücke liegen jeweils außerhalb der Effektdistanz, so dass sich für diese Arten keine Beeinträchtigungen ergeben.

Der Grauschnäpper besiedelt im Untersuchungsraum parkartige Flächen rund um das Hallenbad, gewässerbegleitende Gehölze am Neckar und sonstige Altholzbestände. Durch die geplante Neckarbrücke sind störungsbedingt ein Revier betroffen (ein weiteres Revier liegt im Bereich des geplanten Baufelds), die innerhalb der kritischen Effektdistanz von 100 m liegen. Bei einem Verkehrsaufkommen von >20.000 Fahrzeugen ist innerhalb dieses Korridors von einer 60%igen Minderung der Lebensraumeignung auszugehen. Da die Art auf lokaler Ebene verbreitet ist und weder landes- noch bundesweit gefährdet ist, und es im Neckartal bei Horb ein gutes Brutplatzangebot gibt, stellt dieser Verlust nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber keine erhebliche Störung dar. Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung wird für den Grauschnäpper folglich nicht erfüllt.

Vom Girlitz wurden im Neckartal zwei Reviere nachgewiesen, welche sich in parkartigen Gehölzen rund um das Hallenbad und somit im geplanten Baufeld sowie im Bereich von Kleingärten südlich des Neckars befinden. Da sich das störungsbedingt beeinträchtigte Revier im Korridor zwischen 100 und 200 m befindet und somit innerhalb der ermittelten Effektdistanz von 200 m liegt, ist auch für diese Art von einem

rechnerischen Revierverlust auszugehen. Wie für den Grauschnäpper stellt diese Beeinträchtigung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber keine erhebliche Störung dar, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führt, da der Girlitz auf lokaler Ebene zu den verbreiteten und ungefährdeten Arten gerechnet werden kann. Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung wird für den Girlitz daher nicht erfüllt.

Schließlich wird auch das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Gruppe der Vögel gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt. Durch die geplante Neckartalbrücke im Zuge der B 32 erfolgen insbesondere im Bereich der geplanten Anschlüsse der B 14 auf der Nordseite und der B 32 auf der Südseite Eingriffe in Gehölzbestände. Zwar erfüllt die Beseitigung von Gehölzen, die regelmäßig (d.h. über mehrere Jahre) genutzte Brutstätten beherbergen grundsätzlich den Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatschG. Jedoch liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatschG ein Verstoß gegen § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatschG im Falle eines - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten in räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.
Vorliegend sind von den Eingriffen überwiegend naturferne Waldbestände und Sukzessionswälder betroffen, die von einer Brutvogelgemeinschaft mit ausschließlich weit verbreiteten und häufigen Arten besiedelt werden. Aufgrund der bestehenden Vorbelastung sind in den dauerhaft oder vorübergehend beanspruchten Gehölzbeständen nur jeweils einzelne Arten mit jeweils einzelnen oder höchstens mehreren Revieren (z.B. Mönchsgrasmücke) betroffen, so dass diese Reviervögel in benachbarte Waldbestände ausweichen können und somit die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gemäß § 44 Absatz 5 BNatschG weiterhin erfüllt ist. Ferner dienen die im LBP vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere in Form von naturnahen Aufforstungen in der näheren Umgebung sowie die Rekultivierung der vorübergehend beanspruchten Flächen, als funktionserhaltende Maßnahmen im Sinne von § 44 Absatz 5 BNatschG.

3.2.2. **Fledermäuse**

Im Bereich der geplanten Neckartalbrücke und deren Anschlüsse an die B 14 bzw. B 32 wurden keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen.
Nach dem ursprünglichen beantragten Ausbau der Hornaustraße wurde die Kollisionsgefahr für Fledermäuse im Bereich einer dort bestehenden Flugstraße erhöht. Die vom Vorhabenträger ergänzende Planung sieht, wie bereits im Rahmen der Erläuterung des Vorhabens unter Abschnitt B. I. 1.2. nunmehr in diesem Bereich einen Erdwall (Talseite) und ein Sichtschutzwall (Bergseite) vor. Hinsichtlich Einzelheiten der Planung des Erd- und Sichtschutzwalls wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.1. verwiesen. Durch die beiden Wälle wird die rasche Reduzierung der Flughöhe der Fledermäuse und somit das Abtauchen in den Verkehrsraum der Hornaustraße verhindert und das Tötungs- bzw. Kollisionsrisiko auf ein artenschutzrechtlich unbedenkliches Maß reduziert.
Eine Verletzung des Verbotstatbestandes des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG kommt somit infolge der vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorliegend nicht in Betracht.

Auch eine Verletzung des Verbotstatbestandes des § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatschG ist durch das Vorhaben nicht zu befürchten, da einerseits in den vorhabenbedingt zu beseitigenden Gehölzen keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen wurden (s.o.) und zum anderen für die im Gebiet anwesenden jagenden Arten gutachterlich keine Störungen prognostiziert werden, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der nachgewiesenen Arten führen.
Mangels Nachweises von Fledermausquartieren scheidet auch eine Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten und somit Verwirklichung des Verbotstatbestandes des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatschG aus.

.

3.2.3. **Reptilien**

Mangels des Nachweises von Schlingnatter und Zauneidechse im Untersuchungsbereich ist der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG nicht erfüllt. Das individuelle Tötungsrisiko wird zudem durch die im Rahmen der Nebenbestimmungen verfügten Schutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt A. III. 10.3.) minimiert.
Eine Verletzung des Störungsverbotes des § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatschG scheidet aus demselben Grund aus.

Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Auffassung an, dass die potentiell als Lebensstätte für Schlingnatter und Zauneidechse geeigneten kleinflächig offenen Böschungen entlang der B 14 (Stuttgarter Straße) nicht als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten genutzt werden, so dass auch der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatschG in Bezug auf Reptilien durch das Vorhaben nicht berührt wird.
Hinsichtlich der Waldeidechse scheidet ein Verstoß gegen die in § 44 Abs. 1 BNatschG statuierten Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatschG aus.

3.2.4. **Sonstige Arten**

In Bezug auf die Wildbienen-, Tagfalter und Heuschreckenfauna sowie Gefäßpflanzenarten wurden jeweils keine streng geschützten Arten nachgewiesen. Ein Verstoß gegen die in § 44 Abs. 1 BNatschG statuierten Zugriffsverbote ist gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatschG vorliegend somit ebenfalls nicht gegeben.

Weitere streng bzw. besonders geschützte Arten kommen im Eingriffsbereich nicht vor. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass artenschutzrechtliche Vorschriften dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

VIII. Waldschutz

Die dauerhafte Umwandlung und die vorübergehende Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart bedürfen gemäß §§ 9 und 11 LWaldG der Genehmigung der höheren Forstbehörde. Diese Genehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG).

Durch das Straßenbauvorhaben werden rd. 2,65 ha Wald anlagebedingt dauerhaft entfernt. Ferner erfolgt eine vorübergehende Waldinanspruchnahme für Arbeitsstreifen und Baufelder während der Bauphase von rd. 4,28 ha. Hierbei handelt es sich um forstlich genutzte Waldflächen.

Gemäß § 9 Abs. 2 LWaldG sind bei der Entscheidung über einen Waldumwandlungsantrag die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Umwandlung soll versagt werden, wenn sie mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Gem. § 9 Abs. 3 LWaldG kann zum vollen oder teilweisen Ausgleich nachteiliger Wirkungen einer Umwandlung für die Schutz- oder Erholungsfunktion des Waldes insbesondere bestimmt werden, dass in der Nähe als Ersatz eine Neuaufforstung geeigneter Grundstücke innerhalb bestimmter Frist vorzunehmen ist, ein schützender Bestand zu erhalten ist und/oder sonstige Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zu treffen sind.

In Übereinstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg – Referat 82 Landesbetrieb Forst Baden-Württemberg Forstdirektion – hält die Planfeststellungsbehörde die Waldumwandlung im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit für gerechtfertigt. Die Umwandlung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unvereinbar mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Die mit der B 32neu OU Horb verbundene dauerhafte Waldumwandlung rechtfertigt sich durch das beträchtliche öffentliche Interesse an dem Vorhaben. Ein Verzicht auf die Ortsumgehung wäre nämlich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potentieller Verkehrsteilnehmer, für den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern von Horb verbunden.

Allerdings ist sicherzustellen, dass die nachteiligen Wirkungen der Umwandlung der Waldflächen durch geeignete Maßnahmen im Sinne des § 9 Absatz 3 LWaldG ausgeglichen werden. Diesen Anforderungen wird das verbindliche Ausgleichskonzept gerecht. Zur Kompensation des dauerhaften Waldverlustes für die anlagebedingte Waldinanspruchnahme von rd. 2,65 ha sieht der LBP Aufforstungen im Rahmen der Maßnahmen Nr. 15, 16 und 13.2 von rd. 2,6 ha vor. Entgegen der Auffassung des Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 32 Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung – in seiner Stellungnahme vom 14.07.2015 wird der übliche forstrechtliche Ausgleich im Verhältnis von 1:1 für die dauerhaften Waldinanspruch-

nahme somit gerade erreicht. Für die vorübergehende Inanspruchnahme werden Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen im Umfang von rd. 1 ha ergriffen, die jedoch in vorhandenen Waldbeständen durchgeführt werden.
Ferner umfasst das Konzept den Umbau einer Nadelholzbestockung zu einem Laubholzbestand im Stadtwald Horb (Maßnahme Nr. 18) auf rd. 0,82 ha sowie die Beseitigung der Schwarzdecke und Aufbringung eines wassergebundenen Belages bei einem Fahrweg im Stadtwald Horb (Maßnahme Nr. 17).
Alles in allem ist durch das Gesamtpaket der festgelegten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Sinne des § 9 Absatz 3 LWaldG ein hinreichender Ausgleich der nachteiligen Wirkung der Waldumwandlung gegeben.

Die Voraussetzungen des § 11 LWaldG für die befristete Umwandlung der Waldteilflächen, die baubedingt vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, liegen ebenfalls vor. Auch hier überwiegen die öffentlichen Interessen an der Ortsumgehung die öffentlichen Interessen an der Erhaltung der Waldflächen. Auf die zur dauerhaften Waldumwandlung gemachten Ausführungen kann insoweit verwiesen werden. Entsprechend der Forderung des Referates 32 - Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung – des Regierungspräsidiums Karlsruhe werden für die vorübergehende Inanspruchnahme Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ergriffen, die in vorhandenen Waldbeständen und somit nicht auf landwirtschaftlichen Flächen durchgeführt werden.

Das Regierungspräsidium Freiburg – Referat 82 Landesbetrieb Forst Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 der Waldumwandlung im geplanten Umfang sowie der vorgeschlagenen forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls zugestimmt.

Die nach § 9 Abs. 5 LWaldG und § 11 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. § 9 Abs. 5 LWaldG zu bestimmende angemessene Frist für die Durchführung der Waldumwandlung wurde auf 10 Jahre nach Eintritt der Unanfechtbarkeit des Beschlusses festgesetzt (vgl. Abschnitt A. III. 9.1.). Die Durchführung der Waldumwandlung ist in zeitlicher Hinsicht abhängig von der Realisierung der B 32neu OU Horb. Gemäß § 17c Nr. 1 FStrG tritt der festgestellte Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn

er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers verlängert. Die Befristung der Waldumwandlung wurde der Befristung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses angepasst, um einen unterschiedlichen Fristablauf verschiedener Teile des Planfeststellungsbeschlusses zu vermeiden.

Wegen des Eingriffs in Biotopschutzwald wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. VII. 2. Bezug genommen.

IX. Bodenschutz und Altlasten

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt. Es ist mithin gewährleistet, dass auch der Eingriff in die Bodenfunktionen vollständig kompensiert wird (vgl. Abschnitt B. VII. 1.).
Die Planung steht zudem im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht den Anforderungen an eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die Bewertung hat ergeben, dass es sich bei den betroffenen Böden überwiegend um Böden mittlerer Funktionserfüllung handelt und insgesamt Böden mit hoher bis sehr hoher Funktionserfüllung nur in begrenztem Umfang betroffen sind. Im Bereich der Neckaraue handelt es sich um bereits anthropogen überformte Böden. In Übersicht 5.1 des LBP (Unterlage 12.1) wird der Kompensationsbedarf für das Schutzgut Boden hergeleitet sowie der Kompensationsumfang ermittelt. In Übersicht 7.1. des LBP wird dargelegt, wie die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen kompensiert werden. Eine Widerherstellung von Bodenfunktionen durch die Entsiegelung befestigter Flächen ist nur in geringem Umfang möglich. Die Kompensation der verbleibenden, nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen erfolgt durch Maßnahmen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes gleichwertig setzen.
Die zum Schutz des Bodens gebotenen Maßnahmen sind ebenfalls in den planfestgestellten Unterlagen enthalten. Hinsichtlich des vom Landratsamts Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - in seiner Stellungnahme vom

30.06.2015 empfohlenen Entsorgungskonzepts bezüglich des bei der Baumaßnahme anfallenden Erdmassenüberschusses wird auf die im LBP (Unterlage 12.1, dort Kapitel 9) zum Schutz des Bodens im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegte Erstellung eines Bodenverwertungskonzeptes verwiesen.
Entsprechend der Forderung des Landratsamtes Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger zum Zwecke der Ausführungsplanung die Einholung einer Bodenkundlichen Baubegleitung aufgegeben (vgl. Abschnitt A. III. 6.2.).

Im Nahbereich des Vorhabens liegen 4 Altlastenstandorte. Als einzige direkt betroffen ist die Altlastenverdachtsfläche im Bereich des Rauschbart-Parkplatzes zu nennen. Das hydrogeologische Gutachten durch Smoltzyk & Partner vom 30.08.2011 (Unterlage 13.3) hat jedoch ergeben, dass aus der Überbauung der Altlastenverdachtsfläche nach derzeitigem Erkenntnisstand keine Probleme resultieren.

X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Straßenbauvorhaben und die nach dem festgestellten Plan damit verbundenen Folgemaßnahmen können nach den maßgeblichen wasserrechtlichen Vorschriften zugelassen werden:

1. Abwasserbeseitigung/ Abwasseranlagen

Das Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – als zuständige untere Wasserbehörde hat gegen das Bauvorhaben aus Sicht der Wasserwirtschaft keine grundsätzlichen Bedenken.

Auch die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung die Wirksamkeit dieses Gesamtentwässerungskonzepts zu bezweifeln.

In seiner Stellungnahem vom 30.06.2015 hat das Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz –, sinngemäß darauf hingewiesen, dass nach seiner überschlägigen Berechnung des HQ_{50} Abflusses (50jähriges Hochwasser) die beiden Durchlässe (Augraben) unter dem Radweg und der DB-Linie in ihrer hydrauli-

schen Leistungsfähigkeit ausgelastet seien und diesbezüglich ein neuer hydraulischer Nachweis vorzulegen sei, der das Kanalnetz von Nordstetten insgesamt berücksichtige. Aufgrund der Bedenken des Landratsamtes sowie einer möglichen Gefährdung der Bahnanlage hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgegeben, die Leistungsfähigkeit der Durchlässe unter Durchführung einer flächenbezogenen Erhebung der abflusswirksamen Gebiete nachzuweisen (vgl. Abschnitt A. III. 7.1.4.).

Soweit Bau und Betrieb von Abwasserbehandlungsanlagen einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 60 Abs. 3 WHG bedürfen, werden diese durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Regelversagungsgründe für die Abwasserbehandlungsanlagen liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor, zumal mit den verfügten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A. III. 7.1.5. – 7.1.12.) der erforderliche Standard – zusätzlich – abgesichert wird.

Die übrigen Abwasseranlagen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Beachtung des Wohls der Allgemeinheit hergestellt (vgl. § 60 Abs. 1 WHG). Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Übrigen auch durch die Stellungnahmen der zuständigen Wasserbehörden veranlasst gesehen, ergänzende Nebenbestimmungen zu verfügen (vgl. Abschnitt A. III. 7.1.5. – 7.1.12.).

2. Wasserschutzgebiete

Weiterhin ersetzt dieser Beschluss die notwendige Befreiung nach einer Wasserschutzgebietsverordnung (WSG-VO), deren Geltungsbereich von der B 32neu OU Horb – Teil Neckartalbrücke berührt wird. Dies gilt auch für die Abwasseranlagen, soweit diese innerhalb von Wasserschutzgebieten realisiert werden sollen. Die Gestattungen für den Bau und Betrieb von Abwasseranlagen innerhalb von Wasserschutzgebieten können bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter Abschnitt A. III. 7.3. und 7.1.5. – 7.1.12. erteilt werden. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Die Trasse der B 32 führt von Bau-Km 1+680 zum Bauende bei Bau-Km 1+850 ca. auf Höhe von Nordstetten durch die Zone II des mit Rechtsverordnung des Landrats-

amtes Freudenstadt vom 18.06.1984 ausgewiesenen „Wasserschutzgebietes im Einzugsgebiet der Egelstalquellfassung des Zweckverbandes Nordstetter Wasserversorgungsgruppe“ (im Folgenden kurz bezeichnet als WSG „Egelstalquelle“). Die Linienführung der B 32neu ist in diesem Abschnitt sowohl lage-, als auch höhenmäßig identisch mit dem Bestand. Ein Eingriff erfolgt jedoch durch die zusätzliche Anlage eines Überholfahrstreifens und eines Abbiegestreifens des Knotens 7, Nordstetten.

Für das vorgenannte Wasserschutzgebiet gelten eine Reihe von Verboten.
Gemäß § 4 WSG-VO „Egelstalquelle“ sind in der engeren Schutzzone – Zone II – die für die weitere Schutzzone III verbotenen Handlungen (vgl. dazu § 3 WSG-VO „Egelstalquelle“) zuzüglich eines weiteren Handlungskatalogs verboten.

Im genannten Bauabschnitt sind angesichts dessen insbesondere verboten:

-- das Errichten baulicher Anlagen im Sinne der Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der jeweils gültigen Fassung,

-- das Durchleiten von Abwässern und des von Verkehrsflächen abfließenden Oberflächenwassers sofern nicht durch ausreichende Sicherheitsvorkehrungen eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann,

-- das Lagern, Abfüllen und Umlagern von wassergefährdender Stoffe,

-- der Neubau und das wesentliche Ändern von Straßen und Bahnanlagen sowie das Verwenden von Teer für Bauarbeiten an Straßen und Wegen,

-- das Errichten von Rohrleitungsanlagen zum Befördern wassergefährdender Stoffe; ausgenommen sind Rohrleitungsanlagen, die den Bereich eines Werksgeländes nicht überschreiten oder Zubehör einer Anlage zum Lagern solcher Stoffe, sofern sie durch ausreichende Sicherheitsvorkehrungen gegen ein Austreten von Flüssigkeiten in den Untergrund geschützt sind;

-- das Versenken des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswassers sowie das Versickern in geschlossenen Anlagen,

-- das Errichten von Abwasserbehandlungsanlagen einschließlich Anlagen zur Verregnung und Untergrundversiegelung,

-- das Versenken oder Versickern von Abwasser einschließlich Kühlwasser oder erwärmten Wasser;

-- das Errichten und Betreiben von Anlagen zur Abfallbehandlung, -beseitigung oder zum -umschlag, ausgenommen Erddeponien,

-- das Verwenden von wassergefährdenden Kaltbindemitteln zum Straßen- und Wegebau, sofern nicht nur kleinere Ausbesserungen vorgenommen werden,

-- das Anlegen oder wesentliches Erweitern von Erdaufschlüssen, insbesondere zur Gewinnung von Steinen und Erden sowie das Herstellen neuer und das wesentliche Ändern bestehender Wassergräben, wenn dadurch das Grundwasser angeschnitten wird oder die Deckschichten wesentlich vermindert werden. Die Befugnis bestehende Gräben zu reinigen bleibt unberührt.

Allerdings liegen die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 WSG-VO „Egelstalquelle“ und des § 52 WHG für die Erteilung einer Befreiung von diesen Verboten vor. Danach wird auf Antrag Befreiung von den Verboten erteilt, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit diese erfordern oder eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige Veränderung seiner Eigenschaften wegen besonderer Vorkehrungen nicht zu besorgen ist.

Ein Verzicht auf den geplanten Ausbau wäre mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer, für den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern der Stadt Horb verbunden. Richtig ist zwar, dass eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige Veränderung seiner Eigenschaften nicht von vorneherein gänzlich ausge-

schlossen werden kann. Allerdings werden, entsprechend der Forderung des Regierungspräsidiums Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau in seiner Stellungnahme vom 25.06.2015, die insoweit potenziell vorhandenen Gefährdungslagen durch die verfügten Nebenbestimmungen minimiert (vgl. Abschnitt A. 7.3.). Insbesondere sind, wie vom Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 51 Recht, Verwaltung sowie vom Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, in seinen Stellungnahmen vom 26.05.2015 bzw. 25.06.2015 gefordert, die RiStWag anzuwenden. Dies ist vom Vorhabenträger so vorgesehen und wurde im verfügenden Teil des Beschlusses klarstellend als Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Abschnitt A. III. 7.3.1.). Schließlich ist auch die Längsneigung der Gradiente so ausgebildet, dass das anfallende Oberflächenwasser aus dem Wasserschutzgebiet heraus geführt wird. Insgesamt überwiegen daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Interessen an der planfestgestellten Maßnahme die Interessen an der Einhaltung der Verbotstatbestände. Unter dem Vorbehalt der Einhaltung der Vorgaben der RiStWag bestehen gegen das Vorhaben auch seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe - Referat 51 Recht, Verwaltung, keine Bedenken.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis

Die Einleitung des Oberflächenwassers aus dem Bereich der geplanten Neckartalbrücke sowie aus dem südlichen Streckenabschnitt der B 32neu in den Regenüberlauf und das Regenüberlaufbecken sowie anschließend über den bestehenden Entwässerungsgraben und die beiden Durchlässe (Augraben) unter dem Radeweg und der DB-Linie in den Neckar bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG.

Soweit für die Durchführung der Baumaßnahmen eine Grundwasserabsenkung bzw. für die Gründung der Brücke eine Wasserhaltung erforderlich sind, ist die Zustimmung des Landratsamtes Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – einzuholen. Sollte diese nicht erteilt werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor (vgl. Abschnitt A. IV. 1.2.).

Bezugnehmend auf die Stellungnahme des Landratsamts Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - vom 30.06.2015 bedarf es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Schmutzfangzelle im Bereich der B 14

nördlich der Neckartalbrücke keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, da anschließend eine Einleitung der Oberflächenwässer in die städtische Kanalisation erfolgt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis hinsichtlich des Regenüberlaufes wurde im verfügenden Teil dieser Entscheidung unter Abschnitt IV. 1.1. miterteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde hierfür ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG; das Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – hat als zuständige untere Wasserbehörde das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen erklärt.

Die genannte Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13, 57 WHG erteilt werden.

Bei Beachtung der unter Abschnitt A. IV. 1.3. angeordneten Nebenbestimmungen sind keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. § 14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Die vorgesehene Einleitung des Straßenoberflächenwassers über den vorgeschalteten Regenüberlauf in das Regenüberlaufbecken und von dort aus über den bestehenden Entwässerungsgraben und die beiden Durchlässe (Augraben) in den Neckar entspricht dem Stand der Technik (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die verfügten Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die erteilte Erlaubnisse ist gemäß § 87 Abs. 1, 2 Satz 1 Nr. 1 WHG in das Wasserbuch einzutragen (vgl. Abschnitt A. IV. 1.4.).

Eine mögliche Befristung der ohnehin gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflichen Erlaubnis hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich.

Sonstige wasserwirtschaftliche Belange werden durch die Realisierung des Vorhabens nicht negativ beeinflusst.

XI. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen, § 17 Satz 2 FStrG.

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen

1.1. Planungsziel

Das Vorhaben ist generell gerechtfertigt. Die B 32neu OU Horb dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrsbedarf und ist geboten.
Gem. § 3 Abs. 1 S. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diesen Zielsetzungen wird die Maßnahme gerecht.

Die Planungsziele (Entlastung der Kernstadt von Horb sowie damit einhergehend direkte Anbindung des Landkreises Freudenstadt an die A 81) wurden bereits im Rahmen der Vorhabenserläuterung unter Abschnitt B. I. 1.1. sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B. IV. dargestellt. Auf dortige Ausführungen wird hiermit Bezug genommen.
Bei einem Verzicht auf die B 32neu OU Horb ließen sich die dargestellten Ziele der Planung nicht erreichen.

1.2. Variantenprüfung zur Lage der Trasse

Die B 32neu OU Horb (Neckartalbrücke) wurde lagemäßig so platziert, dass das vorhandene Netz (B 14 im Norden / B 32 im Süden) bestmöglich mitgenutzt werden kann und dadurch an den Brückenköpfen bzw. Widerlagerbereichen keine größeren Eingriffe in die Topographie bzw. Talflanken notwendig sind. Wesentlicher Nachteil der beantragten Variante ist, bedingt durch die Stellung des Pfeilers Nr. 2, der Eingriff

in ein einzelnes bebautes Grundstück (vgl. diesbzgl. Ausführungen unter Abschnitt B. III. 1.6.).

Vorzugswürdige Alternativen zur beantragten Lage der Hochbrücke, wie die Verlegung der Trassierung zwischen dem Knotenpunkt 7 (Anschluss Nordstetten) und dem Knotenpunkt 6 (Anbindung B 32alt/ B 32neu) oder die Verschiebung der Neckartalquerung, bestehen vorliegend nicht, da sie mit deutlich größeren Belastungen für die maßgeblichen Schutzgüter verbunden sind.

Östlich der bestehenden Trassierung zwischen dem Knotenpunkt 7 und dem Knotenpunkt 6 befindet sich eine Talklinge. Eine Verschiebung der Linienführung zwischen den beiden Knotenpunkten weg von der Ortslage von Nordstetten in Richtung Osten wäre daher bautechnisch nur unter äußerst schwierigen Bedingungen realisierbar und außerdem mit erheblichen Mehrkosten verbunden, da abweichend von der Bestandsstraße eine gänzlich neue Trasse errichtet werden müsste. Ferner wäre sie mit wesentlichen Eingriffen in Landschaft und Naturhaushalt verbunden, da die Topographie östlich der Bestandsstraße durch Buchenwälder gekennzeichnet ist.

Eine Verschiebung der Neckartalquerung nach Westen, hin zur Ortslage von Horb und Nordstetten ist auf Grund der unmittelbar angrenzenden Bebauung von Nordstetten und Horb (ehemaliges Sondergebiet Bund, in Umnutzung befindlich) abzulehnen. Ein wie auch immer geartetes Heranrücken der Trassierung an das ehemalige Sondergebiet Bund hätte zur Folge, dass der Knotenpunkt in den Bereich des südexponierten Steilhanges geschoben würde. Dies hätte deutlich umfänglichere Eingriffe in Natur und Landschaft (u.a. mit hochwertiger Biotopausstattung und potenziellen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen) zur Folge.

Eine in den 90er Jahren einmal diskutierte Linienführung durch den Bergsporn, auf dem das ehemalige Sondergebiet Bund liegt, hätte eine Verschiebung des Knotenpunktes 5 in Richtung Haugenstein (rückwärtige Verknüpfung), erhöhte Lärmbelastungen für die Siedlung Haugenstein, umwegige Verkehrsbeziehungen und massive Eingriffe in die südexponierten Bergflanken oberhalb der bestehenden B 14 zur Folge. Dies wiederum würde zu deutlich umfänglicheren Konflikten mit Natur und Landschaft sowie beispielsweise Natura 2000-Belangen führen. Ein beleuchtetes Tunnel-

portal wäre zudem im Hinblick auf vorhandene Fledermausvorkommen und nachtaktive Insekten in diesem Bereich kritisch einzuschätzen.

Eine Verschiebung der Neckartalquerung nach Osten hätte zur Folge, dass der Vorteil der Mitbenutzung des vorhandenen Straßennetzes, d.h. der Zubringerstrecke im Zuge der bestehenden B 14 von Norden her kommend bis auf Höhe des „Rauschbart-Parkplatzes“ und der Zuführungsstrecke im Zuge der bestehenden B 32 von Süden her kommend nicht mehr gegeben wäre. Beide Zuführungsstrecken nutzen die topographisch bedingten Kerbtalsituationen, somit können die Brückenwiderlager am jeweiligen Ende der Kerben, die sich idealerweise gegenüberliegen, unmittelbar im Anschluss an das bestehende Straßennetz verortet werden.
Wenn der Querungsbereich nach Osten verschoben werden würde, müsste die Trasse zwischen den südlich und nördlich des Neckartals liegenden Hochflächen „aufgespannt“ werden. Dies würde die Realisierung eines wesentlich längeren Brückenbauwerks und die Realisierung zusätzlicher Zuführungsstrecken von Nord nach Süd bedeuten und in einer zusätzlichen Zerschneidung des Landschaftsraumes östlich von Horb - Haugenstein und Nordstetten resultieren.

Würde man stattdessen das Brückenbauwerk in der Dimensionierung (Lage und Höhe) reduzieren, würde die Trassierung massiv seitlich in die Nord- und Südflanken des Neckartales eingreifen. Dies wäre nicht nur auf Grund des zusätzlichen Flächenverbrauchs dieser tiefen Einschnittslage, sondern insbesondere auch wegen der hier betroffenen Funktionen von Landschaft und Naturhaushalt ausgesprochen konfliktträchtig.

Es ist daher festzuhalten, dass die gewählte Lage der Neckartalhochbrücke gegenüber alternativen Positionierungen erhebliche Vorteile hat, indem sie Eingriffe in Natur und Landschaft so weit wie möglich minimiert und zugleich Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur gering hält. Ferner werden durch die beantragte Linienführung aufwendige und kostenintensive Bauwerke vermieden. Die mit der geplanten Lage der Brücke einhergehende dauerhafte Inanspruchnahme eines einzelnen bebauten Grundstücks ist somit hinzunehmen.

1.3. **Knotenpunktalternativen**

Durch die geplante Maßnahme sind drei Knotenpunkte mit bereits bestehenden Straßen betroffen. Für die Anbindung an die B 14alt entsteht ein neuer Knotenpunkt im Bereich des Rauschbartparkplatzes (Knotenpunkt 5). Genauso wird für die Anbindung der Stuttgarter Straße bzw. der B 32alt, Hornaustraße, ein neuer Knotenpunkt am südlichen Widerlager der Brücke (Knotenpunkt 6) erforderlich. Der Knotenpunkt am Ortseingang von Nordstetten mit vorhandener plangleicher Einmündung der L 396 in Nordstetten wird als bestehender Knotenpunkt ebenfalls von der Baumaßnahme betroffen (Knotenpunkt 7).

1.3.1. **Knotenpunkt 5**

Für den Knotenpunkt 5 wurden ein planfreier (Var. 5-2) und ein teilplanfreier Anschluss mit Unterführung (Var. 5-1), ein Kreisverkehrsplatz (Var. 5-4) und eine plangleiche Kreuzung mit Lichtzeichenanlage (Var.- 5-3) untersucht. Hinsichtlich Einzelheiten der Variantenbeschreibung wird auf die Darstellung in der Machbarkeitsstudie als Anlage zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 Anlage 1, dort Ziff. 1.1.) Bezug genommen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde stellt die beantragte Variante einer plangleichen Kreuzung mit Lichtsignalanlage unter Abwägung der Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten die beste Lösung dar. Sie ist aus umweltfachlicher Sicht die verträglichste Lösung bei vergleichsweise hinreichend guter Verkehrsqualität und Berücksichtigung des Planungsziels. Ferner ist nur sie geeignet, die maßgeblichen Planungsrichtlinien einzuhalten.

1.3.1.1. **Planfreie bzw. teilplanfreie Variante mit Unterführung**

Für die planfreie bzw. teilplanfreie Variante spricht, dass im Gegensatz zur beantragten Ampellösung und einem Kreisverkehr (ohne Bypass) eine Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32 nicht stattfindet und auch eine bessere Verkehrsqualität im Hinblick auf die B 14 besteht. Die beiden Varianten weisen somit die geringsten Fahrzeiten auf, so dass das Planungsziel der besseren Anbindung des Raumes Freudenstadt mit der BAB A 81 hier am besten erreicht wird.

Gegen die beiden Varianten spricht, dass bedingt durch die schwierige Topografie umfangreiche und komplizierte sowie kostenintensive Bauwerke notwendig sind. So

bedarf es bei der teilplanfreien Variante für die Führung der B 14alt von Horb in Richtung Bildechingen einer Unterführung in Form einer Brücke unterhalb der Hauptstrecke der B 32. Dabei muss der Ast der B14alt talseitig mit einer Stützwand von ca. 160 m Länge versehen werden. Die planfreie Variante erfordert ebenfalls eine Unterführung der Hauptstrecke der B 32 – in diesem Fall am nördlichen Teil des Parkplatzes „Am Rauschbart“. Des Weiteren bedürfen beide Varianten Rampen mit Einschnittsböschungen für den abbiegenden Verkehr. Die planfreie und teilplanfreie Varianten sind somit kostenintensiver als die beantragte plangleiche Variante und haben ihr gegenüber einen deutlich höheren Flächenverbrauch zur Folge.
Im Gegensatz zur geplanten Variante ist die Anbindung des bestehenden Parkplatzes „Am Rauschbart“ nicht mehr möglich und es bedarf Anpassungen von Leitungen am Entwässerungsbauwerk Rauschbart. Die Flächeneingriffe erweisen sich vor allem insofern als problematisch, als sie das FFH-Gebiet der südexponierten Horber Neckarhänge und somit vorhandenen FFH-Lebensraumtypen betreffen.
Gegen die beiden teilplanfreien bzw. planfreien Knotenpunktvarianten spricht ferner, dass an den Rampen die maximal zulässige Längsneigung von 6,0% gem. Tabelle 26 der RAL [Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)] teilweise nicht eingehalten werden können. Genauso werden an einigen Rampen die Grenzwerte für den Bogenradius von 30 m gem. Tabelle 26 der RAL nicht eingehalten.
Insgesamt weisen die planfreien bzw. teilplanfreien Varianten gegenüber der geplanten Variante mit Lichtsignalanlage mehr Nachteile als Vorteile auf.

