

# Planfeststellungsbeschluss

Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“  
(Schindele) und Schließung des Bahnübergangs  
„Boxenstop“

Karlsruhe, den 15.07.2014

Az.: 24-0513.2 (G. Baiersbronn/3)



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



# Inhaltsverzeichnis

<b>A.</b>	<b><u>Verfügender Teil</u></b>	<b>Seite</b>
I.	Feststellung des Plans	5
II.	Planunterlagen	5
III.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	8
IV.	Maßgaben und Nebenbestimmungen	8
V.	Zusagen	12
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	13
<b>B.</b>	<b><u>Begründender Teil</u></b>	
I.	Vorhaben und Verfahrensablauf	14
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	17
III.	Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung	18
IV.	Erforderlichkeit und Planungsziele	19
V.	Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung	20
VI.	Straßenbau und Kreuzungen	21
VII.	Naturschutz	21
VIII.	Bodenschutz, Altlasten und sonstige schädliche Bodenveränderungen	28
IX.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	28
X.	Immissionsschutz	29
XI.	Abwägung	30
	1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen	30
	2. Umweltbelange	31
	3. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Fußgängerverkehrs	32
	4. Kommunale Belange	34
	5. Private Rechte und Belange	34
XII.	Träger öffentlicher Belange und Kommunen	36
XIII.	Anerkannte Verbände	37
XIV.	Infrastrukturunternehmen	38
XV.	Private Einwender	39
<b>C.</b>	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u></b>	<b>42</b>



Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A.**

### **Verfügender Teil**

#### **I.**

### **Feststellung des Plans**

**Der Plan für die Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) über die Bahnstrecke 4240, Rastatt - Freudenstadt Hbf in km 51,152 mit Neuanschluss der Gemeindestraße Uferweg an die B 462 und Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ in km 51,982 für Bus- und LKW-Verkehr wird festgestellt.**

#### **II.**

### **Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst drei Ordner. 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 dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Blatt</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab</b>
<b>1</b>	<b>Erläuterungen</b>		<b>26.03.2014</b>	
<b>2</b>	<b>Übersichtskarte</b>		<b>25.01.2012</b>	<b>1 : 25.000</b>

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Datum	Maßstab
<b>3</b>	<b>Übersichtslageplan</b>		<b>26.03.2014</b>	<b>1 : 2.500</b>
<b>6</b>	<b>Straßenquerschnitte</b>	<b>1 - 8</b>		
	Regelquerschnitt Achse 1 km 0+620	1	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 1 km 0+780	2	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 1 km 0+820	3	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 1 km 0+920	4	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 1 km 1+080	5	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 2 km 0+080	6	25.01.2012	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 2 km 0+130	7	26.03.2014	1 : 50
	Regelquerschnitt Achse 2 km 0+280	8	26.03.2014	1 : 50
<b>7</b>	<b>Lagepläne</b>	<b>1 - 6</b>		
	Lagepläne	1 - 3	26.03.2014	1 : 1.000
	Lageplan	4	26.03.2014	1 : 500
	Lageplan BÜ Boxenstop	5	25.01.2012	1 : 250
	Lageplan Schleppkurven	6	26.03.2014	1 : 500
<b>8</b>	<b>Höhenpläne</b>	<b>1 - 3</b>		
	Achse 1 (0+440 bis 1+100)	1	25.01.2012	1 : 1.000
	Achse 2	2	26.03.2014	1 : 1.000
	Achse 1 (1+100 bis 1+760)	3	26.03.2014	1 : 1.000
<b>9</b>	<b>Bodengutachten, Geotechnischer Bericht</b> - <u>nur nachrichtlich</u> -			
<b>10</b>	<b>Ingenieurbauwerke</b>			
10.1	Bauwerksverzeichnis		26.03.2014	
10.3	Bauwerkspläne	1 - 5		
	EÜ: Draufsicht	1	26.03.2014	1 : 100
	EÜ: Ansicht West, Schnitte	2	26.03.2014	1 : 100
	EÜ: Längsschnitt	3	26.03.2014	1 : 100

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Datum	Maßstab
	EÜ: Lagegeometrie, Schnitte	4	26.03.2014	1 : 100
	EÜ: Bauzustand, Schnitte	5	26.03.2014	1 : 100, 1 : 200
<b>11</b>	<b>Ergebnisse der schalltechnische Untersuchung</b>			
11.1	Schalltechnische Untersuchung - <u>nur nachrichtlich</u> -		01.03.2011	
<b>12</b>	<b>Landschaftsplanerische Beiträge</b>			
12.1	Bestandspläne Biotope und Nutzungen - <u>nur nachrichtlich</u> -	1 - 3	26.03.2014	1 : 1.000
12.2	Konfliktpläne - <u>nur nachrichtlich</u> -	1 - 3	26.03.2014	1 : 1.000
12.3	Maßnahmenpläne	1 - 3	26.03.2014	1 : 1.000
12.4	Erläuterungstext und Maßnahmenverzeichnis zum LBP		26.03.2014	
12.5	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - <u>nur nachrichtlich</u> -		26.03.2014	
12.6	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht - <u>nur nachrichtlich</u> -		26.03.2014	
12.7	Übersichtslageplan zu den LBP-Änderungen - <u>nur nachrichtlich</u> -		01.03.2012	1 : 2.000
<b>14</b>	<b>Grunderwerbsunterlagen</b>			
14.1	Grunderwerbspläne	1 - 3	26.03.2014	1 : 1.000
	Grunderwerbsplan	4	25.01.2012	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		26.03.2014	
<b>15.2</b>	<b>Kennzeichnende Querprofile</b>			
	Querprofile	1 - 6	25.01.2012	1 : 100
	Querprofile	7 - 8	26.03.2014	1 : 100
15.4.1	Verkehrsuntersuchung - <u>nur nachrichtlich</u> -			
15.4.2	Hydrogeologischer Bericht - <u>nur nachrichtlich</u> -			

### **III.**

## **Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen**

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden durch die Planfeststellung ersetzt.

### **IV.**

## **Maßgaben und Nebenbestimmungen**

### **1. Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten**

#### **1.1**

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen und die Detailplanung rechtzeitig mit allen davon betroffenen Leitungsträgern und Infrastrukturunternehmen abzustimmen. Zu den von einzelnen Baumaßnahmen im Zuge des Vorhabens betroffenen Leitungsträgern und Infrastrukturunternehmen zählen insbesondere die EnBW Regional AG, Kriegsbergstraße 32, 70182 Stuttgart, die Kabel BW GmbH & Co. KG, Hedelfinger Straße 60, 70327 Stuttgart, die Deutsche Telekom Technik GmbH, Adolph-Kolping-Str. 2-4, 78166 Donaueschingen und die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe.

#### **1.2**

Die zuständigen Feuerwehren und der Rettungsdienst sind rechtzeitig über Sperrungen von Verkehrswegen während der Bauzeit und über Umleitungsstrecken zu informieren.

#### **1.3**

Einzelheiten von baulichen Eingriffen im Bereich der im Geltungsbereich des Vorhabens betroffenen Kulturdenkmäler sind aufgrund der erforderlichen denkmalrechtlichen Genehmigung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 26 (Denkmalpflege) abzustimmen.

Sollten im Zuge der Ausführung des Vorhabens bisher unbekannt archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind diese umgehend dem Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 26 – zu melden. Die Fundstelle ist nach Maßgabe des § 20



i.V.m. § 27 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vier Werkzeuge nach der Anzeige unberührt zu lassen, wenn nicht das Regierungspräsidium Karlsruhe einer Verkürzung dieser Frist zustimmt.

## **2. Kampfmitteluntersuchung**

Vor Aufnahme der Bautätigkeit ist der Oberboden auf der vom Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – in seinem Schreiben vom 25.11.2011, Az.: 62-1115.8/FDS-841, als Ergänzung zu seiner Stellungnahme vom 18.10.2011, Az.: 62-1115.8/FDS-841, noch nicht freigegebenen Fläche abzutragen, eine entsprechende Baggerfahrereinweisung ist durchzuführen. Anschließend ist die Fläche auf Kampfmittel zu untersuchen; gegebenenfalls sind weitere Maßnahmen in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – durchzuführen.

## **3. Wasserwirtschaft und Bodenschutz**

### **3.1**

Bei der Verwendung von wassergefährdenden Betriebsmitteln im Bauablauf (Tankstelle, Dieselmotorkraftstoff, Hydrauliköl u.ä.) sind die Anforderungen des § 25 Wassergesetz (wassergefährdende Stoffe außerhalb von Anlagen) zu beachten.

### **3.2**

Im Hinblick auf die vorhandenen privaten Quelfassungen ist vor und nach Baubeginn ein Beweissicherungsprogramm auf Grundlage des Hydrogeologischen Berichts vom 19.11.2010 (Unterlage 15.4.2) durchzuführen.

