

# Planfeststellungsbeschluss

Neubau einer Eisenbahnüberführung über  
einen Radweg nördlich von Rastatt (B 3 /B 36)

Karlsruhe, den 27.01.2017

Az.: 24-0513.2-B 3 / B 36 / 1



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Verfügender Teil .....</b>	<b>5</b>
A.I. Feststellung des Plans .....	5
A.II. Planunterlagen .....	6
A.III. Maßgaben und Nebenbestimmungen .....	7
A.III.1. Naturschutz .....	7
A.III.2. Bauen und Verkehr.....	8
A.III.3. Boden .....	9
A.IV. Andere öffentlich - rechtliche Gestattungen.....	9
A.IV.1. Wasserrechtliche Erlaubnis .....	9
A.IV.1.1. Nebenbestimmungen:.....	10
A.IV.2. Sonstige.....	12
A.V. Zusagen .....	12
A.VI. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge.....	13
<b>B. Begründender Teil.....</b>	<b>14</b>
B.I. Sachverhalt .....	14
B.I.1. Erläuterung des Vorhabens im Wegenetz .....	14
B.I.1.1. Konkrete Ausgangslage .....	14
B.I.1.2. Verkehrliche Zielsetzung .....	15
B.I.1.3. Geplanter Zustand.....	15
B.I.1.4. Kosten / Kostenträger.....	16
B.I.2. Verfahrensablauf.....	16
B.II. Umweltverträglichkeit .....	17
B.III. Rechtliche Würdigung .....	18
B.III.1. Formell.....	18

B.III.2.	Materiell .....	18
B.III.2.1.	Planrechtfertigung .....	18
B.III.2.2.	Variantenprüfung .....	19
B.III.2.2.1.	Nullvariante .....	19
B.III.2.2.2.	Variante 1 (braun) .....	20
B.III.2.2.3.	Variante 2 (Antragsvariante, rot) .....	20
B.III.2.2.4.	Variante 3 (grün) .....	21
B.III.2.2.5.	Variante 4 (blau) .....	21
B.III.2.3.	Ergebnis .....	22
B.III.2.4.	Natur- und Artenschutz .....	22
B.III.2.4.1.	Naturschutz .....	23
B.III.2.4.2.	Schutzgebiete .....	24
B.III.2.4.3.	Artenschutz .....	25
B.III.2.4.4.	Ausgleichsmaßnahmen .....	26
B.III.2.5.	Wasser .....	26
B.III.2.5.1.	Wasserschutzgebiet .....	27
B.III.2.5.2.	Oberflächenwasser .....	27
B.III.2.5.3.	Grundwasser .....	27
B.III.2.6.	Boden .....	28
B.III.2.7.	Bauzeit .....	30
B.III.2.8.	Eigentum .....	31
B.III.3.	Gesamtbetrachtung .....	31
<b>C.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>32</b>

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

# Planfeststellungsbeschluss mit wasserrechtlicher Erlaubnis:

## A. Verfügender Teil

### A.I. Feststellung des Plans

Der Plan zum Bau einer neuen Eisenbahnüberführung (über die Bahnstrecke 4020) über einen Radweg im Zuge der B 3/ B 36 nördlich von Rastatt wird festgestellt.

Der Plan umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Bau eines neuen Radweges auf ca. 100 m Länge mit einer Breite von 3,00 m. Er schließt am östlichen Ende an den 2,50 m breiten parallel zur B 3 geführten Radweg an. Am westlichen Ende mündet der Radweg im Anschluss an die neue Eisenbahnüberführung (lichte Breite 5,00 m und lichte Höhe 3,00 m) in einen vorhandenen bituminös befestigten Waldweg, der nach ca.120 m in die B 3 einmündet bzw. auf den bestehenden Radweg trifft. Mit eingeschlossen sind die Maßnahmen:
- Mitbenutzung eines bestehenden Waldwegabschnitts für die Radwegführung
- Beleuchtung des Radweges, der Eisenbahnunterführung einschließlich des Waldwegabschnitts
- Rückbau des bestehenden parallel zur B 3 geführten Radweges und dessen Beleuchtung auf einer Länge von ca. 150 m sowie