1.3.1.2. **Plangleicher Anschluss mit Lichtsignalanlage**

Die Knotenpunktalternative der plangleichen Variante mit Lichtzeichenanlage hat zwar im Gegensatz zu den planfreien bzw. teilplanfreien Varianten den Nachteil, dass der Verkehrsfluss unterbrochen wird, sie ist jedoch insgesamt gegenüber den restlichen Varianten vorzugswürdig. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen vom 23.03.2010 und vom 31.01.2014 (Unterlage Nr. 11.5) haben ergeben, dass die Ampellösung ausreicht, um die erwartete Verkehrsbelastung zu bewältigen - zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind vor und hinter der Lichtsignalanlage die zusätzlichen Spuren vorgesehen. Gleichzeitig zeigt die Variante mit Lichtsignalanlage aus umweltfachlicher Sicht eine geringe Eingriffsintensität.

Die Anbindung des in seiner Funktion für den Tourismus und die Gaststätte wichtigen Parkplatzes „Am Rauschbart“ ist im Gegensatz zu der planfreien bzw. teilplanfreien Variante weiterhin möglich. Auch die bestehende Parkfläche kann weitestgehend beibehalten werden.
Kostenintensive Anpassungen von Leitungen am bestehenden Entwässerungsbauwerk Rauschbart sind ebenfalls nicht erforderlich.
Im Gegensatz zu einem Kreisverkehrsplatz kann der Bevorrechtigung der B 32 in beide Richtungen durch eine entsprechende Ampelsteuerung Rechnung getragen werden. Insoweit wird auf die Darstellung in dem Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten 5 und 6 (Unterlage 11.5) Bezug genommen. Schließlich steht nur der plangleiche Anschluss mit Lichtsignalanlage im Einklang mit einschlägigen planungsrechtlichen Richtlinien.
Die Ampellösung hat somit erhebliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten bei vergleichsweise geringen Nachteilen. Insgesamt fällt daher die Abwägung zu ihren Gunsten 5-3 aus.

Die im Rahmen der Ampellösung (Var. 5-3) im Anschluss an den Eimündungsbereich vorgesehenen Änderungen der Linienführung der B 14alt und damit verbundene weitergehende Hangeinschnitte sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. VII. 1. nebst verfügter Auflage zur Eingriffsminimierung verwiesen.

1.3.1.3. **Kreisverkehr**

Seitens eines Einwenders wurde für diesen Knotenpunt ein Kreisverkehr gefordert.
Ein ein-streifiger Kreisverkehr hat den Vorteil, dass er mit einem verhältnismäßig geringen Flächenverbrauch verbunden ist.
Wie bei der beantragten Ampellösung sind auch keine Anpassungen von Leitungen am Entwässerungsbauwerk „Rauschbart“ erforderlich und die Anbindung des vorhandenen Parkplatzes „Am Rauschbart“ ist weiterhin gewährleistet. Im Gegensatz zur beantragten Variante mit Lichtsignalanlage ist jedoch bei einem ein-streifigen Kreisverkehr keine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet, da der Verkehrsfluss im Zuge der B 32neu unterbrochen und damit die Bevorrechtigung der B 32neu aufgehoben wird. Kreisverkehre eignen sich grundsätzlich bei vier bestehenden Straßeneinmündungen mit gleichen Verkehrsströmen. Dementsprechend heißt es

auch im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 23/1998 des Bundesministerium für Verkehr unter Punkt 3 bzgl. Kreisverkehrsanlagen an außerörtlichen Bundesfernstraßen: *„Die Anwendung kleiner Kreisverkehrsplätze scheidet außerorts auch dann aus, wenn die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht […] ist. Dies ist z.B. in der Regel beim Neubau von Ortsumgehungen von Bundesstraßen der Fall.“* Vorliegend besteht der Knotenpunkt 5 aufgrund der Ausfahrt zum Parkplatz „Am Rauschbart“ aus lediglich 3 Straßeneinmündungen. Ferner weichen die Verkehrsströme der sich anschließenden Straßen stark voneinander ab. So besteht die stärkste Verkehrsbelastung vorliegend im Prognoseplanfall in Nord-Südrichtung mit 25.200 Kfz/24h nördlich sowie 24.300 Kfz/24h südlich des Knotenpunktes. Die Verkehrsbelastung der B 14 auf der Stuttgarter Straße im Bereich des Knotenpunktes ist im Prognoseplanfall mit 5.600 Kfz/24 vergleichsweise gering.

Denkbar wäre es, einen ein-streifigen Kreisverkehr mit einem Bypass auszustatten. Um die Bevorrechtigung der B 32neu aufrechtzuerhalten, muss dieser in der Geradeausrichtung verlaufen. Dies hat für die Verkehrsbeziehung von Nordstetten nach Bildechingen zur Folge, dass ein Anschluss des Parkplatzes „Am Rauschbart“ nicht mehr möglich ist. Aufgrund des abfallenden Geländes südlich des Parkplatzes „Am Rauschbart“ ist ein solcher Bypass unter topographischen Gesichtspunkten zudem nur schwer realisierbar. Ein Bypass für die Verkehrsbeziehung von Bildechingen nach Nordstetten ist aufgrund des Anschlusses der B14 nicht möglich. Es kommt somit allenfalls ein Bypass für die Fahrtrichtung von Bildechingen nach Horb in Betracht. Eine Bevorrechtigung dieser Verkehrsbeziehung widerspricht jedoch dem Planungsziel, die Kernstadt von Horb zu entlasten und hierzu den Verkehr von der B14alt auf die Neckartalbrücke zu verlagern.

Zur Aufrechterhaltung der Bevorrechtigung der B 32 kommt ein tief liegender Kreisverkehrsplatz mit der B 32neu als Überflieger in Betracht.

Diese Variante hat jedoch einen größeren Flächenverbrauch und damit Eingriffe in das FFH-Gebiet der Horber Neckarhänge als die beantragte Variante einer Lichtsignalanlage zur Folge. Außerdem ist sie mit hohen Kosten durch eine zusätzliche Straßenunterführung und Stützbauwerke verbunden. Zudem bedeutet die Variante aufgrund der topographischen Gegebenheiten am Knotenpunkt Rauschbart eine komplizierte baulich-konstruktive Realisierung.

Dieselbe Problematik stellt sich auch bei einem zwei-streifigen Kreisverkehr. Die Bevorrechtigung der B 32neu kann dort, mit Ausnahme eines tief liegenden Kreisver-

kehrs, ebenfalls nicht aufrechterhalten werden. Diese Variante ist jedoch aus den vorbezeichneten Gründen abzulehnen. Ein zweispuriger Kreisverkehr mit einem Bypass hat zudem einen höheren Flächenverbrauch als die beantragte Ampellösung zur Folge - so steht eine geringere Fläche des Parkplatzes „Am Rauschbart“ zur Verfügung. Ein zwei-streifiger Kreisverkehr führt ferner zu einem Defizit der Verkehrssicherheit. Schließlich widerspricht er planungsrechtlichen Richtlinien. So heißt es in Ziff. 6.4.12 RAL *„Die Kreisfahrbahn ist mit einem konstanten Radius und mit konstanter Breite als einstreifig befahrbare Fahrbahn auszuführen.“* In Ziff. 6.4.14 *„Kreiseinfahrten sollen einstreifig ausgebildet werden, dies gilt auch für die Einfahrten in zweistreifig befahrbare Kreisfahrbahnen.“*
Gegen die Ausgestaltung des Knotenpunktes 5 als Kreisverkehr insgesamt spricht zudem die Entwurfsklasse der zu verbindenden Straßen. Gemäß 6.3.3.6 RAL (s. hierzu auch Tabelle 21 und 22 der RAL) *„[…] kommen Kreisverkehre […] in Betracht, wenn eine Straße der EKL [Entwurfsklasse] 3 mit einer Straße der EKL 3 oder EKL 4 verbunden wird. Bei der Verknüpfung einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 2 oder EKL 3 können sie [nur] in zu begründenden Ausnahmefällen angewendet werden.“* Vorliegend ergibt sich für die B 32 die Entwurfsklasse 2.
Die zur Abstufung vorgesehene B 14 ist in die Entwurfsklasse 3 bzw. Entwurfsklasse 4 einzuordnen. Ein Kreisverkehr kommt folglich nach der RAL allenfalls in einem zu begründenden Ausnahmefall in Betracht. Besondere Gründe, die am Knotenpunkt 5 ausnahmsweise einen Kreisverkehr rechtfertigen, sind vorliegend nicht ersichtlich.

Eine gegenüber der beantragten Ampellösung vorzugswürdige Kreisverkehrsvariante, die umweltverträglich ist, den Straßenbaurichtlinien entspricht und gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet, ist somit nicht ersichtlich.

1.3.2. **Knotenpunkt 6**

Für den Knotenpunkt an der Scheibenhalde (Knotenpunkt 6) wurden ein planfreier Anschluss mit Unterführung (Var. 6-1), ein teilplanfreier Anschluss mit Unterführung (Var. 6-2), ein teilplanfreier Anschluss mit zwei Unterführungen (Var. 6-3), eine Einmündung mit Lichtzeichenanlage (Var. 6-4), ein Kreisverkehrsplatz (Var. 6-5) sowie ein tief liegender Kreisverkehrsplatz mit der B 32neu als Überflieger untersucht. Hinsichtlich Einzelheiten der Variantenbeschreibung wird auf die Darstellung in der

Machbarkeitsstudie als Anlage zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 Anlage 1, dort Ziff. 1.2.) Bezug genommen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass für den Knotenpunkt 6 die beantragte Variante einer plangleichen Kreuzung mit Lichtsignalanlage ebenfalls die beste Lösung darstellt. Entsprechend des Knotenpunktes 5 am Rauschbart wird bei der Ampellösung das Planungsziel mit den vergleichsweise geringsten Umwelteinwirkungen und Kosten erreicht. Ferner wird auch nur bei dieser geplanten Variante die Einhaltung der planungsrechtlichen Entwurfsrichtlinien gewährleistet.

1.3.2.1. **Planfreie bzw. teilplanfreie Varianten**

Wie schon zuvor beim Knotenpunkt am Rauschbart haben die untersuchten planfreien bzw. teilplanfreien Alternativen den Vorteil, dass mangels Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32 das Planungsziel der besseren Anbindung des Raumes Freudenstadt mit der BAB A 81 am besten erreicht wird. Im Gegensatz zur geplanten Variante sind jedoch bedingt durch die schwierige Topografie am Hang des Neckartals umfangreiche, komplizierte und kostenintensive Bauwerke notwendig, die gegenüber der beantragten Variante mit einem größerem Flächenverbrauch verbunden sind. Östlich der bestehenden B 32 grenzt eine Klinge an, auf der sich Buchenwälder befinden, welche in Teilen als Biotopschutzwald ausgewiesen sind. Das Gelände im Bereich der Scheibenhalde/Hornaustraße fällt in Richtung Neckartal ab. Dort befindet sich unter anderem auch eine Magere Flachland-Mähwiese. In diesem Bereich befindet sich außerdem eine Fledermaus-Flugroute.
Im Rahmen der planfreien bzw. teilplanfreien Alternativen sind Bodenversiegelungen sowie topographisch bedingte umfangreiche Bodenumlagerungen und Stützwände erforderlich. Ferner wird in die östlich angrenzenden Waldflächen und damit Lebensräume der Avifauna bzw. in die Magere Flachland-Mähwiese eingegriffen. Auch das Kollisionsrisiko für querende Fledermäuse erhöht sich.
Ein weiterer Nachteil der planfreien bzw. teilplanfreien Varianten ist auch hier, dass teilweise an den Rampen die maximal zulässige Längsneigung von 6,0% gem. Tabelle 26 der RAL Landstraßen sowie die Grenzwerte für den Bogenradius von 30 m gem. Tabelle 26 der RAL nicht eingehalten werden können.

Insgesamt überwiegen daher die Nachteile der planfreien bzw. teilplanfreien Varianten gegenüber der geplanten Variante.

1.3.2.2. **Kreisverkehr**

Auch für den Knotenpunkt an der Scheibenhalde wurde seitens eines Einwenders ein Kreisverkehr gefordert. Entsprechend den Ausführungen betreffend den Knotenpunkt am Rauschbart hat ein ein-streifiger Kreisverkehr den Vorteil, dass hierdurch der Flächenverbrauch minimiert werden kann. Er ist jedoch nicht geeignet, die erwartetet Verkehrsbelastung sicher zu bewältigen. Diese beträgt nördlich des Knotenpunktes an der Scheibenhalde 24.300 KfZ/24h, südlich des Knotenpunktes 20.200 KfZ/24 und westlich auf der Hornaustraße 17.700 Kfz/24h. Um auch hier die Bevorrechtigung der B 32neu aufrechtzuerhalten, bedarf es eines Bypasses in Geradeausrichtung. Für die Fahrtrichtung von der A 81 in Richtung Talbrücke ist ein Bypass mangels Straßeneinmündung zwar möglich, durch das abfallende Gelände östlich der B 32neu, sind hierfür jedoch aufwendige Bauwerke notwendig. Aufgrund der Einmündung in die Hornaustraße kommt ein Bypass in Nord-Südrichtung nicht in Betracht, sondern lediglich für die Fahrtrichtung von Horb in Richtung A 81.
Die gleiche Problematik stellt sich bei einem leistungsfähigeren zwei-streifigen Kreisverkehr, der zudem einen größeren Flächenverbrauch zur Folge hat. Auch widerspricht die Anlage eines zwei-streifigen Kreisverkehrs der RAL. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Knotenpunkt Rauschbart Bezug genommen.
Ausschließlich die Kreisverkehrsvariante eines tief liegender Kreisverkehrsplatzes mit der B 32neu als Überflieger führt nicht zur einer Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32 und wird somit dem Planungsziel besser gerecht, als die beantragte Ampellösung. Jedoch ist sie im Gegensatz zur beantragten Ampellösung mit einem höheren Flächenverbrauch und mehr Kosten verbunden. Ferner bedarf es zu ihrer Realisierung eines großen Eingriffs in das talseitig gelegene Gelände und die dort befindlichen hochwertigen Waldbereiche sowie einer zusätzlichen hohen Stützwand.
Gegen die Ausgestaltung des Knotenpunktes 6 als Kreisverkehr insgesamt spricht – wie schon beim Knotenpunkt 5 – schließlich auch die Entwurfsklasse der zu verbindenden Straßen. Sowohl die B 32neu als auch die B 32alt (Hornaustraße) sind in die Entwurfsklasse 2 einzuordnen. Der Abschnitt zwischen der Christopherusbrücke und dem neuen Anschluss am südlichen Widerlager soll zudem voraussichtlich zur Landesstraße abgestuft werden. Bei der Verbindung von zwei Straßen der EKL 2 bzw.

bei der Verknüpfung von einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 3 sind gemäß 6.3.3.6 RAL Kreisverkehre nur in zu begründenden Ausnahmefällen vorgesehen. Diesbezüglich wird auf die entsprechenden Ausführungen zum Knotenpunkt 5 verwiesen. Ein solcher Ausnahmefall liegt auch hier nicht vor.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt daher auch am Knotenpunkt 6 eine Kreisverkehrsvariante keine tragfähige Lösung dar.

1.3.2.3. **Variante mit Lichtsignalanlage**

Die plangleiche Variante einer Einmündung mit Lichtsignalanlage stellt unter umweltfachlichen Gesichtspunkten die vergleichsweise verträglichste Lösung dar. Der Flächenverbrauch sowie die baulich-konstruktiven Eingriffe in die umgebende Topographie sind am Geringsten. Mithin ist auch die Inanspruchnahme angrenzender hochwertiger Waldbereich am Geringsten. Die Ampelvariante stellt zudem die kostengünstigste Lösung dar. Trotz der Unterbrechung des Verkehrsflusses reicht die Ampellösung ausweislich der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen vom 23.03.2010 und vom 31.01.2014 (Unterlage Nr. 11.5) aus, um die erwartete Verkehrsbelastung zu bewältigen. Die Bevorrechtigung der B 32neu kann auch hier durch eine entsprechende Ampelsteuerung aufrechterhalten werden.
Soweit seitens eines Einwenders angeführt wird, die Ampellösung am Knotenpunkt Scheibenhalde würde aufgrund zu erwartender Beschleunigungsrennen zu hoher Lärmbelastung führen, so ist hierzu anzumerken, dass in der schalltechnischen Untersuchung bei der Ermittlung der Beurteilungspegel je nach Entfernung des Immissionsortes ein Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90) anzusetzen ist. Die Grenzwertüberschreitungen an Gebäuden im Schutzbereich Nordstetten Nord resultieren jedoch nicht aus der Ampelkreuzung an sich, sondern aus den Lärmimmissionen des in Nord- Südrichtung sowie im Bereich der Hornaustraße verlaufenden Verkehrsstroms der B 32.
Insgesamt hat die Ampellösung gegenüber den anderen Varianten somit deutliche Vorteile, so dass die anderen Varianten keine geeigneten Alternativen zur beantragten Planung des Vorhabenträgers darstellen.

1.3.3. **Knotenpunkt *7***

Für den Knotenpunkt 7 bei Nordstsetten, der bereits jetzt als plangleicher Knoten ohne Lichtzeichenanlage vorhanden ist und an dem die L 396 den Ortsausgang von Nordstetten mit der bestehenden B 32 verbindet, wurden insgesamt 11 Alternativen geprüft: Ein planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32neu (Var. 7-1), ein planfreier Anschluss der L 396 mit Unterführung der B 32neu (Variante 7-2), zwei Varianten eines teilplanfreien Anschlusses der L 396 mit Unterführung (Var. 7-3 und 7-4), ein teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung B 32neu (Var. 7-5), ein teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32neu und Kreisverkehrsplatz (Var. 7-6), eine Einmündung mit Lichtsignalanlage (Var. 7-7), ein planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung und Abrückung der B 32neu (Var. 7-8), ein planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung sowie Abrückung und Tieferlegung der B 32neu (Var. 7-9), ein planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung und Absenkung der B 32neu (Var. 7-10) sowie Holländer Rampen (Var. 7-11). Hinsichtlich Einzelheiten der Variantenbeschreibung wird auf die Darstellung in der Machbarkeitsstudie als Anlage zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1 Anlage 1, dort Ziff. 1.3) Bezug genommen.

Die Abwägung der Planfeststellungsbehörde der Vor- und Nachteile aller untersuchten Varianten am Knotenpunkt bei Nordstetten fällt zugunsten der beantragten planfreien Variante mit Überführung der L 396 (Var. 7-1) aus. Sie beinhaltet das beste Verhältnis von Verkehrsqualität bzw. -sicherheit und Flächeneingriffen sowie Kosten, ohne dass dabei Deckschichten im Kreuzungsbereich gemindert werden oder gegen planungsrechtliche Richtlinien verstoßen wird.

1.3.3.1. **Plan- bzw. teilplanfreien Anschluss der L 396 mit Unterführung der B 32neu (Var. 7-2, 7-3, 7-4) sowie planfreier Anschluss der L 396 mit Überführung und Absenkung der B 32neu (Var. 7-10)**

Mangels Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32neu bieten die Varianten eines plan- bzw. teilplanfreien Anschlusses der L 396 mit Unterführung der B 32neu (Var. 7-2, 7-3 und 7-4) sowie der planfreie Anschluss der L 396 mit Überführung und Absenkung der B 32neu (Var. 7-10) eine vergleichbare Verkehrsqualität, wie die beantragte planfreie Variante, bei der die L 396 mit einem Überführungsbauwerk als Zubringer über die B 32neu geführt wird (Var. 7-1). Auch im Hinblick auf den Gelände-

verbrauch gibt es keine wesentlichen Unterschiede. Im Gegensatz zur geplanten Variante sind nach der umweltfachlichen Bewertung die plan- bzw. teilplanfreien Varianten mit Unterführung sowie die eine Absenkung der B 32neu vorsehende Variante jedoch mit einem hohen Konfliktpotential behaftet. Die B 32 durchfährt das Wasserschutzgebiet „Egelstalquelle“ (Zone 2). Der Knotenpunkt 7 bei Nordstetten liegt unmittelbar am Rande desselben sowie des Wasserschutzgebietes „Bohrbrunnen Neckartal“. Die Barrierewirkung durch die geologische Überdeckung ist im Bereich des Knotenpunktes 7 vergleichsweise ungünstig und die Fließgeschwindigkeiten des Wassers im Untergrund sind hoch. Aufgrund der schlechten Barrierewirkung der Grundwasserdeckschichtarten sowie der unmittelbaren räumlichen Nähe zu den beiden Wasserschutzgebieten, ist die durch die Unterführung bzw. die Absenkung der B 32neu bedingte Einschnittslage als kritisch einzustufen.

Ein weiterer Nachteil der plan- bzw. teilplanfreien Varianten mit Unterführung ist, dass sie wegen zusätzlich erforderlicher Trogbauwerke mit höheren Kosten verbunden sind, als die überführte geplante Variante.

Hinzu kommt, dass bei den Varianten 7-2 und 7-3 zur Tieflage der L 396 aufgrund einer zu großen Schrägneigung im Zubringer bzw. in der Hauptrampe der L 396 mit mehr als 10 % die Gefahr des Abrutschens haltender Fahrzeuge bei Fahrbahnglätte besteht. Eine Fahrbahnneigung von über 10 % liegt außerhalb der Grenzwerte gemäß den gültigen Richtlinien (Tabelle 26 der RAL), so dass die Verkehrssicherheit bei diesen Varianten nicht mehr in ausreichendem Maß gewährleistet ist. Ein ähnliches Problem stellt sich bei der Variante 7-10. Durch die Tieferlegung der B 32neu entsteht eine große Längsneigung der Verbindungsrampe der Fahrspur Talbrücke in Richtung L 396 Nordstetten.

Ferner muss bei einer Tieferlegung der Hauptstrecke, wie bei der Var. 7-10 vorgesehen, auch der vorhandene Knotenpunkt 6 an der Talbrücke angepasst werden, was aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Aufgrund der vorbezeichneten Nachteile der Unterführungsbauwerke sowie der die Absenkung der B 32 vorsehenden Variante gegenüber der beantragten Variante mit Überführung, insbesondere aus umweltfachlicher Sicht, sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die plan- bzw. teilplanfreien Varianten mit Unterführung der B 32neu sowie der planfreie Anschluss der L 396 mit Überführung und Absenkung der B 32neu Varianten abzulehnen.

1.3.3.2. **Varianten mit Abrückung der B 32neu (Var. 7-8 und 7-9)**

Auch die beiden, eine Abrückung der B 32 vorsehenden Varianten zeichnen sich, wie die beantragte Variante, durch eine gute Verkehrsqualität mangels Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32neu aus.

Bei der Variante eines planfreien Anschlusses der L 396 mit Überführung und Abrückung sowie Tieferlegung der B 32neu (Var. 7-9) bestehen, bedingt durch die Einschnittslage, die gleichen umweltfachlichen Risiken im Hinblick auf die Barrierewirkung der Grundwasserdeckschichtarten im Kreuzungsbereich, wie bei den Varianten mit einer Unterführung.

Die beiden Knotenpunktslösungen sind bedingt durch die Abrückung der B 32 von der Ortslage Nordstetten mit den flächenmäßig umfänglichsten Eingriffen verbunden. So bedarf es u.a. einer Aufschüttung der östlich der B 32 liegenden Klinge. Betroffen von den Flächeneingriffen sind insbesondere landwirtschaftliche Vorbehaltsflure der Stufe II sowie Waldlflächen östliche der B 32 mit Funktion als Biotopschutzwald und Lebensraum für die Avifauna. Ferner entstehen durch das Abrücken der B 32neu bei den beiden Varianten höhere Kosten, als bei dem geplanten planfreien Anschluss mit Überführung der L 396.

Schließlich hätten die beiden Varianten mit der Abrückung der B 32 zur Folge, dass der vorhandene Parkplatz am Knotenpunkt Nordstetten überplant werden würde. Er ist Bestandteil der Flächen, die sich im Eigentum der Stadt Horb befinden und von der Forstverwaltung benutzt und unterhalten werden. Nach Aussage der Forstverwaltung sowie der Stadt Horb werden sowohl der Forstweg als auch der Parkplatz weiterhin benötigt.

Die Varianten mit Abrückung der B 32neu kommen somit nicht als Alternativen zur beantragten Planung in Betracht.

1.3.3.3. **Kreisverkehr**

Seitens einiger Einwender wurde am Knotenpunkt bei Nordstetten ein Kreisverkehrsplatz gefordert.

Ein Kreisverkehr hat gegenüber der beantragten Variante den Vorteil, dass er mit einem geringeren Flächenverbrauch verbunden ist. Jedoch führt er, im Gegensatz zur beantragten Variante, zu einer Unterbrechung des Verkehrsflusses, welche im Hinblick auf den höhenmäßigen Verlauf der Trasse problematisch ist. Im Bereich

zwischen dem Ende der Talbrücke am Knotenpunkt an der Scheibenhalde und bis ca. 30 m hinter dem Knotenpunkt bei Nordstetten entsteht eine Steigungsstrecke mit Längsneigungen von über 6 %. Hier werden durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen auf einer Länge von rund 1,1 km Überholmöglichkeiten geschaffen, was zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit führt. Bei einem Kreisverkehrsplatz als Knotenpunktform wird die durchgängige Dreistreifigkeit unterbrochen. Eine Reduzierung des Überholfahrstreifens hat zur Folge, dass der Überholdruck auf der Steigungsstrecke nicht mehr abgebaut werden kann. Somit, insbesondere aufgrund des hohen Schwerverkehranteils, welcher Werte zwischen 1.110 Fz/24h und 1.560 Fz/24h erreicht, verschlechtert sich die Leistungsfähigkeit der Strecke im Steigungsbereich.

Zudem ist bei einer Unterbrechung der Hauptstrecke durch Kreisverkehr die verbleibende Restlänge des Überholstreifens im Steigungsbereich von 592 m (Station 0+838 km bis Station 1+430 km) nach den Planungsrichtlinien nicht ausreichend. Gemäß 4.5.3.2 RAL sollen Überholfahrstreifen bei Straßen der EKL 2 nicht kürzer als 600 m sein.

Für eine verkehrssichere Markierung und Beschilderung des Überholfahrstreifens nach Anhang 1 A. 1.2 der RAL 2012 i.V.m. Bild 45 ergibt sich sogar eine Mindestlänge von mindestens 840 m.

Die große Längsneigung der B 32neu von bis zu 6,19% am Knotenpunkt Nordstetten ist auch insofern problematisch als sie zu einer Überschreitung der zulässigen Schrägneigung eines Kreisverkehres gemäß den RAL und des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006) führt. Gemäß Punkt 2.1.2 des Merkblattes für die Anlagen von Kreisverkehren sollen diese nicht zur Anwendung kommen, wenn bei unruhiger Topographie zu große Schrägneigungen der Kreisfahrbahn oder zu starke Eingriffe in die Geländeform entstehen. Es wird eine Querneigung der Kreisfahrbahn von 2,5% nach außen empfohlen. Dabei soll die Schrägneigung an keiner Stelle 6% überschreiten. Entsprechendes ist auch in Punkt 6.4.12 der RAL festgelegt. Um den Kreisverkehr annähernd eben und damit richtlinienkonform ohne zu große Schrägneigung zu planen, muss vorliegend der Höhenverlauf der B 32 unter Einhaltung der Mindestparameter für Kuppen- und Wannenausrundungen angepasst werden, was mit zusätzlichen Geländeeingriffen verbunden ist.

Wie bei den Knotenpunkten an der Scheibenhalde und am Rauschbart spricht auch gegen die Ausgestaltung des Knotenpunktes bei Nordstetten die Entwurfsklasse der

zu verbindenden Straßen. Die Verbindung von zwei Straßen der EKL 2 bzw. der EKL 2 und EKL 3 mit einem Kreisverkehr wird gemäß 6.3.3.6 RAL nur in zu begründenden Ausnahmefällen vorgesehen. Diesbezüglich wird auf die entsprechenden Ausführungen zum Knotenpunkt 5 verwiesen. Ein solcher Ausnahmefall liegt auch hier nicht vor.
Entsprechend dem Knotenpunkt am Rauschbart ist ein Kreisverkehr am Knotenpunkt bei Nordstetten schließlich auch aufgrund der stark voneinander abweichenden Verkehrsströme abzulehnen. So ergibt sich im Prognoseplanfall eine Verkehrsbelastung von 20.200 Kfz/24h nördlich des Knotenpunktes, von 11.800 Kfz/24h südlich in Richtung A 81 des Knotenpunktes sowie von 8.800 Kfz/24h auf der L 396.
Insgesamt stellt die Variante eines Kreisverkehrs nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher keine gleich geeignete Alternative zur beantragten Variante mit Überführung dar.

1.3.3.4. **Einmündung mit Lichtsignalanlage (Var. 7-7)**

Dieser Lösungsansatz hat den geringsten Flächenverbrauch und die geringsten Auswirkungen auf die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten, indem die ursprüngliche Anbindung des Horber Gässle erhalten bleibt. Zusätzlich sind auch die entstehenden Kosten am Geringsten.
Soweit ein Einwender als weiteren Vorteil der Ampellösung angeführt hat, dass diese zu einem geringeren Aufkommen an Schwerlastverkehr über die Ortsdurchfahrt durch Nordstetten führe, so hat sich diese Aussage gutachterlich nicht bestätigt. Das Ingenieurbüro Koehler und Leutwein ist in seiner Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass auch unter Berücksichtigung der Wartezeiten einer Lichtsignalanlage, die Fahrzeit für Schwerverkehrsfahrzeuge über die L 396 Nordstetten kürzer ist, als über die B 32 und L 459, so dass für eine Verlagerung des Schwerverkehrs keine Gründe bestehen. Hinsichtlich Einzelheiten wird auf den Aktenvermerk des Ingenieurbüros vom 03.02.2016 verwiesen. Sachliche und fachliche Bedenken gegen das Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht, so dass dieser Punkt im Rahmen der Abwägung nicht weiter zu berücksichtigen war.
Wie auch die geplante planfreie Variante kommt die Ampellösung ohne Eingriffe in die in räumlicher Nähe zum Wasserschutzgebiet befindlichen Deckschichten aus.

Auch unter Lärmgesichtspunkten ergeben sich zwischen der beantragten planfreien Variante mit Überführung und Ampellösung kaum Unterschiede. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger zusätzlich für die Variante der Einmündung mit Lichtsignalanlage eine Lärmberechnung durchgeführt und diese den Ergebnissen bezüglich der beantragten planfreien Variante mit Überführung gegenübergestellt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass bei beiden Varianten im Prognoseplanfall die gleiche Anzahl von Gebäuden eine Grenzwertüberschreitung erfährt und identische Maximalpegel erreicht werden. Hinsichtlich des Umfangs und der Anzahl der Grenzwertüberschreitungen liegen keine deutlichen Unterschiede zwischen den beiden Knotenpunktvarianten vor. Dementsprechend ergeben sich bei den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen keine deutlichen Veränderungen in der Länge und Höhe der Lärmschutzwände. Für den Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage entfällt lediglich die Lärmschutzwand auf dem Überflieger.

Durch die Lichtsignalanlage wird allerdings, im Gegensatz zur geplanten Variante, der Verkehrsfluss auf der Hauptstrecke der B 32neu unterbrochen, so dass die Verkehrsqualität weniger gut ist und das Planungsziel schlechter erreicht wird. Wie schon zuvor bei der Kreisverkehrsvariante dargestellt, ist die Unterbrechung des Verkehrsflusses insbesondere in Anbetracht der bestehenden Steigungsstrecke am Knotenpunkt Nordstetten problematisch und hat neben einer Verschlechterung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit zur Folge, dass eine verkehrssichere Anordnung, Markierung und Beschilderung des Überholfahrstreifens im Steigungsbereich gem. den RAL nicht möglich ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Kreisverkehr unter Abschnitt B. XI.1.3.3.3. Bezug genommen. Negativ auf die Leistungsfähigkeit der Variante einer Einmündung mit Lichtsignalanlage wirkt sich außerdem aus, dass bei der Einmündung von der L 396 in Richtung A 81 eine Abbiegespur in Form eines Beschleunigungsstreifens fehlt. Durch die höhengleichen Ab- und Einbiegevorgänge werden somit die Wartezeiten erhöht und die Leistungsfähigkeit reduziert.

Die Ampellösung scheidet somit als Alternative zum beantragten planfreien Anschluss der L 369 mit Überführung der B 32neu aus. Die Vorteile, bedingt durch den geringeren Flächenverbrauch, wiegen die Nachteile gegenüber der beantragten Variante nicht auf.

1.3.3.5. Teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 (Var. 7-5)

Der teilplanfreie Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32neu hat gegenüber der geplanten Variante den Vorteil, dass er mit etwas weniger Flächenverbrauch verbunden ist, da ein direkter Anschluss der B 32 von der Hochbrücke kommend an die L 396 in Form einer Rechtsabbiegerspur wegfällt. Auch östlich der B 32 ergibt sich ein leicht reduzierter Flächenverbrauch. Gleichwohl sind die flächenmäßigen Unterschiede der beiden Varianten nicht gravierend, so dass die teilplanfreie Variante aus umweltfachlicher Sicht nur geringfügig vorzugswürdig gegenüber der beantragten Variante ist. Auch aus Kostensicht ist der teilplanfreie Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 nur unwesentlichen günstiger. Der teilplanfreie Anschluss sieht jedoch vor, dass die Linksabbieger wegen des hohen Verkehrsaufkommens mit Lichtsignalanlage signalisiert werden, wodurch der Verkehrsfluss der B 32 unterbrochen und sich damit die Leistungsfähigkeit des Knotens verschlechtert. Es stellen sich folglich dieselben sicherheitstechnischen Probleme im Steigungsbereich wie bei der Variante eines Kreisverkehrs bzw. bei der Variante mit Lichtsignalanlage. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Das Nutzen der Variante steht daher außer Verhältnis zur Dimension des Bauwerkes, so dass sich die Variante nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als nicht tragfähig erweist.