### **3.3**

Bei sehr starker Eintrübung und/oder pH-Werten des Quellwassers von >8,5-9,0 ist der Quellwasserzufluss in die Enten- bzw. Fischteiche zu unterbrechen. In den Sommermonaten ist der Fischteich während einer Unterbrechung des Quellwasserzulaufs mit einem Kompressor zu belüften, alternativ ist episodisch aus ca. einem Meter freifallend kaltes Wasser einzuspeisen.

### **3.4**

Kraft- und Schmierstoffe sind außerhalb von Baugruben in dafür zugelassenen Behältern mit Auffangwannen zu lagern. Baumaschinen und -geräte sind nach Arbeitschluss außerhalb von Gruben und Gräben abzustellen. Das beim Reinigen der

Bohrgeräte und Arbeitsmittel anfallende zementhaltige Schmutzwasser ist zu sammeln und fachgerecht zu entsorgen.

### 3.5

Während der Bauzeit ist eine Betreuung der Baumaßnahme durch einen Sachverständigen für Geologie zu gewährleisten.

### 3.6

Die bei dem Bauvorhaben anfallenden Erdmassen sind zu untersuchen und getrennt nach unbelastetem bzw. frei verwertbarem Erdmaterial und belastetem Erdmaterial zu lagern. Danach ist ein Entsorgungs- bzw. Verwertungskonzept zu erstellen.

### 3.7

Im Bereich der geplanten Eisenbahnüberführung ist das anstehende Erdmaterial auf bahnspezifische Schadstoffe zu untersuchen.

### 3.8

Im Bereich von Flst.-Nr. 2637/2 – SHW 1 – ist der Baugrund auf mögliche Kontaminationen zu untersuchen.

### 3.9

Die Erdarbeiten im Bereich der Firma Schindele, der Eisenbahnüberführung und im Bereich von Flst.-Nr. 2637/2 – SHW 1 – sind gutachterlich zu begleiten.

## **4. Naturschutz und Landschaftspflege**

### 4.1

Das im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellte landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist – einschließlich der im Einzelnen vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – nach Maßgabe eines zu erstellenden landschaftspflegerischen Ausführungsplans (LAP) umzusetzen, der mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt abzustimmen ist.

Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens sechs Monate nach Fertigstellung der Maßnahme fertig gestellt sein. Ihre Erhaltung ist auf Dauer sicherzustellen; maßgeblich ist, dass die Maßnahmen die ihnen zugeordneten Funktionen

auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Unterhaltungspflege ein.

#### 4.2

Zur Kontrolle des Bauablaufs sowie zur fach- und zeitgerechten Umsetzung der Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung durch Beauftragung eines Fachbüros einzusetzen. Die ökologische Baubegleitung hat in mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmenden Zeiträumen Berichte über den Stand der Umsetzung der o.g. Maßnahmen anzufertigen; diese Berichte sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Im Übrigen ist die sachgerechte Umsetzung der Maßnahmen mit dem Naturschutzbeauftragten des Landkreises Freudenstadt abzustimmen. Nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens, spätestens ein Jahr nach Abschluss der Straßenbauarbeiten ist durch die ökologische Baubegleitung eine „ökologische Schlussabnahme“ durchzuführen, mit der die vollständige und fachgerechte Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu überprüfen ist. Der entsprechende Schlussbericht ist der unteren Naturschutzbehörde zuzuleiten. 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.

#### 4.3

In Bezug auf die notwendigen Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis nach § 17 Abs. 6 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) hat der Vorhabenträger der unteren Naturschutzbehörde unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO (<http://www.lubw.bwl.de/servlet/is/71791>) zu übermitteln.

#### 4.4

Die Fertigstellung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sowie eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

#### 4.5

Rodungen von Gehölzen und Einzelbäumen sind lediglich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der betroffenen Tierarten gestattet.

#### 4.6

Die genauen Standorte für das Aufhängen von Quartierkästen für Fledermäuse (Maßnahme E9) sind mit dem Fledermaussachverständigen des Landkreises Freudenstadt abzustimmen.

#### 4.7

Die Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit im Forbach (Maßnahmen E1, E2, E5, E6 und E7) sind in Abstimmung mit dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz des Landratsamtes Freudenstadt durchzuführen.

## V.

### Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten 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 auch Folgendes zugesagt:

#### 1.

Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) erhält die entsprechenden Ausführungspläne und den Bauzeitenplan. Die LEA wird zudem in den Bauablaufplan eingebunden und bei der Abnahme beteiligt. Der Lageplan zur Beschilderung bezüglich des Bahnübergangs „Boxenstop“, der unter Beteiligung der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) erstellt wird, wird der LEA vorgelegt. Vor Beginn der Ausführungsplanung über die Eisenbahnüberführung wird die LEA von der AVG zu einem Gespräch eingeladen.

2.

Im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt der Nachweis, dass LKW mit Anhänger problemlos die Kurve zum und vom Holzlagerplatz der Firma Baiersbronn Frischfaser Karton GmbH befahren können.

3.

Im Sommer vor Baubeginn wird nochmals eine Vogel- und Fledermauskartierung der entfallenden Bäume durch einen Experten vorgenommen.

4.

Zur Beleuchtung der Straße erfolgt die Installation von energieeffizienter Lampentechnik.

5.

Im Zusammenhang mit dem Rückbau der Linksabbieger zur Firma Schindele und die dortigen Bushaltestellen wird die Zufahrt zu dem Grundstück des Einwenders Nr. 1 flacher ausgestaltet und die Entwässerung am Hang verbessert.

6.

Es wird sichergestellt, dass für die Einwenderin Nr. 2 auch während der Baumaßnahme die Zu- und Abfahrt zu ihren Gebäuden stets gewährleistet ist. Einzelheiten werden mit den Beteiligten vor der Bauausschreibung und mit der bauausführenden Firma vor Baubeginn geklärt.

## **VI.**

### **Entscheidung 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 sowie von Privaten wird im begründenden Teil unter B. XII. bis XV. dargestellt.

## **B.**

### **Begründender Teil**

#### **I. Vorhaben und Verfahrensablauf**

##### **1. Erläuterung des Vorhabens**

###### **1.1 Ausgangslage**

Die derzeitige Gemeindestraße Uferweg, die von der B 462 südlich von Baiersbronn abzweigt, quert die Bahnstrecke Rastatt – Freudenstadt Hbf in Bahn-km 51,152 am Bahnübergang „Baiersbronn II“ (Schindele) höhengleich. Sie verbindet die Gemeinde Baiersbronn mit dem westlich der Bahntrasse gelegenen Gewerbegebiet Süd und dem Ortsteil Friedrichstal. Bei Bahn-km 51,982 liegt zudem der Bahnübergang „Boxenstop“, der die Bahntrasse ebenfalls höhengleich quert. Beide Bahnübergänge werden derzeit durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Überwachungssignal gesichert. Sie werden sowohl vom Kfz-Verkehr als auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Aufgrund des hohen Bahnaufkommens auf der Strecke entstehen regelmäßig längere Wartezeiten an beiden Bahnübergängen. Am Bahnübergang „Baiersbronn II“ (Schindele) bildet sich hierbei regelmäßig ein Rückstau bis in den Einmündungsbereich Uferweg/B462. Im Bereich des Bahnübergangs „Boxenstop“ müssen Busse auf ihrer Fahrstrecke derzeit gefährliche Wendemanöver durchführen, um den Fahrgästen den Ausstieg außerhalb der B 462 zu ermöglichen. Auf der Gemeindestraße (Uferweg – Am Sensenhammer – Am Königshammer), die die Bahnübergänge parallel zur Bundesstraße verlaufend verbindet, ist derzeit kein durchgehender Begegnungsverkehr von LKW möglich, zudem wird der Forbach mittels zweier sehr schmaler Brücken – die nicht für den LKW-Verkehr ausgelegt sind – überquert.

###### **1.2 geplanter Zustand**

Die vorliegenden Planunterlagen umfassen den Neuanschluss der Gemeindestraße Uferweg an die B 462 mit einer Eisenbahnüberführung.

Durch den Neuanschluss wird die Bahnlinie, etwa 10 m vom bestehenden Bahnübergang in Richtung Freudenstadt entfernt, unterquert; der Bahnübergang „Baiers-

bronn II“ (Schindele) entfällt damit. Nach ca. 20 m erfolgt die höhenmäßige Anbindung an den vorhandenen Uferweg. Dazu wird der Uferweg im Bereich Parkdeck Schindele um ca. 10 m in Richtung Westen verschoben. In Richtung Norden wird nach ca. 160 m und in Richtung Süden nach ca. 100 m die bestehende Lage und Höhe des Uferwegs wieder erreicht.

Auf der B 462 wird zusätzlich ein 3,50 m breiter Linksabbiegestreifen angelegt.