- der auf Grund des Eingriffs erforderlichen Kompensationsmaßnahmen

## A.II. Planunterlagen

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

Festgestellte Unterlagen sind im Einzelnen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	<b>25.01.2016</b>	
2	<i>Übersichtskarte</i>	<i>25.01.2016</i>	<i>1:100.000</i>
3	<i>Übersichtslageplan</i>	<i>25.01.2016</i>	<i>1:25.000</i>
3	<i>Übersichtslageplan/ Variantenübersicht</i>	<i>25.01.2016</i>	<i>1:1.000</i>
<b>5</b>	<b>Lageplan</b>	<b>25.01.2016</b>	<b>1:500</b>
<b>6</b>	<b>Höhenplan</b>	<b>25.01.2016</b>	<b>1:500/50</b>
<b>9</b>	<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>		
9.1.	Textteil	01.07.2015 aktualisiert 16.03.2016	
9.2.	LBP Maßnahmenpläne	01.07.2015	1:500
<b>10</b>	<b>Grunderwerb</b>		
10.1.	Grunderwerbsplan	25.01.2016	1:500
10.2.	Grunderwerbsverzeichnis	25.01.2016	
<b>11</b>	<b>Regelungsverzeichnis</b>	<b>25.01.2016</b>	
<b>14</b>	<b>Straßenquerschnitte</b>	<b>25.01.2016</b>	<b>1:50</b>
<b>16</b>	<b>Sonstige Pläne</b>		

16.1.	Bestandleitungsplan	25.01.2016	1:500
16.2.1.	Lageplan Bauzustand	25.01.2016	1:200
16.2.2.	Längsschnitt Bauzustand	25.01.2016	1:100
18	Wassertechnische Untersuchungen	08.12.2015	
<b>19</b>	<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
19.1.	Erläuterungsbericht	01.07.2015	
19.2.	Bestands- und Konfliktplan	01.07.2015	1:500
19.3.	FFH - Erheblichkeitsvorprüfung	26.01.2016	
<b>20</b>	<b>Geotechnische Untersuchungen</b>	<b>28.08.2015</b>	

Die grau und kursiv dargestellten Pläne sind lediglich nachrichtlich enthalten.

### **A.III. Maßgaben und Nebenbestimmungen**

#### A.III.1. Naturschutz

1. Eine Umweltbaubegleitung wird angeordnet. Das hierzu beauftragte Fachbüro ist der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn anzuzeigen.
2. Nach Abschluss der Maßnahme ist die Dokumentation der Maßnahme durch die Umweltbaubegleitung bei der höheren Naturschutzbehörde, beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 56 z. H. Fr. Müller-Haug einzureichen.
3. Beginn und Beendigung der Maßnahme sind dem Landratsamt Rastatt, Umweltamt, unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

4. Der Landschaftspflegerische Ausführungsplan ist vor Beginn der Baumaßnahme der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Rastatt, vorzulegen.
5. Noch erforderliche Rodungsarbeiten sind zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchzuführen.
6. Vor Beginn der Baumaßnahme sind alle vor Ort tätigen Personen über die genauen Grenzen des Naturschutzgebietes, sowie über die in diesem Beschluss getroffenen Nebenbestimmungen in Kenntnis zu setzen.
7. Unverzüglich nach Fertigstellung der Maßnahmen ist mit der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Rastatt, eine Begehung zur Darlegung der Umsetzung der Maßnahmen durchzuführen. Es erfolgt ebenfalls ein schriftlicher Kurzbericht.
8. Die Kompensationsmaßnahmen, insbesondere die Aufwertung des Biotopbereichs (Ausbaggerung der Schlute), sowie die Maßnahme E1 sind spätestens nach Ablauf der neunmonatigen Bauzeit und Schlussabnahme ins Straßen- und Kompensationsflächenkataster (SKoKa) einzutragen. Die erforderlichen Angaben zu Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Rastatt, mitzuteilen, die Angaben sind durch elektronischen Vordruck zu übermitteln.

#### A.III.2. Bauen und Verkehr

1. Oberboden und Unterboden sind getrennt voneinander zu lagern.



2. Die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen dem Vorhabenträger, der Deutschen Bahn AG sowie der Stadt Rastatt muss vor Baubeginn dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde unterzeichnet vorgelegt werden.
3. Der Deutschen Bahn AG ist der Betriebsplan vor Baubeginn auszuhändigen.