1.3.3.6. Teilplanfreier Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 und Kreisverkehrsplatz (Var. 7-6)

Der teilplanfreie Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 und Kreisverkehrsplatz hat den Vorteil, dass der Verkehrsfluss nicht unterbrochen wird. Das Planungsziel wird dadurch genauso gut erreicht wie bei der beantragten Variante und auch die Verkehrssicherheit sowie die Einhaltung planungsrechtlicher Richtlinien ist in gleichem Maße gewährleistet. Der teilplanfreie Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32 und Kreisverkehrsplatz hat einen etwas höheren Flächenverbrauch Flächenverbrauch als die beantragte planfreien Variante mit Überführung der B 32. Ferner ist er mit relativ hohen Kosten verbunden.

Ein Nachteil des teilplanfreien Anschlusses mit Kreisverkehrsplatz ist zudem, dass er sich im Gegensatz zur geplanten Variante in den Bereich am Ortsrand bis dicht an die vorhandene Bebauung erstreckt und der Zugang zum Horber Gässle unterbunden wird. Auch aus umweltfachlicher Sicht ist der teilplanfreie Anschluss mit Kreis-

verkehrsplatz gegenüber der beantragten Variante aufgrund der mit der Tieferlegung verbundenen Reduzierung der Deckschichtarten als kritisch einzustufen. Aufgrund der vorbezeichneten Nachteile im Vergleich zur beantragten Variante, ist der teilplanfreie Anschluss mit Kreisverkehrsplatz daher als Alternative abzulehnen.

1.3.3.7. **Anschluss der L 396 mittels Holländer Rampen (Var. 7-11)**

Aufgrund der Topographie mit einer Längsneigung der Fahrbahn der B 32neu von bis zu 6,19% zwischen dem Knoten bei der Scheibenhalde und dem Knoten bei Nordstetten hat die Einhaltung der zulässigen Höchstlängsneigung der Holländer Rampen von und zur Talbrücke zur Folge, dass diese bis in den Knoten bei der Scheibenhalde hinein reichen. Ein Anschluss der L 396 mittels Holländer Rampen scheidet daher mangels technischer Machbarkeit aus.

1.3.3.8. **Zusammenlegung der Knotenpunkte 6 und 7**

Seitens zwei Einwendern wurde neben den in der Machbarkeitsstudie untersuchten Varianten die Zusammenlegung der Knotenpunkte Nr. 6 (Scheibenhalde) und Nr. 7 (Rauschbart) zu einem Anschlussknoten an der Position des Knotens Nr. 6 vorgeschlagen. Dies hätte jedoch den Wegfall der bestehenden Eimündung bei Nordstetten zur Folge, so dass es einer parallelen Führung der L 396 neben der B 32 zu dem neuen Anschlussknoten und folglich zusätzlicher Flächeneingriffe in dort befindliche hochwertige Waldbestände des Neckartal-Nordhangs bedürfte. Die Variante ist somit bereits aufgrund erheblicher umweltfachlicher Nachteile abzulehnen. Aufgrund des in östlicher Richtung abfallenden schluchtartigen Geländes wären für die Realisierung dieser Variante zudem umfangreiche und kostenintensive bautechnische Maßnahmen wie z.B. Stützwände erforderlich.
Vorteile dieser Variante gegenüber den jeweils beantragten Varianten für die Knotenpunkte Nr. 6 und 7 bestehe nicht bei vergleichsweise erheblichen Nachteilen, so dass der Vorschlag der Zusammenlegung der Knotenpunkte insgesamt nicht vorzugswürdig ist.

1.3.3.9. **Planfreier Anschluss mit Überführung der L 396 (Var. 7-1)**

Im Gegensatz zu den an den steilen Talflanken befindlichen Knotenpunkten am Rauschbart und bei der Scheibenhalde ist die Topographie am Knotenpunkt Nord-

stetten moderater, so dass hier ein planfreier Knotenpunkt bautechnisch und unter Einhaltung planungsrechtlicher Richtlinien realisierbar ist.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der planfreie Anschluss mit Überführung daher mit vergleichsweise geringem Konfliktpotential behaftet. So ergeben sich durch das Überführungsbauwerk, im Gegensatz zu den plan- bzw. teilplanfreien Varianten mit Unterführung der B 32, sowie die Tieferlegung und Absenkung sowie Abrückung der B 32 vorsehenden Varianten, keine Eingriffe in die Deckschichten in räumlicher Nähe zum Wasserschutzgebiet.
Deutlich umweltverträglicher als die geplante Variante ist aufgrund ihrer wesentlich geringeren Flächeninanspruchnahme lediglich die plangleiche Variante mit Lichtsignalanlage. Im Gegensatz zur beantragten planfreien Variante erfolgen bei der Ampellösung auch keine Eingriffe in die östlich der B 32neu am Knotenpunkt befindliche, als Vorbehaltsflur Stufe II der Landwirtschaftlich eingestufte Fläche.
Aus Kostensicht ist die Ampellösung günstiger als die beantragte Variante. Gleichwohl stellt sich die geplante planfreie Variante mit Überführung innerhalb der restlichen planfreien Variante als am Günstigsten dar.
Im Gegensatz zur Ampellösung hat der planfreie Anschluss der L 396 mit Überführung der B 32neu (Var. 7-1) jedoch den Vorteil, dass er mangels Unterbrechung des Verkehrsflusses der B 32 zu einer guten Verkehrsqualität führt und das Planungsziel hierdurch bestmöglichst erreicht wird. Zudem gewährleistet die durchgängige Dreistreifigkeit der Hauptstrecke die Einhaltung der planungsrechtlichen Richtlinien zu Anordnung, Markierung und Beschilderung des Überholfahrstreifens im Steigungsbereich und ist dieser somit aus sicherheitstechnischer Sicht vorzugswürdig.
Unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile fällt die Abwägung der Planfeststellungbehörde am Knotenpunkt bei Nordstetten somit zugunsten des planfreien Anschlusses der L 396 mit Überführung der B 32 aus.

1.4. **Variantenprüfung bezüglich des provisorischen Parkplatzes Haugenstein**

Für den provisorischen Parkplatz im Anschluss an den Einmündungsbereich der Gemeindestraße Haugenstein und nördlich der Stuttgarter Straße wurden zwei Varianten untersucht. Beide Varianten befinden sich innerhalb eines ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes und werden teilweise von einem Offenlandbiotop in Form einer gesetzlich geschützten Feldhecke umgrenzt.

Die Variante 1 des provisorischen Parkplatzes (Unterlage 6, Plan 4.1) orientiert sich am östlichen Rand der Flurstücke 2050/2 und 2049 (Gemarkung Bildechingen) entlang der Feldhecke und einem Waldabschnitt. Der Parkplatz gliedert sich in eine Fahrgasse mit einer Breite von 6 m mit Stellplätzen in Senkrechtaufstellung mit einer Tiefe von 4,3 m zuzüglich 0,7 m Überhangstreifen links und rechts davon. Die Gradiente (max. 6%) der Fahrgasse fällt als Rampe von der Gemeindestraße zunächst ab und orientiert sich im weiteren Verlauf an den Höhen des Geländebestandes. Die Variante 1 weist eine befestigte Fläche von ca. 1830 m² mit ca. 90 möglichen Pkw-Stellplätzen auf. Davon entfallen ca. 840 m² auf die Fahrgasse (Asphalt) und ca. 990 m² auf die Stellplätze (z.B. Schotterrasen).
Die Variante 2 des provisorischen Parkplatzes orientiert sich am westlichen Rand der Flurstücke entlang der Bundesstraße B 14. In diesem Bereich konzentrieren sich erdverlegte Ver- und Entsorgungsleitungen sowie ein Regenüberlaufbecken und weitere unter- und oberirdische Bauwerke der Ortsentwässerung. Der Parkplatz gliedert sich in zwei parallele Fahrgassen mit einer Breite von jeweils 6 m. Die Stellplätze am äußeren Rand in Senkrechtaufstellung weisen eine Tiefe von 4,3 m zuzüglich 0,7 m Überhangstreifen auf. Die Stellplätze im inneren Zirkel weisen eine Tiefe von 5 m auf. Die Gradiente (max. 8,5%) der Fahrgasse fällt als Rampe von der Gemeindestraße zunächst ab und orientiert sich im weiteren Verlauf den Bestandshöhen der Bundesstraße. Die Variante 2 weist eine befestigte Fläche von ca. 2108 m² mit ca. 84 möglichen Pkw-Stellplätzen auf. Davon entfallen ca. 1124 m² auf die Fahrgasse (Asphalt) und ca. 984 m² auf die Stellplätze (z.B. Schotterrasen).

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der beiden untersuchten Varianten fällt die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der beantragten Variante 1 des provisorischen Parkplatzes aus. Sie weist gegenüber der Variante 2 gewichtige Vorteile im Bereich der Verkehrssicherheit sowie aus bautechnischer Sicht auf und kommt mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme aus. Die Nachteile aus umweltfachlicher Sicht können durch eine Auflage auf ein unwesentliches Maß minimiert werden.

Für die Variante 1 spricht zunächst, dass sie gegenüber der Variante 2 einen ausreichend großen Abstand zur Einmündung der B 14 sowie eine 2,5% flachere Steigung aufweist und somit unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vorzugswürdig ist –

dies vor allem im Hinblick auf den Winter- und Betriebsdienst, die Entwässerung und die Sichtweiten für die ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer.
Auch aus bautechnischer Sicht ist die Variante 1 vorzuziehen. Da sie sich am östlichen Rand der Flurstücke 2050/2 und 2049 befindet, kann, im Gegensatz zur Variante 2, auf eine Überbauung der Ver- und Entsorgungsleitung größtenteils verzichtet werden und Änderungen an dieser Infrastruktur werden nicht notwendig. Ferner ist infolge der gegenüber der Variante 2 längeren Zufahrtsrampe und Orientierung der Gradiente am Bestandsgelände eine geringere Geländeauffüllung notwendig.

Entsprechend der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde vom 12.01.2017 hat die Variante 2 gegenüber der beantragten Variante 1 den Vorteil, dass bei ihr ein Puffer zu dem gesetzlich geschützten Heckenbiotop hergestellt wird und sie zudem direkt der B 14 als vorbelastete Fläche zugeordnet ist. Dieser Nachteil wird jedoch dadurch weitest gehend ausgeglichen, indem die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Nebenbestimmungen verfügt hat, dass beim Bau des provisorischen Parkplatzes in Form der Variante 1 ein Abstand zur Feldhecke von mindestens 5 m ab der befestigten Parkplatzfläche einzuhalten ist (vgl. Abschnitt A. III. 8.6.), so dass ein ausreichender Puffer zum gesetzlich geschützten Heckenbiotop hergestellt wird. Ansonsten bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht keine wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Parkplatzvarianten. Bei beiden Varianten wird die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene und von einer geschützten Feldhecke sowie Wald begrenzten Freifläche teilweise in Anspruch genommen. Bei beiden Variante ist im Bereich der Zufahrt von der Straße Haugenstein eine abschnittsweise Beseitigung der Feldhecke mit vergleichbarem Flächenumfang erforderlich. Darüber hinaus sind bei beiden Varianten keine weiteren naturschutzfachlich bedeutsamen Flächen (Waldflächen) betroffen.
Nach einer Bilanzierung der befestigten Oberflächen ergeben sich zugunsten der beantragten Variante 1 entscheidungsrelevante Unterschiede hinsichtlich des Flächenverbrauchs und Umfangs an Vollversiegelung (Asphaltdecke), bedingt durch unterschiedliche Anordnung der Stellplätze. Die Variante 1 kommt gegenüber der Variante 2 mit 278 m² weniger befestigter Flächen aus. Bei Betrachtung der damit verbundenen Funktionsverluste des Schutzgutes „Boden“ ist deshalb in der Wertung Variante 1 der Vorzug einzuräumen. Zudem hat die Planfeststellungsstellungbehörde

für die beantragt Variante eine Begrenzung der Stellplätze auf die Anzahl von 70 verfügt, so dass sich eine weitere Flächenminimierung ergibt (vgl. Abschnitt A. III. 8.6.).

Insgesamt überwiegen somit die Vorteile der Variante 1 gegenüber der Variante 2 deutlich, so dass sie die Entscheidung zu ihren Gunsten ausfällt.

2. Umweltbelange

Die Neckartalbrücke mit den erforderlichen Anbindungen sowie der Ausbau der B 32 im Bestand führen zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch (Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung), Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima.
Negativ ins Gewicht fällt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere der Eingriff in das Schutzgut Boden durch Flächenneuversiegelung und Flächenumwandlungen. Weiterhin sind zu nennen die Beseitigung von Vegetation und von Tierlebensräumen, die Störungen des Landschaftsbildes aufgrund der technischen Überprägung des Neckartals durch das Brückenbauwerk sowie die Verkehrsemissionen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden allerdings durch die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßahmen weitgehend verringert. Diesbezüglich wird insbesondere auf die Ausführungen unter A. VII. 1. Bezug genommen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden - wie bereits aufgezeigt - durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert.
Insgesamt rechtfertigen sich die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Nutzen des Vorhabens. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen dagegen wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

3. Belange der Landwirtschaft

Für das Vorhaben werden im Bereich des Knotenpunktes Rauschbart und des Knotenpunktes Scheibenhalde keine oder nur in unwesentlichem Umfang landwirtschaftliche Flächen benötigt. Im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 bei Nordstetten (B 32neu/ L 396) werden landwirtschaftlich genutzte Flächen, welche als Vorbehaltsflur Stufe II der Landwirtschaft bzw. als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft gemäß

des Entwurfes des Teilregionalplans Landwirtschaft eingestuft werden, in Anspruch genommen. Weiterhin werden landwirtschaftlich genutzte Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft benötigt. Zu berücksichtigen sind sowohl die privaten Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft.

Die Landwirtschaftsverwaltung hat keine grundlegenden Bedenken gegen das Vorhaben. Insgesamt müssen die Eingriffe in die privaten Rechte der einzelnen Landwirte und Betriebe bei Abwägung der privaten Interessen mit dem öffentlichen Interesse an der B 32neu OU Horb – Teil Neckartalbrücke hingenommen werden, weil dem mit dem Vorhaben bezweckten direkteren und schnelleren Anschluss des Landkreises Freudenstadt an die A 81 und der damit einhergehenden Entlastung der Kernstadt von Horb eine überragende Bedeutung zukommt.
Hinsichtlich der Notwendigkeit des Eingriffs in die im Bereich des Knotenpunktes Nordstetten befindlichen und als Vorbehaltsflur Stufe II der Landwirtschaft bewerteten Flächen wird auf das Ergebnis der Variantenabwägung unter B. XI. 1.3.3 verwiesen. Im Rahmen der Abwägung wurden verschiedene Varianten zur Eingriffsminimierung geprüft. Der beantragten Variante wurde jedoch der Vorzug eingeräumt, da sie verkehrliche, sicherheitstechnische und umweltfachliche Belange im Verhältnis am besten berücksichtigt.
Unter diesem Gesichtspunkt hat auch das Landwirtschaftsamt des Landkreises Freudenstadt in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 *„[…] die fachlichen Bedenken gegenüber der Flächeninanspruchnahme durch den Knotenpunkt zurückgestellt.“*

Die Stadt Horb – Ortschaftsrat Nordstetten – hat in ihrer Stellungnahme vom 25.06.2015 gefordert, dass für die derzeit landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen der B 14 gegenüber der Haugensteinsiedlung und der Waldfläche geprüft wird, wie ein Anschluss an das Straßennetz erfolgen könne, nachdem bisher in den Planunterlagen kein Anschluss vorgesehen sei.
Entgegen der Auffassung der Stadt Horb bedarf es einer solchen Prüfung nicht, da für die landwirtschaftlich genutzte Fläche bereits eine Zufahrt in etwa gegenüber der Einmündung nach Haugenstein besteht. Die Zufahrt wurde durch Absenkung der Bordanlage sowie durch mineralische Befestigung für den landwirtschaftlichen Ver-

kehr zugänglich gemacht, so dass die Planfeststellungsbehörde keine. Daher besteht keine Veranlassung für einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg.

Sowohl das Landratsamt Freudenstadt – Landwirtschaftsamt – als auch das Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 32 Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung – haben in ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass durch das Bauvorhaben der Anschluss des Feldwegenetzes an die B 32 bzw. an die L 396 (Ortsdurchfahrt Nordstetten) unterbrochen wird, so dass der landwirtschaftliche Verkehr über die weiter südlich gelegene Feldwegbrücke über die B 32 nach Nordstetten fahren muss.
Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kommt eine Anbindung der Wirtschaftswege an die im Rahmen der beantragen Knotenpunktvariante vorgesehene Rampe der L 396 nach Nordstetten aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht. Diese ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich, da ein Anschluss des Feldwegenetzes durch die bestehende Feldwegbrücke weiterhin gewährleistet wird. Zwar führt die vorgesehene Umfahrung des Einmündungsbereiches für den landwirtschaftlichen Verkehr zu einer längeren Wegstrecke und somit Fahrtzeit gegenüber dem bestehenden Anschlusses des Feldwegenetzes. Sie ist jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von der Distanz her zumutbar. Ferner führt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Umfahrung zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität und -sicherheit – auch gegenüber der bestehenden Situation –, indem der landwirtschaftliche Verkehr sowohl aus der Ortslage von Nordstetten als auch aus dem Bereich der B 32neu, für den eine hohe Entwurfsgeschwindigkeit vorgesehen ist, herausgenommen wird. Folglich ist nach einer Interessenabwägung die mit der geplanten Knotenpunktform einhergehende Umfahrung für den landwirtschaftlichen Verkehr hinzunehmen.

Darüber hinaus ist die Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen für Kompensationsmaßnahmen bei Abwägung der landwirtschaftlichen Interessen mit dem öffentlichen Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinzunehmen.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen eignen sich zur Eingriffskompensation. Denn sie sind aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2.10; BeckRS 2010, 51166).

Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Die Ausgleichskonzeption steht im Einklang mit § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist und insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann. Die Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange bedeutet, dass eine Abwägung der für die Inanspruchnahme sprechenden naturschutzfachlichen Belange mit den agrarstrukturellen Gesichtspunkten vorzunehmen ist. Die Belange der Landwirtschaft sind damit mit allen übrigen, bei der Planung zu berücksichtigenden Belangen abzuwägen und können sich nicht bei jedem Detail gegenüber diesen Belangen durchsetzen. Weiterhin gebietet es der Schutz des Eigentums, Ausgleichs- und Ersatzflächen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind (BVerwG, Urteil vom 01.09.1997, 4 A 36.96; NVwZ 1998, 504, 506; BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2.10; BeckRS 2010, 51166).

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zunächst geprüft, ob Flächen der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen. Soweit möglich, wurden diese Flächen verwendet. Diejenigen Maßnahmen im Rahmen der Ersatzaufforstungen im Gewann Dillen und Sinniger, welche auf privaten Grundstücken durchgeführt werden sollen, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus überwiegenden naturschutzfachlichen Gründen zum Eingriffsausgleich erforderlich. Die Flächen im Gewann Dillen und Sinniger haben eine geringere natürliche Bodenfruchtbarkeit (Grenz- und Untergrenzflur)

und weisen gleichzeitig ein naturschutzfachliches hohes Aufwertungspotential auf. Die Ersatzaufforstungen erfüllen mit der gestuften Traufgestaltung zusätzlich einen ökologischen Ausgleich, so dass durch diese Mehrfachfunktion insgesamt die Anzahl der Ausgleichsmaßnahmen reduziert werden konnte. Das Landwirtschaftsamt des Landratsamts Freudenstadt hat im Übrigen in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 geäußert, dass es keine fachlichen Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen hat.

Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sowohl den Interessen der betroffenen Landwirte als auch dem öffentlichen Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft gerecht.

Insgesamt beruht der vom Vorhabenträger erarbeitete Maßnahmenkatalog auf einem in sich schlüssigen Konzept, mit dem die vielfältigen Auswirkungen des Vorhabens auf unterschiedliche Funktionen des Naturhaushalts kompensiert werden sollen. Da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, können einzelnen Flächen nicht beliebig ausgetauscht werden. Unter den Vorrangkatalog des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG fallende Maßnahmen, die nicht schon in dem Kompensationskonzept enthalten sind und den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Vorrangiges Ziel der Planung war die Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand, um die Beanspruchung von privaten Flächen zu reduzieren. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass Kompensationsmaßnahmen, insbesondere in Form von Rückbau-, Entsiegelungs- oder Renaturierungsmöglichkeiten, an anderer Stelle vergleichbaren Erfolge versprächen, bei einer Gesamtschau aber den Vorteil böten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt würden.

Darüber hinaus ist der Verlust der landwirtschaftlich genutzten Flächen bei Abwägung der privaten Interessen mit dem öffentlichen Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinzunehmen.

Der Vorhabenträger hat damit auch die Belange der betroffenen Eigentümer in seiner Planung hinreichend berücksichtigt.

4. Immissionsschutz

4.1. Lärm

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) möglichst eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen gegenüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend grundsätzlich auch der Vorzug gegeben wurde. Das Lärmschutzkonzept ist insgesamt fehlerfrei.

4.1.1. Rechtsgrundlagen

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sieht das Bundesimmissionsschutzgesetz hinsichtlich des vorbeugenden Lärmschutzes eine dreistufige Regelung vor, bestehend aus dem Trennungsgebot, dem aktiven sowie passiven Schallschutz.

4.1.1.1. § 50 BImSchG - Trennungsgebot

Gemäß § 50 Satz 1 BImschG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Es sollen folglich bereits durch eine entsprechende Trassierung schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Lärmimmissionen vermieden werden.

Das Trennungsgebot beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere dem Belang einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung. Daher gebietet das Trennungsgebot die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, insbesondere durch die räumliche Lage der Trasse, schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden können. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu

konkretisieren. Das Trennungsgebot verlangt keine uneingeschränkte Durchsetzung, sondern enthält eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98). Der Trennungsgrundsatz kann nach neuerer Rechtsprechung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07).

Das Vorhaben steht vorliegend im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG. § 50 Satz 1 BImSchG steht einer Planung wie der vorliegenden nicht entgegen, an deren Realisierung zum einen ein ausgeprägt hohes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen keine Alternative ersichtlich ist.

Das hohe öffentliche Interesse an der Ortsumgehung Horb ergibt sich vorliegend aus der hohen Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Horb. Ein Verzicht auf die geplante zusätzliche Querung des Neckartals wäre mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer, für den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern der Stadt Horb verbunden.

Genauso wenig kommt vorliegend weder eine Verlegung der Trassierung zwischen dem Knotenpunkt 7 (Anschluss Nordstetten) und dem Knotenpunkt 6 (Anbindung B 32alt/ B 32neu) noch eine Verschiebung der Neckartalquerung zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. v. § 50 S. 1 BImSchG in Betracht. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen im Rahmen der Variantenprüfung zur Lage der Trasse unter Abschnitt XI. 1.2. Bezug genommen.

4.1.1.2. **§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV**

Sind die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Ver-

kehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot).
Die 16. BImSchV legt die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden.

Bei der Errichtung der Neckartalhochbrücke handelt es sich um eine Neubaumaßnahme. Mithin wird die Brückenbaumaßnahme mit den erforderlichen Anbindungen sowie der Ausbau der B 32 im Bestand immissionsschutzrechtlich insgesamt wie ein Neubau gem. § 1 Abs. 1 Alt. 1 16. BImSchV behandelt. Der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung gemäß § 1 Abs. 1 16. BImSchV ist somit vorliegend eröffnet.

Gem. § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90) ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Nach § 2 Abs. 2 16. BImSchV ergibt sich die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung. Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann damit nur

nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebieten vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Für lediglich in Flächennutzungsplänen ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtwirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzwürdig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbetroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01).

Betroffene haben grundsätzlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, d.h. Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Straße als Emissionsquelle, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

4.1.1.3. §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG

Nur wenn und soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, ist die Planfeststellungsbehörde von dem Vermeidungsgebot freigestellt (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). In diesem Fall kommt eine angemessene Entschädigung insbesondere durch die Gewährung passiven Schallschutzes nach § 42 BImschG in Betracht. Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage zu leisten (sog. passiver Lärmschutz).
Soweit weder aktive noch passive bauliche Schutzmaßnahmen hinreichend Abhilfe schaffen, kommt einen Entschädigung in Geld nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 LVwVfG i.V.m. § 42 Abs. 2 BImschG in Betracht. Gem. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG bestimmt, dass der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, wenn solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

„Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 BImSchG nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, sind beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung gem. § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen“ (vgl. VGH BW, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99; LSK 2002, 510211).

4.1.2. **Verkehrsprognose**

Die diesem Lärmschutzkonzept zugrunde liegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV für solche Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen.

Die vom Vorhabenträger als Teil der Planunterlagen vorgelegte Verkehrsprognose (Unterlage 11.1) war daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Auch unter Berücksichtigung der von den Einwendern vorgebrachten Punkte sind keine Unstimmigkeiten oder fachliche Fehler bei der Erstellung der Prognose erkennbar.

4.1.2.1. **Verkehrsuntersuchung 2014**

Grundlage für die Erstellung der Verkehrsuntersuchung 2014 sind die Verkehrsuntersuchungen „B 32 OU Horb (Neckartalbrücke) und B 28 OU Horb“ aus den Jahren 2008 und 2012. Diese Untersuchungen basieren wiederum auf der Verkehrsuntersuchung „B 28 neu Raum Freudenstadt – A 81“ aus dem Jahre 1994, fortgeschrieben 2004 im Rahmen des vierspurigen Ausbaus der B 28, Stuttgarter Straße in Freudenstadt sowie aller den Raum Horb betreffenden Veränderungen in den Strukturflächen. Für die Verkehrsuntersuchung 2014 wurden am Donnerstag, den 24.04.2008 im Untersuchungsraum Horb umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt und bei der Aktualisierung der Verkehrsverflechtungsmatrizen berücksichtigt.

Im Einzelnen wurde Folgendes erhoben:

Zur Ermittlung der den Raum Horb belastenden Verkehrsströme wurde an neun Knotenpunkten die Verkehrsbelastung in 30-min-Intervallen in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr erfasst. An weiteren 23 Knotenpunkten wurde die Verkehrsbelastung in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr erhoben. Dabei wurde jeweils nach den unterschiedlichen Fahrtrichtungen und den verschiedenen Fahrzeugarten unterschieden.

Ferner wurden an acht Querschnitten in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr in 30-min-Intervallen eine Befragung der motorisierten Verkehrsteilnehmer in beide Fahrtrichtungen durchgeführt. Dabei wurden die Verkehrsteilnehmer nach Quelle, Ziel und Zweck ihrer Fahrt befragt. Darüber hinaus wurde nach der Fahrzeugart unterschieden und die Ortskennzeichen aufgenommen. Außerdem wurde bei den Pkw noch die Anzahl der Fahrzeuginsassen erhoben.

Am Zähltag war die Anbindung der Ortsdurchfahrt von Rexingen (K 4779) an die B 14 gesperrt. Ebenso hatten zum Zähltermin die Arbeiten zum Ausbau der L 370 östlich von Schopfloch und der Umgehung Schopfloch begonnen. Um mögliche Einflüsse dieser Maßnahmen auf die Verkehrsverteilung am Zähltag zu ermitteln, wurde an einem Knotenpunkt eine Vorzählung und an zwei Knotenpunkten eine Nachzählung durchgeführt.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung wurden sodann zur Ermittlung des werktägigen Gesamtverkehrs sowie des hierin enthaltenen werktätigen Schwerverkehrs jeweils auf Kfz/24h bzw. Fz/24h für den Schwerverkehr hochgerechnet.

Es fällt auf, dass die Verkehrsbelastung insbesondere in der unteren Altstadt von Horb sehr hoch ist. Die Christopherusbrücke weist mit 18.700 Kfz/24h die höchste Belastung auf. Für die Neckarstraße/Stuttgarter Straße (B 14) innerhalb der Altstadt liegt die Verkehrsbelastung zwischen 14.500 Kfz/24h und 16.500 Kfz/24h. Im nördlichen Bereich (Hohenberg) weist die L 355b die höchste Verkehrsbelastung auf (zwischen 10.100 Kfz/24h und 14.000 Kfz/24h.). Die B 14 in Richtung Bildechingen erreicht einen Wert von 13.700 Kfz/24h.

Für den Schwerverkehr ergibt sich ebenfalls eine hohe Belastung in der unteren Altstadt von Horb. So beträgt die Belastung der Christopherusbrücke 1.220 Fz/24h. Die Schwerverkehrsbelastung der Neckarstraße/Stuttgarter Straße (B 14) innerhalb der Altstadt liegt zwischen 1.000 Fz/24h und 1.130 Fz/24h. Des Weiteren bestehen hohe Belastungen im Norden von Horb (Hohenberg und Haugenstein): Die Belastung der L 355b liegt zwischen 1.150 Fz/24h und 1.360 Fz/24h. Die Schwerverkehrsbelastung der B 14 in Richtung Bildechingen erreicht einen Wert von 1.150 Fz/24h. Die B 14 hat nördlich von Bildechingen eine Belastung von 1.050 Fz/24h.

4.1.2.2. **Verkehrsprognose 2025**

Für die schalltechnische Untersuchung wurde zunächst die Verkehrsprognose (Unterlage 11.2.1) für das Jahr 2025 ermittelt. Bei der Prognose wurden neben der allgemeinen Motorisierungsentwicklung die Inhalte des Regionalplans und des Flächennutzungsplans der Stadt Horb berücksichtigt. Dabei wurde eine mittlere Verkehrszunahme vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2025 beim Gesamtverkehr von 16,6% und beim Schwerverkehr von 20,6% ermittelt.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen einer neuen Neckartalbrücke im Zuge der B 32 im Prognosejahr 2025 wurden für das zukünftige Straßennetz der sogenannte Vergleichsfall (ohne Neckartalbrücke) exklusive sowie inklusive verschiedener im Bau befindlicher bzw. bereits fertiggestellter Maßnahmen (Vergleichsfall 1 und 2) und darauf aufbauend die entsprechenden Varianten mit Neckartalbrücke (Varianten 1, 1a, 7a) untersucht und an ausgewählten Querschnitten im Straßennetz von Horb und Umgebung jeweils ein Belastungsvergleich durchgeführt (vgl. Abbildung 43 und 44 der Verkehrsuntersuchung).

Als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung wurden vorliegend die Verkehrszahlen der Variante 7a (Bedarfsplanlinie) der Verkehrsuntersuchung herangezogen.
Die Variante 7a berücksichtigt neben der Maßnahme B 32neu OU Horb (Neckartalbrücke) sämtliche Maßnahmen des Vergleichsfalls 2:

- 4spuriger Ausbau der Stuttgarter Straße in Freudenstadt (im Bau),
- Umgehung Schopfloch (bereits fertigstellt)

- Ausbau der L 370 zwischen Schopfloch und Grünmettstetten (bereits fertigstellt)
- Tunnel B 28 und B 462 in Freudenstadt
- „Rauher Stich“ (Abschnitt Grünmettstetten – Hohenberg)
- Vollständige Umfahrung des Gewerbegebiets Hohenberg (Annahme: ohne Mitbenutzung der L355b)

Im Prognoseplanfall Variante 7a beträgt die Verkehrsbelastung der B 14 Christopherusbrücke nur noch 9.900 Kfz/24h, die der Neckarstraße/Stuttgarter Straße (B 14) innerhalb der Altstadt zwischen 8.200 Kfz/24h und 8.900 Kfz/24h.

Aus dem Belastungsvergleich mit dem Vergleichsfall 2 zeigt sich, dass die Neckartalbrücke zu deutlichen Verkehrsentlastungen auf der Christophorusbrücke (10.600 Kfz/24 weniger; ca. 52%) und der Stuttgarter Straße zwischen Knotenpunkt 5 und Gutermannstraße (6.900 Kfz/24 weniger; ca. 55%) führt. Eine Verkehrsentlastung wird auch auf der B14 in den Ortsdurchfahrten von Bildechingen und Eutingen eintreten (zwischen ca. 1% und 5 %). Die B 32 im Bereich von Nordstetten wird hingegen deutliche Mehrbelastungen erfahren. So wird beispielsweise die B 32 nördlich der Einmündung der L 396 (Nordstetten Nord) eine Mehrbelastung um ca. 18% erfahren. Die B 14 Stuttgarter Straße im Bereich zwischen Parkplatz „Am Rauschbart“ und Haugenstein wird die größte Mehrbelastung um 12.700 Kfz/24h (ca. 100 %) erfahren. Auf der L 396 in Nordstetten zwischen Knotenpunkt B 32/L 396 und Ritterschaftsstraße ergibt sich eine Mehrbelastung von ca. 10%.

Hinsichtlich des Schwerverkehrs zeichnet sich ein ähnliches Bild. Im Prognoseplanfall Variante 7a beträgt die Verkehrsbelastung der B 14 Christopherusbrücke nur noch 490 Fz/24h, die der Neckarstraße/Stuttgarter Straße (B 14) innerhalb der Altstadt zwischen 420 Fz/24h und 460 Fz/24h.

Die Belastungsdifferenzen zum Vergleichsfall 2 zeigen, dass auch für den Schwerverkehr die Neckartalbrücke zu deutlichen Entlastungen auf der Christopherusbrücke (900 Kfz weniger, ca. 65%) sowie auf der Stuttgarter Straße zwischen Knotenpunkt 5 und Gutermannstraße (760 Fz/24h weniger; ca. 74%) führt. Eine Entlastung für den Schwerverkehr ergibt sich auch auf der B 14 in den Ortsdurchfahrten von Bildechin-

gen und Eutingen (zwischen 6% und 10%). Mehrbelastungen ergeben sich für Nordstetten: Die B 32 nördlich der Einmündung der L 396 (Nordstetten Nord) wird eine Mehrbelastung von ca. 46% erfahren (490 Fz/24h mehr). Die B 32 bei Nordstetten Süd wird eine Mehrbelastung von ca. 34% haben. Die L 396 in Nordstetten wird bei der Variante 7a gegenüber dem Vergleichsfall 2 eine Erhöhung der Schwerverkehrsbelastung um 180 Fz/24h, ca. 50% erfahren. Die B 14 Stuttgarter Straße im Bereich zwischen Parkplatz „Am Rauschbart“ und Haugenstein wird eine Mehrbelastung um 800 Fz/24h (ca. 78 %) erfahren.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die Neckartalbrücke zu einer massiven Verkehrsentlastung in der unteren Altstadt von Horb führt. Mehrbelastungen ergeben sich für Nordstetten sowie im Bereich des Knotenpunkts 5.