Die Firma Schindele erhält zwei neue Zufahrten als Ersatz für die beiden entfallenden Einfahrten. Die drei Lagerhallen und das Wohngebäude östlich der Bahngleise erhalten ebenfalls einen neuen Anschluss an die B 462.

Nach Fertigstellung der Maßnahme werden die nördlich der Maßnahme liegende Sägmühlewegbrücke für den LKW-Verkehr sowie der Bahnübergang „Boxenstop“ für den Bus- und LKW-Verkehr geschlossen.

Die Einmündung in den Sägmühleweg wird so ausgebildet, dass sie der Fahrdynamik der dort verkehrenden LKWs und Sattelzüge entspricht. Für die Verbindung der Eisenbahnüberführung bis zur Firma SHW (Gebäude 2) wird die bestehende Straße für den LKW-Verkehr – mit Ausnahme einer Fahrbahnverengung zwischen Bau-km 1+550 und 1+625 auf 4,75 m – auf eine Breite von 6,25 m ausgebaut. Zwischen Bau-km 0+950 und 1+150 verlässt die neue Straße zur Umgehung zweier für den LKW-Verkehr nicht geeigneten Brücken über den Forbach die bestehende Trasse. Im Bereich des Museums wird ein für Busse ausreichend dimensionierter Wendehammer angelegt. Im Einmündungsbereich in die Wilhelm-Heusel-Straße wird die dort bestehende Straße ebenfalls verbreitert und die Ausrundung flacher gestaltet.

### **1.3 Kosten/Kostenträger**

Die Gesamtkosten der Maßnahme wurden im Jahr 2005 mit 5,403 Mio. Euro veranschlagt. Aufgrund der Abänderung der Planung und der gestiegenen Baukosten ist davon auszugehen, dass dieser Betrag überschritten wird. Die größten Teilkostenträger der Gesamtbaumaßnahme sind das Land Baden-Württemberg (Staatsdrittel), die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und die Gemeinde Baiersbronn.

## 2. Verfahrensablauf

Mit Schreiben vom 07.07.2011 beantragte die Gemeinde Baiersbronn unter Vorlage der Planunterlagen die straßenrechtliche Planfeststellung für das Bauvorhaben. Das Planfeststellungsverfahren wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde am 15.08.2011 eingeleitet.

Mit Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vom 15.08.2011 wurde festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Planunterlagen lagen vom 05.09.2011 bis einschließlich 04.10.2011 während der gesamten Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme im Bauamt der Gemeinde Baiersbronn aus. Die Auslegung war zuvor ortsüblich im Schwarzwälder Boten und im Murgtalboten bekannt gemacht worden.

Die betroffenen Grundstückseigentümer ohne Wohnsitz in Baiersbronn wurden von der Auslegung mit Schreiben der Gemeinde Baiersbronn gesondert benachrichtigt.

Einwendungen gegen die Planung konnten bis einschließlich 18.10.2011 erhoben werden.

In der Folgezeit kam es zu kleinräumigen Änderungen des Plans, zu denen diejenigen, die hierdurch erstmalig oder stärker in ihren Belangen berührt wurden und die Behörden, die hierdurch erstmalig oder stärker in ihrem Aufgabenbereich berührt wurden, individuell angehört wurden. Auf eine Nachanhörung der durch die letzte Planänderung im Jahr 2014 („Deckblatt grün“) betroffenen Grundstückseigentümer konnte aufgrund der mit ihnen geschlossenen Individualvereinbarungen vom 14.02.2014 und 20.03.2014 bezüglich der jeweils zusätzlich benötigten Flächen verzichtet werden.

Die fristgerecht eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen waren Gegenstand der Erörterungsverhandlung am 25.03.2014 in der Schwarzwaldhalle in Baiersbronn. Dieser Erörterungstermin war zuvor ortsüblich im Schwarzwälder Boten und dem Murgtalboten bekannt gemacht worden. Außerdem wurden der Träger des Vorhabens, die beteiligten Behörden und Verbände sowie die Personen, die Einwendungen erhoben hatten, mit gesondertem Schreiben der Planfeststellungsbehörde über den Erörterungstermin benachrichtigt.



Im Hinblick auf die Ergebnisse der Erörterung wird auf die Niederschrift vom 25.03.2014, die sich in der Verfahrensakte befindet, verwiesen.

## **II. Verfahrensrechtliche Bewertung**

Für den Bau und die Änderung einer Gemeindestraße kann auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, § 37 Abs. 1 Satz 2 Straßengesetz (StrG). Die Gemeinde Baiersbronn hat als Straßenbaulastträger die Planfeststellung der beabsichtigten Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) über die Bahnstrecke 4240 mit Neuanschluss der Gemeindestraße Uferweg an die B 462 und Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ für den Bus- und LKW-Verkehr beantragt.

Da der Vorhabenträger aufgrund der mit einer Planfeststellung verbundenen Rechtssicherheit (vgl. insbesondere § 75 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz [LVwVfG]) ein rechtliches Interesse an der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens hat, war dem Antrag nach pflichtgemäßem Ermessen zu entsprechen.

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählen insbesondere auch die vorliegend erforderliche Anpassung von Wegen im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich sowie die aufgrund der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs notwendige Neuherstellung eines Brückenbauwerks im Bereich der Bahnunterführung.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus § 37 Abs. 8 Satz 1 StrG. Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt, vgl. § 37 StrG, §§ 72 ff. LVwVfG.

Dies gilt insbesondere auch, soweit es nach der Offenlage des Plans noch zu Planänderungen gekommen ist. Die durch die Planänderungen betroffenen Grundstückseigentümer sowie die hierdurch in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und Verbände wurden hierzu nochmals nach § 73 Abs. 8 Satz 1 LVwVfG angehört. Bei der abschließend durchgeführten Planänderung („Deckblatt grün“) war eine An-

hörung der betroffenen Grundstückseigentümer aufgrund der mit dem Vorhabenträger im Vorfeld getroffenen Individualvereinbarungen entbehrlich.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Gesamtplans 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). Eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers, die von diesem Grundsatz gemäß § 19 Abs. 1, Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgenommen sind, war für das vorliegende Vorhaben nicht erforderlich (siehe hierzu Kapitel IX.).

### **III. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das Planfeststellungsreferat des Regierungspräsidiums Karlsruhe stellte am 15.08.2011 gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) in Verbindung mit § 3a Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) fest, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die dieser Feststellung zugrunde liegende Einschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens hat nach wie vor Bestand. Bei Einhaltung der geplanten und in diesem Beschluss verbindlich angeordneten Schutzmaßnahmen sind weiterhin keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt zu erwarten.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LUVPG, § 3a Satz 1 UVPG stellt die zuständige Behörde nach Beginn des Verfahrens, das der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 3b bis 3f UVPG für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, sofern diese Feststellung nicht bereits zuvor aufgrund eines entsprechenden Antrags oder anlässlich eines Ersuchens nach § 5 UVPG erfolgt ist.

Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3c Satz 1 UVPG i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 LUVPG) ist nach § 1 Abs. 1 LUVPG i.V.m. Ziff. 2.5.1 der Anlage 1 zum LUVPG nur beim (Neu-)Bau einer sonstigen Gemeindestraße im Sinne von § 3

Abs 2 Nr. 1 bis 3 StrG vorgesehen, die eine durchgehende Länge von 2 km oder mehr aufweist. Da das Vorhaben eine Baulänge von 1,95 km hat (Neubaumaßnahme zzgl. Änderung oder Erweiterung), kommt eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3c Satz 2 UVPG) gemäß Ziff. 2.5.2 und Ziff. 2.5.3 der Anlage 1 LUVPG für das Vorhaben in Betracht. Indes liegt die Straße nicht „außerhalb der geschlossenen Ortslage“ im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 StrG. Mithin ist vorliegend auch keine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Eine UVP-Pflicht ergibt sich auch nicht aus § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Satz 1 LUVPG, § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG im Hinblick auf die abschnittsweise Änderung und Erweiterung einer Straße. Zwar ist nicht offenkundig, dass die Änderung oder Erweiterung keine erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen besorgen lässt, § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Satz 2 LUVPG. Jedoch ergibt eine überschlägige Überprüfung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien, dass das Vorhaben keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären (§ 3e Abs. 1 Nr. 2, § 3c Satz 1 und 3 UVPG). Maßgeblich für diese Einschätzung ist insbesondere, dass das Vorhaben in einem überwiegend bereits bebauten Gebiet liegt. Besondere Schutzgebiete werden durch das Projekt nicht tangiert. Die Erheblichkeit der Eingriffe in Biotop ist aufgrund der geringen Größe der Eingriffsfläche und der teilweise artenarmen bzw. baudiagnostischen Ausbildung der Biotop als gering bis mittel einzustufen. Alles in allem erscheint die Vorlage eines landschaftspflegerischen Begleitplans und von Fachgutachten sowie deren Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und der Abwägung im Planfeststellungsverfahren zur Wahrung der Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend. Dieser Auffassung folgt auch die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 20.05.2014.