#### A.III.3. Boden

1. Es ist ein baubegleitender Baugrundgutachter zu bestimmen und dem Landratsamt Rastatt vor Beginn der Baumaßnahme mitzuteilen. Dieser hat insbesondere die Baugruben- und Gründungsarbeiten stichprobenartig zu überprüfen und abzunehmen.

### **A.IV. Andere öffentlich - rechtliche Gestattungen**

#### A.IV.1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Aufgrund § 1, 2 Abs. 1 Nr. 3, 3 Abs. 1 Nr. 3, §§ 5, 6, 8 Abs.1, 9 Abs.1 Nr. 5, Abs. 2 Nr. 1, 12 und 13 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) ergeht folgende

#### **Entscheidung:**

Dem Vorhabenträger wird nach Maßgabe der unter Abschnitt A II. aufgeführten Pläne und Beschreibungen unter den nachstehend genannten Nebenbestimmungen die wasserrechtliche Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserhaltung während der Bauzeit (7 Tage), Entnahmestelle Flst. Nr. 3823 Gem. Niederbühl und zur Wiedereinleitung des Grundwassers nach Abschluss der Bauzeit in sechs

Schluckbrunnen mit einer Gesamtentnahmemenge von 33.754 m<sup>3</sup> und einer maximalen Entnahmemenge von 55,8 l/s bzw. 201 m<sup>3</sup>/h erteilt.

#### A.IV.1.1. Nebenbestimmungen:

1. Das Vorhaben ist plan- und bedingungsgemäß nach den DIN- Vorschriften und den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik und der Wasserwirtschaft auszuführen. Auf filterfeste Ausführung der Brunnen ist zu achten. Bei Verlegung der Ableitungsrohre ist darauf zu achten, dass keine nennenswerten Flurschäden verursacht werden.
2. Die Grundwasserabsenkung ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Sollten längere Bauzeiten bzw. größere Wassermengen als in der Planung vorgesehen erforderlich werden, so ist rechtzeitig vor Überschreiten der genehmigten Planungsgrößen das Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde, Landratsamt Rastatt, herzustellen.
3. Die Bestimmungen der Rechtsverordnung des Landratsamtes Rastatt vom 25.08.2010 sind zu beachten.
4. Die entnommene Wassermenge ist über einen Sandfang zu leiten und durch eine geeignete Messeinrichtung zu erfassen.
5. Es ist ein Betriebsbuch zu führen, in welchem die Messwerte nach Beginn der Absenkung täglich, danach wöchentlich zu erfassen sind. Dieses ist auf Verlangen dem Landratsamt Rastatt, Umweltamt, vorzulegen.

6. Das Landratsamt Rastatt, Umweltamt, ist, sobald Verunreinigungen durch Schadstoffe angetroffen werden oder es zu Betriebsstörungen oder Schadensfällen kommt, bei denen eine Beeinträchtigung der Grundwasserbeschaffenheit zu besorgen ist, unverzüglich zu verständigen.
7. Mit Schadstoffen verunreinigte Materialien sind ordnungsgemäß zu verwerten oder zu entsorgen.
8. Im Vorfeld der Absenkung sind im direkten Umfeld Beweissicherungen vorzunehmen.
9. Die Weiterbenutzung der Brunnen nach Beendigung der Grundwasserabsenkungsarbeiten für andere Zwecke ist nicht gestattet.
10. Die Brunneneinrichtungen sind zu beseitigen und die Bohrlöcher mit einwandfreiem Material wieder zu verfüllen.
11. Sämtliche Arbeitskräfte auf der Baustelle sind hinsichtlich des ordnungsgemäßen und sicheren Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen, sowie dem Verhalten im Schadensfall zu schulen und gegen Unterschrift einzuweisen. Die Unterschriftenliste ist dem Regierungspräsidium Karlsruhe vor Baubeginn in Kopie vorzulegen.
12. Vor Ort ist in ausreichender Menge geeignetes Bindemittel zur Aufnahme von Tropfverlusten vorzuhalten. Tropfverluste sind mit geeignetem Bindemittel

unverzüglich aufzunehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

13. In der Umgebung der Grundwasserabsenkung sind Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Grundwasserhaltung vorzunehmen.