Nach den Vorgaben der RLS-90 (Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sowie Tabelle 3 der RLS 90; s. hierzu auch BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BeckRS 2009, 37830) sind für die Berechnung des Beurteilungspegels über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken sowie LKW-Anteile mit mehr als 2,8t zulässiges Gesamtgewicht zu Grunde zu legen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde zudem der Schwerverkehr > 3,5t berücksichtigt. Um die Schwerverkehrsanteile über 2,8t zulässiges Gesamtgewicht nach RLS 90 zu erhalten, wurden in der Schalltechnischen Untersuchung die aus der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Schwerverkehrsanteile über 3,5t zulässiges Gesamtgewicht mit dem Faktor 1,3 umgerechnet.

Im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung 2010 wurde der Faktor 1,65 zur Umrechnung des Schwerverkehrs >3,5t in Schwerverkehrs > 2,8t verwendet. Ferner wurde im Rahmen des Verkehrsmonitorings für den Zeitraum von 2010 bis 2013 ein mittlerer Umrechnungsfaktor für Schwerverkehrsfahrzeuge > 3,5 t von DTVw auf DTV in Höhe von 0,82 berücksichtigt. Insgesamt gelangt man daher zu einem Umrechnungsfaktor von 1,35 zur Umrechnung der werktägigen Schwerverkehrsangaben > 3,5t aus der vorliegenden Verkehrsuntersuchung in DTV für Schwerverkehr >2,8t. Der Umrechnungsfaktor von 1,3 stimmt folglich gut mit dem vorbezeichneten Gesam-

tumrechnungsfaktor überein und kann somit der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt werden.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt von der Richtigkeit der Verkehrsprognose. Die Ergebnisse der Zählstellen sowie der Verkehrsbefragung wurden angemessen berücksichtigt.

4.1.2.3. **Prognosehorizont**

Um die Möglichkeit einer Fortschreibung der Zahlen der Verkehrsprognose auf das Prognosejahr 2030 zu prüfen, wurden zunächst zwischenzeitliche Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsgebiet Horb betrachtet. Anschließend wurde die grundsätzlich zu erwartende Verkehrsentwicklung bis zum Prognosezieljahr 2030 auf Grundlage aktueller Prognosesätze, die im Rahmen des Generalverkehrsplans des Landes Baden-Württemberg und dem Bundesverkehrswegeplan 2015 erarbeitet und veröffentlicht wurden, ermittelt. Dabei gelangt man von 2008 bis 2025 zu einer Verkehrszunahme von 10,5%, so dass sich ein Gesamthochrechnungsfaktor linear auf das Zieljahr 2030 von 1,13 ergeben würde, was 13% entspricht. Unter Berücksichtigung der höheren Ansätze entsprechend der zu erwartenden Verkehrsentwicklung auf Bundesstraßen ergibt sich ein maximaler Hochrechnungsfaktor von 1,17, was einer mittleren Verkehrszunahme von 17% entspricht.
Die der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegte Verkehrszunahme von 16,6%, gerundet 17%, bis 2025 befindet sich somit in guter Übereinstimmung mit dem maximalen Ansatz von 17%, so dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die prognostizierte Verkehrsbelastung auch für das Jahr 2030 angesetzt werden kann. Mithin können die in der Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung 2014 getroffenen Annahmen zu den künftigen Verkehrsbelastungen auf dem planfestgestellten Abschnitt der schalltechnischen Untersuchung auch weiterhin zu Grunde gelegt werden.

Dasselbe gilt für den Schwerverkehr. Es ergibt sich eine Verkehrszunahme von 2008 bis 2025 von 16,1%. Für den Zeitraum 2008 bis 2030 ergibt sich ein Gesamthochrechnungsfaktor von 1,207, was eine Zunahme von ca. 20,7% für Schwerverkehrsfahrzeuge bedeutet. Dies entspricht ebenfalls sehr gut dem Ansatz von 20,6% der Verkehrsuntersuchung Horb.

4.1.3. *Schallgutachten*

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.2.) erfasst alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Alle erforderlichen Daten wurden erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden aufbereitet.

Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Der gewählte Untersuchungsbereich des Schallgutachtens umfasst zum einen den Bereich des Bauabschnitts zwischen km 0-161 und km 1+850, einschließlich der baulich veränderten Nebenäste. Er wurde für die Beurteilung der Auswirkungen ausreichend groß gewählt und genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen an eine sachgerechte Ermittlung. Der Untersuchungsraum umfasst die Bereiche Nordstetten, ehemalige Kaserne Hohenberg, Haugenstein und das Neckartal bzw. den Brückenbereich.
Hinsichtlich der darüber hinaus betrachteten Ergebnisse der Ausdehnung des Lärmschutzbereichs sowie Fernwirkung des Lärms wird auf die untenstehenden Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.6. und 4.1.4.7. verwiesen.

Soweit ein Einwender sinngemäß bemängelt, Lärmuntersuchungen für den Analyse-Nullfall (2008) seien nicht angestellt worden, so ist darauf hinzuweisen, dass in der Netzbetrachtung (Anlage zur UVS „Ergänzende Schalltechnische Untersuchung zur B 32, OU Horb – Netzbetrachtung im Rahmen der UVS) Isophonenpläne für das betrachtetet Netz der Verkehrsuntersuchung für den Tag- und Nachtzeitraum für den Nullfall 2008 enthalten sind. Darüber hinaus beinhaltet die Netzbetrachtung Differenzlärmkarten, die die Veränderung der einzelnen Planfälle mit Neckartalbrücke gegenüber den Vergleichsfällen grafisch darstellen. Lediglich eine Gegenüberstellung der Planfälle (Prognosezeitraum 2025) mit den Nullfall 2008 erfolgte aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungszeiträume nicht.

Die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Die für die Bestimmung des Lärmschutzanspruchs erforderliche Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters ist korrekt erfolgt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte mit

dem Programm Soundplan 7.3 auf Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens. Dieses Programm gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07, juris Rn. 208; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE, juris Rn. 74, 76).

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt gemäß § 3 der 16. BImSchV auf Grundlage entsprechender Berechnungen und nicht anhand örtlicher Schallmessungen. Dies entspricht ständiger Rechtsprechung (z. B. BVerwG, Urteil vom 20.01.10, 9 A 22/08). Das Rechenverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels gemäß § 3 der 16. BImSchV ist durch die nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImschV anzuwendende RLS 90 verbindlich vorgegeben. Der Beurteilungspegel von Straßen wird in den RLS 90 insbesondere aus folgenden Parametern bestimmt: Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit, Fahrbahnoberfläche, Längsneigungsverhältnisse, Steigungen und Gefälle im Straßenverlauf.

Den Lärmberechnungen nach der 16. BImSchV wurden folgende Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt:

- Neckartalbrücke 100 km/h
- Rampen des Knotenpunktes Nordstetten 40 km/h
- Sonstige (Knotenpunkte, etc.) 70 km/h
- Innerorts 50 km/h

Dieses Vorgehen entspricht den Vorgaben der Anlage 1 der 16. BImSchV.

Insgesamt sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen daher fehlerfrei durchgeführt worden.

4.1.4. **Hinreichender aktiver Schallschutz**

Das vom Vorhabenträger vorgelegte Lärmschutzkonzept genügt den Anforderungen der Rechtsprechung an ein ausgewogenes Lärmschutzkonzept. Das Vorhaben ist demnach mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Dem liegen folgende Erwägungen zu Grunde:

Wie bereits unter den Abschnitten B. XI. 4.1.1.2. und 4.1.1.3. dargestellt, hat nach § 41 Abs. 1 BImSchG der aktive Schallschutz grundsätzlich Vorrang vor dem passiven Schallschutz. Lärmbetroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schutzmaßnahmen. Erweisen sich dessen Kosten jedoch als unverhältnismäßig, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung hat sich in allen Lärmschutzbereichen an den von der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien zu orientieren (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97; BeckRS 2000, 30101344). *„Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung, wobei die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen können bzw. müssen“* (Bay. VGH, Urteil vom 23.02.07, 22 A 01.40089, ZUR 2007, 540, 545).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären. Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz).

Die Lärmschutzplanung erschöpft sich nicht in einer Machbarkeitsstudie, mit der festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Kosten für den aktiven und passiven Schallschutz kann allenfalls ein Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellen (BVerwG, Urteil vom 09.01.2006, 9 B 21/05; BeckRS 2006, 20924). Zu berücksichtigen sind die weiteren Umstände des konkreten Falles. Selbst durch eine noch so differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich nicht ein bestimmter Punkt ausmachen, an dem die unverhältnismäßigen Kosten in verhältnismäßige Kosten umschlagen. Ebenso wenig können in dieser Beziehung allein die sog. Sprungkosten entscheidend sein. *„Den Ausschlag muss vielmehr geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt“* (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97; NVwZ 2001, 71, 75).

Neben der Betrachtung der Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung kann eine Rolle spielen, wie groß der Kreis der Lärmbetroffenen ist und in welchem Ausmaß die Grenzwerte überschritten sind. Gegen weitergehende Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Erhöhungen oder Verlängerungen von Schallschutzwänden, Einhausungen) kann sprechen, dass hierdurch sehr hohe (weitere) Kosten anfallen würden, ohne dass sich dadurch die Lärmbelastung noch angemessen verringern würde. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, a.a.O.).

Weiterhin kann den Anliegern der Plantrasse grundsätzlich ihre Lärmvorbelastung entgegengehalten werden, d.h. eine tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung kann sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung schutzmindernd auswirken (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, a.a.O.11 A 42/97). Dies gilt insbesondere dann, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV zwar nicht eingehalten werden können, es aber spürbar leiser wird als bisher. *„Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit werden durch die Lärmvorbelastung gemindert, die von einer bereits vorhandenen Straße ausgeht“* (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80; NJW 1985, 3034, 3035).

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden mit dem beantragten Lärmschutzkonzept im, von der verfahrensgegenständlichen B 32 OU Horb (Neckartalbrücke) berührten Gebiet, nicht an allen Immissionsorten eingehalten. Wie aus der Ergebnistabelle im Anhang 3.1 der Unterlage 11.2.1 ersichtlich, werden an sechs Gebäuden im Stadtteil Nordstetten (Nord) im Prognose Planfall 2025 (Variante 7a) Grenzwerte überschritten. An 3 Gebäuden kommt es zu einer Überschreitung des Nachtgrenzwertes. An den restlichen 3 Gebäuden werden sowohl Tag- als auch Nachtgrenzwert überschritten.

Der Planungsabschnitt ist in folgende Lärmschutzbereiche unterteilt, die sich im Wesentlichen an der Lage der Siedlungs- bzw. Ortsgebiete orientiert*:*

- Schutzbereich Nordstetten Nord;
- Schutzbereich Nordstetten Süd;
- Schutzbereich Ehemalige Kaserne Hohenberg;
- Schutzbereich Haugenstein;
- Schutzbereich Neckartal/ Brückenbereich;

Die Einteilung erscheint zweckmäßig und begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

4.1.4.1. **Schutzbereich Nordstetten Nord**

Der Lärmschutzbereich Nordstetten Nord umfasst ein nördlich an der Ortszufahrt L 396 und an der B 32 (Hornaustraße) gelegenes und in erhöhter Lage befindliches Wohngebiet mit ein- bis zweigeschossiger Einzelhausbebauung. Im nördlichen Bereich, mit Abstand zur restlichen Bebauung, befinden sich in der „Scheibenhalde“ einzelne Wohngebäude.

Bei ausgewiesener Gebietsnutzung als allgemeines Wohngebiet und somit Pegelgrenzwerten von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts, treten für den Planfall 7a

ohne Lärmschutzwand an 21 Objekten mit 203 Schutzfällen Grenzwertüberschreitungen auf. Als Schutzfall wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 16. BImSchV am Gebäude definiert. Hierbei entspricht jede Geschossfassade mit einer Grenzwertüberschreitung einem Schutzfall, d.h. eine Grenzwertüberschreitung tagsüber an einer Geschossfassade bedeutet einen Schutzfall und eine Grenzwertüberschreitung nachts an einer Geschossfassade bedeutet ebenfalls einen Schutzfall. Die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude befinden sie u.a. in der Scheibenhalde, der Alemannenstraße und der Horber Steige.

Nach dem vom Vorhabenträger beantragten Lärmschutzkonzept verläuft die Lärmschutzwand ab km 1+130 entlang der B 32 bis zur Abfahrt nach Nordstetten, mit einer Länge von ca. 416 m und Höhen von 3,0 m bis 10,0 m über der Gradiente. Ab km 1+130 verläuft die Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 40 m und einer Höhe von 5,0 m über der Straßenachse im Bereich der durch die Straßenplanung entstehenden Stützwand. In diesem Bereich ist die Lärmschutzwand an den Verlauf der Stützwand anzupassen. Anschließend verläuft die Lärmschutzwand an der Straße am Böschungsfuß bis zur Einmündung der Ritterschaftsstraße, mit Höhen von 10,0 m, 6,0 m und 3,0 m.
Ergänzend ist eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand an der Abfahrt Nordstetten, auf der Nordseite des „Überfliegers“ vorgesehen. Die Lärmschutzwand verläuft, beginnend auf der Brücke, mit einer Gesamtlänge von 97,0 m entlang der Zufahrt nach Nordstetten.
Die genannten Lärmschutzwandhöhen bezögen sich jeweils auf die Straßenachse. Bedingt durch die Geländesituation (Gebäude mit erhöhter Lage zur Straße) und die dadurch entstehenden Kombinationen aus Stützwand bzw. Böschung und Lärmschutzwand, entstünden, von der Bebauungsseite aus gesehen, niedrigere Ansichtshöhen der Lärmschutzwände.

Die zunächst vom Vorhabenträger ins Anhörungsverfahren eingebrachte Lärmschutzplanung beinhaltete an der Südseite der Hornaustraße in Richtung Scheibenhalde keinen Lärmschutz. Entsprechend der Forderung betroffener Anwohner der Scheibenhalde hat der Vorhabenträger seine Planung (LS-Varinate 7) um einen Sichtschutzwall auf der Südseite der Hornaustraße sowie um einen Wall als Über-

flughilfe für Fledermäuse auf der Nordseite der Hornaustraße ergänzt (vgl. Unterlage 7 Plan 2a sowie Unterlage 6 Plan 5.1) und diesbezüglich eine Nachanhörung durchgeführt. Der Sichtschutzwall auf der Südseite der Hornaustraße hat eine Länge von ca. 190 m und eine Höhe von 4,0 m über der Straßenoberkante. Der Erdwall auf der Nordseite der Hornaustraße hat eine Länge von ca. 45 m und eine Höhe von ebenfalls 4,0 m über der Straßenoberkante. Zusätzliche Kosten entstehen durch den Sichtschutz- und Erdwall nicht, da sie für die Unterbringung von Überschussmassen genutzt werden.

Auf Ersuchen der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger die schalltechnischen Auswirkungen des Sichtschutzwalls untersucht. Durch den Sichtschutzwall und Erdwall an der Hornaustraße ergeben sich an den Gebäuden an der Scheibenhalde Pegelreduzierungen um bis zu 2,3 dB(A) gegenüber der ursprünglichen Planung für einzelne Immissionsorte. Die Anzahl der Schutzfälle reduziert sich von ursprünglich 49 auf 43.

Insgesamt ist es nach dem beantragten Lärmschutzkonzept möglich, 15 von 21 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen zu schützen. Es werden mithin 160 von 203 Schutzfällen geschützt. Dies entspricht 78,8% der Schutzfälle. An 6 Gebäuden im Bereich der Scheibenhalde (Scheibenhalde 5, 18, 24, 27, 27N, 29) mit 43 Schutzfällen verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. An 3 Gebäuden sind nur die Nachtgrenzwerte und an den restlichen 3 Gebäuden sowohl die Tag- als auch Nachtgrenzwerte überschritten. Am Gebäude Scheibenhalde 5 besteht nur eine geringfügige Überschreitung von 0,7 dB(A) für den Nachtzeitraum im 2. OG in Richtung Norden. Am Gebäude Scheibenhalde 24 ergibt sich eine Überschreitungen von maximal 1,8 dB(A) nachts im 2. OG in Richtung Norden. Am Gebäude Scheibenhalde 27 ergeben sich Überschreitungen tagsüber von bis zu 1,2 dB(A) im 1. OG in Richtung Norden sowie nachts von maximal von 4,6 dB(A) im 1. OG in Richtung Norden. Am Gebäude Scheibenhalde 27 N besteht für den Nachtzeitraum eine Überschreitung von 1,8 dB(A) im EG in Richtung Norden. Die Grenzwertüberschreitungen an den Gebäuden Scheibenhalde 5, 24 und 27 N liegen somit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A).

Die höchsten Überschreitungen ergeben sich an den Gebäuden Scheibenhalde 18 und 29. Am Gebäude Scheibenhalde 18 erreichen diese maximal im 2. OG in Richtung Osten 6,8 dB(A) tags und 10,3 dB(A) nachts. Nach der Rundungsregel [60 dB(A) >= 59,3 dB(A)] ist an dieser Geschossfassade die untere Schwelle für grund-

rechtsrelevante Beeinträchtigungen der Wohnnutzung in der Nachtzeit, die in der Rechtsprechung bei 60 dB(A) angesiedelt ist, erreicht. Am Gebäude Scheibenhalde 29 betragen die Überschreitungen im 2. OG in Richtung Norden bis zu 6,7 dB(A) tags und 10,2 dB(A) nachts, sodass hier ebenfalls die Schwelle für grundrechtsrelevante Beeinträchtigung erreicht ist. Gegenüber dem entsprechenden Vergleichsfall ohne Neckartalbrücke (Vergleichsfall 2) handelt es sich bei beiden Gebäuden um geringfügige Pegelzunahmen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

4.1.4.2. **Schutzbereich Nordstetten Süd**

Südlich der L 396 befindet sich, zwischen L 396 und B 32, ein Mischgebiet mit überwiegend ein- bis dreigeschossiger Einzelhausbebauung in erhöhter Lage zur B 32. Das Gebiet ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt.

Ohne Lärmschutz liegen an 8 Gebäuden mit 14 Schutzfällen Grenzwertüberschreitungen vor.
Nach dem beantragten Lärmschutzkonzept (LS Variante 2) kann in diesem Bereich Vollschutz hergestellt werden.

4.1.4.3. **Schutzbereich Ehemalige Kaserne Hohenberg**

Westlich des nördlichen Brückenanschlusses, zwischen Bildechinger Straße und B 14, befindet sich in einem Abstand von 70 bis 150 m zur B 14 in erhöhter Lage die ehemalige Kaserne Hohenberg mit fünfgeschossiger Blockbebauung. Die Gebietseinstufung gemäß Flächennutzungsplan lautet Sonderbaufläche und wird in der schalltechnischen Untersuchung als Mischgebiet eingestuft. Grenzwertüberschreitungen an Gebäuden liegen nicht vor.

Für die Hohenbergkaserne wurde mit Gemeinderatsbeschluss der Stadt Horb vom 19.03.2013 ein Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans zur Aufstellung eines Bebauungsplans gefasst. Mit Gemeinderatsbeschluss der Stadt Horb vom 30.09.2014 wurde das Kasernenareal in drei Bereiche, für die jeweils ein Bebauungsplan aufzustellen ist, untergliedert: Bereich „Hohenbergkaserne Nord“, Bereich „Hohenbergkaserne Mitte“, Bereich „Hohenbergkaserne Süd“. Für den nördlichen Bereich der Hohenbergkaserne waren Gewerbenutzungen und Gemeinbedarf „Feuerwehr“, im mittleren Bereich eine Nutzung als Mischgebiet sowie im südlichen

Bereich eine Nutzung als Wohngebiet angestrebt. Eine überschlägige schalltechnische Berechnung zur Abschätzung der Immissionen im südlichen Bereich der Kaserne hat ergeben, dass bei einer Gebietsnutzung „Allgemeines Wohngebiet“ in einem Abstand von ca. 125 m zur B 32 und ca. 85 m zur Stuttgarter Straße Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind.

Indes waren die jeweiligen Bebauungspläne im Zeitpunkt der beiden Offenlagen noch nicht beschlossen, so dass ein Anspruch auf Lärmschutz nach Maßgabe der anvisierten Gebietsfestsetzung nicht besteht. Lärmschutzmaßnahmen waren für diesen Schutzbereich daher nicht zu untersuchen.

4.1.4.4. **Schutzbereich Haugenstein**

Im Bereich östlich des nördlichen Brückenanschlusses befindet sich in erhöhter Lage mit einem Abstand von ca. 100 m zur B 14 mit der ehemaligen Militärwohnsiedlung Haugenstein ein Wohngebiet mit zweigeschossigen Mehrfamilienhäusern.
Grenzwertüberschreitungen an Gebäuden liegen nicht vor. Folglich waren auch in diesem Schutzbereich keine Lärmschutzmaßnahmen zu untersuchen.

4.1.4.5. **Schutzbereich Neckartal/ Brückenbereich**

Unterhalb der Talbrücke im Neckartal befinden sich Grünflächen und vier einzeln stehende Gebäude, unter anderem das Neckarbad und ein Sportheim. Das Gebäude des Ausflugslokals Rauschbart liegt mit einem Abstand von ca. 90 m in Hanglage, im Bereich des nördlichen Brückenwiderlagers.

Auch hinsichtlich dieses Schutzbereiches wurden keine Grenzwertüberschreitungen an Gebäuden ermittelt, so dass im Rahmen des Schallgutachtens ebenfalls keine Lärmschutzmaßnahmen zu untersuchen waren.

4.1.4.6. **Ausdehnung des Lärmschutzbereiches**

Die 16. BImschV gewährt keinen Anspruch Betroffener auf Reduzierung des Lärms an bereits bestehenden Straßen, die nicht wesentlich geändert werden. Da sich die Verordnungsermächtigung aus § 41 BImSchG in Verbindung mit § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor Verkehrsgeräuschen bezieht, ist eine räumliche Einschränkung vorgegeben. Im

Regelfall sind daher außerhalb des betroffenen Bauabschnittes keine geschützten Rechtspositionen auszugleichen. Legt man dem Schutz der §§ 41ff. BImSchG eine bautechnische und keine funktionale Abgrenzung zu Grunde, darf eine Verkehrsverlagerung, die auf eine bauliche Änderung an einer anderen Stelle zurückzuführen ist, mithin nicht in Ansatz gebracht werden.

Zum Schutz der Nachbarschaft ist nach Ziff. X Punkt 27 Abs. 1 VlärmSchR97 jedoch die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Das heißt, der sich außerhalb des Neu- oder Ausbauabschnittes anschließende Bereich ist einzubeziehen. Während für die Ermittlung des Beurteilungspegels im Ausbauabschnitt sowohl die Verkehrs- und damit Lärmbelastung aus dem Neu- oder Ausbauabschnitt und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Abschnitts zugrunde gelegt wird, ist für die Ermittlung des Beurteilungspegels am vorhandenen, baulich nicht geänderten Abschnitt, nur die Lärmbelastung des Ausbauabschnitts maßgeblich.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurde für Gebäude außerhalb des Neuplanungsbereichs, am Bauanfang in Hohenberg und Haugenstein und am Bauende in Nordstetten-Süd, die Beurteilungspegel ermittelt. Auch die Ausdehnung dieser Lärmschutzbereiche erscheint zweckmäßig und begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Die betrachteten Gebäude befinden sich in näherer räumlicher Umgebung des Neubauschnittes, so dass eine Ausstrahlung des Lärmes nicht ausgeschlossen werden kann.

Bei der Untersuchung wurde jedoch festgestellt, dass an den untersuchten Gebäuden keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV auftreten. Die Berechnungsergebnisse können der Unterlage 11.2.1, Anhang 3.2 entnommen werden. Lärmschutzmaßnahmen waren für die vorbezeichneten Gebäude somit ebenfalls nicht zu untersuchen.

Eine Lärmberechnung wurde insbesondere für die Gebäude Ritterschaftsstraße 6/1 und 10 durchgeführt. Dort liegen die Beurteilungspegel sehr deutlich unterhalb der jeweiligen Immissionsgrenzwerte. Die Befürchtung seitens zwei Einwendern, ihr Grundstück in der Ritterschaftsstraße 14 würde durch Lärme infolge der Überführung der Rampe über die B 32 am Knotenpunkt Nr. 7 beeinträchtigt werden, ist somit unbegründet. Das Gebäude Rittschaftsstraße 14 befindet sich in einer Entfernung von rund 400 m zum geplanten Knotenpunkt Nordstetten und liegt zudem etwas weiter

entfernt als die Gebäude Ritterschaftsstraße 10 und 6/1. Schließlich ergibt sich auch aus der Isophonenkarte (Unterlage 11.2.2 Blatt 3 und 4), dass es im Bereich des Grundstücks zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt. Ein Anspruch auf Lärmschutz bzw. Außenwohnbereichsentschädigung besteht somit nicht.

4.1.4.7. **Fernlärm bedingt durch Verkehrsverlagerung**

In Ergänzung zum Schutz der Bebauung innerhalb des Planungsbereichs, sowie der Ausdehnung des Lärmschutzbereiches fordert die Rechtsprechung außerdem unter bestimmten Umständen die Betrachtung des durch die Planungsmaßnahme hervorgerufenen Lärmzuwachses für ausgewählte Straßenabschnitte in Siedlungsbereichen außerhalb des Planungsabschnitts, sog. Fernlärm. Das BVerwG zieht in seinem Urteil vom 17. März 2005 (Az. 4 A 18.04; NVwZ 2005, 811) § 17 S. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) als Grundlage für die Fernlärmbetrachtung heran. Danach sind *„[b]ei der Planfeststellung […] die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“* Nach Ansicht des BVerwG in der vorbezeichneten Entscheidung ist, *„wenn „[…] als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu[nimmt], der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach §17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.“* Ferner hat das BVerwG in der in Bezug genommen Entscheidung festgestellt, *dass „[f]ür die Abwägung […] die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung [bieten würden]. W[ü]rden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte eingehalten, in den angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und […] das Abwägungsgebot [vermittele] keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen […]“. Nach dem Urteil des BVerwG vom 21. März 1996 Az. 4 C 9.95; NVwZ 1996, 1003 „[dürfen] [e]in bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung […] zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.“*

Hieraus ergibt sich für die Fernlärmbetrachtung im vorliegenden Fall folgende Prüfung: Für die Bereiche außerhalb des Planungsabschnittes ist zunächst festzulegen,

auf welchen bestehenden Straßenzügen die prognostizierte Verkehrszunahme eindeutig auf den Neubau der Neckartalbrücke zurückzuführen ist. Auf diesen festgelegten Straßenzügen ist im Weiteren zu prüfen, ob durch den zusätzlichen Verkehr die Erheblichkeitsschwelle [3 dB(A), mit Rundungsregel >= 2,1 dB(A)] überschritten wird. Wenn beides vorliegt, ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Verkehrszunahme auf der bestehenden Straße und dem Neubau der Neckartalbrücke sowie die Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle auf der bestehenden Straße, muss geprüft werden, ob die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete nach 16. BImSchV von 54 dB(A) nachts bzw. 64 dB(A) auf dieser Straße eingehalten werden, da diese als Orientierungshilfe für gesunde Wohnverhältnisse dienen. Sind diese Werte an der Bebauung eingehalten, vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. In Bezug auf die Gesundheitsgefährdung wird die Erhöhung der Lärmbelastung als erheblich eingestuft, wenn die Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erstmals überschritten werden. Diese Werte entsprechen auch der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze für Wohngebiete. Weiter ist von einer Erheblichkeit auszugehen, wenn die Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) nachts bereits überschritten sind und durch die Verkehrszunahme um mehr als 1 dB(A) weiter zunehmen. Auch in diesen Fällen besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz.

In der Netzkarte (Anhang 4.1) wird dargestellt, für welche Straßenabschnitte sich ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Verkehrsverteilung und Neubau der Neckartalbrücke ergibt (sog. engerer Untersuchungsbereich).

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass folgende Teilstücke des klassifizierten Straßennetzes direkt durch den neuen Netzschluss und somit von einer anderen Verkehrsverteilung bzw. Zuführung zur neuen Neckartalbrücke betroffen sind:

- Die Ortsrandbebauung Horb a.N. entlang der B 32 an der Südflanke des Neckartals (Hornaustraße);

- Teile der Ortsdurchfahrt Bildechingen (K 4708 / B 14 westlich der K 4708)

Nur für diese bestehenden Straßen wird in der Schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen, dass eine Änderung der Verkehrsverteilung eindeutig im Zusammenhang mit dem Bau der Neckartalbrücke steht.
Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass auf der Hornaustraße im Prognoseplanfall 7a der Verkehr zunehmen wird. Der von der Dammstraße kommende Verkehr gelangt über die Neckartalbrücke schneller in Richtung Norden als über die Christopherusbrücke, so dass bei Bestehen der Neckartalbrücke insoweit eine Verkehrsverlagerung über die Hornaustraße stattfinden wird. Ursächlichkeit ist somit gegeben.

Soweit ein Einwender bemängelt, dass in der Lärmuntersuchung die Ortsdurchfahrt von Norrdstetten (L 396), in der sich sein Grundstück befindet, nicht berücksichtigt worden sei, so folgt dies daraus, dass für die Fernwirkung des Lärms nur die Netzzelle betrachtet wurde, bei der sich direkt durch die Neckartalbrücke eine neue Verkehrsbeziehung einstellt. Dies ist hinsichtlich der Hauptstraße von Nordstetten nicht der Fall, weshalb ein Ursachenzusammenhang nicht in Betracht kommt.

Im Übrigen ergibt sich aus den Differenzlärmkarten von Planungsfall 7a und Vergleichsfall 2 (Anlagen 7.9 und 7.11 der Netzbetrachtung [Anlage zur UVS „Ergänzende Schalltechnische Untersuchung zur B 32, Ortsumgehung Horb (Neckartalbrücke) - Netzbetrachtung im Rahmen der UVS]“), dass sich das in einem Mischgebiet gelegene Gebäude Hauptstr. 52/3 in einem Bereich befindet, in dem sich Pegeländerungen für den Planungsfall 7a gegenüber dem Vergleichsfall 2 unterhalb der Grenzwerte für Wohngebiete nach 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts bzw. 59 dB(A) tags ergeben. Eine Grenzwertüberschreitung ist für das Grundstück des Einwenders somit nicht zu befürchten.
Die Befürchtung des Einwenders, der in Zukunft über die Hochbrücke kommende Schwerverkehr würde zur Vermeidung der ab der BAB-Auffahrt Anschluss Horb entstehenden LKW-Maut die Ortsdurchfahrt wählen, um über Empfingen auf die A 81 zu gelangen, stellt eine nicht näher verifizierte Vermutung dar.

In der Ortsdurchfahrt der B 14 in Bildechingen, westlich der Einmündung K 4708, (Rottweiler Straße) werden die Werte der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht erreicht bzw. die vorhandenen Beurteilungspegel nicht erhöht. An den Gebäuden an

der B 32 (Hornaustraße) ergeben sich Pegelerhöhungen bis zu 0,30 dB(A) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke. Die Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) wird nicht erreicht bzw. überschritten, so dass die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete als Orientierungshilfe für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nicht überprüft werden müssen. An 6 von 8 Gebäuden werden die Lärmpegel von 60 dB(A) im Nachtzeitraum oder/und 70 dB(A) im Tagzeitraum erstmalig erreicht oder überschritten. Die Pegelerhöhungen betragen ≤ 1 dB(A), so dass Anspruch auf Lärmschutz nur bei den Gebäuden besteht, bei welchen die Schwelle erstmals überschritten wird. Dies ist bei dem Gebäude „Hornaustraße 15“ der Fall. Dort wird der Beurteilungspegel erstmals im Erdgeschoss in Richtung Südosten auf 70 dB(A) tagsüber erhöht.

4.1.4.8. **Kosten-Nutzen-Analyse, § 41 Abs. 2 BImSchG**

Das beantragte Lärmschutzkonzept basiert auf einer Abwägung von Kosten und Nutzen verschiedener Schallschutzmaßnahmen für den jeweiligen Schutzbereich mit Grenzwertüberschreitungen an einzelnen Gebäuden. Diese Kosten-Nutzen-Analyse ist in Punkt 8 der Schalltechnischen Untersuchung vom 16.02.2015, Unterlage 11.2, enthalten.

Darin werden zunächst Lärmschutzwände in unterschiedlicher Längenausdehnung in Verbindung mit verschiedenen Höhenkombinationen auf ihre Wirkung hin untersucht und die jeweils erforderlichen Kosten ermittelt. Außerdem werden im Hinblick auf den Schutzbereich Nordstetten Nord die Wirkung und die Kosten des Einsatzes von offenporigem Asphalt (OPA), sog. Flüsterasphalt untersucht. Anschließend werden die Ergebnisse von Kosten und Wirkung der Vollschutzlösung (d.h. die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Gebäuden im Untersuchungsbereich), der beantragten Lärmschutzvariante, einer Variante ohne aktiven Lärmschutz sowie weiterer unterschiedlicher Lärmschutzvarianten in Relation gesetzt. Zur Ermittlung einer bevorzugten Lärmschutzvariante hat der Vorhabenträger für jede Lärmschutzvariante folgende Schritte durchgeführt:

- Ermittlung der Gesamtzahl der zu lösenden Schutzfälle ohne Schallschutz (ergibt sich jeweils aus der Lärmschutzvariante 1)
- Ermittlung der Anzahl der gelösten Schutzfälle (Geschossfassaden) für die jeweilige Lärmschutzvariante
- Ermittlung der Anzahl der Schutzfälle mit Restkonflikt

- Ermittlung der Kosten des aktiven Schallschutzes für die jeweilige Lärmschutzvariante
- Ermittlung der Kosten je aktiv gelöstem Schutzfall
- Ermittlung der Gesamtkosten für Schallschutz (aktiv und passiv)
- Ermittlung der mittleren Pegelminderung durch aktiven Schallschutz

Aus der Differenz der Gesamtzahl der zu lösenden Schutzfälle und der Anzahl der gelösten Schutzfälle für jede Lärmschutzvariante ergibt sich die Anzahl der Schutzfälle mit Restkonflikt. Bei den Kosten je aktiv gelösten Schutzfall werden die Gesamtkosten des aktiven Lärmschutzes durch die Gesamtzahl der gelösten Schutzfälle dividiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass die vorgelegte Kostenermittlung auf unsachgemäßen Parametern beruht.