#### **IV. Erforderlichkeit und Planungsziele**

Das Vorhaben ist generell gerechtfertigt. Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) sowie die Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ für den Bus- und LKW-Verkehr dienen dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme beruht auf einem schlüssigen Verkehrskonzept, das an einem Verkehrsbedarf orientiert ist, und ist somit vernünftigerweise geboten.

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG sind die Straßen nach der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden

und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diesen Zielsetzungen wird die geplante Maßnahme gerecht.

Der derzeitige Status quo im Planungsgebiet ist insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit unbefriedigend. Die stark befahrene Bahnstrecke 4240 trennt die Gemeinde Baiersbronn in zwei Teile. Da der Uferweg allen Verkehrsteilnehmern als Verbindung zwischen den Ortsteilen und der weiteren Erschließung dient, sind ständige Wartezeiten bei Schließung der Schrankenanlage für Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge jeglicher Art die Folge. Die Schließzeiten am Bahnübergang verursachen Behinderungen des Straßenverkehrs mit Rückstauproblemen bis in den Einmündungsbereich Uferweg/B 462.

Mit dem geplanten Vorhaben wird der schienengleiche Bahnübergang „Baiersbronn II“ (Schindele) beseitigt und der Bahnübergang für den Bus- und LKW-Verkehr geschlossen. Ferner wird die vorhandene Fahrbahn von dem Anschluss der B 462 bis zur Wilhelm-Heusel-Straße – mit einer Ausnahme – auf eine Breite von 6,25 m ausgebaut, so dass ein Begegnungsverkehr fast durchgehend möglich ist. Zudem wird entlang der neuen Straße zwischen der B 462 und dem Uferweg ein separater Gehweg angelegt. Zusätzlich werden im Bereich SHW 1 zwei neue Bushaltebuchten angelegt, wodurch der Busverkehr verlagert wird und gefährliche Wendemanöver im Bereich des Bahnübergangs „Boxenstop“ entfallen. Mit diesen Maßnahmen wird sich die Verkehrssicherheit deutlich verbessern.

Die Planrechtfertigung steht damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage.

## **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 und dem Regionalplan 2015 des Regionalverbands Nordschwarzwald entgegen.

Die Gemeinde Baiersbronn hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Plan vorgebracht. Somit sind auch die städtebaulichen Belange im Sinne des § 38 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) hinreichend berücksichtigt.

## **VI. Straßenbau und Kreuzungen**

Die für den Aus- und Umbau vorgesehene Straße nebst Kreuzungen und Einmündungen genügt nach der vorgelegten Planung den Sicherheitsanforderungen und wird insbesondere nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus gebaut (§ 9 Abs. 1 Satz 2 StrG).

Im Hinblick auf die durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs erforderliche Neuherstellung der Kreuzung der Gemeindestraße mit der Bahnstrecke 4240 Rastatt - Freudenstadt Hbf sieht § 5 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vor, dass die Beteiligten eine Vereinbarung über Art, Umfang und Durchführung dieser Baumaßnahme sowie über die Tragung der Kosten treffen sollen. Eine solche „Vereinbarung über Maßnahmen an zwei Bahnübergängen nach §§ 3, 13 EKrG und Änderung der Einmündung der Verbindungsstraße in die B 462 nach § 12 FStrG“ wurde im Jahr 2009 zwischen der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH Karlsruhe, der Gemeinde Baiersbronn und dem Bund geschlossen.

Die Anregungen und Hinweise aus den Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes vom 18.10.2011 und der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg vom 18.10.2011 haben ihren Niederschlag in der Zusage Nr. 1 des Vorhabenträgers gefunden oder werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

## **VII. Naturschutz**

### **1. Eingriff in Natur und Landschaft**

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar, da die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes erheblich beeinträchtigen können.

Der Eingriff durch das beantragte Vorhaben ist zur Verfolgung des beabsichtigten Ziels der Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) und der Sperrung des Bahnübergangs „Boxenstop“ für den LKW- und Bus-Verkehr in der nach Prüfung von Ausführungsvarianten gewählten Feintrassierung unvermeidbar (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Mögliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sind in die Planung eingearbeitet (vgl. hierzu Kapitel 8.1 des Erläuterungstextes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan [LBP], Unterlage 12.4). Damit hat der Antrag-

steller diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vorgesehen, um das fachplanerisch notwendige Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Gleichzeitig hat er damit im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG nachvollziehbar begründet, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich bzw. Ersatz der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind in Kapitel 8.2 und 8.4 des Erläuterungstextes zum LBP (Unterlage 12.4) beschrieben sowie in den Maßnahmenblättern und -plänen dargestellt. Ergänzend sind die in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen sowie die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers zu den Kompensationsmaßnahmen zu beachten. Im Einklang mit den nachvollziehbaren Aussagen im LBP bewertet die Planfeststellungsbehörde die geplanten Kompensationsmaßnahmen als hinreichende Kompensation der durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass trotz der Erhaltung von 14 landschaftsprägenden Bäumen durch die überarbeitete Planung die diesbezügliche Ausgleichsmaßnahme A3 in der Konzeption beibehalten wurde. Die am Verfahren beteiligte untere Naturschutzbehörde teilt in ihrer Stellungnahme vom 20.05.2014 die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass eine hinreichende Kompensation nach § 15 Abs. 2 BNatSchG gegeben ist. Die von ihr im Übrigen vorgeschlagenen Nebenbestimmungen haben ihren Niederschlag in Kapitel A. IV. gefunden.

§ 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG fordert die Festsetzung des Unterhaltungszeitraums von Kompensationsmaßnahmen im Zulassungsbescheid. Da es sich bei der Straßenbaumaßnahme um einen dauerhaften Eingriff handelt, sind auch die Kompensationsmaßnahmen dauerhaft zu erhalten und bei Bedarf zu unterhalten, vgl. Nr. 4.1 der Maßgaben und Nebenbestimmungen. Dies schließt allerdings anderweitige Überplanungen – die dann jedoch ihrerseits Kompensationspflichten nach sich ziehen – nicht generell aus.

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die den Eingriff zulassende Behörde – hier die Planfeststellungsbehörde – 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. Im vorliegenden Verfahren wurde von der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt ohnehin die Einsetzung einer ökologischen Baubegleitung gefordert, deren Aufgabe insbesondere in

der Überwachung der fach- und zeitgerechten Umsetzung der genannten Maßnahmen besteht. Dies wurde von dem Vorhabenträger bereits in das Maßnahmenkonzept übernommen (vgl. Kapitel 8 des Erläuterungstextes zum LBP, Unterlage 12.4). Die Planfeststellungsbehörde hält es daher zur Überprüfung der Umsetzung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für sachgerecht, dem Vorhabenträger aufzugeben, die von der ökologischen Baubegleitung in mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmenden Zeiträumen anzufertigenden Berichte über den Stand der Umsetzung der genannten Maßnahmen vorzulegen. Die Vorlage soll über die untere Naturschutzbehörde als Fachbehörde erfolgen; gleiches gilt für den Schlussbericht. Dieser ist spätestens ein Jahr nach Abschluss der Straßenbauarbeiten zu erstellen, nach sechs Monaten müssen bereits alle Kompensationsmaßnahmen verwirklicht sein (vgl. die durch Nr. 4.1 der Maßgaben und Nebenbestimmungen verbindlich gemachten Hinweise zum Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme in den einzelnen Maßnahmenblättern). Der Schlussbericht hat im Sinne einer „ökologischen Schlussabnahme“ die vollständige und fachgerechte Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zu überprüfen (vgl. Nr. 4.2 der Maßgaben und Nebenbestimmungen).

Nach § 17 Abs. 6 Satz 1 BNatSchG werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) geregelt. Die Planfeststellungsbehörde hält es für sachgerecht, den Vorhabenträger als Eingriffsverursacher nach § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO dazu zu verpflichten, der unteren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln (vgl. im Einzelnen Nr. 4.3 der Maßgaben und Nebenbestimmungen).

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. Die insoweit gebotenen Maßgaben und Nebenbestimmungen wurden in den verfügenden Teil dieses Beschlusses mit aufgenommen.

## **2. Naturpark**

Das Vorhaben befindet sich im Geltungsbereich des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“, welcher mit Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom

16.12.2003 festgesetzt wurde. Das Vorhaben bedarf daher einer Erlaubnis nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 der Naturpark-Verordnung (Naturpark-VO). Die Erlaubnis wird durch die Planfeststellung ersetzt, § 4 Abs. 4 Naturpark-VO. Die untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 13.10.2011 der Erteilung der Erlaubnis unter Beachtung verschiedener Auflagen, die in die Planung eingeflossen sind, ihre Zustimmung erteilt.