14. Die Brunnenrohre sind mindestens 40 cm über die Bodenoberfläche hochzuführen und wasserdicht abzuschließen.

#### A.IV.2. Sonstige

Im Übrigen werden alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich - rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen durch die Planfeststellung ersetzt (§ 75 Abs.1 S.1 VwVfG).

#### **A.V. Zusagen**

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich genannten 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:

1. Die Hinweise 1-4 aus der Stellungnahme der Stadt Rastatt – Straßenbau – vom 24.06.2016 werden beachtet.

2. Die Herkunftsnachweise für die Begrünung der Maßnahmen A1 „Entsiegelung des Radwegs“ und G1 „Begrünung des neuen Radwegs“ werden der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Rastatt, vor Maßnahmendurchführung vorgelegt.
3. Die Maßnahme E1 „Revitalisierung teilweise verlandeter Schlutenbereiche“ wird in enger Abstimmung mit dem Forst, Stadt Rastatt Fachbereich 6, umgesetzt.
4. Es wird eine Betriebsanweisung erstellt, die den ordnungsgemäßen und sicheren Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere die Betankungsvorgänge regelt. Die Betriebsanweisung wird vor Ort ausgehängt und den entsprechenden Arbeitskräften gegen Unterschrift zur Kenntnis gegeben.
5. Der Alarm und Maßnahmenplan wird vor Ort ausgehängt und den entsprechenden Arbeitskräften auf der Baustelle gegen Unterschrift zur Kenntnis gegeben.
6. Die Beleuchtungseinrichtungen am Radweg sind insektenfreundlich in Form von LED-Leuchten mit warmweißem Lichtspektrum zu verwenden. Die Lampen werden so ausgerichtet, dass lediglich der Radweg, nicht jedoch die angrenzenden Gehölzbestände ausgeleuchtet werden.

#### **A.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 Infrastrukturunternehmen sind im begründenden Teil unter B.III.2.4.- B.III.2.8. dargestellt.

## **B. Begründender Teil**

### **B.I. Sachverhalt**

Im Folgenden wird das Vorhaben als solches erläutert.

#### **B.I.1. Erläuterung des Vorhabens im Wegenetz**

Entlang der B 3 / B 36 verläuft nördlich der Ortsrandlage von Rastatt ein straßenbegleitender Radweg. Dieser verbindet Rastatt mit den nordwestlich gelegenen Gemeinden Ötigheim, Muggensturm, Malsch und Ettlingen. Nach der Unterteilung für unterschiedliche regionale Radverkehrsverbindungen (RIN-Netz-kategorien II- IV) lässt sich das Vorhaben als eine überregionale Radverkehrsverbindung (AR II) gemäß RIN einordnen.

##### **B.I.1.1. Konkrete Ausgangslage**

Der straßenbegleitende Radweg verläuft derzeit unter einer Eisenbahnüberführung der DB - Strecke 4020) entlang und wird in beide Richtungen vom Radverkehr genutzt. Aufgrund der geringen Breite der Überführung ist der Radweg stark eingeeengt. Dieser ist an der Engstelle auf 1,5 m einschließlich des Hochbords reduziert. Ein Trenn- bzw. Schutzstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn ist nicht vorhanden. Die Engstelle ist seitlich durch das Brückenwiderlager begrenzt. Weiterhin gibt es an der Engstelle noch einen Knick in der Streckenführung, sodass dieser Bereich sehr unübersichtlich und damit gefährlich ist. Der aktuell bestehende Radweg stellt damit einen Unfallschwerpunkt dar, insbesondere für Radfahrer mit Kinderanhängern. Die derzeit bestehende Beschilderung, welche die Radfahrer aktuell zum Absteigen auffordert, zeigte in der Praxis wenig Wirkung. Außerhalb der

Eisenbahnüberführung beträgt die Breite des Radwegs 2,5 m. Der Radweg ist durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

#### B.I.1.2. Verkehrliche Zielsetzung

Der vorhandene Radweg entspricht so nicht den geltenden Richtlinien und soll entsprechend umgestaltet werden, um den bestehenden Unfallschwerpunkt unter der Eisenbahnüberführung zu beseitigen. Weiterhin soll der Radweg sicher als Zweirichtungsradweg genutzt werden können.