Auf Grundlage der Kosten-Nutzen-Analyse kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die im Plan vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahme dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung tragen.

4.1.4.8.1. **Kosten-Nutzen-Analyse: Schutzbereich Nordstetten Nord**

Zur Reduzierung der Immissionen im Schutzbereich Nordstetten Nord hat der Vorhabenträger für den Schutzbereich Nordstetten Nord 6 Lärmschutzvarianten untersucht

4.1.4.8.1.1. **Vollschutz mit offenporigem Asphalt (LS-Variante 2)**

Die zur Erzielung des Vollschutzes erforderlichen Lärmschutzwände der LS-Variante 2 würden entlang der Hornaustraße und entlang der B 32 bis km 1,040 der Neuplanung der B 32 und weiter ab km 1,200 bis zur Abfahrt nach Nordstetten verlaufen. Die Wandlängen betrügen in der Summe ca. 860 m mit Wandhöhen bis zu 12,5 m. Offenporiger Asphalt (OPA) ist im Bereich von km 0,940 bis km 1,850 der B 32 vorgesehen. Durch den OPA auf einer Gesamtlänge von 910 m würden zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Gewährleistung des Vollschutzes reduziert. Insgesamt ergibt sich eine mittlere Pegelminderung durch den Lärmschutz von 9,9 dB(A).

Bei dieser Variante würden sich die Baukosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen auf 2.501.626,00 EUR (inkl. Mehrwertkosten für offenporigen Asphalt) belaufen. Die Mehrkosten für den OPA betrügen hierbei 49.140,00 EUR. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 12.323,00 EUR. Zwar können mit diesem LS-Konzept alle Überschreitungen der Tag- und Nachtgrenzwerte im Schutzbereich gelöst werden. Es werden jedoch gegenüber der beantragten Variante 7 mit Sichtschutzwall lediglich 6 zusätzliche Gebäude an der Scheibenhalde vor Grenzwertüberschreitungen geschützt, von denen nur 3 Gebäude deutliche Grenzwertüberschreitungen oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle aufweisen. Währenddessen betragen die Kosten im Vergleich zur beantragten Variante über 1 Mio EUR mehr. Folglich stellt sich das Verhältnis von Kosten zu Nutzen als unverhältnismäßig dar.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist auch die Verwendung von OPA auf dem vorgesehenen Abschnitt abzulehnen, da dieser mit 910 m relativ kurz ist und somit entgegen der Vorgaben des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 8/2004 ein kleinräumiger Wechsel der Deckschichtart bzw. Oberflächeneigenschaft stattfände. Gemäß „Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus offenporigem Asphalt“ (M OPA) Ausgabe 2013, dort Abschnitt 4.1, *„[…] sollte eine Mindestlänge von 1.000m nicht unterschritten werden, […] um die für die lärmmindernde Wirkung erforderliche Gleichmäßigkeit bei der Herstellung von OPA zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass am Anfang eines Streckenabschnittes mit OPA wegen des Schmutzeintrages durch den Verkehr aus dem Streckenabschnitt mit anderer Deckschicht bei der Lärmberechnung eine Länge von 150 m nicht als schallmindernd angesehen werden kann. OPA sollten daher nur in längeren zusammenhängenden Abschnitten gebaut werden.“* Eine Verlängerung der OPA-Strecke auf der B 32 in Richtung Norden kommt vorliegend nicht in Betracht. Entsprechend dem Allgemein Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/2004 soll OPA auf Brückenbauwerken grundsätzlich nicht eingebaut werden. Damit ist auch auf den Rampenstrecken vor und nach dem Bauwerk eine Verwendung nicht möglich.

Auch die in der LS-Variante 2 vorgesehen Höhe der Lärmschutzwand von bis zu 12,5 m ist aufgrund der teils nahen Bebauung der von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude aus städtebautechnischer Sicht nicht mehr vertretbar. Sie

würde zu einer negativen Veränderung des Landschaftsbildes führen. Wandlängen von über 10,0 m sind daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde abzulehnen. Insgesamt stellt sich deshalb die Vollschutzvariante mit offenporigem Asphalt als nicht tragfähige Lösung dar.

4.1.4.8.1.2. **Vollschutz ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 3)**

Um einen Vollschutz ohne die Verwendung von OPA zu erzielen, sieht die LS-Variante 3 Lärmschutzwände entlang der Hornaustraße und entlang der B 32 bis km 1,040 der Neuplanung der B 32 und weiter ab km 1,150 bis zur Abfahrt nach Nordstetten vor. Die Wandlängen betrügen in der Summe ca. 920 m mit Wandhöhen bis zu 14,0 m.

Bei dieser Variante würden sich Baukosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 3.086.864,00 EUR ergeben. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 15.206,00 EUR. Es ergibt sich eine mittlere Pegelminderung von 9,2 dB(A).

Die Gesamtkosten von 3,09 Mio. EUR und die Kostensteigerung gegenüber der beantragten LS-Variante 7 in Höhe von 1,56 Mio. EUR stehen außer Verhältnis zur erzielten Lärmschutzverbesserung bei lediglich 6 Gebäuden. Gegenüber der Vollschutzvariante mit OPA ergibt sich ein weiterer Kostenzuwachs von ca. 0,5 Mio. EUR, so dass die Baukosten für die aktiven Schallschutzmaßen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde erst recht nicht mehr vertretbar sind. Die Höhe der Lärmschutzwand von bis zu 14 m ist wie schon zuvor bei der Vollschutzvariante mit OPA aus städtebautechnischen Gründen abzulehnen.

4.1.4.8.1.3. **Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 4)**

Die LS-Variante 4 sieht eine Lärmschutzwand ab km 1,130 der Neuplanung entlang der B 32 bis zur Abfahrt nach Nordstetten mit einer Länge von ca. 385 m und einer Höhe von 3,0 m bis 7,0 m über Gradiente verlaufend vor. Ab km 1+130 würde die Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 40 m im Bereich der durch die Straßenplanung entstehenden Stützwand verlaufen. Die Höhe der Lärmschutzwand würde in diesem Bereich 5,0 m über der Straßenachse betragen und wäre an den Verlauf der

Stützwand anzupassen. Anschließend würde die Lärmschutzwand an der Straße am Böschungsfuß bis zur Einmündung der Ritterschaftsstraße mit Höhen von 6,0 m, 7,0 m und 3,0 m verlaufen.
Die genannten Lärmschutzwandhöhen bezögen sich jeweils auf die Straßenachse. Bedingt durch die Geländesituation (Gebäude mit erhöhter Lage zur Straße) und die dadurch entstehenden Kombinationen aus Stützwand bzw. Böschung und Lärmschutzwand, entstünden, von der Bebauungsseite aus gesehen, niedrigere Ansichtshöhen der Lärmschutzwände.

Durch diese Lärmschutzvariante können 3 von ursprünglich 21 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen geschützt werden. Es werden mithin 115 von 203 Schutzfällen geschützt. Dies entspricht 57% der Schutzfälle. An den verbleibenden 18 Gebäuden mit 88 Schutzfällen im Bereich der Lärmschutzwand werden Pegelreduzierungen zwischen 1 und 6 dB(A) erreicht. Es ergibt sich eine mittlere Pegelminderung von 3,9 dB(A).

Bei der LS-Variante 4 würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) ca. 838.080,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen ca. 88.000,00 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall würden sich dabei auf 7.288,00 EUR belaufen. Dies würde bei der Umsetzung der LS-Variante 4 Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 926.080,00 EUR ergeben. Insgesamt handelt es sich hierbei um die kostengünstigste LS-Variante. Sie ist ca. 500.000 EUR günstiger als die beantragte LS-Variante 7 und 1,5 Mio. EUR bzw. 2 Mio. EUR günstiger gegenüber den beiden Vollschutzvarianten. Gleichwohl stehen die Kosten dieser LS-Variante in Anbetracht des zusätzlichen Schutzes von lediglich 3 Gebäuden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde außer Verhältnis zum erzielten Nutzen.

4.1.4.8.1.4. **Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), mit offenporigem Asphalt (LS-Variante 5)**

Bei der LS-Variante 5 verläuft die vorgesehene Lärmschutzwand ab km 1,130 der Neuplanung entlang der B 32 bis zur Abfahrt nach Nordstetten, mit einer Länge von ca. 385 m und einer Höhe von 3,0 m bis 7,0 m über der Achse. Ab km 1+130 verläuft die Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 50m im Bereich der durch die Straßen-

planung entstehenden Stützwand. Die Höhe der Lärmschtzwand beträgt in diesem Bereich 5,0m über der Straßenachse und ist an den Verlauf der Stützwand anzupassen. Anschließend verläuft die Lärmschutzwand an der Straße am Böschungsfuß bis zur Einmündung der Ritterschaftsstraße mit Höhen von 6,0 m, 7,0 m und 3,0 m.

Der offenporige Asphalt würde auf der B 32 von km 0+940, südlich der Abfahrt zur Hornaustraße bis km 1+850 (Bauende) angesetzt. Im Bereich der Neckartalbrücke und in den Bereichen der Kreuzungen würde kein offenporiger Asphalt angesetzt.

Mit Kombination dieser Schallschutzmaßnahmen wäre es möglich, 9 von ursprünglich 21 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen zu schützen. Es werden mithin 142 von 203 Schutzfällen geschützt. Dies entspricht 70% der Schutzfälle. An 12 Gebäuden mit 61 Schutzfällen verblieben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Der Einsatz des offenporigen Asphalts würde im Bereich der Neuplanung in den Streckenabschnitten mit Geschwindigkeiten größer als 60 km/h außerhalb des Brückenbauwerks erfolgen. Der Einsatz des offenporigen Asphalts würde aufgrund der Pegelreduzierung direkt an der Quelle eine einheitliche Reduzierung der Beurteilungspegel für alle Gebäude im Einwirkungsbereich bewirken.

An den verbleibenden 12 Gebäuden im Bereich der Lärmschutzwand würden Pegelreduzierungen bis zu 7 dB(A) erreicht. Die mittlere Pegelminderung beträgt bei dieser LS-Variante 5,7 dB(A).

Bei der LS-Variante 5 würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände und offenporiger Asphalt) 887.220,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen in Nordstetten Nord ca. 61.000,00 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 6.248,00 EUR.
Dies ergäbe bei der Umsetzung der LS-Variante 5 Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 948.220,00 EUR.

Die Verwendung von OPA führt zwar zu einer Verbesserung der Immissionen gegenüber der LS-Variante 4 bei vergleichsweise geringen Mehrkosten, dennoch verbleiben an mehr als der Hälfte der Gebäude Grenzwertüberschreitungen, so dass

sich die LS-Variante 5 insoweit als nicht effizient genug darstellt. Ferner stellt sich die Verwendung von OPA im vorliegenden Fall aus technischer Sicht als nicht tragfähige Lösung dar. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu der LS-Variante 2 Bezug genommen.

4.1.4.8.1.5. Gekrümmte Lärmschutzwände (hmax = 7,0 m), ohne offenporigen Asphalt (LS-Variante 6)

Nach der LS-Variante 6 würde die Lärmschutzwand würde in Teilbereichen als sogenannte gekrümmte Lärmschutzwand ausgeführt.

Die Lärmschutzwand würde ab km 1+130 der Neuplanung Brücke entlang der B 32 bis zur Abfahrt nach Nordstetten, mit einer Länge von ca. 375 m und einer Höhe von 3,0 m bis 5,0 m über der Straßenachse verlaufen. Ab km 1+130 würde die Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 40 m im Bereich der durch die Straßenplanung entstehenden Stützwand verlaufen. Die Höhe der Lärmschutzwand würde in diesem Bereich ca. 5,0 m über der Straßenachse betragen und wäre an den Verlauf der Stützwand anzupassen. Anschließend würde die Lärmschutzwand an der Straße am Böschungsfuß bis zur Einmündung der Ritterschaftsstraße verlaufen.

Mit Kombination dieser Schallschutzmaßnahmen wäre es möglich, 6 von ursprünglich 21 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen zu schützen. Es werden mithin 126 von 203 Schutzfällen geschützt. Dies entspricht 62% der Schutzfälle. An 15 Gebäuden mit 77 Schutzfällen würden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben.

Die genannten Lärmschutzwandhöhen würden sich jeweils auf die Straßenachse beziehen. Bedingt durch die Geländesituation (Gebäude mit erhöhter Lage zur Straße) und die dadurch entstehenden Kombinationen aus Stützwand bzw. Böschung und Lärmschutzwand, entstehen, von der Bebauungsseite aus gesehen, niedrigere Ansichtshöhen der Lärmschutzwände.

An den verbleibenden 15 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitung würden Pegelreduzierungen bis zu 7 dB(A) erreicht. Es ergibt sich eine mittlere Pegelminderung von 4,3 dB(A).

Bei der LS-Variante 6 würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände und gekrümmte Lärmschutzwände) 1.252.888,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen ca. 77.000,00 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 9.944,00 EUR.
Dies würde bei der Umsetzung der LS-Variante 6 Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 1.329.888,00 EUR ergeben.

Die gekrümmten Lärmschutzwände bewirken gegenüber der LS-Variante 4 bei identischen maximalen Wandhöhen von bis zu 7,0 m lediglich einen zusätzlichen Schutz von 3 Gebäuden, während gleichzeitig jedoch Mehrkosten von ca. EUR 400.000,00 entstehen. Innerhalb der Varianten ohne Vollschutz sind bei der Variante mit gekrümmten Lärmschutzwänden die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall am höchsten. Obwohl die Gesamtkosten dieser Variante im Vergleich zur beantragten Variante nur ca. € 130.000,00 niedriger sind, verbleiben ihr gegenüber 9 zusätzliche Gebäude mehr mit Restkonflikt. Die Kosten dieser LS-Variante stehen daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde außer Verhältnis zum erzielten Nutzen.

4.1.4.8.1.6. **Lärmschutzwände (hmax = 10,0 m), ohne offenporigen Asphalt, Sichtschutzwall (LS-Variante 7; geplante Variante)**

Das Lärmschutzkonzept der beantragten Variante, welche seitens des Vorhabenträgers um einen Sichtschutzwall ergänzt wurde, nebst seiner Auswirkungen auf die Immissionen, wurde bereits unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.1. erläutert. Auf die dortigen Ausführungen wird hiermit Bezug genommen.

Bei der geplanten Variante würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) 1.387.048,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen ca. 49.000 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 9.007,00 EUR. Bei der Umsetzung dieser LS-Variante würden sich Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 1.436.048,00 EUR ergeben.

Die beantragte Variante überzeugt durch eine erhebliche Reduzierung der Anzahl der passiv zu schützenden Gebäude und dabei noch verhältnismäßigen Kosten des Gesamtschutzes. Außerhalb der Vollschutzvarianten bietet die beantragte Variante

das beste Schutzniveau. Sie kommt im Gegensatz zur LS-Variante 5 ohne die Verwendung von offenporigem Asphalt aus und führt gegenüber der Variante mit gekrümmten LS-Wänden (LS-Variante 6) zum Schutz von 9 weiteren Gebäude, während vergleichsweise geringfügige Mehrkosten von ca. 130.000,00 Euro entstehen. Mithin ergeben sich gegenüber der Variante mit gekrümmten Lärmschutzwänden niedrigere Kosten je aktiv gelösten Schutzfall. In Anbetracht dessen, dass 78,8% aller Überschreitungen der Tag- und Nachtgrenzwerte im Schutzbereich gelöst werden können, sind die Kosten in Höhe von € 12.323,00 EUR pro gelösten Schutzfall verhältnismäßig. Auch die Gesamtkosten für den Lärmschutz stehen im Vergleich mit den Kosten für die Gesamtmaßnahme nicht außer Verhältnis. Schließlich ist auch die maximale Höhe der Lärmschutzwand von 10,0 m unter städtebautechnischen Gesichtspunkten noch vertretbar.
Durch den Sichtschutzwall wurde zudem das ursprüngliche Lärmschutzkonzept für die von Grenzüberschreitungen an der Scheibenhalde betroffenen Gebäude optimiert, so dass die Grenzwertüberschreitungen nur noch an 3 Gebäuden (Scheibenhalde 18, 27 und 29) innerhalb des wahrnehmbaren Bereiches liegen. Aufgrund der erhöhten Hanglage führt der Sichtschutzwall an den von den höchsten Überschreitungen betroffenen Geschossfassaden im 2. OG der Gebäude Scheibenhalde 27 und 29 zu keiner Pegelreduzierung. In Anbetracht der ungünstigen Topographie wäre, entsprechend der beiden Vollschutzvarianten, eine deutliche Pegelreduzierung für die vorbezeichneten Geschossfassaden nur bei Lärmschutzwänden mit Wandlängen zwischen 12,0 m und 14,0 m gewährleistet, was jedoch bereits zuvor aus städtebautechnischen Gründen und aufgrund hoher Kosten abgelehnt wurde. .
Weitere Optimierungsmöglichkeiten des beantragten Lärmschutzkonzeptes zum Schutz der Gebäude mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen kommen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht.

Die Verwendung von OPA entlang der Hornaustraße ist aufgrund der zu geringen Länge des Straßenabschnittes von 186 m in Anbetracht der empfohlenen Mindesteinbaulänge abzulehnen.

In Reaktion auf Einwendungen sowie auf Veranlassung der Planfeststellungbehörde hat der Vorhabenträger zusätzlich zum beantragten Lärmschutzkonzept nebst Sichtschutzwall die schalltechnischen Auswirkungen einer Lärmschutzwand auf der west-

lichen Seite der Neckartalbrücke untersucht. Nach der Richtzeichnung für Ingenieurbauwerke LS 1, Blatt 2 können Lärmschutzwände auf Brückenkappen mit einer maximalen Gesamthöhe von 4,50 m bemessen werden. Daher wurde die Lärmschutzwand auf der Brücke mit einer Höhe von 4,50 m und einer Länge von 685 m auf der gesamten Länge der Brücke auf der Westseite untersucht.

Im Ergebnis würde dieser zu Pegelreduzierungen an den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden an der Scheibenhalde - gegenüber der Situation ohne Lärmschutzwand auf der Neckartalbrücke, jedoch mit Sichtschutzwall an der Hornaustraße – bis zu maximal 3,2 dB(A) tags bzw. 3,0 dB(A) nachts (Gebäude Scheibenhalde 27, EG, Ostseite) führen.

Die Anzahl der Geschossfassaden mit Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV würde sich tags von 15 auf 13 Geschossfassaden und nachts von 28 auf 21 Geschossfassaden reduzieren, so dass an weiteren 9 von insgesamt 43 Geschossfassaden mit Grenzwertüberschreitung die Grenzwerte eingehalten werden könnten.

Die Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitung würde sich um 2 Gebäude (Scheibenhalde 5 und Nebengebäude Scheibenhalde 27N) auf 4 Gebäude reduzieren.

Am Gebäude Scheibenhalde 27 würde sich die maximale Überschreitung nachts von 4,6 dB(A) im 1.OG in Richtung Norden auf 3,0 dB(A) reduzieren, so dass die Überschreitung weiterhin im wahrnehmbaren Bereich läge.

Bei den beiden Gebäuden mit den höchsten Grenzwertüberschreitungen - Scheibenhalde 18 und 29 -, ergeben sich Pegelreduzierungen von bis zu 0,5 dB(A) tags und nachts am Gebäude Scheibenhalde 18 (EG, Nordseite) und von bis zu 2,0 dB(A) tags bzw. 1,8 dB(A) nachts am Gebäude Scheibenhalde 29 (EG, Ostseite). Im 2. OG in Richtung Osten würde sich der Beurteilungspegel um 0,1 dB(A) von 59,3 dB(A) auf 59,2 dB(A) reduzieren, so dass hier nach wie vor die Grenze der grundrechtsrelevanten Beeinträchtigung von 60 dB(A) erreicht wäre. Im 2.OG in Richtung Norden würde sich für das Gebäude Scheibenhalde 29 im Nachtzeitraum eine Pegelreduzierung von 59,2 dB(A) auf 58,9 dB(A) ergeben. Die Abnahme von 0,3 dB(A) hätte somit an dieser Geschossfassade zur Folge, dass die Schwelle der grundrechtsrelevanten Beeinträchtigung nicht mehr erreicht wäre. Gleichwohl bliebe eine sehr hohe Grenzwertüberschreitung.

Eine Pegelerhöhung und damit erstmalige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte würde am Gebäude des Lokals Rauschbart entstehen.

Die Kosten für die Lärmschutzwand auf der Hochbrücke betragen bei einem Kostenansatz von 400 Euro/m² rund 1,233 Mio. Euro. Hierdurch würden sich Gesamtkosten in Höhe von 2,620 Mio. Euro für den Lärmschutz im Abschnitt Nordstetten-Nord ergeben. Die Kosten würden somit die Vollschutzvariante mit offenporigem Asphalt (LS-Variante 2) leicht übersteigen.
Angesichts der deutlich höheren Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und der vergleichsweise geringen Anzahl an zusätzlich gelösten Schutzfällen sowie der verbleibenden hohen Grenzwertüberschreitungen an den Gebäuden Scheibenhalde 18 und 29 stehen die Kosten für eine Lärmschutzwand auf der Neckartalbrücke außer Verhältnis zum Schutzzweck. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kommt folglich die Umsetzung einer Lärmschutzwand auf der Neckartalbrücke als Ergänzung zum beantragten Lärmschutzkonzept nicht in Betracht.

Insgesamt ergibt die Abwägung, dass das Schallschutzkonzept der LS-Variante 7 nebst Sichtschutzwall dem Vorrang des aktiven Schallschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Eine Unverhältnismäßigkeit der Kosten im Vergleich zum erzielten Schutzzweck ist aus den soeben dargelegten Gründen nicht gegeben.

Was die verbleibenden 6 Gebäude (Scheibenhalde 5, 18, 24, 27, 27N, 29) mit Grenzwertüberschreitungen betrifft, so besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

4.1.4.8.1.7. **Zusammenfassung**

Als Ergebnis lässt sich somit festhalten, dass die planfestgestellte LS-Variante 7 nebst der Ergänzung um einen Sichtschutzwall im Verhältnis zu den Kosten das beste Schutzniveau bietet.

Durch die Analyse wird deutlich, dass die zur Erzielung des Vollschutzes erforderlichen Lärmschutzwände der LS-Varianten 2 und 3 im Hinblick auf die erforderlichen Wandhöhen bis zu 12,5 m bzw. 14,0 m aus städtebaulicher und - technischer Sicht nicht mehr vertretbar sind. Ferner könnten mit den Vollschutzvarianten (LS-Variante 2 und 3) gegenüber der planfestgestellten LS-Variante 7 lediglich 6 zusätzliche Gebäude vor Grenzwertüberschreitungen geschützt werden, davon weißen nur 3 Gebäude deutliche Überschreitungen im wahrnehmbaren Bereich auf, während die Kos-

ten für den Vollschutz bei der LS-Variante 2 über 1,0 Mio. EUR mehr bzw. bei der LS-Variante 3 über 1,5 Mio. EUR mehr betragen würden.

Offenporiger Asphalt zur Lärmminderung stellt sich im relevanten Abschnitt als nicht tragfähige Lösung dar.
Die LS-Varianten 4, 5 und 6 erweisen sich von ihrem Schutzumfang her im Vergleich zur geplanten LS-Variante 7 als nicht effizient genug.

Zusammengefasst stellt sich daher die geplante LS-Variante 7 im Verhältnis von Kosten zu Nutzen als einzige verhältnismäßige Alternative dar und trägt dem Vorrang aktiven Lärmschutzes in ausreichender Weise Rechnung.

4.1.4.9. **Kosten-Nutzen-Analyse: Schutzbereich Nordstetten Süd**

Zur Reduzierung der Immissionen im Schutzbereich Nordstetten Süd hat der Vorhabenträger 3 Lärmschutzvarianten untersucht.

4.1.4.9.1. **Lärmschutzwand h = 1,0 m (LS-Variante 4)**

Bei der LS-Variante 4 würde die Lärmschutzwand entlang der B 32 von km 1,514 bis km 1,757 verlaufen, mit einer Länge von ca. 243 m und einer Höhe von 1,0 m über Straßenachse.

Mit dieser Schallschutzmaßnahme wäre es möglich, 1 von ursprünglich 8 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen zu schützen. Es würde mithin 1 Schutzfall von 14 Schutzfallen geschützt. Dies entspricht 7% der Schutzfälle. An 7 Gebäuden mit 13 Schutzfällen würden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben. Es ergibt sich eine mittlere Pegelminderung um 0,3 dB(A).

Die genannten Lärmschutzwandhöhen würden sich jeweils auf die Straßenachse beziehen. Bedingt durch die Geländesituation (Gebäude mit erhöhter Lage zur Straße) und die dadurch entstehenden Kombinationen aus Stützwand bzw. Böschung und Lärmschutzwand, entstünden, von der Bebauungsseite aus gesehen, niedrigere Ansichtshöhen der Lärmschutzwände.

An den verbleibenden 7 Gebäuden im Bereich der Lärmschutzwand würden Pegelreduzierungen von maximal 1 dB(A) erreicht. Bei der LS-Variante 4 würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) 97.200,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen ca. 13.000 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 97.200,00 EUR.
Dies würde bei der Umsetzung der LS-Variante 4 Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 110.200,00 Mio. EUR ergeben.
Zwar sind Gesamtkosten dieser LS-Variante gegenüber der LS-Variante 2 erheblich reduziert, gleichwohl bewirkt auch diese LS-Variante lediglich den zusätzlichen Schutz von einem Gebäude. Nur ein einziger Schutzfall kann geschützt werden. Die Kosten dieser LS-Variante stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher deutlich außer Verhältnis zum erzielten Nutzen.

4.1.4.9.2. **Lärmschutzwand h = 2,0m (LS-Variante 3)**

Bei der LS-Variante 3 würde die Lärmschutzwand entlang der B 32 von km 1,514 bis km 1,757 verlaufen, mit einer Länge von ca. 243 m und einer Höhe von 2,0 m über Straßenachse.

Mit dieser Schallschutzmaßnahme wäre es möglich, 1 von ursprünglich 8 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen zu schützen. Es würden mithin 7 von 14 Schutzfällen geschützt. Dies entspricht 50% der Schutzfälle. An 7 Gebäuden mit 7 Schutzfällen würden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben. Die mittlere Pegelminderung bei dieser LS-Variante beträgt 1,2 dB(A).

Die genannten Lärmschutzwandhöhen würden sich jeweils auf die Straßenachse beziehen. Bedingt durch die Geländesituation (Gebäude mit erhöhter Lage zur Straße) und die dadurch entstehenden Kombinationen aus Stützwand bzw. Böschung und Lärmschutzwand, entstünden, von der Bebauungsseite aus gesehen, niedrigere Ansichtshöhen der Lärmschutzwände.

An den verbleibenden 7 Gebäuden im Bereich der Lärmschutzwand würden Pegelreduzierungen bis zu 2 dB(A) erreicht.

Bei der LS-Variante 3 würden die Kosten für den aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände) 194.400,00 EUR und die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen ca. 7.000 EUR betragen. Die Kosten je aktiv gelösten Schutzfall beliefen sich dabei auf 27.771,00 EUR.
Dies ergäbe bei der Umsetzung der LS-Variante 3 Gesamtkosten des Schallschutzes in Höhe von 201.400,00 EUR.

Trotz der Halbierung der Schutzfälle bleiben bei dieser LS-Variante 7 von 8 Gebäuden mit Restkonflikt. Sie erweist sich von ihrem Schutzumfang im Vergleich zur LS-Variante 2 daher als nicht effizient genug und führt zu einem unverhältnismäßigen Kosten-Nutzen-Verhältnis.

4.1.4.9.3. **Vollschutz (LS-Variante 2; geplante Variante)**

Die zur Erzielung des Vollschutzes erforderliche Lärmschutzwand der LS-Variante 2 würde von km 1,514 bis km 1,757 entlang der B 32 verlaufen. Die Wandlänge betrüge ca. 243 m mit einer Wandhöhe von 3,0 m.
Beim Vollschutz würden sich für die LS-Variante 2 Baukosten in Höhe von 291.600,00 EUR für die aktiven Schallschutzmaßnahmen ergeben. Bei dieser Vollschutzvariante wird eine mittlere Pegelminderung um 2,9 dB(A) erzielt.

Obwohl die Vollschutzvariante gegenüber der LS-Variante 3 nur ca. 90.000 Euro teurer ist und lediglich eine 1,0 m höhere Lärmschutzwand erforderlich ist, wird die doppelte Anzahl an aktiven Schutzfällen gelöst. Die Vollschutzvariante beinhaltet somit das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis der drei analysierten LS-Varianten. Gleichzeitig erweisen sich die Wandhöhen der Vollschutzvariante als städtebautechnisch vertretbar.
Folglich ergibt die Abwägung, dass das Schallschutzkonzept der Vollschutzvariante den Vorrang des aktiven Schallschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Einige Einweder haben neben dem beantragten Vollschutzkonzept zusätzlichen Lärmschutz auf dem Überführungsbauwerk der L 396 am Knotenpunkt 7 „Nordstetten“ in südlicher Richtung sowie für das „Ohr" gefordert. Dabei wurden insbesondere Lärmbelastung für den Bereich „Horber Gässle“ befürchtet.

Mangels verbleibender Überschreitung von Immissionsgrenzwerten durch die beantragte Vollschutzvariante für den Schutzbereich Nordstetten Süd kann der Forderung jedoch nicht entsprochen werden.
Gleichwohl hat Vorhabenträger zugesagt, auf der Südseite des Überführungsbauwerk der L 396 im Rahmen der Ausführungsplanung Verankerungskörbe für eine Lärmschutzwand vorzusehen (vgl. Abschnitt A. V. 3.4.). Zur Konkretisierung der Zusage hat die Planfeststellungsbehörde zudem verfügt, dass 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe eine Verkehrszählung der für den Bereich „Horber Gässle“ relevanten Verkehrsströme durchzuführen ist und auf dieser Grundlage im Rahmen einer Lärmberechnung zu überprüfen ist, ob es entgegen den ursprünglichen Berechnungen im Bereich „Horber Gässle“ zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Sollte dies der Fall sein, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger verpflichtet, den für die Einhaltung der Vorsorgewerte entsprechenden Lärmschutz vorzusehen (vgl. Abschnitt A. III. 5.25.).
Ferner hat der Vorhabenträger zugesagt, das „Innenohr“ des Knotenpunktes Nr. 7 „Nordstetten“ zu Lärmschutzzwecken im Rahmen der Ausführungsplanung mit Überschussmassen über die Gradiente der Straße hinaus aufzufüllen (vgl. schnitt A. V. 3.5.).

4.1.4.10. **Lärmschutz Fernlärm**

Da bei dem Gebäude „Hornaustraße 15“ der Beurteilungspegel erstmals im Erdgeschoss in Richtung Südosten auf 70 dB(A) tagsüber erhöht wird, besteht für dieses Gebäude nach den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen ein Anspruch auf Lärmschutz. Eine durchgeführte Ortsbegehung hat jedoch ergeben, dass in dem Gebäude der Hornaustraße 15 eine Kfz Meisterwerkstatt betrieben wird und es sich um keine wohnwirksame schützenswerte Bebauung handelt. Lärmschutzansprüche scheiden somit aus diesem Grunde aus.

4.1.5. **Passiver Schallschutz**

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist in der straßenrechtlichen Fachplanung dem Grunde nach festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990, 4 CB 1/90). Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (vgl. § 19a FStrG).

In allen Fällen, in denen auch unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die in diesem Beschluss einschließlich der zusätzlich verfügten Nebenbestimmungen vorgesehen sind, ein Defizit bei der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleibt, wird den Eigentümern derjenigen betroffenen Gebäude bzw. baureifer Grundstücke, die bei Auslegung der Pläne in diesem Planfeststellungsverfahren bereits vorhanden oder bauaufsichtlich genehmigt waren, auf der Grundlage von § 42 BImSchG dem Grunde nach ein Anspruch gegen den Träger der Straßenbaulast auf Entschädigung für passiven Schallschutz in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zugesprochen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit dem VLärmSchR 97. Ob und in welchem Umfang dann im Einzelfall ein Erstattungsanspruch besteht, hängt davon ab, inwieweit bei dem betroffenen Gebäude bereits bauseits das erforderliche Dämm-Maß erreicht wird bzw. bei bauaufsichtlich genehmigten Gebäuden ein bestimmtes Dämm-Maß ohnehin schon vorgeschrieben ist.

Zur Vermeidung von späteren Streitigkeiten über die Notwendigkeit einzelner passiver Schallschutzmaßnahmen wird den dem Grunde nach anspruchsberechtigten Eigentümern dringend empfohlen, etwaige beabsichtigte passive Schallschutzmaßnahmen rechtzeitig mit dem Vorhabenträger abzustimmen. Die VLärmSchR 97 sehen insoweit vor, dass der Eigentümer beim Straßenbaulastträger einen Erstattungsantrag stellen soll, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Die Erstattung kann ab Beginn der Straßenbauarbeiten verlangt werden. Der Eigentümer soll von der Möglichkeit einer Erstattung benachrichtigt werden, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird (Kapitel C. VI. 17 Abs. 3 VLärmSchR 97).