### **3. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotope**

Durch die Straßenbaumaßnahme werden drei nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope (Nr. 1911, 1916, 1917) dauerhaft oder vorübergehend beeinträchtigt. Zerstörungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen sind grundsätzlich gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten.

Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Zulassung einer Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG. Eine solche kann zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Im Rahmen des Kompensationskonzepts wird – neben einer größtmöglichen Vermeidung von Eingriffen in geschützte Biotope – auch der Verlust der betroffenen gesetzlich geschützten Biotope kompensiert. Das trotz der Ausgleichsmaßnahme A1 verbleibende quantitative Ausgleichsdefizit von 3.679 m<sup>2</sup> bei den betroffenen gras- und krautbetonten Biotoptypen mittlerer Wertigkeit kann außerhalb des Planungsgebietes durch die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen E1 bis E7 vollständig ausgeglichen werden. Im Hinblick auf die betroffenen Gehölzflächen (Flächenverlust 1.483 m<sup>2</sup>) ist im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A2 eine Neupflanzung von Gehölzen im Umfang von 1.665 m<sup>2</sup> vorgesehen. Damit wird der Verlust von gesetzlich geschützten Biotopen insgesamt vollständig ausgeglichen. Dieser Auffassung folgt auch die untere Naturschutzbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 20.05.2014.

Somit liegen die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung der durch die Planfeststellung ersetzten Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG vor. Die Ausnahmezulassung ist vor dem Hintergrund des Gemeinwohlinteresses an dem Bauvorhaben auch geboten.

### **4. Artenschutz**

Artenschutzrechtliche Vorschriften stehen dem Vorhaben nicht entgegen.



§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG verbietet verschiedene Beeinträchtigungen wild lebender Tiere der besonders und der streng geschützten Arten. Für alle besonders geschützten Arten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten (die gleichzeitig auch stets besonders geschützt sind, vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) darüber hinaus auch weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Bei allen in § 44 Abs. 1 BNatSchG enthaltenen Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote. Mithin reicht bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art aus, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

#### **4.1 Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie**

Im Untersuchungsgebiet konnten das Große Mausohr, die Wasserfledermaus und die Zwergfledermaus bei Jagdflügen angetroffen werden. Projektbedingte Tötungen von Fledermäusen können sich bei der Zerstörung von Sommer- oder Winterquartieren und Tagesquartieren ergeben. Solche Quartiere konnten jedoch ausweislich der „Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ (Unterlage 12.5) innerhalb des Eingriffsbereichs nicht festgestellt werden, insbesondere nicht an alten Baumbeständen. Darüber hinaus ist eine Verletzung und Tötung von Tieren nach Anhang IV der FFH-Richtlinie auszuschließen, da projektbezogene Gehölzrodungen während der Ruhezeit im Winter stattfinden. Potenzielle Quartiere für die Wasserfledermaus an alten Brücken über den Forbach sind vorhabenbedingt nicht betroffen, ebenso erfolgen keine sonstigen Abbrüche von Gebäuden mit potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Auch eine signifikante Erhöhung der Gefahr von Kollisionen von Fledermäusen mit Fahrzeugen ist aufgrund der Vorbelastung durch die bestehende Straße, das – auch in Zukunft – verhältnismäßig geringe Verkehrsaufkommen und die geringen Fahrgeschwindigkeiten nicht zu besorgen.

Der Tatbestand des Tötungs- bzw. Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG wird demnach nicht erfüllt.

Aufgrund der bereits vorhandenen Vorbelastung des Gebiets können Störungen wie z.B. Lärm, die sich bau- oder betriebsbedingt für die tatsächlich und potenziell vorkommenden streng geschützten Fledermausarten ergeben könnten, vernachlässigt werden. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass eine erhebliche betriebsbedingte Zunahme von Störeffekten nicht zu erwarten ist. Mithin wird der Tatbestand des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

## 4.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Im Planungsraum kommen zahlreiche europäische Vogelarten vor, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG zumindest besonders geschützt sind.

Erhebliche Störwirkungen in Folge von bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen sind für die im Bereich der im Gebiet vorhandenen **Siedlungsflächen** erfassten Vogelarten nicht zu erwarten, da es sich um weit verbreitete, anpassungsfähige und störungstolerante Vogelarten des besiedelten Bereichs handelt, die bereits heute entsprechenden Wirkungen unterliegen, die sich durch das Vorhaben in diesen Bereichen nicht wesentlich erhöhen. Ein Verstoß gegen § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) wird durch das geplante Vorhaben in diesem Bereich somit nicht verursacht.

Vorhabenbedingte Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG in Bezug auf die Siedlungsflächen erfolgen lediglich im Abschnitt zwischen Bau-km 0+570 und 0+680 in die dort bestehenden Gehölzbeständen. Es ist davon auszugehen, dass es dort bau- und anlagebedingt zu Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für europäische Vogelarten kommt, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Da es sich jedoch um nicht gefährdete und häufige Arten des besiedelten Bereichs handelt, im Landschaftsraum ein reichliches Angebot an Ausweichmöglichkeiten besteht sowie durch Gehölzneupflanzungen nach Fertigstellung der Baumaßnahme neue Lebensstätten auch für diese Arten entstehen, ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit ist ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht gegeben.

Eine direkte Verletzung oder Tötung der genannten Arten oder ihrer Entwicklungsformen kann durch Durchführung der anlagebedingt erforderlichen Gehölzrodungen außerhalb der Aufzucht- und Brutzeiten ausgeschlossen werden.

Im Bereich der **Gehölzflächen und Einzelbäume** konnten 23 Vogelarten festgestellt werden, darunter 17 Brutvögel. Durch das geplante Bauvorhaben kommt es zur Rodung von 42 Einzelbäumen und 1.483 m<sup>2</sup> Gehölzflächen.

Eine direkte Verletzung oder Tötung von Brutvogelarten oder ihrer Entwicklungsformen kann dabei ausgeschlossen werden, da die Baufeldräumungen/Gehölzrodungen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten vorgenommen werden. Durch die geplanten Gehölzrodungen werden jedoch Fortpflanzungs- und Ruhestätten beschädigt und zerstört, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Bei den betroffenen Brutvogelarten handelt es sich jedoch um verbreitete Arten, deren Bestände in Baden-

Württemberg nicht gefährdet oder rückläufig sind. Diese ungefährdeten Vogelarten sind anspruchsarm und wenig empfindlich. Bei ihnen kann eine gute lokale/regionale Vernetzung ihrer Vorkommen vorausgesetzt werden, so dass selbst beim Verlust einzelner Brutplätze davon ausgegangen werden kann, dass die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten bleibt. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot scheidet damit nach § 44 Abs. 5 BNatSchG aus.

Das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG greift vorliegend ebenfalls nicht, da es sich bei den betroffenen Vogelarten um ungefährdete, störungstolerante und häufige Arten handelt und in dem Untersuchungsgebiet durch die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen sowie gewerblich genutzte Flächen bereits heute entsprechende Störwirkungen vorhanden sind. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich mögliche Störwirkungen nicht negativ auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Populationen auswirken werden. Aufgrund der fehlenden Gefährdung der Arten und ihrer weiten Verbreitung würde der Wegfall von Lebensräumen oder die störungsbedingte Verdrängungen von Arten auch keine signifikante Veränderung der Lokalpopulation und ihrer Verbreitung verursachen, zumal in der näheren Umgebung Ausweichmöglichkeiten vorhanden bzw. im Plangebiet solche teilweise wieder herstellbar sind (Gehölzpflanzungen).

Für die im Bereich des Forbachs auftretenden nicht gefährdeten Vogelarten werden vorhabenbedingt keine Verstöße gegen § 44 Abs.1 Nr. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG verursacht, da in das **Gewässer** einschließlich Uferböschungen und Gehölzsaum keine bau- und anlagebedingten Eingriffe erfolgen und darüber hinaus gegenüber der vorhandenen Situation mit den bestehenden Vorbelastungen durch angrenzende Straßenverkehrs-, Siedlungs- und Gewerbeflächen keine erhebliche Zunahme von Störwirkungen auf die dort auftretenden Vogelarten zu erwarten sind.

#### **4.3 Besonders geschützte Tierarten**

Weitere streng geschützte Arten kommen im Eingriffsbereich nicht vor. Für besonders geschützte Tierarten ist ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verneinen. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG sieht diesbezüglich vor, dass – wie vorliegend – bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote gegeben ist.

Artenschutzrechtliche Vorschriften stehen dem Vorhaben mithin nicht entgegen. Diese Auffassung wird von der unteren Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 20.05.2014 geteilt.