Die 24. BImSchV legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest. Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach § 2 der 24. BImSchV bauliche Veränderungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern. Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in

schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (u.a. Wohnräume, überwiegend zum Schlafen benutzte Räume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Büroräume). Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Der Anspruch deckt alle erforderlichen und tatsächlich entstandenen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen ab; die Maßnahme muss erforderlich sein, um das nach § 3 der 24. BImSchV notwendige Schalldämm-Maß zu erreichen.

Die Grundstücke, welche dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen haben, sind im verfügenden Teil dieses Beschlusses unter Abschnitt A. III. 5.2.3. aufgeführt.

4.1.6. **Schutz der Außenwohnbereiche**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. hierzu insb. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87 m.w.N.) sind grundsätzlich auch Außenwohnbereiche schützenswert, da ein Aufenthalt zur Erholung im Freien zu den Grundbedürfnissen zählt. *„Der Schutz gegen Verkehrslärm ist bei einer Wohnbebauung […] nicht auf den Schutz des Innenwohnbereiches beschränkt; auch der sog. Außenwohnbereich ist grundsätzlich, wenn auch nicht in gleichem Maße wie der Innenwohnbereich, schutzwürdig. Der Umstand, dass der Außenwohnbereich in erster Linie der Erholung dient, steht dem nicht entgegen; denn auch die Erholung gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen und ist somit ein Faktor bei der Beurteilung der Schutzbedürftigkeit eines Gebietes“ [BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992, 4 B 230/91, Rn. 6].*

Wie bereits unter Abschnitt B. XI. 4.1.1.3. dargestellt besteht beim Neubau und bei der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) der Ausgleichsanspruch für verbleibende Beeinträchtigungen nach § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG i.V.m. § 42 Abs. 2 BImschG (vgl. hierzu auch Leitsatz Nr. 2 des BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87). Nach Nr. 48 VLärmSchR 97 sind verbleibende Beeinträchtigungen nicht nur Lärmeinwirkungen auf das Wohngebäude, sondern auch auf das zuzurechnende Grundstück, für die bauliche Schutzmaßnahmen an der Straße oder an der baulichen

Anlage keine oder keine ausreichende Abhilfe bringen. Nach Nr. 49 VLärmSchR 97 zählen zum Außenwohnbereich baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sog. bebauter Außenwohnbereich sowie sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sog. unbebauter Außenwohnbereich. Um dies zu ermitteln bedarf es einer Einzelfallbetrachtung. Gartenlauben und Grillplätze fallen beispielsweise auch unter die Kategorie des unbebauten Außenwohnbereichs. *„Voraussetzung für einen Ausgleich in Geld wegen einer Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch Lärmimmission ist [folglich], dass die gebietsspezifische Zumutbarkeitsgrenze für den Verkehrslärm überschritten wird und die konkrete Fläche wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit, als ihrer Lage und bestimmungsgemäßen Nutzung nach schutzwürdig ist.“ [OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2006, 7 KS 63/03, Rn. 40].* Nach Nr. 51 VLärmSchR 97 ist die Zumutbarkeitsgrenze entsprechend der 16. BImSchV zu bestimmen. Auch der Beurteilungspegel ist entsprechend der 16. BImSchV zu berechnen. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung ganz überwiegend am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) stattfindet, ist auch nur auf den IGW am Tage abzustellen. D.h. eine Entschädigung für Störungen der Außenwohnbereichsbenutzung ist nur zu leisten, wenn der Taggrenzwert überschritten ist.

Vorliegend besteht für sämtliche Gebäude mit verbleibenden Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Prognosefall (Planfall 7a) tagsüber im Außenwohnbereich dem Grunde nach ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung. Hierzu zählen insbesondere die Gebäude Scheibenhalde 18, 27, 29. Die Höhe der Entschädigung wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren ermittelt und festgelegt.

4.1.7. **Besonderer Lärm in der Bauphase**

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder

die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die - wesentlich ältere, aber sachnähere - AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einen anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH BW, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es sich bei den geplanten Neu- und Ausbaubauarbeiten um Baustellentätigkeiten größeren Ausmaßes handeln wird. Sie verkennt auch nicht, dass der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird. Auf der anderen Seite hat die Planfeststellungsbehörde nicht unberücksichtigt gelassen, dass die B 32alt von einer starken Vorbelastung durch den bestehenden Verkehrslärm geprägt ist. Während der Bauzeit wird es wegen der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dann erforderlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Reduzierungen des Verkehrslärms kommen, die Lärm aus dem Baustellenbetrieb zumindest teilweise kompensieren können. Letztlich ist die vorübergehende Bautätigkeit auch ein notwendiger Zwischenschritt zu einer sich im Anschluss ergebenden dauerhaften Verbesserung der Lärmsituation. Vor diesem Hintergrund hat es die Planfeststellungsbehörde für notwendig aber auch ausreichend erachtet, neben der klarstellenden Bestimmung, dass der Vorhabenträger die Einhaltung der insoweit unmittelbar geltenden AVV Baulärm sicherzustellen hat, verschiedene weitere Minimierungsgebote zu verfügen (s. Abschnitt A. III. 5.1.1. und 5.2.1.). Die unter

Beachtung der Auflagen verbleibenden Immissionen durch den Bau sind den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

4.1.8. **Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV**

Auch Lärmeinwirkungen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte werden durchaus noch als belästigend empfunden. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z.B. Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10) stellt das Interesse, von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn die planbedingte Verkehrslärmzunahme die Geringfügigkeitsschwelle überschreitet, was bereits bei Betroffenheit im Bereich der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) anzunehmen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu prüfen, ob es besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahme vorzusehen. Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall. Die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen sind in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen. Forderungen, die Verkehrslärmbelastung auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, konnte daher nicht entsprochen werden.

Hierbei ist auch der nach dem Lärmschutzkonzept des Plans vorgesehene und in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich zugesprochene aktive Lärmschutz in Rechnung zu stellen, von welchem auch viele Gebäude profitieren, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht planbedingt überschritten werden. Die danach noch verbleibende Lärmbelastung der Anwohner erscheint in Anbetracht der Vorteile, die das Vorhaben bringt, zumutbar.

Besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte, die es erforderlich machen könnten über die Zumutbarkeitsgrenzen hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen, sind nicht ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. un-

abhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärmminderungsanspruchs ergeben könnten. Ebenso wenig ist eine atypische Sondersituation vorhanden, die zusätzlich Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde.

4.2. **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Zwar ist die Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV), welche die Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV) ersetzt, bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Die Grenzwerte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren jedoch nicht unberücksichtigt bleiben. Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen sind. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die

endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das gilt auch für das Verhältnis von Planfeststellung und Luftreinhalteplanung. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Vom Grundsatz geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (vgl. zur damals noch gültigen 22. BImSchV: BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az.: 4 A 5.04). Es ist nicht ersichtlich, dass sich dieser Maßstab nach Inkrafttreten der 39. BImSchV verändert hätte.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschlösse, soweit überhaupt erforderlich, effektive Maßnahmen der Luftreinhalteplanung vorzusehen, zumal die planfestgestellten Lärmschutzbauwerke eine günstige Wirkung auf das Ausmaß der an den geschützten Gebäuden ankommenden Luftschadstoffe haben, so dass sich jedenfalls im Bereich Lärmschutzwände bzw. Stützwände mit lärmschutzmindernder Wirkung entlang der B 32neu sowie im Bereich des Sichtschutzwalls entlang der Hornaustraße gegenüber dem Prognosenullfall Verringerungen der Schadstoffimmissionen ergeben.

Im Übrigen hat jedoch das vom Antragsteller mit den Planunterlagen vorgelegte Luftschadstoffgutachten vom Juni 2014, welches im Februar 2015 ergänzt wurde, ergeben, dass bei allen betrachteten Planvarianten entsprechend der Prognose für das Jahr 2020 an der bestehenden Bebauung keine Überschreitung der geltenden Grenzwerte zu erwarten ist.
Im Gutachten wurden die in der 39. BImSchV aufgeführten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO2) und Feinstaub (PM10, PM2.5) im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit untersucht. Das Gutachten weist weder grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche auf, noch geht es von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen aus.
Nach der Luftschadstoffuntersuchung führt die Veränderung der Luftschadstoffbelastung bei Realisierung der Planvarianten gegenüber dem Vergleichsfall in allen be-

trachteten Varianten in der Ortsdurchfahrt von Horb im Stadtzentrum zu deutlichen Immissionsminderungen, die im Gegensatz zum Vergleichsfall (d.h. ohne Neckartalbrücke) bei NO_2 (Stickstoffdioxid) die Einhaltung des Grenzwertes ermöglichen. Östlich von Nordstetten an der B 32 sind die NO_2-Immissionen in den Planvarianten wegen des zusätzlichen Verkehrs bzw. der neuen Trassen höher als im Vergleichsfall 2020, eine Überschreitung des Richtgrenzwertes erfolgt gleichwohl nicht.

Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen, welche im Rahmen des planerischen Abwägungsgebotes zu berücksichtigen wären, ergeben sich somit vorliegend nicht.

5. Barrierefreiheit

Die Träger der Straßenbaulast haben gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Damit hat der Gesetzgeber die Träger der Straßenbaulast dazu verpflichtet, beim Neu- und Ausbau von Straßen auch das Ziel zu verfolgen, diese für behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung möglichst ebenso problemlos nutzbar zu machen wie für nicht behinderte Menschen (hierzu Bayerischer VGH, Urteil vom 09.07.08, 8 A 07.40013, juris Rn. 59). Dies geschieht im Bereich von Bundesstraßen insbesondere beim Neubau und in Form der Streckenmodernisierung. Der öffentliche Belang der Barrierefreiheit unterliegt jedoch der Abwägung und kann in der Konkurrenz mit anderen, entgegenstehenden Belangen überwunden werden (BVerwG, Urteil vom 05.04.2006, 9 C 1.05).

§ 3 Abs. 1 FStrG ist als eine einschlägige Rechtsvorschrift anzusehen, enthält aber ebenfalls keine konkreten Vorgaben, sondern beschränkt sich auf die möglichst weitgehende Barrierefreiheit als Zielvorgabe. Soweit der Vorhabenträger deshalb im Rahmen dieser Generalklausel verpflichtet ist, auf die barrierefreie Nutzung durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Vorliegend sah die ursprüngliche Planung vor, dass der bestehende, straßenbegleitete Gehwege an der Stuttgarter Straße (B 14) von der Kernstadt Horb bis zum Parkplatz „Am Rauschbart“ bis ca. 20 m vor das Widerlager der Neckartalbrücke in unveränderter Lage und Breite beibehalten wird. Im Bereich des Widerlagers sollte der Gehweg auf 2,0 m ausgeweitet und durch eine Fußgängerunterführung mit anschließender Freitreppe auf den Parkplatz geführt und in die Signalisierung der Lichtsignalanlage aufgenommen werden.
Das Landratsamt Freudenstadt – Straßenbauamt – hat in seiner Stellungnahme vom 07.07.2015 vorgeschlagen, den Gehweg am Parkplatz „Am Rauschbart“ nicht über eine Treppe, sondern von der Unterführung als Rampe und im weiteren Verlauf als Gehweg entlang der Randgrenzen um den Parkplatz „Am Rauschbart“ zu führen, damit der Gehweg nicht mit in die Signalisierung der Lichtsignalanlage mit aufgenommen werden muss und die Führung des Gehweges barrierefrei erfolgt.

Der Vorhabenträger hat den Vorschlag aufgrund fehlender technischer Machbarkeit bzw. eines unverhältnismäßigen Kosten-Nutzen Verhältnisses abgelehnt.
Gleichwohl hat der Vorhabenträger seine ursprüngliche Planung angepasst. Die geänderte Planung sieht nun gemäß den Vorgaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) (Punkt 3.1.4 der Broschüre „BGI/GUV-I 561 Information Treppen, Juli 2010) zur leichteren Begehung der Freitreppe und aufgrund der Höhendifferenz in der Treppenanlage ein Zwischenpodest mit einer Länge von 1 m vor. Zusätzlich werden die Stufen der Freitreppe mit sogenannten Kinderwagenkeilen ergänzt.
Die Fußgängerquerung der Lichtsignalanlage im Einfahrtsbereich am Parkplatz „Am Rauschbart“ wird nach der geänderten Planung des Vorhabenträgers nicht realisiert, sondern die Fußgänger werden zukünftig über die Parkplatzfläche geführt.

Die vom Vorhabenträger beantragte Planung steht nicht im Widerspruch zu § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde scheidet eine barrierefreie Gehwegführung aufgrund der vom Vorhabenträger genannten Gründe aus. Gemäß Punkt 3.1.2 der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 2011 sollten zur Sicherung einer eigenständigen Mobilität von gehbehinderten Menschen Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs mit einer Längsneigung von

höchstens 3 % hergestellt werden. Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6 %, sollten zum Ausruhen und Abbremsen möglichst alle 6 m ebene Bereiche mit Längsneigungen unter 3 % vorgesehen werden. Gemäß Punkt 3.3.3.2 der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen beträgt bei der Ausführung von Rampen die Mindestlänge von Zwischenpodesten 1,5m.
Eine barrierefreie Rampe für den Gehweg am Parkplatz „Am Rauschbart“ müsste vorliegend eine Höhe von ca. 4 m überwinden, so dass sich unter Einhaltung der vorbezeichneten Vorgaben im Hinblick auf die maximale Steigung und das Erfordernis von Zwischenpodesten für die Rampe eine Gesamtlänge von 80 m ergäbe. Um nicht mit den am Widerlager Nord befindlichen Einlaufbauwerk zu kollidieren, müsste die Rampe zudem die Höhendifferenz mit Hilfe von Serpentinen überwinden, so dass für die Realisierung der Rampe zusätzlich Stützwände erforderlich wären.
Eine Rampenführung um das Einlaufbauwerk herum wäre jedoch aufgrund notwendiger Stützwände mit erheblichen zusätzlicher Kosten verbunden, die außer Verhältnis zum Nutzen stehen. Die Rampenführung kann somit vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.
In seiner Stellungnahme vom 12.01.2017 zu der Planänderung hat das Straßenbauamt des Landratsamts Freudenstadt weiterhin angeregt, eine andere Lösung für eine Rampe zu finden. Im Zuge der Ausführungsplanung könnte sich möglicherweise eine notwendige Verlegung des Einlaufbauwerkes ergeben, weshalb der Vorhabenträger zugesagt hat, den Vorschlag des Straßenbauamtes im Rahmen der Ausführungsplanung erneut zu prüfen (vgl. Abschnitt A. V. 2.6.).

Es wurden einige Aspekte im Anhörungsverfahren vorgebracht, die die Verkehrssicherheit und -abwicklung betreffen. Teilweise wurden diese bereits vorstehend bei den Variantenbeschreibungen angesprochen.
Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen, § 45 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

6. Kommunale Belange/ Städtebauliche Entwicklung

Kommunale Belange sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Vorliegend waren insbesondere auch städtebauliche Planvorstellungen, also die städtebaulichen

Entwicklungsziele abwägend zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91; BVerwG, Urteil vom 30.09.1993, 7 A 14.93).

Nachteilige Auswirkungen auf die Planungshoheit der Kommunen und damit auch auf die städtebauliche Entwicklung sind mit der Straßenbaumaßnahme nicht verbunden. Insbesondere stört die beantragte Planung nicht bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig, so dass sie nicht mehr oder nur unter erheblichen Veränderungen oder Einschränkungen verwirklicht werden könnten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, 9 VR 5.07, juris Rn. 8; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, 9 VR 14.02, juris Rn. 6). Vielmehr kommt es durch die Ortsumfahrung zu deutlichen Lärmentlastungen für die Kernstadt von Horb, welche den dort rechtskräftig ausgewiesenen Baugebieten zu Gute kommen. Beeinträchtigungen der gemeindlichen Planungshoheit durch den Ausbau sind nicht ersichtlich.

Soweit die betroffene Kommune in ihrer Stellungnahmen Belange wie insbesondere den Immissionsschutz angesprochen haben, wird in Bezug auf diese Themen auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere auf den Abschnitt B. X.I. 4. verwiesen.

7. Private Rechte und Belange

Für die Realisierung des Vorhabens muss auch Eigentum in Anspruch genommen werden.

7.1. Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum

Generell ist anzumerken, dass - soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind - zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95, NJW 1996, S. 2113), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht

zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfinden sollte, ist durch das folgende Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann.

Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen – schwerwiegenden – Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber trotz des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange.

Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von (Privat-)Grundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse, eine zusätzliche Neckartalquerung zu schaffen, um hierdurch eine direkte Anbindung des Landkreises Freudenstadt an das überregionale Fernstraßennetz zu gewährleisten und gleichzeitig die Ortsdurchfahrt Horb zu entlasten überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutztes Gelände eingegriffen werden muss. Die B 32neu OU Horb – Teil Neckartalbrücke hat sich in der nunmehr planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Ei-

gentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung der Trasse zugegriffen werden muss, als die angemessenste Lösung erwiesen.

Es ist nicht geboten, durch weitere Planänderungen - z. B. durch Änderungen beim Querschnitt der Straße, bei der konkreten Linienführung, bei Bauwerken oder bei landschaftspflegerischen Maßnahmen - das Vorhaben so zu modifizieren, dass die betroffenen Grundstücke von einem Eingriff verschont bleiben oder der Eingriff in das Grundeigentum zumindest abgemildert wird. Hierdurch würden die bei der Planfeststellung ebenfalls zu berücksichtigenden öffentlichen und sonstigen Belange über Gebühr vernachlässigt. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären. Bei der festgestellten Planung wurden alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um bei gleichzeitiger Wahrung der Planungsziele Eingriffe in privates Grundeigentum so weit wie möglich zu vermeiden.

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der B 32neu OU Horb das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

7.2. **Mittelbare Beeinträchtigungen**

Die Planfeststellung kann zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art 14 Abs. 1 Satz 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss insoweit keine Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft eintritt; er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in

einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung - dem Grunde nach - zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995, 5 S 1701/94).

Angesichts von Zusagen des Vorhabenträgers und von Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen (z.B. in den Abschnitten A. III. 5., A. V. 3. und A. V. 5.) lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung.

Insbesondere die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen sind unter Berücksichtigung der planerisch vorgesehenen Schutzvorkehrungen, der von der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachteten Ergänzungen und der zugesprochenen Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Vor diesem gesamten Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

XII. Träger öffentlicher Belange und Kommune

Bei der Planung wurden den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belangen soweit wie möglich Rechnung getragen. Zahlreiche Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen, die sich im Grundsatz alle nicht gegen die verfahrensgegenständliche B 32neu OU Horb (Teil Neckartalbrücke) als solche ausgesprochen haben, fanden ihren Niederschlag in Zusagen und Planänderungen des Vorhabenträgers oder in den in Abschnitt A. III. verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen.
Die abgegebene Stellungnahme der Stadt Horb ist teilweise auch als Einwendung im Sinne von § 73 Abs. 4 LVwVfG zu betrachten. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben folgende berührte Stellen inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- **Stadt Horb**
- **Landratsamt Freudenstadt – Kreisforstamt**
- **Landratsamt Freudenstadt – Bau und Umweltamt**
- **Landratsamt Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz**
- **Landratsamt Freudenstadt – Flurneuordnungsstelle**
- **Landratsamt Freudenstadt – Vermessungsamt**
- **Landratsamt Freudenstadt – Landwirtschaftsamt**
- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**
- **Eisenbahnbundesamt**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe – Ref. 16. SG Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe – Ref. 32 Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe – Ref. 51 Recht, Verwaltung**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe – Ref. 53.1 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe – Ref. 53.2 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Bau und Betrieb**
- **Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung**
- **Landeseisenbahnaufsicht**

- **Polizeipräsidium Tuttlingen**
- **Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**
- **Regierungspräsidium Freiburg – Ref. 82 Landesbetrieb Forst BW**
- **Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst**
- **Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege**
- **Regierungspräsidium Tübingen – Landesstelle für Straßentechnik**
- **Immobilienmanagement Vermögen und Bau Baden-Württemberg**

Auf die wesentlichen Aspekte der von der Kommune und den Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wurde an der jeweils thematisch passenden Stelle dieses Beschlusses eingegangen. Im Übrigen ist zu den Bedenken, Anregungen und Hinweisen Folgendes anzumerken:

1. Stadt Horb

Soweit der Ortschaftsrates Horb - Nordstetten einen aktiven Lärmschutz für die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude der Scheibenhalde fordert, wird auf die Ausführungen im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse hinsichtlich der beiden Vollschutzvarianten für den Schutzbereich Nordstetten Nord unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.1. und 4.1.4.8.1.2. verwiesen.

Hinsichtlich der seitens des Ortschaftsrates Horb - Nordstetten geforderten Alternativen für die beantragte Knotenpunktform im Bereich der B 32neu/ L 396 (Knotenpunkt 7) wird auf die ausführliche Auseinandersetzung mit den Alternativen zur beantragten Variante im Rahmen der Variantenprüfung „Knotenpunktsalternativen“ unter Abschnitt B. XI. 1.3. Bezug genommen.

Sofern der Ortschaftsrat von Horb – Nordstetten die Wohnqualität der drei Gebäude im unteren Teil der Alemannestraße (Kurvenbereich des Knotenpunktes Nr. 7 „Nordstetten“ entlang des Ausfahrstreifens), welche sich in unmittelbarer Nähe zur geplanten Lärmschutzwand befinden, in Frage stellt, so wird auf die unter Abschnitt A. V. 3.1., 3.2. und A. V. 6.1. gemachten Zusagen des Vorhabenträgers verwiesen. Um die optische Wahrnehmbarkeit der Lärmschutzwand zu schmälern, hat der Vorhabenträger in diesem Bereich für die Ausführungsplanung sowohl die Ab-

stimmung mit den betroffen Anwohnern hinsichtlich einer möglichen Auffüllung des in Richtung der geplanten Lärmschutzwand abfallenden Geländes als auch die Prüfung einer transparenten Ausbildung der oberen 2 m der geplanten Lärmschutzwand zugesichert. Bezüglich der im Rahmen der Ausführungsplanung geforderten Abstimmung des Vorhabenträgers mit der Stadt und den Anwohnern hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände, wird auf die dahingehende Zusage des Vorhabenträgers unter Abschnitt A. V. 3.2. verwiesen.

Über die geforderte Sperrung der Ortsdurchfahrt L 396 für den LKW-Verkehr kann nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden, da diese nicht vom Neubau der B 32 umfasst ist und nicht in die Regelungskompetenz des Bundes fällt.

Die Stadt Horb hat ferner geeigneten Ersatz für den Fall gefordert, dass sich die Anzahl der Stellplätze auf dem Parkplatz „Am Rauschbart“ reduzieren sollte. Hierzu ist anzumerken, dass die derzeitige Parkplatzfläche nicht durch Parkmarkierungen oder Ähnliches gekennzeichnet ist und somit keine definierten Stellplätze existieren, sondern nur anhand von Berechnungen von einer bestimmten Anzahl an genutzten Stellplätzen ausgegangen wird. Zwar wird es vorhabenbedingt zu einer Reduzierung der Stellplatzfläche kommen, der Vorhabenträger hat jedoch zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung auf der verkleinerten Parkplatzfläche eine entsprechende Markierung vorzusehen, so dass es zu keinen Veränderungen gegenüber der bisher genutzten Anzahl an Stellplätzen kommen wird (vgl. Abschnitt A. V .6.2.). Für die Zeit, in der der bestehende Parkplatz „Am Rauschbart“ als Baustelleneinrichtungsfläche verwendet wird, hat der Vorhabenträger Ersatz durch eine zusätzliche provisorische Parkplatzfläche im Anschluss an den Einmündungsbereich der Gemeindestraße „Haugenstein“ und nördlich der Stuttgarter Straße vorgesehen. Diesbezüglich wird auf die Darstellung unter Abschnitt B. I. 1.2. Bezug genommen.

Hinsichtlich der seitens der Stadt Horb geforderten Befestigung des Forstweges „Alte Hausteige“ (Flurstücknummer 2394), welcher zunächst als Baustraße und langfristig zu Unterhaltungszwecken für das Brückenbauwerk dienen soll, mit einer wassergebundenen Decke, hat der Vorhabenträger zugesagt im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob eine solche Befestigung ausreichend ist. Sollte dies nicht der Fall

sein, hat der Vorhabenträger ferner zugesagt, nach der Bauzeit eine notwendige bituminöse Befestigung auf Wunsch der Stadt wieder zurückzubauen (vgl. Abschnitt A. V. 6.3.).

Soweit die Stadt Horb darauf hinweist, dass sie dem Konzept für eine Umstufung der B 14 in eine Gemeindestraßen nur unter der Bedingung zustimmen kann, dass sie sich zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Neckartalbrücke in einem einwandfreien baulichen Zustand befindet, so ist hierzu anzumerken, dass es sich bei der Umstufung um ein eigenständiges, von diesem Planfeststellungsverfahren getrenntes Verfahren handelt. Stellungnahmen hierzu blieben diesem vorbehalten.

2. Landratsamt Freudenstadt

Das Landratsamt Freudenstadt – Kreisforstamt – hat in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 eine Korrektur der Wegführung landwirtschaftlicher Begleitwege im Bereich des Straßenanschlusses Nordstetten sowie des Rauschbartparkplatzes im Hinblick auf die dort vorgesehenen Kurvenradien gefordert, so dass eine Benutzung durch Langholz LKWs und forstliche Maschinen möglich ist.
In Reaktion hierauf hat der Vorhabenträger unter Einbeziehung des Kreisforstamtes die Kurvenradien der neu geplanten Forst- und Wirtschaftswege überprüft und für das Befahren durch Langholztransporter neu dimensioniert. Entsprechende Änderungen wurden in den Unterlagen zur 1. Planänderung dargestellt. In seiner Stellungnahme vom 12.01.2017 hat das Kreisforstamt darauf hingewiesen, dass durch die Planänderung seine Belange in vollem Umfang berücksichtigt wurden und sich für die Übernahme der Anregungen bedankt.

Das Landratsamt Freudenstadt – Bau und Umweltamt – hat zum Vorhaben umfangreich Stellung genommen. Die Stellungnahme hat zu zahlreichen Nebenbestimmungen unter den Abschnitten A. III. 8. und 10. geführt.

Die ebenfalls umfangreiche Stellungnahme des Landratsamtes Freudenstadt – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz – hat sich in diversen Nebenstimmungen unter den Abschnitten A. III. 6. und 7. niedergeschlagen.
Das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz hat in seiner Stellungnahme vom 30.06.2016 u.a. gefordert, dass es zu keiner Beschädigung der Gewässerlaufes

Haugenloch und Augraben kommt und dass insbesondere bzgl. des Gewässerlaufes Haugenlochs die Einleitungsstelle in den Neckar sowie die Verdolung nicht beschädigt werden. Die Befürchtung ist indes unbegründet, da nach der beantragten Planung eine Veränderung bzw. Verlegung der beiden Gewässer nicht vorgesehen ist und nachträglich erforderlich werdende Änderungen insoweit genehmigungspflichtig wären.
Soweit das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 die Anfertigung von Detailplänen, insbesondere hinsichtlich der Schmutzfangzelle, der beiden geplanten Energieumwandlungsbauwerke sowie Fundamentpläne fordert, so erfolgt diese im Rahmen der Ausführungsplanung im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Hinsichtlich der Forderung des Landratsamtes Freudenstadt – Straßenbauamt – in seinen weiteren Anregungen und Vorschlägen vom 07.07.2015 einer Taumittelsprühanlage für die Brücke, hat der Vorhabenträger zugesagt, das Erfordernis des Einbaus einer solchen im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen (vgl. Abschnitt A. V. 6.5.).

Der weiteren Forderung des Straßenbauamtes, die geplante Felsböschung im Bereich des Anschlusses der B 14 alt, mit Spritzbeton zu sichern, kann aufgrund des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebot nicht entsprochen werden. Der betreffende Bereich befindet sich im FFH- sowie Landschaftsschutzgebiet. Die Böschung ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gleichwohl durch die Anlage von Bermen und Geröllschutz ausreichend gesichert.

Soweit die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 12.01.2017 in Bezug auf die Planänderungen fordert, dass diese im LBP und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung abzuarbeiten sind, so ist hierzu anzumerken, dass das mit der Erarbeitung des LBP beauftragte Büro Eberhard + Partner GbR in seiner gutachterlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Planänderung keine entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Eingriffsbewertung des Vorhabens hat und die Eingriffsfolgen mit der Umsetzung des vorliegenden landschaftspflegerischen Konzeptes bewältigt werden können. Die gutachterliche Einschätzung zur Planung (2014) zu den Belangen des besonderen Artenschutzes (§§ 44ff.

BNatschG) sowie den Belangen gemäß Umweltschadensgesetz (USchad) werde von den Planänderungen nicht berührt. Belange von Natura 2000 würden von den Planänderungen ebenfalls nicht berührt. Um im Bedarfsfall auf Änderungen des Arteninventars zu reagieren, hat die Planfeststellungsbehörde zudem verfügt, dass zur Ausführungsplanung die für den provisorischen Parkplatz Haugenstein in Anspruch zu nehmende Fläche artenschutzrechtlich zu überprüfen ist (vgl. Abschnitt A. III. 10.4.).

Sofern sich das Landratsamt Freudenstadt – Bau und Umweltamt – in seiner Stellungnahme vom 12.01.2017 für die am Parkplatz Haugenstein geplante Variante 2 ausspricht, mit der Begründung, dass hierbei ein Puffer zu dem gesetzlich geschützten Heckenbiotop hergestellt werden würde, so wird auf die diesbezüglich Variantenprüfung unter Abschnitt B. XI. 1.4. verwiesen.

3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat in seiner Stellungnahme vom 26.05.2015 darauf hingewiesen, dass es keine Bedenken gegen das Vorhaben hat. Da die Bundesstraße B 32 als Axialstraße 773 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist, hat das Bundesamt gefordert, dass bei Bauarbeiten am Straßenkörper die Bestimmungen der RIST und RABS einzuhalten sind. Der Forderung wurde durch eine entsprechende Auflage Rechnung getragen (vgl. Abschnitt A. III. 3.3.).

4. Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst

Das Referat 16 sieht durch die Maßnahme Belange des Brandschutzes nicht berührt und hat im Übrigen auf die Zuständigkeit des Landratsamtes Freudenstadt - Kreisbrandmeister verwiesen. Die Forderung temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie z.B. Straßensperrungen, Umleitungen etc., die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt und den betroffenen Gemeindefeuerwehren abzustimmen und diese auch dem Rettungsdienst mitzuteilen, wurde als Nebenbestimmung in Abschnitt A. III. 2.1. aufgenommen.

Ferner hat das Referat 16 mitgeteilt, dass das Sachgebiet Polizeirecht (höhere Straßenverkehrsbehörde) von den Planungen nicht betroffen ist.

5. Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 53.1 Gewässer 1. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung und Referat 53.2 Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Bau und Betrieb

Die Referate 53.1 und 53.2 haben gegen das Vorhaben keine Bedenken, da nach der beantragte Planung das Abflussprofil bzw. das Gewässerbett des Neckars als Gewässer I. Ordnung nicht mehr durch einen Brückenpfeiler in Anspruch genommen werde und somit keine unmittelbare Behinderung des Hochwasserabflusses oder eine erschwerte Gewässerunterhaltung zu befürchten sei. Grundwassermessstellen des Landesmessnetzes oder eine Hochwasserschutzplanung des Landes bzw. der Stadt Horb seien von der Planung nicht betroffen.

6. Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst

Das Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – hat für die im Rahmen seiner Luftbildauswertung ermittelten Kampfmittelverdachtsflächen sowie bombardierten Bereiche flächenhafte Vorortüberprüfungen empfohlen. Dies wurde seitens des Vorhabenträgers zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 6.4.).

7. Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege

Das Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege – verlangt die umgehende Meldung archäologischer Funde und das Unberührtlassen der Fundstelle für bis zu vier Tage gem. §§ 30, 27 Denkmalschutzgesetz. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Abschnitt A. III. 4. aufgenommen.

XIII. Verbände

1. Naturschutzbund Baden-Württemberg

Durch die Planänderung im Hinblick auf den neu hinzukommenden Sichtschutz- und Erdwall wurde insbesondere auch der Forderung des NABU in seiner Stellungnahme vom 30.06.2015 Rechnung getragen, Schutzmaßnahmen für den Flugkorridor der Fledermäuse im Bereich des Knotenpunktes an der Scheibenhalde vorzusehen und

etwaige zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich als Überleitungshilfe für Fledermäuse auszugestalten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Abschnitten B. I. 1.2.; VII. 3.2. und B. XI. 4.1.4.1. verwiesen. Soweit der NABU ferner fordert, dass mögliche oder vorhandene Fledermaushabitate dauerhaft gesichert bzw. unter Schutz gestellt werden, so ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme im Trassenbereich keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden (vgl. diesbezüglich Abschnitt B. VII. 3.2.). Im Übrigen hat die Planfeststellungbehörde Schutzmaßnahmen in Bezug auf potentielle Fledermaushabitate verfügt (vgl. Abschnitt A. III. 10.2.)

Ferner wurde die Forderung des NABU zum Schutz der Lebensräume von Zauneidechse und Schlingnatter am Knotenpunkt Rauschbart auf die Abdeckung von Bodenmaterial zu verzichten in den Nebenbestimmungen berücksichtigt (vgl. Abschnitt A. III. 10.3.).

Der des Weiteren geforderte Schutz von Lebens- und Naturräumen unteren der Brücke vor Spritz- und Salzwasser wurde seitens des Vorhabenträgers zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 4.1.).

Soweit der NABU eine der Erstpflege im NSG Osterhalde nachfolgende regelmäßige Erhaltungspflege anregt, so wird auf die entsprechende Nebenstimmung zur Erhaltung der LBP-Maßnahmen Bezug genommen (vgl. Abschnitt A. III. 8.1.).

2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg Kreisverband Freudenstadt/ Bündnis 90/ Grünen Kreisverband Freudenstadt

Der ADFC Baden-Württemberg hat gemeinsam mit dem Bündnis 90/ Die Grünen eine Stellungnahme abgegeben. Darin wird eine neue Radwegführung auf dem Neckartalbrückenbauwerk gefordert.

In der gemeinsamen Stellungnahme wird vorgeschlagen, die Entwurfsgeschwindigkeit der Neckartalbrücke von 100 km/h auf 80 km/h herab zu setzen und die vorgesehene Überholspur zu beseitigen. Hierdurch würde eine Verbreiterung und Abgrenzung des östlichen Randstreifens ermöglicht, so dass dieser für Radfahrer und Fußgänger nutzbar gemacht werden könne.

Eine Verpflichtung des Bundes, einen solchen Radweg zu bauen, gibt es nicht. Durch die Baumaßnahme wird auch kein vorhandener Radweg unterbrochen oder ein Radwegenetz zerstört.

Ferner hat die im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg im Jahre 2010 durchgeführte gutachterliche Untersuchung zur wirtschaftlichen Bewertung „kleinindikativer Maßnahmen im Rahrradverkehr“ ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben, mit der Folge, dass der Vorhabenträger einem Radweg auf der Neckartalhochbrücke in der Straßenbaulast des Bundes nicht zugestimmt hat. Seitens des ADFC bzw. des Bündnis 90/ Die Grünen in ihrer Stellungnahme vom 26.06.2015 behauptete Mängel bzw. Fehler der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bestehen nach Ansicht der Planfeststellungbehörde nicht. Im Übrigen wurden diese auch nicht substantiiert dargelegt.

Dem Vorschlag hinsichtlich einer Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit sowie Beseitigung der Überholspur auf der Neckartalbrücke kann im Übrigen aufgrund planungsrechtlicher Richtlinien nicht entsprochen werden.

Gemäß Punkt 4.5.1 der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) dienen zusätzliche Fahrstreifen der Entflechtung des langsamen Verkehrs, ohne dafür den Gegenverkehrsfahrstreifen in Anspruch zu nehmen. Für die Anlage von Überholfahrstreifen sind als Einflussgrößen die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, der Regelquerschnitt, der Verlauf der Gradiente und die infolge der Linienführung gegebenen Überholmöglichkeiten sowie die für die Strecke angestrebte Verkehrsqualität maßgebend. Im vorliegenden Fall sind die geplanten Überholfahrstreifen insbesondere aufgrund der Steigungsstrecke mit über 6% zum verkehrssicheren Abbau von Überholdruck zwingend erforderlich. Im Übrigen wurde die geplante wechselseitige Anordnung der Überholfahrstreifen für die B 32neu auch im Bereich des Sicherheitsauditors (Unterlage 1, Anlage 2) gefordert. Schließlich folgt die Dreistreifigkeit auf der Brücke auch aus der verkehrlichen Untersuchung der Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit (Unterlage 11.5), wonach bezüglich des Knotenpunktes Nr. 5 (Zufahrt B 32neu/ B 14) eine zwei-streifige Geradeausspur von min. 129 m und hinsichtlich des Knotenpunktes 6 (B 32 neu/ B 32) eine zweispurige Geradeausspur von min 60 m erforderlich ist, so dass die Anzahl der Spuren und die erforderlichen Spurlängen demnach vorhanden sind.

Hinsichtlich einer Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit ist Folgendes anzumerken: Die Entwurfsgeschwindigkeit richtet sich nach der Netzfunktion der jeweiligen Straße. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Bundesstraßen einer bestimmten Netzfunktion möglichst gleichartig ausgestaltet sein (vgl. Punkt 2.2 RAL). Straßen mit hochrangigen Verbindungsfunktionsstufen, wie etwa die B 32neu, ver-

laufen im Allgemeinen über mehrere Netzabschnitte. Aus Kontinuitätsgründen sollen daher nach Punkt 2.2 RAL aufeinanderfolgende Netzabschnitte von Bundesstraßen einer Verbindungsfunktionsstufe möglichst einheitlich gestaltet sein, um ein zügiges und schnelles Fahren zu gewährleisten. Da im Rahmen der B 32neu OU Horb für durchgehende Strecken eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h vorgesehen ist, würde die Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit auf der Brücke somit dem Kontinuitätsgrundsatz widersprechen.
Insgesamt besteht somit kein erheblicher Bedarf für eine Radwegeverbindung über die Neckartalbrücke. Die Bundesrepublik Deutschland kann folglich nicht verpflichtet werden einen Radweg zu bauen. Hiervon unbeschadet bleibt jedoch die Möglichkeit des Baus eines von der Fahrbahn getrennten Radweges an der Neckartalbrücke zu Lasten eines anderen Bauträgers.
Schließlich sei noch darauf hingewiesen, dass entgegen der Darstellung des ADFC bzw. Bündnis 90/ Die Grünen auch keine bereits vorhandene Planungen zu einer Radwegführung in nördlicher Richtung des Rauschbart existiert und dementsprechend auch keine Neuplanung eines Radweges parallel zur Fahrbahn im Bereich der B 32neu bei Nordstetten vorgesehen ist.

XIV. Infrastrukturunternehmen

1. PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und –pflege mbH

Die PLEdoc GmbH, welche die Open Grid Europe GbmH sowie die GasLINE GmbH & Co. KG vertritt, hat in ihrer Stellungnahme vom 29.06.2015 angegeben, dass keine betriebenen oder betreuten Gasversorgungseinrichtungen vom Vorhaben berührt sind. Hinsichtlich der Telekommunikationseinrichtungen der GasLINE GmbH & Co. KG (Kabelschutzrohranlage GLT/900/101), die wegen der Stellung des Pfeilers Nr. 4 verlegt werden muss, so hat die PLEdoc GmbH darauf hingewiesen, dass sie im Bauwerksverzeichnis unberücksichtigt sei.
In Reaktion hierauf wurde im Rahmen der durchgeführten Planänderung die Kabelschutzrohranlage zeichnerisch im Übersichtlageplan (Unterlage 3, Plan 2a) und Lageplan (Unterlage 7, Plan 2a) dargestellt sowie ins Bauwerksverzeichnis aufgenommen.

Die seitens der PLEdoc GmbH geforderte Abstimmung mit dem zuständigen technischen Verwalter der GasLINE GmbH & Co. KG in Bezug auf projektbedingt erforderlich werdende Anpassungsmaßnahmen wurde durch den Vorhabenträger zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 6.6.).
Genauso hat der Vorhabenträger zugesagt, die Auflagen und Hinweise der der Stellungnahme beigefügten „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlage“ der GasLINE GmbH & Co. KG Rahmen der Bauvorbereitung und Bauausführung zu beachten (vgl. Abschnitt A. V. 6.6.).

2. Netze BW GmbH

Soweit die Netze BW GmbH in ihrer Stellungnahme auf verschiedene von ihr im Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens befindliche 0,4- und 20-kV-Leitungsanlagen hingewiesen hat, so erfolgt eine Berücksichtigung dieser im Rahmen der Ausführungsplanung. Der Vorhabenträger hat im Übrigen klarstellend zugesagt, vor Baubeginn eine Leitungsauskunft bei der Netze BW GmbH einzuholen und soweit erforderlich die Planunterlagen entsprechend zu aktualisieren (vgl. Abschnitt A. V. 6.7.).
Die weiteren Forderungen der Netze BW GmbH in Bezug für den Fall mögliche Änderungen an denen von ihr bestehenden Anlagen betreffend Abstimmung, Kostentragung und Einhaltung von Schutzabständen, wurden seitens des Vorhabenträgers zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 6.7.).

XV. Private Einwender

Hinsichtlich der im Laufe des Verfahrens von Privatpersonen erhobenen Einwendungen wird auf eine individuelle Darstellung auf den jeweiligen Einwender bezogen verzichtet, da dies zu vielfachen Wiederholungen führen und den Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses sprengen sowie seine Verständlichkeit erschweren würde. Die von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte sind daher soweit möglich themenbezogen in den jeweiligen Abschnitten dieses Beschlusses berücksichtigt worden. Darauf wird Bezug genommen. Einzelne Einwender werden deshalb im Folgenden nur in den Fällen gesondert aufgeführt, in denen ganz spezifische Einwendungen erhoben wurden, die nicht bereits an anderer Stelle inhaltlich behandelt und

berücksichtigt oder zurückgewiesen wurden. Aus diesem Grund ist die Zahl der unten aufgeführten Einwender kleiner als die Zahl aller Einwender im Verfahren.
Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe von Namen von Einwendern verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation der hier aufgeführten Einwender laufende Nummern benutzt.

Der Stadt Horb, bei der eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, wird eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die hier aufgeführten Einwender an Hand der vergebenen Nummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Kommune werden Einwendern und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörigen Einwender-Nummern mitteilen.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit entsprechende Angaben in dem Planfeststellungsbeschluss anonymisiert wurden, ein Beteiligter auf schriftlichen Antrag Auskunft über den Namen und die Anschrift eines anderen Beteiligten und ein vom Vorhaben betroffenes Grundstück oder darüber erhält, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, wenn die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

1. Wiederkehrende Einwendungen

1.1. **Trassenvarianten**

Seitens 3 Einwendern wurde die gewählte Linienführung der B 32neu OU Horb in Frage gestellt.
Hierzu ist Folgendes anzumerken: Die Linienführung bzw. Positionierung der Neckartalbrücke folgt diese aus einer umfassenden Raumanalyse, basierend auf den in der Umweltverträglichkeitsstudie dokumentierten Fakten zu örtlichen Gegebenheiten von Landschaft und Naturhaushalt. Insofern ist auch der vorgebrachte Einwand, es handele sich um eine ergebnisorientierte Betrachtung unbegründet. Nicht zuletzt wurde auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine möglichst kurze Überquerungsdistanz des Neckartals als Brückenstandort gewählt. Ferner wurde bei Lage der Trasse be-

rücksichtigt, dass das vorhandene Netz (B 14 im Norden / B 32 im Süden) bestmöglich mitgenutzt werden kann. Auf die Ausführungen unter dem Abschnitt B. XI. 1.2. wird hiermit Bezug genommen.

1.2. **Knotenpunktvarianten**

Vielfach wurden Alternativen für die beantragten Knotenpunktformen gefordert. Dabei wurde insbesondere für den Knotenpunkt Nordstetten (Nr. 7) ein Kreisverkehr oder eine Ampellösung favorisiert. Vereinzelt wurde auch eine Abrückung der Trasse von der Ortslage Nordstetten gefordert. Sämtliche Vorschläge wurden im Rahmen der Variantenprüfung unter Abschnitt B. XI. 1.3. diskutiert. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

1.3. **Offenporiger Asphalt**

Seitens einiger Einwender wurde der Einsatz von Flüsterasphalt, sog. Offenporiger Asphalt (OPA), gefordert. Der Einsatz von OPA kommt jedoch mangels Vereinbarkeit mit straßenbaurechtlichen Vorgaben vorliegend nicht in Betracht. Hinsichtlich des Einsatzes von OPA für den Bereich südlich der Abfahrt zur Hornaustraße bis zum Bauende wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.1. Bezug genommen. Was den Einsatz von OPA für den Bereich der Hornaustraße betrifft, so wird auf die Darstellung unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.6. verwiesen.
Soweit für den Bereich des Knotenpunktes 7, inklusive des Überfliegers über die B 32, der Einsatz von OPA gefordert wurde, so ist dies schon deshalb nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an den Gebäuden im Bereich des Knotens durch das beantragte Lärmschutzkonzept eingehalten werden. Im Übrigen würde der Einsatz von OPA im Bereich des Knotenpunktes Nordstetten im Widerspruch zu planungsrechtlichen Richtlinien stehen. Wie bereits unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.1. dargestellt, soll OPA auf Brückenbauwerken nicht eingebaut und ein häufiger häufigen Wechsel der Deckschichtart vermieden werden. Der Einsatz von OPA scheidet folglich sowohl auf dem Überführungsbauwerk des Knotenpunkte Nr. 7 als auch auf den Rampenstrecken vor und nach dem Bauwerk aus.

1.4. **Lärmschutz**

Mehrfach haben Einwender neben dem beantragten Lärmschutzkonzept Lärmschutzmaßnahmen auf der Neckartalbrücke gefordert. Die Kosten-Nutzen-Abwägung fiel jedoch negativ aus, so dass dieser Forderung nicht entsprochen werden kann.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.6. verwiesen.
Hinsichtlich der Forderung einiger Einwender, am Knotenpunkt Nr. 7 „Nordstetten“ neben dem Vollschutzkonzept zusätzlichen Lärmschutz in südlicher Richtung auf dem Überführungsbauwerk der L396 sowie für das „Ohr“ vorzusehen, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.9.3. verwiesen.
Manche Einwender befürchten eine Beeinträchtigung der Wohn- bzw. Lebensqualität durch die vorgesehene Lärmschutzwand im Bereich der Alemannenstraße, welche dort bis zu 10 m über der Gradiente beträgt. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch im Rahmen der Abwägung der Lärmschutzvarianten zu dem Ergebnis gelangt, dass das beantragte Lärmschutzkonzept das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bietet und die für die Gewährleistung von Vollschutz im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 erforderliche maximale Höhe der Lärmschutzwand von 10 m unter städtebautechnischen Gesichtspunkten noch vertretbar ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.6. verwiesen. Die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen bedingt durch die Lärmschutzwände ist somit hinzunehmen. Hinsichtlich der Stellungnahme der Stadt Horb unter Abschnitt B. XII.1. wurde bereits auf die Zusagen des Vorhabenträgers unter den Abschnitten A. V. 3.1., 3.2. und A. V. 6.1. hingewiesen, welche im Interesse der Wohn- und Lebensqualität zur besseren landschaftlichen Einbindung der Lärmschutzwand gemacht wurden. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.
Soweit Einwender (Springmann, Morof, Schneiderhahn, Zeller) zusätzlichen Lärmschutz für den Bereich Scheibenhalde gefordert haben, so wurde in Reaktion hierauf in die Planung ergänzend die Anlage eines Sichtschutzwalls mit lärmmindernder Wirkung einbezogen (vgl. Abschnitt B. XI. 4.1.4.1.). Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen haben sich im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse als nicht tragfähig erwiesen (vgl. Abschnitt B. XI. 4.1.4.8.1.)
Drei Einwender (Eheleute Morof und Springmann) haben bemängelt, dass die Topographie des Neckartals und eine daraus resultierende Schallreflektion im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung nicht hinreichend berücksichtigt worden sei. Dies ist jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zutreffend. Zur Erstellung des dreidimensionalen Berechnungsmodells bzw. der Topografie wurden Überfliegungsdaten im 5 m Raster verwendet. Die hieraus gewonnen Daten wurden dem mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragen Büro im August 2008 zur

Verfügung gestellt. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90), welche im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung beachtet wurden, werden bei der Schallausbreitungsberechnung im Berechnungsprogramm Soundplan berücksichtigt:

- Pegeländerungen zur Berücksichtigung des Abstandes und der Luftabsorption (Punkt 4.4.2.1.1 der RLS-90)
- Pegeländerungen zur Berücksichtigung der Boden- und Meteorologiedämpfung (Abschnitt 4.4.2.1.2 nach RLS-90)
- Pegeländerungen durch topographische und bauliche Gegebenheiten

Grundsätzlich werden bei der Berechnung nach RLS-90 Einfachreflexionen entsprechend Abschnitt 4.6 der RLS-90 berücksichtigt, wenn Schall auf Stützmauern, Hausfassaden oder andere Flächen trifft. Bei der Pegeländerung durch topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen wird bei entsprechenden örtlichen Verhältnissen eine Pegelerhöhung durch Mehrfachreflexionen gemäß Abschnitt 4.4.2.1.3.1. bei Fahrstreifen zwischen parallelen Wänden berücksichtigt und das Abschirmmaß nach Abschnitt 4.4.2.1.3.2. berechnet.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechneten Beurteilungspegel auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern, gelten, so dass insofern auch ungünstigere Verhältnisse bei der Lärmberechnung zu Grunde gelegt wurden.

1.5. **Luftschadstoffe**

Seitens einiger Einwender, wurde die Befürchtung geäußert, das Vorhaben führe zu einer Zunahme der Luftschadstoffe, insbesondere in Bereichen der Knotenpunkte Scheibenhalde und Nordstetten. Die Luftschadstoffuntersuchung hat zwar ergeben, dass es im Bereich Nordstetten durch die Verkehrszunahme zu einer Erhöhung der NO_2-Immissionen und in der Kernstadt von Horb zu deutlichen Immissionsminderung kommt, Grenzwertüberschreitungen für den Prognosefall ergeben sich jedoch nicht. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.2. Bezug genommen.

1.6. **Landschaftsbild**

Soweit zwei Einwender die visuelle Störungen und Veränderungen des Landschaftsbildes durch die Neckartalbrücke bemängeln, wird insbesondere auf Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkung in Bezug auf das Schutzgut Mensch unter den Abschnitten B. III. 1.1. und 2. Bezug genommen. Dort erfolgt eine ausführliche Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Vorhabens auf den Landschaftscharakter.

1.7. **Rad- und Fußwegverbindungen**

Hinsichtlich der Forderung eines Radweges auf der Neckartalbrücke wird auf die Ausführungen zum ADFC (vgl. Abschnitt B. XIII. 2.) verwiesen. In Anbetracht der Entwurfsgeschwindigkeit für die Neckartalbrücke von 100 km/h ist aus Gründen der Verkehrssicherheit auch eine über die Brücke führende Fußwegverbindung abzulehnen.

Zwei Einwender haben außerdem gefordert, dass in der Planung eine direkte Wegbeziehung von Nordstetten (Hornaustraße) bis ins Neckartal dahingehend berücksichtigt werde, dass eine sichere Querung der B 32 in Anbetracht des dort herrschenden hohen Verkehrsaufkommens, z.B. mittels eines Tunnels aus Wellblech, gewährleistet sei.
Der betreffende Verbindungsweg von Nordstetten ins Neckartal existiert als unbefestigter Forstweg (Flurstück Nr. 2287, Gemarkung Nordstetten) und mündet in den Weg „Alte Austeige“ (Flurstück Nr. 2398) ein. Während der Bauzeit ist eine Nutzung des Weges als Baustraße vorgesehen.
Bei Realisierung des Vorhabens bleibt die bereits existierende und verkehrssichere Anbindung für Fußgänger von Nordstetten nach Horb über die „Alte Nordstetter Steige“ erhalten. Diese Wegebeziehung ist bituminös befestigt und ausreichend breit. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde besteht daher keine Veranlassung für die Errichtung eines zusätzlichen Fußweges, dessen verkehrssichere Führung zudem nicht ohne weiteres zu gewährleisten ist.

1.8. **Wertminderungen**

Von mehreren Grundstückseigentümern wurde eingewendet, dass durch die B 32neu OU Horb ihre Grundstücke an Wert verlören. Dazu ist festzustellen, dass sich

die Auswirkungen einer Planung nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung bemessen, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert kann dabei nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungen des Grundstücks sein. In die Abwägung einzustellen sind nicht die Wertveränderungen von Grundstücken, sondern die Auswirkungen, die von der geplanten Straße ausgehen (BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995. 4 NB 17.94, NVwZ 1995, 895, 896). Vor Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft, die Auswirkungen auf den Wert des eigenen Grundstücks haben können, ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Für hoheitliche Maßnahmen, wie den Ausbau einer öffentlichen Straße, ergeben sich solche Abwehrrechte aus den Vorschriften, die bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind. (BVerwG Urteil vom 14.04.1978, 4 C 96.76, NJW 1979, 995). Diese Vorschiften wurden beachtet.

1.9. **Entschädigung für Grundstücksinanspruchnahme**

Vielfach wurde verlangt, dass Grundstückspreise genannt, Grundstücke vorab gekauft, Entschädigungen gezahlt oder festgelegt werden sollen. Der Erwerb des Eigentums an benötigten Grundstücken ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabenträger wird versuchen die benötigten Grundstücke möglichst im Einvernehmen mit den Eigentümern zu erwerben. Die Erwerbsmodalitäten müssen in diesem Fall zwischen den Beteiligten vereinbart werden. Dazu wird sich der Vorhabenträger mit den Grundstückeigentümern in Verbindung setzen. Weiterhin hat die Planfeststellung aber auch eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehen sind, zu enteignen, sofern keine Einigung mit den Eigentümer erzielt werden kann. Ob ein Grundstück enteignet werden kann und in welcher Höhe es entschädigt wird, ist Gegenstand eines eigenen Enteignungsverfahrens (vgl. Abschnitt B. XI. 7.1).

2. Einzelne private Einwender

Im Folgenden werden die privaten Einwender aufgeführt, die über bereits ausführlich begründete Umstände und die oben genannten Punkte hinaus weitere spezifische Einwendungen erhoben haben.

2.1. **Einwender 1**

Soweit der Einwender vorschlägt zur Vermeidung von Geschwindigkeitsübertretungen Messstellen vor der Brücke vorzusehen, so ist hierzu anzumerken, dass Messstellen in die Zuständigkeit der entsprechenden Straßenverkehrsbehörde fallen.
Hinsichtlich des Vorschlages zur Kosteneinsparung die zusätzliche Fahrspur auf der Brücke wegzulassen, so wurde eine entsprechende Forderung bereits seitens des ADFC im Zusammenhang mit der Forderung eines Radweges auf der Brücke eingebracht. Auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC unter Abschnitt B. XIII. 2. wird hiermit Bezug genommen.

Die weiteren von ihm vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.2. **Einwender 2, 3, 4, 5, 6**

Soweit die Einwender vortragen, dass für die Anwohner des Horber Gässle, hier im konkreten Fall Horber Gässle 32, 34 und 36, kein hinreichender Lärmschutz gewährleistet sei und die Lärmschutzwände in diesem Bereich von 3 m nicht ausreichend seien, wird auf das Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2.1 Anhang 3.1) verwiesen, wonach sich bei dem beantragten Lärmschutzkonzept im Prognoseplanfall für den Bereich Horber Gässle keine Grenzwertüberschreitungen ergeben. Um zu gewährleisten, dass nach Realisierung des Vorhabens die Lärmimmissionen im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 den berechneten Beurteilungspegeln aus der Schalltechnischen Untersuchung entsprechen, hat die Planfeststellungsbehörde verfügt, dass die Rampen des Knotenpunktes Nordstetten entsprechend der in der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegten Geschwindigkeit von 40 km/h zu beschildern sind. Für den Fall, dass nach Realisierung des Vorhabens die zu Grunde gelegte Geschwindigkeit von 40 km/h tatsächlich nicht eingehalten werden sollte, hat sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung der Anordnung einer Nachberechnung vorbehalten. (vgl. Abschnitt A. III. 3.5.).
Ferner hat die Planfeststellungsbehörde in Reaktion auf die Bedenken der Einwender unter Abschnitt A. III. 5.2.5. verfügt, dass 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe eine Verkehrszählung der für den Bereich Horber Gässle relevanten Verkehrsströme durchzuführen und auf dieser Grundlage im Rahmen einer Lärmberechnung zu überprüfen ist, ob es entgegen den ursprünglichen Berechnungen im Bereich Horber

Gässle zu Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommt. Sollte dies der Fall sein, hat die Planfeststellung den Vorhabenträger verpflichtet, entsprechenden Lärmschutz vorzusehen.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.3. **Einwender 7, 8 und 9**

Die Einwender 7, 8 und 9 haben sich in ihrer Stellungnahme gegen die Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 4 stehenden Grundstücke mit den Flurstücksnummer 4233 und 4240 (Gemarkung Horb a.N.) zwecks Ersatzmaßnahme Nr. 14 des LBP (Erstpflege im Naturschutzgebiet Osterhalde) ausgesprochen. Infolge der durch die Planfeststellungsbehörde verfügten Minimierung des Hangeingriffes im Bereich des Knotenpunktes am Rauschbart, kann auf die Inanspruchnahme der vorbezeichneten Grundstücke zwecke LBP-Maßnahme verzichtet werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Abschnitt B. VII. 1. wird hiermit Bezug genommen.

2.4. **Einwender 10**

Der Einwender 10 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurstücksnummer 1102, Gemarkung Nordststetten, in Erbengemeinschaft mit einer Gesamtfläche von 337 m² von dem vorhabenbedingt 56 m² erworben, sowie 164 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Entgegen der Darstellung des Einwenders verbleibt dauerhaft eine Grundstückfläche von 281 m².

Soweit der Einwender angibt, die Intensität der Grundstücksinanspruchnahme sei nicht nachvollziehbar, so ist hierzu anzumerken, dass diese zwecks notwendiger straßenbegleitender Böschungen an der B 32neu bzw. der Ausfahrt in Richtung L 396 erfolgt. Die seitens des Einwenders geforderten Planalternativen betreffend der Straßenführung und somit der Grundstücksinanspruchnahme wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung zum Knotenpunkt Nordstetten geprüft. Auf die Ausführungen unter B. XI. 1.3. wird verwiesen. Der Einwender hat seine generelle Bereitschaft erklärt das gesamte Grundstück zum marktüblichen Preis an den Vorhabenträger zu veräußern, welcher in Reaktion hierauf den vollständigen Erwerb des Grundstücks zugesagt hat (vgl. Abschnitt A. V. 5.4.). Einzelheiten hinsichtlich des Vollerwerbs, insbesondere die Zustimmung des weiteren Erben der Erbengemein-

schaft, werden zwischen den Beteiligten im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren vereinbart.

2.5. **Einwender 11 und 12**

Die Einwender lehnen das Vorhaben insgesamt ab und haben umfangreich zu verschiedenen Punkten Stellung genommen.

Sie bemängeln, dass die Stadt Horb durch die Neckartalbrücke nur unzureichend von Kfz-Verkehr entlastet würde. Da die Stadt Horb die Funktion eines Autobahnzubringers habe, werde es insgesamt zu einer Erhöhung der Verkehrsdichte kommen, wodurch die Beeinträchtigungen infolge Straßenverkehrslärms im gesamten Plangebiet sehr stark zunehmen würden. Im Übrigen sei eine Veränderung des Verkehrs und somit Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität auch nicht spürbar.

Dem ist zu widersprechen. Der im Rahmen der Verkehrsprognose durchgeführte Belastungsvergleich hat ergeben, dass die Neckartalbrücke zwar zu Mehrbelastungen im Bereich Nordstetten und des Knotenpunktes am Rauschbart führt, dagegen ergibt sich jedoch eine erhebliche Verkehrsentlastung in der unteren Altstadt von Horb. Hinsichtlich Einzelheiten hierzu wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.2.2. verwiesen.

Ob eine Veränderung des Verkehrs oder eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse „spürbar“ wird, hängt zwar von der subjektiven Wahrnehmung ab. Durch die im Rahmen der UVS durchgeführte ergänzende schalltechnische Untersuchung (Anhang zur UVS) sowie die Luftschadstoffuntersuchung können jedoch Vergleiche dargestellt werden, welche Faktoren sich durch die Neckartalbrücke verändern und objektiv Verbesserungen und Verschlechterungen festgestellt werden.

Die durch die Hochbrücke bedingten Verkehrsentlastungen in der Kernstadt von Horb führen zu Lärmminderungen bzw. Verbesserungen der Luftqualität. Beispielsweise reduziert sich im Prognoseplanfalle 7a der Emissionspegel im Bereich der B 14 Christophorusbrücke um -4,0 dB(A) tags und -5,5 dB(A) nachts und im Bereich der B 14 Stuttgarter Straße um -4,5 dB(A) tags und -5,4 dB(A) nachts gegenüber dem entsprechenden Vergleichsfall ohne Neckartalbrücke. Die Pegelreduzierungen liegen dabei oberhalb der objektiven Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A).

Im Übrigen bewirkt eine neue Talbrücke durch eine Entlastung der Stadt Horb vom Verkehr gleichzeitig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts und eine Verbesserung des Verkehrsflusses und damit eine Verminderung der momentan auf-

tretenden werktäglichen Stauerscheinungen insbesondere in der Hauptdurchfahrtsstraße von Horb.
Soweit eingewandt wird, die Verkehrserhebung und die schalltechnische Untersuchung seien einseitig zu Gunsten der Planung erstellt, so ist dies nicht nachvollziehbar. Die Verkehrsuntersuchung wurde in einem langjährigen Entwicklungsprozess erstellt und regelmäßig fortgeschrieben. Die schalltechnische Berechnung ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.3. Bezug genommen. Der Vorwurf der Einseitigkeit wurde im Übrigen auch nicht substantiiert dargelegt.
Auch der Darstellung der Einwender, bei den geplanten Lärmschutzmaßnahmen handele es sich um Minimallösungen, so dass die Immissionsgrenzwerte im Idealfall gerade noch eingehalten würden, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr sind diese das Ergebnis einer ausführlichen Kosten-Nutzen-Abwägung. Insoweit wird auf die für den jeweiligen Lärmschutzbereich durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse unter Abschnitt B. XI. 4.1.4.8. verwiesen.
Soweit die Einwender vortragen, dass auch die Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Geräuschimmissionsgrenzwerte laut einschlägiger Literatur nicht geeignet sei, Gesundheitsgefahren der Bevölkerung zu verhindern, so fehlt es diesbezüglich an einer konkreten Quellenangabe, so dass es der Planfeststellungsbehörde nicht möglich ist, zu diesem Punkt konkret Stellung zu nehmen.

Soweit die Unterbrechung des Verkehrsflusses durch die beiden beantragten Lichtsignalanlage bemängelt wird, so wurde bereits im Rahmen der Variantenuntersuchung unter XI. 1.3.1.2 und 1.3.2.3 ausgeführt, dass für die beiden plangleichen Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage eine Leistungsfähigkeit gewährleistet ist. Insbesondere kann eine Unterbrechung des Verkehrsflusseses mittels einer koordinierten Steuerung („Grüne Welle“) für die Hauptverkehrsströme gemindert werden.
Was den Vorschlag einer Zusammenlegung der beiden Knotenpunkte Nordstetten und Scheibenhalde betrifft, so kann dem insbesondere aufgrund erheblicher naturschutzfachlicher Bedenken nicht entsprochen werden. Insoweit wird auf die Ausführung im Rahmen der Variantenprüfung zu den Knotenpunkten unter Abschnitt B. XI. 1.3. verwiesen.

Wie bereits unter B. VII. 2 dargestellt, ist die FFH-Verträglichkeitsprüfung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig. Zweifel hinsichtlich ihrer Plausibilität dringen daher nicht durch und wurden seitens der Einwender im Übrigen auch nicht näher begründet. Die Forderung ein neues Gutachten einzuholen wird daher zurückgewiesen.
Gleiches gilt für den Artenschutzrechtlichen Beitrag. Die fachgutachterliche Einschätzung basiert auf den erhobenen und von der Fachverwaltung zur Verfügung gestellten Daten, welche im Kontext mit den Erhebungen früherer Kartierungen stehen. In diesem Sinne wird auf die Ausführungen zur Methodik und den Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme unter VII. 3.1 Bezug genommen. Zweifel hinsichtlich der Objektivität des Artenschutzrechtlichen Beitrags erweisen sich daher als unbegründet.

Die weiteren von vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.6. **Einwender 13**

Der Einwender 13 hat, wie bereits die Einwender 11 und 12 zu dem Vorhaben ausführlich Stellung genommen. In seiner Stellungnahme wendet er sich zunächst gegen den im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Vergleich der Verkehrsmengen.
So ergebe sich in Bezug auf die Ortsdurchfahrt Nordstetten (Knotenpunkt 7) eine nicht näher verifizierte Zunahme der Verkehrsmengen für 2025 ohne Realisierung der Neckartalbrücke. Die Zahlen der Verkehrsmengenprognose, die in einem Belastungsvergleich mit und ohne Neckartalbrücke gegenüber gestellt wurden, seien nicht schlüssig und nachvollziehbar.
Dem ist zu widersprechen. Im Rahmen der Verkehrsanalyse (Unterlage 11.1) wurden für die B 32neu OU Horb die der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegenden Erhebungen eingehend erläutert und sind methodisch nicht zu beanstanden. Ferner wurden die einzelnen in die Verkehrsprognose einfließende Faktoren sowie Berechnungsmethoden dargestellt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt XI. 4.1.2. Bezug genommen. Die sich hieraus ergebene Verkehrszunahme für Nordstetten ist im Übrigen schon deshalb augenscheinlich, da sich durch die schnellere Anbindung des Landkreises Freudenstadt an die A 81 über die Anschlussstelle

Horb, bedingt durch die Neckartalbrücke eine stärkere Nutzung der Nord-Süd Strecke aufdrängt. Der Einwand ist im Übrigen auch nicht substantiiert dargelegt worden. So merkt der Einwender selbst an, dass er eine Einsicht in die Planunterlagen nicht genommen habe.

Auch die weitere Darstellung, die angegebenen Verkehrsmengen seien an bestimmten Stellen mit geschätzten Verkehrsmengen an völlig anderen Stellen verglichen worden, wurde nicht näher konkretisiert und ist ebenfalls als unsubstantiiert zurückzuweisen.

Soweit der Einwender vorträgt, der Vergleich der Verkehrsmengen für Kfz- und Schwerverkehr beschränke sich auf die Verkehrszahlen mit Brücke gemäß Variante 7a, so ist auch dies nicht zutreffend. Der Belastungsvergleich beinhaltet vielmehr den sogenannten Vergleichsfall (ohne Neckartalbrücke) exklusive sowie inklusive verschiedener im Bau befindlicher bzw. bereits fertiggestellter Maßnahmen (Vergleichsfall 1 und 2) und darauf aufbauend die entsprechenden Varianten mit Neckartalbrücke (Varianten 1, 1a, 7a). Insoweit wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.2.2. Bezug genommen. Die Verkehrszahlen gemäß Variante 7a wurden lediglich als für die Schalltechnische Untersuchung maßgeblich herangezogen, da sie im Sinne eines Worst-Case-Szenario die höchste Verkehrsbelastung gegenüber den anderen Varianten beinhaltet und somit zu einer bedarfsgerechten Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen führt. .