## **VIII. Bodenschutz, Altlasten und sonstige schädliche Bodenveränderungen**

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. o. 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. Zum Schutz des Bodens gebotene Maßgaben und Nebenbestimmungen, die auch dem mittelbaren Grundwasserschutz dienen, wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, vgl. hierzu insbesondere Nr. 3.5 und 3.6.

## **IX. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Straßenbauvorhaben und die nach dem festgestellten Plan damit verbundenen Folgemaßnahmen entsprechen bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Maßgaben und Nebenbestimmungen auch den einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften.

Die vorgesehene Entwässerung der Straße ist gemäß § 25 WHG i.V.m. §§ 1 Abs. 1 Sätze 1 und 2, 2 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser erlaubnisfrei zulässig.

## **X. Immissionsschutz**

### **1. Lärmimmission**

Das beantragte Vorhaben stellt im Hinblick auf den Schienenverkehr keine wesentliche Änderung eines Schienenweges im Sinne von § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) dar. Weder wird die Bahntrasse um ein durchgehendes Gleis erweitert, noch ist infolge des Ersatzes des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) durch eine Eisenbahnüberführung mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels des von der Bahntrasse ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht zu rechnen (vgl. schalltechnisches Gutachten, Unterlage 11).

Bezüglich des Straßenverkehrs ist festzuhalten, dass grundsätzlich eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 BImSchG vorliegt, da laut schalltechnischem Gutachten eine Erhöhung der Lärmsituation um 3 dB(A) an allen untersuchten Immissionsorten – mit Ausnahme des Immissionsortes 2 – gegeben ist, § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Allerdings liegen die Immissionswerte auch im Planfall erheblich unter den Grenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Ebenso wenig ergibt sich aus der künftigen Gesamtbelastung durch den Straßen- und Schienenverkehr eine Lärmbelastung, die die Schwelle der Gesundheitsbeeinträchtigung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet.

### **2. Luftschadstoffe**

Das Bauvorhaben lässt angesichts des nach wie vor recht geringen Verkehrsaufkommens und der zukünftig zu erwartenden weiteren Verringerung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen keine nennenswerte Zunahme der Luftschadstoffe erwarten.

Darüber hinaus ist nach aller Erfahrung bei der zu erwartenden zukünftigen Gesamtverkehrsbelastung der Gemeindestraße nicht damit zu rechnen, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) überschritten werden. In diesem Zusammenhang ist ergänzend noch darauf hinzuweisen, dass

eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, gerade nicht besteht. Vielmehr ist lediglich dem Gebot der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen. Dieses ist erst dann verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 1.04, 4 A 4.04 und 4 A 5.04 für die Vorgängerregelung der inzwischen aufgehobenen 22. BImSchV). Das Vorhaben steht einer Sicherung der Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV indes ersichtlich nicht entgegen.

## **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 im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, vgl. § 37 Abs. 5 Satz 1 StrG.

### **1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich grundsätzlich mit weiteren realistischen Alternativtrassen bzw. -lösungen auseinanderzusetzen. Zu untersuchen und in die Abwägung einzubeziehen sind naheliegende, ernsthaft in Betracht kommende oder sich aufdrängende Alternativlösungen.

Um die in Kapitel I. 1. 1.1 geschilderten Verkehrsprobleme zu lösen, sind neben der vom Vorhabenträger verfolgten Planung insbesondere folgende Alternativen denkbar:

#### **1.1 3-Feld-Brücke mit aufgeständerten Rampen (Variante 2)**

Statt der gewählten Lösung einer Eisenbahnüberführung wäre es auch denkbar, die Bahnlinie zu überbrücken. Diese Variante 2 wurde bereits im Jahr 2002 planfestgestellt, allerdings aufgrund der damals geschätzten Baukosten von ca. 6 Mio. Euro verworfen. Zwar werden für die nun geplante Variante zwischenzeitlich von 5,43 Mio. Euro ausgehend ebenfalls gesteigerte Kosten veranschlagt (vgl. Unterlage 1, Kapitel 7.1), allerdings umfasste die damalige Kostenschätzung bezüglich der Variante 2 lediglich die Baukosten für eine Brücke, nicht hingegen für die Anpassung der Gemeindestraße. Zudem ist hier ebenfalls von grundsätzlich gestiegenen Baukosten

auszugehen. Mithin ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger die Brücke über die Bahntrasse aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt hat.

### **1.2 Eisenbahnüberführung im Bereich Firma Farben Haist (Variante 3)**

Diese Variante wäre wie die nun vorgesehene Planung ausgestaltet, allerdings wäre die Eisenbahnüberführung im Bereich der Firma Farben Haist verortet. Es ergäben sich jedoch im Vergleich zur derzeitigen Planung keine Vorteile, da die gleichen Höhenverhältnisse herrschen und ebenfalls Stützmauern im gleichen Umfang gebaut werden müssten. Nachteilig würde sich hingegen unter anderem auswirken, dass ein Grundstück von ca. 6.000 m<sup>2</sup> mit drei vor kurzem renovierten Lagerhallen erworben werden müsste. Zudem entstünde ein Trog, der bei ungünstigen Witterungsbedingungen nicht mehr zu entwässern wäre, und die Quelfassung der Firma Schindele würde unbrauchbar gemacht werden. Daher stellt die Variante 3 ebenfalls keine in Betracht kommende Alternativlösung dar.

### **1.3 Feintrassierung**

Die vom Vorhabenträger gewählte Lösung einer Unterführung der Gemeindestraße unter der Bahnlinie und der durch die Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ für den Bus- und LKW-Verkehr notwendigen Anpassung der fortführenden Straße lässt hinsichtlich der konkreten Linienführung nur wenig Spielraum. Zwangspunkte sind hierbei die Bundesstraße, die Bahnstrecke, die Anbindung des Innerortsbereichs Friedrichstal sowie die Zufahrten zu verschiedenen Firmen, Lagerhallen und Anliegergrundstücken. Hinzu kommt das Ziel, durch die Linienführung möglichst viele der vorhandenen, teils sehr alten und landschaftsprägenden Bäume zu erhalten. Der Verlauf der Trasse ist zudem durch topographische Gegebenheiten weitgehend festgelegt. Grundsätzlich folgt der Ausbau der Trasse daher der bestehenden Straße, lediglich zwischen Bau-km 0+930 und 1+150 verlässt die Planung den bisherigen Straßenverlauf. So kann die Überquerung des Forbachs insbesondere über ein schmales, nicht für den LKW-Verkehr ausgelegtes Brückenbauwerk auf Höhe des „Backhäusle“ vermieden werden. Eine vorzugswürdige Feintrassierung gegenüber der derzeitigen Planung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht ersichtlich.

## **2. Umweltbelange**

Mit dem Straßenbauvorhaben sind negative Auswirkungen auf die Umwelt verbunden, insbesondere durch Neuversiegelung des Bodens und Beseitigung von Vegetation und Lebensräumen von Tieren. Die Auswirkungen betreffen die Schutzgüter Bo-

den, Grund- und Oberflächenwasser, Klima, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild/Erholung. Die Eingriffe in die Natur und Landschaft werden allerdings – wie bereits aufgezeigt – durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert.

Insgesamt sind die nachteiligen Umweltauswirkungen von dem Vorhabenträger minimiert worden und rechtfertigen sich durch den beträchtlichen Nutzen des Vorhabens. Hierbei ist insbesondere festzuhalten, dass durch eine Überarbeitung der Planung nun 14 Bäume – teils alt und landschaftsprägend – erhalten werden können. Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die diesbezüglichen Vorkehrungen wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

### **3. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Fußgängerverkehrs**

Die bauliche Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens ermöglicht eine im Vergleich zum jetzigen Zustand deutlich sicherere Verkehrsführung.

Durch den Bau der Eisenbahnüberführung im Bereich des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) kann der Verkehr dort ohne bahnbedingte Wartezeiten und Rückstauungen fließen. Durch den Ausbau und die Neuanlegung der Straße zwischen Baiersbronn und Friedrichstal wird die Brücke über den Forbach beim „Backhäusle“, die nicht für die LKW-Belastung ausgelegt ist, umfahren. Dadurch ist es möglich, den LKW- und Busverkehr vollständig über die neue Eisenbahnüberführung abzuwickeln und den ebenfalls recht schmal ausgestalteten Bahnübergang „Boxenstop“ für den LKW- und Busverkehr zu schließen. Durch die verbesserte Verbindung durch die Eisenbahnüberführung in Richtung Baiersbronn-Zentrum kann zudem die bisher erforderliche Sägmühlewegbrücke für den LKW-Verkehr, die dem stärker werdenden Verkehr ebenfalls nicht gewachsen ist, gesperrt werden. Dadurch werden die bisher vorhandenen drei Kreuzungspunkte durch einen ersetzt und es entsteht eine wesentlich verbesserte Verkehrssituation sowohl auf der B 462 als auch auf den innerörtlichen Straßen.