Sofern der Einwender bemängelt, die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes in Nordstetten sei in der im Internet abrufbaren Vorhabenanimation bewusst nicht in seiner tatsächlichen Dimension dargestellt worden und habe bereits im Voraus als priorisierte Lösung festgestanden, so wird dies als unbegründet zurückgewiesen und folgt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht aus einzelnen vom Einwender zitierten Textpassagen der Machbarkeitsstudie.

Anhaltspunkte dafür, dass die Machbarkeitsstudie Untersuchungen zu übrigen Varianten nicht beinhalte, bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Der Einwender hat im Übrigen auch nicht näher dargelegt, was er mit „alter Variante 7.4“ meint. Genauso wenig bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Anhaltspunkte dafür, dass der Vorhabenträger die im Rahmen der UVS als umweltvertraglich eingestufte Varianten 7.1 und 7.5 aus rein technischen Gründen nicht weiter verfolgt habe.

Soweit der Einwender bemängelt, die verminderte Leistungsfähigkeit eine Ampelkreuzung sei aus der Einsichtnahme in die Planunterlagen nicht nachvollziehbar, so wird auf die Ausführungen im Rahmen der Variantenprüfung zum Knotenpunkt Nordstetten unter Abschnitt B. XI. 1.3.3.4. verwiesen, in der der Nachteil der verminderten Leistungsfähigkeit einer Ampelkreuzung näher erläutert wird.
Der Einwender wendet ferner ein, dass im Rahmen der Machbarkeitsstudie für den Knotenpunt Nr. 7 (Nordstetten) mit Ausnahme der beantragten Variante 7.1 keine variantenspezifische Schalluntersuchung stattgefunden habe. Diesbezüglich ist zunächst klarstellend darauf hinzuweisen, dass neben der Lärmberechnung für die Vorzugsvariante 7.1 auch eine Lärmberechnung für die Variante mit Einmündung mit Lichtsignalanlage (Variante 7-7) erfolgt ist. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 1.3.3.4. verwiesen. Eine Lärmberechnung für die restlichen Varianten war im Übrigen nicht erforderlich, da diese bei vergleichender Betrachtung bereits aufgrund von anderen Faktoren, wie z.B. Trassierung in Länge, Höhe und Breite, Kosten, naturschutzrechtliche Bewertung abzulehnen waren.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.7. **Einwender 14**

Der Einwender 14 richtet sich in seiner Stellungnahme gegen einen von ihm befürchteten Lärmzuwachs sowohl durch die Neckartalbrücke als auch sinngemäß durch die Überführung der Rampe über die B 32 am Knotenpunkt Nr. 7 (Nordstetten) für sein Gebäude Scheibenhalde 1 sowie die Nutzung des dazugehörigen Gartens. Hierzu ist Folgendes anzumerken: Die Emissionen dieser Überführung haben aufgrund der räumlichen Entfernung keinen maßgeblichen. Einfluss auf den Beurteilungspegel am Gebäude Scheibenhalde 1. Am Gebäude Scheibenhalde 1 werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Prognosefall (Planfall 7a) - trotz Lärmzunahme gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke - nicht überschritten. Der höchste Beurteilungspegel beträgt 52,1 dB (A) (2. OG, Nord-Fassade) tags und 45,3 dB(A) (2. OG, Nord-Fassade) nachts. Damit liegen die Beurteilungspegel tags mindestens 6 dB (A) und nachts mindestens 3 dB (A) unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Ein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz besteht somit nicht. Mangels Grenzwertüberschreitung

scheidet ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung ebenfalls aus. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.1.6. verwiesen.

2.8. **Einwender 15**

Einwender 15 befürchtet eine Baustellenzufahrt über das sich in seinem Eigentum befindliche Grundstück des Neckartalradwegs (Flurstück Nr. 1095/12). Eine Grundstücksinanspruchnahme ist jedoch nach der beantragten Planung nicht vorgesehen. Sollte sich nachträglich herausstellen, dass der Radweg als Baustellenzufahrt benötigt wird, bedürfte es insoweit einer Änderungsplanung unter Beteiligung des Einwenders.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.9. **Einwender 16 und 17**

Entgegen der Befürchtung der Einwender sind die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 32 für den Bereich Horber Steige nicht unzureichend. So hat die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.2.1, Anhang 3.1) ergeben, dass für das in ihrem Eigentum befindliche Gebäude Horber Steige 13 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - trotz Lärmzunahme bei Betrachtung des Planfalls 7a (mit Neckartalbrücke) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke - nicht überschritten werden. Der höchste Beurteilungspegel am Gebäude Horber Steige 13 beträgt tags 48 dB(A) (1. OG, NO-Fassade) und nachts 41 dB(A) (1. OG, SW-Fassade) für den Planfall 7a. Damit liegen die Beurteilungspegel mindestens 11 dB(A) tags und 8 dB(A) nachts unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts. Auch die Topographie des Neckartals wurde hinreichend berücksichtigt.

Auch die seitens des Einwenders 16 befürchtete Reflexionen von Lärmschutzwand und Stützmauer entlang der B 32 in Richtung der Wohnhäuser Horber Steige sind nicht begründet. Damit es zu einer Reflexion des von der Lärmschutzwand oder Stützmauer reflektierten Schalls in Richtung der Bebauung von Nordstetten kommen könnte, wäre eine reflektierende Wand o.ä. auf der östlichen Seite der B 32 erforderlich, was nicht der Fall ist.

Genauso wenig ist vorliegend von einer Reflexion an hohen Fahrzeugen auf der B 32 auszugehen. Dies ist gemäß Kapitel 3.2.1.3 RLS-90 nur dann anzunehmen, wenn die jeweilige Wand eine Höhe (über der Straße) unter 3,5 m aufweist, die schutzwürdige Bebauung die Lärmschutzwand überragt und der Anteil des Schwerlastverkehrs mehr als 10 % des Gesamtverkehrs beträgt. Vorliegend ergibt sich eine Lärmschutzwandhöhe von über 3,5 m. Der Schwerverkehrsanteil über 3,5 t beträgt ferner mit 7,7 % (Planfall 7a) weniger als 10 %.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.10. **Einwender 18, 19 und 20**

Die Einwender 18, 19 und 20 haben eine nahezu identische Stellungnahme wie die Einwender 2, 3, 4, 5 und 6 abgegeben, beziehen sich jedoch mit ihrer Befürchtung, dass die vorgesehen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Knotenpunktes 7 nicht ausreichend seien, konkret auf die Alemannenstraße. Diese Befürchtung erweist sich jedoch ebenfalls als unbegründet. Wie bereits im Rahmen der Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Abschnitt B. III. 2. dargestellt, kommt es an mehreren Gebäuden in der Alemannenstraße durch die dort vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Prognoseplanfall sogar zu einer sehr deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung gegenüber dem entsprechenden Vergleichsfall ohne Neckartalbrücke. In der Prognose ohne Neckartalbrücke (Vergleichsfall 2) ergäben sich hohe Immissionspegel am Gebäude der Einwender Alemannenstraße 22, die an den der B 32 zugewandten Fassaden deutlich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die Gebietsnutzung Wohngebiet liegen würden (um bis zu 4,1 dB (A) tags und 7,7 dB(A) nachts, vgl. Beurteilungspegeltabelle im Anhang 3.1 der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 11.2.1). Durch die Neckartalbrücke ergäben sich, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen wären, zusätzliche Lärmsteigerungen am Gebäude Alemannenstr. 22 für den Prognosefall (Planfall 7a) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke. Durch die Lärmschutzwand entlang der B 32 und der Lärmschutzwand auf der Nordseite der Brücke über die B 32 (Überflieger) werden am Gebäude Alemannenstr. 22 die Lärmimmissionen reduziert, so dass keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt. Gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke ergibt sich eine enorme Lärmminderung um bis zu -9,4 dB (A) tags bzw. -9,9 dB (A) nachts.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.11. **Einwender 21**

Der Einwender 21 bezieht sich in seiner Einwendung auf den Horber Biergarten „Rauschbart“, welcher sich oberhalb des Parkplatzes „Am Rauschbart“ (Knotenpunkt Nr. 5) befindet und hat diese Einwendung auch im Namen der Pächter und Betreiber des Biergarten „Rauschbart“ abgegeben. Der Einwender befürwortet das geplante Vorhaben grundsätzlich und hat seinen Willen bekundet, die Umsetzung weder zu gefährden noch zu verzögern.

Soweit der Einwender infolge des vorhabenbedingten Wegfalls von Pkw-Stellplätzen am Parkplatz „Am Rauschbart“ Umsatzeinbußen für den Biergarten befürchtet und Ersatzstellplätze fordert, so wird auf die Ausführungen zu der Stellungnahme der Stadt Horb unter B. XII.1. nebst weiteren Verweisen Bezug genommen.

Sofern der Einwender eine Wegbeziehung zwischen dem Standort des Parkplatzes Haugenstein und dem Gastronomiebetrieb „Rauschbart“ durch den Wald anregt, so ist darauf hinzuweisen, dass eine solche bereits besteht. Die Wegverbindung führt am neu geplanten Parkplatz über den straßenbegleitenden Gehweg der Straße „Haugenstein“ direkt zu dem Wanderweg, der bis zum Gastronomiebetrieb verläuft. Alternativ hierzu ist die Benutzung des straßenbegleitenden Gehwegs entlang der B 32 möglich.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.12. **Einwender 22**

Die Einwenderin 22 befürchtet eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung des in ihrem Eigentum stehenden Grundstücks (Flurstück Nr. 167/7, Gemarkung Nordstetten). Unter anderem trägt die Einwenderin vor, dass das ohnehin zum Straßenniveau teilweise abschüssige Gelände durch Aufständerungen/Aufschüttungen noch weiter gegenüber dem geplanten Straßenniveau abgesenkt werde, was zu einer Wertminderung sowie ggf. zu einer Zerstückelung des Grundstücks führe und sich negativ auf die Beschaffenheit und Entwässerung der Grundstücks auswirke. Ferner sei mit einer zunehmenden Verschmutzung des Grundstücks durch Ansammlung von weggewor-

fenem Müll zu rechnen. Da das Grundstück als Obstgarten genutzt werde, würde in die dort befindliche Tierpopulation, insbesondere die Insektenbevölkerung eingegriffen, was zu einem wesentlich geringeren Obstertrag und höheren Pflegeaufwand führe. Weitere Beeinträchtigungen des Grundstücks und somit des Obstanbaus sowie für den Ortskerns von Nordstetten ergäben sich zudem durch erhöhte Lärm- und Schadstoffimmissionen

Die Befürchtungen der Einwenderin sind jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Das benannte Grundstück liegt nördlich des „Nordstetter Schlosses“ im Dreieck zwischen der im Bogen verlaufenden „Ritterschaftsstraße“ und der „Hauptstraße“. Es wird durch das Vorhaben nicht unmittelbar berührt, d.h. es werden weder auf dem Grundstück noch im unmittelbaren Randbereich bauliche Veränderungen vorgenommen.

Mangels anlage-, bau- oder betriebsbedingter Auswirkungen auf das Grundstück sind Eingriffe in die Lebensraumfunktion der Flächen (beispielsweise für Insekten), die Beeinflussung des Luftaustausches oder andere direkte Beeinträchtigungen durch das geplante Straßenbauvorhaben somit nicht zu erwarten und die Nutzung als Obstgarten bleibt unberührt. Insofern ist auch nicht zutreffend, dass die Zufahrt zum Grundstück erschwert werden würde, wie seitens der Einwenderin vorgetragen Wie bereits unter B. XV. 1.5. ausgeführt, kommt es vorhabenbedingt auch zu keiner Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe. Die künftige Wohnbebauung des Grundstücks ist, entgegen der Befürchtung der Einwenderin, auch nicht durch das Vorhaben im Vorhinein ausgeschlossen, sondern in den Grenzen von Bauplanungs- und Bauordnungsrecht grundsätzlich möglich. Soweit die Einwenderin auf die Bescheidung einer Bauanfrage durch die Stadt Horb sowie ein Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe Bezug nimmt, so ist hierzu anzumerken, dass diese nicht das Grundstück der Einwenderin betreffen und sich zudem inhaltlich mit der Frage der Bebaubarkeit nahgelegener Grundstücke auseinandersetzen. Die Ausführungen in dem Schreiben der Stadt Horb sowie des Urteils, insbesondere auch im Hinblick auf Belange des Denkmalschutzes, sind somit auf das vorliegende Verfahren nicht übertragbar. Eine vorhabenbedingte Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin ist, wie bereits aufgezeigt, jedoch gerade nicht vorgesehen. Eine von dem Grundstück aus bestehende direkte Sichtachse auf das Schloss Nordstetten wird somit ebenfalls nicht beseitigt. Soweit die Blickbeziehung auf das Schloss von Nordstetten

von der B 32 aus unterbunden wird, wir auf die Darstellung unter den Abschnitten B. III. 1.6. und 2. Bezug genommen.
Etwaige von der geplanten Maßnahme ausgehende Lärmimmissionen sind mangels schutzwürdiger Bebauung des Grundstücks hinzunehmen und begründen keinen Anspruch auf Lärmschutz.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.13. **Einwender 23 und 24**

Die Einwender 23 und 24, welche das Gebäude in der Alemannenstraße 12/2 bewohnen, wenden sich gegen das Vorhaben insgesamt und begründen dies sinngemäß mit einer befürchteten Zunahme an Lärmimmissionen sowie einer Sichtbehinderung durch die im Bereich ihres Gebäudes geplante Lärmschutzwand. Wie bereits mehrfach dargestellt (vgl. insbesondere die Ausführungen zu den Einwendern 18, 19 und 20 sowie Abschnitt B. III. 1.) kommt es mit dem beantragten Lärmschutzkonzept im Prognoseplanfall für mehrere Gebäude in der Alemannenstraße zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung gegenüber dem entsprechenden Vergleichsfall ohne Neckartalbrücke.
Für das Gebäude in der Alemannenstraße 12/2 bedeutet dies konkret Folgendes:
In der Prognose ohne Neckartalbrücke (Vergleichsfall 2) ergäben sich am Gebäude Alemannenstraße 12/2 hohe Immissionspegel, die an den der B 32 zugewandten Fassaden deutlich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die Gebietsnutzung Wohngebiet liegen (um bis zu 6,9 dB (A) tags und 10,4 dB (A) nachts, vgl. Beurteilungspegeltabelle im Anhang 3.1 der schalltechnischen Untersuchung).
Durch die Neckartalbrücke ergäben sich, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen wären, zusätzliche Lärmsteigerungen am Gebäude Alemannenstr. 12/2 für den Prognosefall (Planfall 7a) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand entlang der B 32 und eine Lärmschutzwand auf der Nordseite der Brücke über die B 32 [Überflieger]) werden am Gebäude Alemannenstr. 12/2 die Lärmimmissionen reduziert, so dass keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt. Gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke ergibt sich eine enorme Lärmminderung

um bis zu -12,5 dB (A) tags bzw. -13,9 dB (A) nachts. Die Befürchtung im Hinblick auf eine Lärmzunahme ist somit unbegründet.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.14. **Einwender 25**

Der Einwender 25 ist Anlieger der Weikersthalstraße 29 in Horb-Nordstetten und befürchtet die Beeinträchtigung seiner Gesundheit durch vorhabenbedingte Lärmimmissionen. Die Befürchtung ist jedoch unbegründet, da im Prognosefall (Planfall 7a) am vorbezeichneten Gebäude keine Überschreitungen der Grenzwerte nach der 16. BImSchV vorliegen (vgl. Rasterlärmkarten mit Isophonen in Unterlage 11.2.2 Blatt 3 und 4). Soweit der Einwender die Berechnung des Schallgutachtens im Hinblick auf die Berücksichtigung von Wind und Topographie in Frage stellt, wird auf die Darstellung unter Abschnitt B. XV. 1.4. verwiesen.
Soweit der Einwender ferner von der Neckartalbrücke ausgehende „Auf- und Abfahrgeräusche“ befürchtet, so ist darauf hinzuweisen, dass bei der Neckartalbrücke ein lärmgeminderter Fahrbahnübergang vorgesehen ist. Die Planfeststellungsbehörde hat eine entsprechende Verfügung klarstellend in ihren Beschluss aufgenommen (vgl. Abschnitt A. III. 5.2.4.).

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.15. **Einwender 26**

Der Einwender 26 befürchtet eine vorhabenbedingte Zunahme an Lärmimmissionen für das von ihm bewohnte Gebäude in der Alemannenstraße 12 und fordert hinreichenden Lärmschutz. Entgegen der Annahme des Einwenders ergibt sich durch die Neckartalbrücke einschließlich der geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand entlang der B 32 sowie auf der Nordseite des Überfliegers) eine Lärmminderung insbesondere an den der B 32 zugewandten Nord- und Ostfassaden. Lediglich im Erdgeschoss sowie dem 1. OG jeweils in Richtung Westen kommt es tagsüber zu einer geringfügigen Lärmzunahme von 0,4 bzw. 0,1 dB(A). In der Prognose ohne Neckartalbrücke (Vergleichsfall 2) ergäben sich Immissionspegel, die an den der B 32 zugewandten Nord- und Ostfassaden über den Immissionsgrenzwerten der 16.

BImSchV für die Gebietsnutzung Wohngebiet liegen (um bis zu 1,5 dB (A) tags und 3,6 dB (A) nachts, vgl. Beurteilungspegeltabelle im Anhang 3.1 der schalltechnischen Untersuchung). Durch die Neckartalbrücke ergäben sich, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen wären, zusätzliche Lärmsteigerungen am Gebäude Alemannenstr. 12 für den Prognosefall (Planfall 7a) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke.
Mit den beantragten Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich im Planfall 7a gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke an der Nord- und Ostfassade eine deutliche Lärmminderung um bis zu -8,5 dB (A) tags bzw. -8,9 dB (A) nachts. Hinreichender Lärmschutz, wie vom Einwender gefordert, ist somit gegeben.
Soweit der Einwender durch die geplanten Lärmschutzwände eine Beeinträchtigung der Sicht und damit Wohnqualität befürchtet so wird auf die Ausführungen unter B. XV. 1.4 Bezug genommen. Im Übrigen ist klarzustellen, dass, entgegen der Darstellung des Einwenders, die Lärmschutzwand an der Rampe (B 32 aus Richtung Horb in Richtung Nordstetten) in Höhe des Gebäudes Alemannenstraße 12 6 m bezogen auf die Gradiente beträgt und rund 30 m vom Gebäude entfernt ist. Etwas weiter entfernt liegt die Lärmschutzwand von 2 m Höhe auf der nördlichen Seit der Brücke über die B 32 (Überflieger) und in deren westlicher Verlängerung. Damit liegt das Gebäude nicht direkt an der geplanten Lärmschutzwand, sondern in einer gewissen Entfernung.

Die weiteren von ihm vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.16. **Einwender 27**

Der Einwender 27 wendet sich gegen das Vorhaben mit der Begründung, dass es hierdurch zu hohen Lärmimmissionen für sein Wohnhaus in der Horber Steige 15 komme. Am Gebäude Horber Steige 15 kommt es zwar zu einer Lärmzunahme bei Betrachtung des Planfalls 7a (mit Neckartalbrücke) gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden gleichwohl nicht überschritten. Der höchste Beurteilungspegel am Gebäude Horber Steige 15 beträgt tags 49 dB(A) (1. OG, NO-Fassade) und nachts 42 dB(A) (1. OG, NO-Fassade) für den Planfall 7a (vgl. Beurteilungspegeltabellen im Anhang 3.1 der schalltechnischen Untersuchung). Damit liegen die Beurteilungspegel mindestens 10

dB(A) tags und mindestens 7 dB(A) nachts unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts. Die Befürchtung des Einwenders ist somit unbegründet.

Die weiteren von ihm vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.17. **Einwender 28**

Der Einwender 28 befürchtet durch das Vorhaben eine Zunahme von Lärm- und Schadstoffimmissionen für sein Grundstück in der Alemannenstraße 20. Die am Grundstück verlaufende Lärmschutzwand sei zu niedrig geplant. Der Garten und die Terrasse des Grundstückes seien durch Abgase und Lärm nur noch eingeschränkt nutzbar.

Die Zweifel des Einwenders dringen jedoch nicht durch. In der Prognose ohne Neckartalbrücke (Vergleichsfall 2) ergäben sich am Gebäude Alemannenstraße 20 Immissionspegel, die an den der B 32 zugewandten Fassaden deutlich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die Gebietsnutzung Wohngebiet liegen würden (um bis zu 3,2 dB (A) tags und 6,8 dB (A) nachts, vgl. Beurteilungspegeltabelle im Anhang 3.1 der schalltechnischen Untersuchung).

Durch die Neckartalbrücke einschließlich der vorgesehenen Lärmschutzwände werden hier die Lärmimmissionen reduziert, so dass keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt. Gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne Neckartalbrücke ergibt sich für den Planfall 7a eine enorme Lärmminderung [um bis zu -9,9 dB (A) tags bzw. -11,6 dB (A) nachts].

Mangels Grenzwertüberschreitung ergeben sich auch keine Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigungen.

Auch kommt es zu keiner Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B. XI. 4.2. Bezug genommen.

Die weiteren vorgebrachten Einwendungen sind im Beschluss themenbezogen behandelt.

2.18. **Einwender 29 und 30**

Das Grundstück der Einwender 29 und 30 wird durch den Pfeiler Nr. 2 der geplanten Talbrücke dauerhaft beansprucht. Die durchgeführte Abwägung hat ergeben, dass vorzugswürdige Alternativen zur Positionierung der Neckartalbrücke und damit Stellung des Pfeilers Nr. 2 vorliegend nicht bestehen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Abschnitten B. XV. 1.1. und B. XI. 1.2. Bezug genommen. Auch ein Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks der Eigentümer durch ein Abrücken des Pfeilers auf der ausgewählten Trasse in nördlicher oder südlicher Richtung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde abzulehnen. Eine Verschiebung des Pfeilers in nördlicher Richtung aus dem Grundstück der Einwender heraus würde aufgrund des Zuschnitts des Grundstücks bedeuten, dass der Pfeiler Nr. 2 in eine kritische Nähe zu dem Pfeiler Nr. 1 heranrücken und somit zu einer asymmetrischen Überspannweite führen würde. Eine Verschiebung des Pfeilers aus dem Flurstück Nr. 1047 heraus in südlicher Richtung scheidet aufgrund der dort befindlichen DB-Streck Horb-Stuttgart sowie der bestehenden L 370 aus. Schließlich wäre auch nicht auszuschließen, dass eine geänderte Brückenplanung, welche beispielsweise durch eine Pylon-Konstruktion auf den Pfeiler Nr. 2 gänzlich verzichtet, zu einer gegenüber der beantragten Planung weitergehenden landschaftlichen Überprägung des Neckartals führen würde.

Ein künftiges Bewohnen des Grundstücks der Einwender und ein Betreiben des Gewerbes der „Hundepension“, wie seitens der Grundstückeigentümer in ihrer Stellungnahme in Erwägung gezogen, sind an diesem Standort insbesondere aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zumutbar - entsprechend ist in den Planunterlagen für das Grundstück ein Flächenerwerb vorgesehen. So bestünde, wie seitens der Einwender befürchtet, u.a. die Gefahr herabfallender Teile von der Brücke bzw. des Brückenpfeilers, beispielsweise im Winter in Form von herabfallenden Eiszapfen oder Eisplatten, welche sich beim Fahren aus LKW-Planen lösen. Ferner wären weitere, mit einem Wohnen unter der Brücke bzw. neben dem Brückenpfeiler verbundene Beeinträchtigungen, wie Erschütterungen, Verschattung nicht auszuschließen. Schließlich ergäbe sich durch das Wohnen unter der Brücke eine Brandlast.

Die Beeinträchtigung der Belange der Einwender 29 und 30 ist ein zentraler Konflikt dieses Planfeststellungsverfahrens, da nicht nur ihr Lebensmittelpunkt in Form ihres Wohnhauses, sondern mit der Hundepension auch die betriebliche Grundlage betroffen ist. Der Planfeststellungsbehörde war es im Laufe des gesamten Verfahrens ein

großes Anliegen den vorliegenden Konflikt zu lösen. Obgleich ein Anspruch auf ein alternatives Ersatzgrundstück nicht besteht, wurde versucht, noch während des laufenden Planfeststellungsverfahrens einen geeigneten Alternativstandort zu finden, der der besonderen Charakteristik des bisher von den Einwendern bewohnten Grundstücks entspricht und sich insbesondere auch für die Weiterführung des Gewerbes der Hundepension eignet. Bedauerlicherweise blieben sämtliche Bemühungen der Straßenbauverwaltung (Grunderwerb) sowie der Stadt Horb erfolglos. Ferner konnten sich die Einwender mit der Straßenbauverwaltung nicht auf einen Verkaufserlös für das vorhandene Anwesen verständigen, da der ermittelte Verkehrswert des Grundstücks einschließlich des Gebäudes deutlich hinter den Erwartungen der Einwender zurückbleibt. Insbesondere spiegele dieser weder den seitens der Einwender getätigten Eigenaufwand wieder, noch decke er den Umzug und den mit der Verlagerung der Hundepension verbundenen Mehraufwand bzw. die hieraus resultierenden Einbußen kostenneutral ab.
Mithin konnte zum Bedauern der Planfeststellungsbehörde eine Lösung für die Einwender innerhalb des Planfeststellungsverfahrens nicht gefunden werden, so dass die seitens der Eigentümer in ihrer Einwendung geforderte Entschädigungsleistungen für den Verkauf des Grundstücks an die Straßenbauverwaltung sowie für die Folgeschäden im Hinblick auf das von der Grundstückseigentümerin betriebene Gewerbe „Hundepension“ einem gesonderten, nachgelagerten Verfahren vorbehalten bleiben. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Abschnitten B. XI. 7.1. sowie B. XV. 1.9. verwiesen.

2.19. **Einwender 31**

Der Einwender 31 wendet sich gegen das Vorhaben insgesamt und begründet dies mit hiervon ausgehenden unzumutbaren Lärm- und Luftschadstoffimmissionen für das in seinem Eigentum stehende Grundstück in der Scheibenhalde 24.
Für das vorbezeichnete Gebäude ergeben sich durch den ergänzend in die Planung einbezogenen Sichtschutzwall Verbesserungen um bis zu maximal 1,3 dB(A) gegenüber der Situation ohne Sichtschutzwall. Mit Sichtschutzwall kommt es nach der Prognose für den Planfall 7a an vier Geschossfassaden auf der Nord- und Ostseite des Gebäudes zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts nachts um bis zu 1,8 dB(A), welche, wie bereits unter B. XI. 4.1.4.1 ausgeführt, unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A) liegen. Gegenüber dem Vergleichsfall 2 ohne

Neckartalbrücke kommt es dabei an den Nord- und Ostfassaden zu Pegelerhöhungen, an der Westfassade zu Pegelabnahmen und an der Südfassade tags zu leichten Pegelerhöhungen und nachts zu leichten Pegelabnahmen.
Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen kommen für den Bereich der Scheibenhalde nicht in Betracht. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B. XV.1.4 Bezug genommen. Insgesamt kommt es daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde, entgegen der Auffassung des Einwenders, zu keinen unzumutbaren Lärmimmissionen.
Auch unzumutbare Luftschadstoffimmissionen ergeben sich für das Gebäude des Einwenders nicht. Insoweit wird auf die Ausführungen unter B. XV. 1.5 verwiesen.

2.20. **Einwender 32**

Der Einwender 32 hatte sich im Rahmen der Nachanhörung in seiner Stellungnahme zunächst gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks (Flurstück Nr. 2050/2, Gemarkung Bildechingen) zwecks Realisierung des provisorischen Parkplatzes Haugenstein gewendet und hat dies u.a. mit der Befürchtung von langfristigen Strukturschäden sowie Verschmutzung und Kontamination der landwirtschaftlichen Nutzfläche begründet. In einem anschließenden Schreiben hat er sich jedoch bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen, der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme zuzustimmen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Forderungen des Einwenders aus seinem Schreiben nachzukommen (vgl. Abschnitt A. V. 5.1.). Zur Klarstellung hat die Planfeststellungsbehörde zudem verfügt, dass der provisorische Parkplatz nach Verkehrsfreigabe der B 32 OU Horb innerhalb eines Jahres wieder vollständig zurückzubauen und zu rekultivieren ist (vgl. Abschnitt A. III. 8.6.).

2.21. **Einwender 33**

Der Einwender 33 richtet sich gegen die 1. Planänderung, welche zwecks Fahrbahnbefestigung für Langholztransporter eine stärkere Inanspruchnahme seines Grundstückes im Bereich des Knotenpunktes Nr. 7 bei Nordstetten (Flurstück Nr. 1126/1, Gemarkung Nordstetten) vorsieht. Der Einwender begründet seinen Einspruch damit, dass das betroffene Grundstück seit über 60 Jahren als Bienenstandort benutzt werde. Im Bereich der vorübergehend benötigten Fläche befänden sich mehrere Bienenvölker sowie ein Bienengerätehaus. Die Lage des Grundstückes würde ein Umstellen der Bienenvölker jedoch nicht zulassen. Ferner befänden sich in dem vo-

rübergehend in Anspruch zu nehmenden Bereich vier alte Obstbäume sowie sechs Gemüsebeete und ca. 20 m² Herbstastern als Bienenweide sowie verschiedene Weidensorten als Nahrungsquellen für die Bienen. In Reaktion hierauf hat der Vorhabenträger nach Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamtes Freudenstadt einen alternativen Trassenverlauf des Forstweges bzw. landwirtschaftlichen Begleitweges zugesagt, sodass auf die vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme verzichtet werden kann (vgl. Abschnitt A. V. 5.2.). Klarstellend hat die Planfeststellungsbehörde den Wegfall der vorübergehenden Inanspruchnahme als Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Abschnitt A. III. 3.4.). Gegenüber der dauerhaften Grundstücksinanspruchnahme von 47 m² aus der Offenlage bzw. der ursprünglichen Planung ändert sich jedoch nichts. Im Vergleich zur ursprünglichen Planung ergeben sich auch keine neuen, zusätzliche Flächeninanspruchnahmen.

2.22. **Einwender 34 und 35**

Die Einwender 34 und 35 haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. In diesem Rahmen hat sich der Einwender 34 sinngemäß bereit erklärt, das in seinem Eigentum stehende Grundstück mit der Flurstücksnummer 1094, Gemarkung Nordstetten, von dem vorhabenbedingt 1.279 m² erworben sowie 182 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, insgesamt zu veräußern. Der Vorhabenträger hat den vollständigen Erwerb des Grundstücks zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 5.3.).

2.23. **Einwender 36**

Der Einwender 36 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Flurstücksnummer 2390, Gemarkung Nordstetten. Es ist vorgesehen, dass bedingt durch die Lage des Pfeilers Nr. 4 Teile des Grundstücks erworben, vorübergehend in Anspruch sowie dauerhaft beschränkt werden sollen. Der Einwender wendet sich gegen die geplante Grundstücksinanspruchnahme, da das Grundstück durch die Planung unbrauchbar und als Naherholung nicht mehr nutzbar sei. Der Einwender erklärt jedoch seine generelle Bereitschaft, das Grundstück gegen eine angemessene Entschädigung bzw. gegen ein gleichwertiges Grundstück insgesamt zu veräußern. Der Vorhabenträger hat einen Vollerwerb der Grundstücksfläche zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 5.5.).

2.24. **Einwender 37**

Der Einwender 37 wendet sich gegen die durch die Planänderung bedingte zusätzliche Inanspruchnahme seiner beiden Grundstücke mit den Flurstücknummern 4156/3 sowie 4154 (jeweils Gemarkung Nordstetten). Dem Grunde nach besteht seitens des Einwenders Bereitschaft, beide Grundstücke zu veräußern. Der Vorhabenträger hat den Vollerwerb der beiden Grundstücke zugesagt (vgl. Abschnitt A. V. 5.6.).

XVI. Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich ist und den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 17 Satz 2 FStrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zur B 32neu OU Horb – Teil Neckartalbrücke nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Es bietet sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegenüber der beantragten Ortsumgehung grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher und privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach die Vorteile des beantragten – und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten – Neu- und Ausbaus nicht in einer Weise, dass sie sich als – eindeutig – vorzugswürdig erwiesen. Lediglich im Hinblick auf den Hangeingriff beim Knotenpunkt Nr. 7 „Rauschbart“ hat sich

die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, den Vorhabenträger zu einer modifizierten Ausführung zu verpflichten.
Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und auch öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Beeinträchtigungen durch Immissionen, Eingriffe in Natur und Landschaft, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum.

Durch das geplante Lärmschutzkonzept ist es möglich, im Schutzbereich Nordstetten Süd die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Eine Überschreitung der Immissiongrenzwerte entsteht hingegen im Schutzbereich Nordstetten Nord an 6 Gebäuden.

Das Vorhaben führt zu einer Überprägung des Neckartals durch die Neckartalbrücke und damit erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Dem steht gegenüber, dass durch die zusätzliche Neckartalquerung erhebliche Entlastungen der Kernstadt von Horb im Hinblick auf Verkehr (um mehr als 50%) und damit einhergehend auch hinsichtlich Luft- und Schadstoffe erzielt werden und die bestehende unzumutbare Situation für Anwohner und Verkehrsteilnehmer beseitigt wird.

Die Maßnahme führt dazu, dass Flächen versiegelt oder umgewandelt werden. Darüber hinaus ist mit einem Funktionsverlust von Biotopstrukturen zu rechnen. Der festgestellte Plan sieht jedoch diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das fachplanerisch notwendige Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Im Übrigen wird der Eingriff durch die fachplanerischen Ausgleichsmaßnahmen insgesamt kompensiert.

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum wurde auf ein Minimum begrenzt.

Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers sichergestellt, dass keine öffentli-

chen und privaten Interessen in unzulässiger und in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

C.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. 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. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Werden die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel nicht innerhalb einer Frist von sechs Wochen angegeben, kann das Gericht diese zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und die Verspätung nicht genügend entschuldigt worden ist.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

M. Wolff

Mascha Wolff

Ausgefertigt:
Karlsruhe, den 27.06.2017

Beglaubigt:

Schwarz
(Angestellte)