Auch die Fußwegebeziehungen im Bereich des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) werden durch den Bau der Eisenbahnüberführung und des Gehwegs wesentlich verbessert. Durch die Sperrung der Sägmühlewegbrücke für den LKW-Verkehr wird die dort stark frequentierte Brücke für Fußgänger deutlich sicherer, dies gilt ebenso für den Bereich um den Bahnübergang „Boxenstop“.



Die **höhere Straßenbaubehörde** hat mit Schreiben vom 17.10.2011 und 31.08.2012 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die hierbei in straßenbaulicher Sicht geäußerten Anregungen und Hinweise wurden in die Planung übernommen, der letzte Planungsstand nach dem erfolgten Sicherheitsaudit mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe – Abteilung 4 abgestimmt.

Die Anregungen der **unteren Straßenbaubehörde** aus den Stellungnahmen vom 13.10.2011 und 02.07.2012 wurden größtenteils in die Planung eingearbeitet oder werden im Rahmen der Ausführungsplanung gelöst.

Im Hinblick auf die geplanten Gehwege an der B 462 ist festzuhalten, dass diese nun mit einer Breite von 1,50 m ausgeführt werden. Ab der neuen Einmündung des Uferwegs in die Bundesstraße entfällt der Gehweg in Richtung Freudenstadt, da hier die entfallende – und auch die entgegen der ursprünglichen Planung nicht mehr vorgesehene – Bushaltestelle nicht mehr von Fußgängern erreicht werden muss.

Die untere Straßenbaubehörde regt an, aufgrund der einspurigen Bahnbrücke und der steilen Zufahrt von der Firma FS Karton zur B 462 den Sägmühleweg bergaufwärts für den Schwerverkehr zu sperren. Zudem sei eine Vollsperrung des Bahnübergangs „Boxenstop“ aus verkehrstechnischer Sicht wünschenswert. Der Vorhabenträger erläuterte in seiner Gegenstellungnahme für die Planfeststellungsbehörde ohne weiteres nachvollziehbar, dass der Sägmühleweg oberhalb der Sägmühlewegbrücke bis zur B 462 für den LKW-Verkehr weiterhin befahrbar bleiben müsse, da es sich bei diesem Straßenbereich um die Anliegerstraße für die östlich der Bahnstrecke befindlichen Grundstücke, darunter die eines Gewerbebetriebs, handle. Die Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ lediglich für den LKW- und PKW-Verkehr wurde vom Gemeinderat Baiersbronn beschlossen und mit der AVG und dem Regierungspräsidium Karlsruhe abgestimmt.

Von der unteren Straßenbaubehörde wurde auf die notwendige Beschilderung der Strecke hingewiesen; diese wird im Rahmen einer späteren Verkehrsschau gemeinsam mit der unteren Verkehrsbehörde und in Abstimmung mit der AVG festgelegt.

Die von der unteren Straßenbaubehörde angesprochenen betrieblichen Verhältnisse werden vom Vorhabenträger geprüft und außerhalb des Planfeststellungsvorhabens mit der Straßenbauverwaltung geklärt.

Die **untere Verkehrsbehörde** hat in ihrer Stellungnahme vom 13.10.2011, der sich auch die **höhere Straßenverkehrsbehörde** und die **Polizeidirektion Freudenstadt** angeschlossen haben, angeregt, einen durchgängigen Gehweg auf dem Uferweg in Richtung der Firma FS Karton vorzusehen. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich dargelegt, dass ein paralleler Gehweg aus Platzgründen nicht angeordnet werden

kann; er hat jedoch in Aussicht gestellt, dass auf Basis der noch zu erfolgenden Verkehrsschau gegebenenfalls eine Geh- und Radwegfläche markiert werden kann. Diese Vorgehensweise ist insbesondere im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten auf diesem Streckenabschnitt nicht zu beanstanden.

Bezüglich des von der unteren Verkehrsbehörde geforderten beheizten Spiegels auf Höhe des Anschlusses der Zufahrt zu den drei Lagerhallen und dem Wohnhaus am Uferweg wird auf die Ausführungsplanung verwiesen. Sollte ein Verkehrsspiegel notwendig sein, hat dieser beheizbar zu sein.

Im Hinblick auf die Gestaltung der Böschungen wurden die Hinweise der unteren Verkehrsbehörde zu den erforderlichen Sichtdreiecken im neuen Bepflanzungsplan des Vorhabenträgers beachtet.

Die **Polizeidirektion Freudenstadt** hat in ihrer Stellungnahme vom 02.07.2012 ergänzend darauf hingewiesen, dass eine spezielle Wendeanlage für LKW und Sattelzüge am Ende der Ausbaustrecke im Bereich der Firma SHW nicht vorgesehen sei, sodass der öffentliche Verkehrsraum für Wendemanöver genutzt werden müsse. Diesbezüglich ist zu konstatieren, dass die betroffenen LKW und Sattelzüge außerhalb der Ausbaustrecke auf der Wilhelm-Heusel-Straße bei der Firma SHW wenden müssen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies jedoch aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, der dort gefahrenen Geschwindigkeiten und insbesondere der Platzverhältnisse auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hinnehmbar.

#### **4. Kommunale Belange**

Die Gemeinde Baiersbronn hat keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung erhoben. Die mitgeteilten Anregungen und Hinweise wurden größtenteils in die Planung eingearbeitet bzw. werden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.

#### **5. Private Rechte und Belange**

##### **5.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum**

Für die Realisierung des Straßenbauvorhabens einschließlich der damit verbundenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden auch unter den Schutz des Artikels 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende private Grundstücksflächen benötigt. Dabei stellt jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie

privat, landwirtschaftlich oder gewerblich genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar.

Das Interesse, das der Betroffene an der Erhaltung seines Eigentums hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange. Die Interessen der Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zu Gunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von privaten Grundstücken in dem Umfang, wie nach dem festgestellten Plan in Gestalt dieses Planfeststellungsbeschlusses zur Realisierung des Vorhabens vorgesehen, nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch die Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele), die Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ für den LKW- und Busverkehr und den damit verbundenen, notwendigen Ausbau der Gemeindestraße überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums.

Die planerischen Ziele ließen sich ohne oder mit geringeren Eingriffen in die jeweiligen Eigentumsrechte nicht mehr realisieren. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet, soweit die Inanspruchnahme von fremden Grundstücken vorgesehen ist, enteignungsrechtliche Vorwirkung (§§ 40 f. StrG). Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung überwiegt die entgegenstehenden Belange der betroffenen Grundstückseigentümer; die mit seiner Realisierung verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in private Rechte sind mithin gerechtfertigt und konnten deshalb zugelassen werden.

Den Enteignungsbetroffenen steht selbstverständlich eine angemessene Entschädigung für den Verlust oder jede andere unmittelbare Inanspruchnahme ihres Grundeigentums zu. Die Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Sofern es insoweit nicht zu einer anderen Lösung kommt (z.B. freihändiger Verkauf, Flächentausch), ist hierüber in einem dann vom Vorhabenträger zu beantragenden Enteignungsverfahren nach dem StrG und dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) zu entscheiden (vgl. §§ 40 f. StrG, §§ 7 ff. LEntG). Nach § 7 LEntG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für andere durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

## **5.2 Mittelbare Beeinträchtigungen**

Die Auswirkungen des festgestellten Plans erstrecken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern auch – mit unterschiedlicher Intensität – auf andere Grundstücksflächen in der Nachbarschaft der Straßentrasse. Bei der Zulassung des Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur insoweit geschützt ist, als ihm Gesetz und Recht Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die privaten Interessen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei kann es sich gegebenenfalls auch um bloße wirtschaftliche Interessen handeln.

Der festgestellte Plan in Gestalt dieses Planfeststellungsbeschlusses trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung.

Die betriebsbedingten Immissionen sind in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen. Dies gilt auch unter dem Gesichtspunkt, dass vorhabenbedingt nur mit einer vergleichsweise geringen Verkehrs- und Immissionszunahme zu rechnen ist.

Sonstige nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG zu beachtende nachteilige Wirkungen auf Rechte Dritter gehen von dem Straßenbauvorhaben in der nunmehr planfestgestellten Form nicht aus.

## **XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen**

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und der Gemeinde Baiersbronn nach Möglichkeit Rechnung getragen wurde. Zahlreiche Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen, die sich im Grundsatz alle nicht gegen das Vorhaben ausgesprochen haben, fanden ihren Niederschlag in Zusagen des Vorhabenträgers oder in den in diesem Beschluss verfüigten Maßgaben und Nebenbestimmungen.

Folgende im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligte Behörden und Kommunen haben der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- **Gemeinde Baiersbronn**
- **Landratsamt Freudenstadt**
- **Polizeidirektion Freudenstadt**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 14 – Feuerwehr und Katastrophenschutz**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 26 – Denkmalpflege**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 52 – Gewässer und Boden**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 54.3 – Industrie/Kommunen**
- **Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 62 – Polizeirecht**
- **Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB)**
- **Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg**
- **Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg**
- **Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

Auf die wesentlichen Aspekte der von der Kommune und Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wurde an der jeweils thematisch passenden Stelle dieses Beschlusses eingegangen.

### **XIII. Anerkannte Verbände**

Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen hat sich im Anhörungsverfahren lediglich der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)** im Rahmen seines Mitwirkungsrechtes nach § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geäußert. Im Hinblick auf die mit Schreiben vom 17.10.2011 und 13.07.2012 vorgebrachten Einwendungen bezüglich der zu fällenden Bäume und des diesbezüglichen Kompensationskonzeptes wird auf Kapitel VII und den aktuellen LBP verwiesen. Hervorzuheben ist hierbei, dass insbesondere auch die vom BUND erhobenen Einwendungen zu einer Verschiebung der Trasse im Bereich der landschaftsprägenden Bäume und der Umgestaltung des Kompensationskonzeptes geführt haben.

Im Übrigen wurde die Installation von energieeffizienten Leuchten durch den Vorhabenträger zugesagt (vgl. unter A. V. Nr. 4).

Die **LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.** hat als baden-württembergischer Landesverband eines nach § 13 des Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) anerkannten Verbandes in ihrer Stellungnahme keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben.

## **XIV. Infrastrukturunternehmen**

### **1. Träger von Versorgungsleitungen**

Im Zuge des Verfahrens haben die **Deutsche Telekom Technik GmbH** sowie die **Kabel BW GmbH & Co. KG** in ihrer Eigenschaft als Träger von Versorgungsleitungen mitgeteilt, dass das Straßenbauprojekt bestimmte ihnen gehörende Leitungstrassen tangiert.

Im Zuge des Straßenbauvorhabens müssen die entsprechenden Leitungen gesichert oder gegebenenfalls verlegt werden. In diesem Zusammenhang wurde von den Leitungsträgern, die keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben erhoben haben, gefordert, die Detailplanung mit den Leitungsträgern rechtzeitig bzw. spätestens drei Monate vor Baubeginn abzustimmen.

Dem Vorhabenträger wurde durch Nr. 1.1 der Maßgaben und Nebenbestimmungen aufgegeben, den Bauablaufzeitenplan und die Detailplanung, die selbstverständlich den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen.

### **2. Sonstige Infrastrukturunternehmen**

Die **DB Services Immobilien GmbH** hat für alle Unternehmensbereiche der Deutsche Bahn AG darauf hingewiesen, dass für die neue Kreuzung eine Vereinbarung nach EKrG mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) als Pächterin abzuschließen sei. Zudem werde im Erläuterungsbericht fälschlicherweise darauf verwiesen, dass sich die Baumaßnahme auf dem Gelände des Bundeseisenbahnvermögens und der Gemeinde Baiersbronn befinde, entsprechend sei auch das Grunderwerbsverzeichnis bei der Fläche 2.20.1+2 nicht korrekt. Im Übrigen wies die DB Services Immobilien GmbH darauf hin, dass die Nennung der DB Netz AG – Deutsche

Bahn Gruppe unter Punkt 7.2 des Erläuterungsberichts als Kostenbeteiligte nicht korrekt sei. Dieser Hinweis ist berechtigt, die entsprechende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung wurde im Juli 2009 nicht von der DB Services Immobilien GmbH, sondern von der AVG als Pächterin unterzeichnet. Die Planung der Eisenbahnüberführung wurde direkt von der AVG beauftragt. Der Erläuterungsbericht und das Grunderwerbsverzeichnis wurden vom Vorhabenträger entsprechend korrigiert.

Die ursprünglich von der **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)** vorgeschlagenen Änderungen wurden laut dortiger Stellungnahme in das Verfahren eingearbeitet; noch offene Fragen werden im Zuge der Ausführungsplanung durch den Vorhabenträger mit der AVG abgestimmt.

## **XV. Private Einwender**

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe von Namen von Einwendern verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation der Einwender laufende Nummern benutzt.

Der Gemeinde Baiersbronn, in deren Rathaus eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen werden, wird eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die 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. Zudem wird den in der angesprochenen Entschlüsselungsliste enthaltenen Einwendern der Planfeststellungsbeschluss jeweils mit einem Begleitschreiben zugestellt, aus dem die zugehörige Einwender-Nummer hervorgeht.

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. Einwender Nr. 1**

Dieser bittet als Anrainer der B 462 im Rahmen des Rückbaus der Linksabbiegerspur zur Firma Schindele und der Bushaltestelle um eine flachere Gestaltung der Auffahrt zu seinem Grundstück. Zudem fordert er die Wiederanlage des früher vorhandenen bergseitigen Wassergrabens, um eine ordentliche Hangwasserableitung sicherzustellen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass in Zusammenhang mit dem Rückbau der Linksabbiegerspur zur Firma Schindele und die dortigen Bushaltestellen die Zufahrt zu dem betreffenden Grundstück flacher ausgestaltet und die Entwässerung am Hang verbessert wird (vgl. Zusage Nr. 5).

## **2. Einwenderin Nr. 2**

Diese ist Eigentümerin zweier Firmengebäude im Bereich der Maßnahme. Sie wendet ein, dass die vorhandene Straße zwischen den beiden Gebäuden nicht durchgängig ausgebaut werde, sondern lediglich zusätzliche Ausweichstellen vorgesehen seien. Durch die Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ käme es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, wobei ein reibungsloser Begegnungsverkehr zwischen LKW und PKW bereits bei einer Straßenbreite von 3,8 m nicht gegeben sei. Zudem stelle die Straßenverengung durch zwei Gebäude im Bereich der Wilhelm-Heusel-Straße 15 und 18 bereits heute bei geringem Verkehrsaufkommen eine potenzielle Gefahrenstelle dar. Die Einwenderin befürchtet, dass bei der Entladung der Sattelzüge im Bereich ihres Stahllagers zu Verkehrsstauungen kommen könnte; auch hegt sie die Befürchtung, dass ein reibungsloser Werksverkehr zwischen den beiden Firmengebäuden während der Baumaßnahme nicht gegeben sein werde. Zudem legt sie Widerspruch gegen die Erschließungskosten und damit verbundenen Anliegerkosten ein, grundsätzlich gehe sie von einer Kostenneutralität für das Unternehmen aus. Im Rahmen der Nachanhörung konstatiert die Einwenderin, dass der veranschlagte Kaufpreis für die zu erwerbenden Flächen als zu niedrig angesetzt sei; alternativ sei sie auch an einem Grundstückstausch interessiert.

Im Hinblick auf den Ausbau der Verbindungsstraße zwischen den beiden Firmengebäuden ist festzuhalten, dass nach der Überarbeitung der Planung („Deckblätter grün“ vom 26.03.2014) grundsätzlich eine Straßenbreite von 6,25 m vorgesehen ist, so dass ein reibungsloser Begegnungsverkehr möglich ist. Lediglich zwischen Bau-km 1+550 und 1+625 ist eine Verengung auf 4,75 m geplant, was im Hinblick auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten der Kfz in diesem Bereich hinnehmbar ist. Der weitere Straßenverlauf ab Bau-km 1+760, der auch die Gebäude der Wilhelm-Heusel-Straße 15 und 18 sowie das Stahllager umfasst, befin-



det sich nicht mehr im Bereich der vorgelegten Planung. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass für die Einwenderin auch während der Baumaßnahme die Zu- und Abfahrt zu ihren Gebäuden stets gewährleistet sein wird (vgl. Zusage Nr. 6). Einzelheiten werden mit den Beteiligten vor der Bauausschreibung und mit der bauausführenden Firma vor Baubeginn geklärt.

Die Kosten für die Einwenderin im Hinblick auf die Erschließung der Grundstücke, der Triebwasserrohrleitung und des Mittelspannungskabels sowie der Kaufpreis für die von der Gemeinde zu erwerbenden Flächen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

**Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben sowohl gerechtfertigt als auch erforderlich und trägt den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung. Bei der gemäß § 37 StrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Abwägung zwischen den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Beseitigung des Bahnübergangs „Baiersbronn II“ (Schindele) und der Schließung des Bahnübergangs „Boxenstop“ andererseits kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass dem Antrag der Gemeinde Baiersbronn mit den in Teil A. unter IV. getroffenen Maßgaben und Nebenbestimmungen entsprochen werden kann.**

## C.

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe, erhoben werden.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie kann auch zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.



Krause

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 15.07.2014

Beglaubigt:

Schwarz  
(Angestellte)