#### B.I.1.3. Geplanter Zustand

Die Gesamtlänge des Vorhabens beträgt 100 m. Der außerorts geführte, selbständig trassierte Radweg soll vor der Eisenbahnüberführung seitlich abgerückt werden und die Bahnstrecke in einer eigens für den Radweg zu errichtenden Unterführung (lichte Breite 5 m und lichte Höhe > 3 m) auf Bahn-km 81,5+85 unterqueren. Dies ist der Bereich Geh- und Radweg- auf Im 0,030. Nach der Kreuzung der Bahnstrecke soll der Zweirichtungsradweg dann an einen nordwestlich parallel zur Bahnstrecke führenden Waldweg angeschlossen werden, welcher bereits an den bestehenden Radweg (Breite 2,5 m) wieder anbindet. Dieser wird im Zuge der Baumaßnahmen beleuchtet. Der Waldweg ist eine direkte Verbindung für Radfahrer zwischen Rastatt und Ötigheim. Der geplante Radweg erhält eine Breite von 3 m. Beidseitig sind Bankette mit 0,50 m vorgesehen. Die Querneigung des Radweges beträgt 2,5 %. Durch die neu gebaute Unterführung kommt es aufgrund des Breiten-/Höhenverhältnisses zu einer gut einsehbaren Durchfahrt ohne lange Rampen. Im Bereich der Unterführung wird die Fahrbahn auf 5,0 m aufgeweitet. Der Radweg wird im Bauwerk selbst ohne Schrammborde ausgeführt. Die Flügelwände der Unterführung werden als Schrägflügel ausgestaltet. Das Kreuzungsbauwerk ist als Beton - Rahmenbauwerk entsprechend den Richtzeichnungen der Deutschen Bahn konzipiert. Der Bahndamm wird im Bauwerksbereich an das Regelprofil angepasst, um das Brückenbauwerk möglichst kurz ausbilden zu können.

Der alte, nicht mehr benötigte straßenbegleitende Teil des Radwegs wird außerhalb des Bauwerks zurückgebaut und entsiegelt. In der Summe entspricht die neu zu

versiegelnde Fläche etwa der durch Rückbau des alten Radwegs zu entsiegelnden Fläche.

#### B.I.1.4. Kosten / Kostenträger

Die für die Baumaßnahme veranschlagten Kosten liegen bei ca. 1,5 Mio. EUR inklusive Mehrwertsteuer ohne Baunebenkosten. Da es sich bei der Maßnahme um eine Kreuzungsmaßnahme auf einseitiges Verlangen des Straßenbaulastträgers handelt, ist Kostenträger nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) die Bundesrepublik Deutschland, vorliegend vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4. Obwohl die Kostenlast zu 100 % beim Straßenbaulastträger liegt, wird eine Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger, der Stadt Rastatt und der Deutschen Bahn AG geschlossen. Das Eigentum an dem Kreuzungsbauwerk geht in das Eigentum der DB Netz AG über, das Eigentum am Radweg in das der Bundesrepublik Deutschland.

Der Straßenbaulastträger übernimmt ebenfalls die Investitionskosten für die Beleuchtung. Nach Fertigstellung der Maßnahme geht die Beleuchtung in das Eigentum und den Unterhalt der Stadt Rastatt über.

Die Gesamtkosten teilen sich auf in die Kosten für die Eisenbahnüberführung inklusive Fahrleitungsmastsicherung in Höhe von 1.400.000,00 EUR und die Kosten für den Radweg inklusive Beleuchtung und Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 100.000,00 EUR. Die Grunderwerbskosten belaufen sich auf voraussichtlich 34.000 EUR.

#### B.I.2. Verfahrensablauf

Nach dem Antrag der Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Abt. 4 mit Schreiben vom 15.04.2016, eingegangen am 18.04.2016 wurde das Planfeststellungsverfahren mit Datum vom 09.05.2016 eingeleitet und im Anschluss in den maßgeblichen Veröffentlichungsblättern öffentlich bekannt gemacht:

- Badisches Tagblatt
- Badische Neueste Nachrichten



- RAZ

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 01.06.2016 bis einschließlich 30.06.2016 im Rathaus der Stadt Rastatt zur Einsicht aus. Einwendungen konnten bis einschließlich 14.07.2016 erhoben werden.

## **B.II. Umweltverträglichkeit**

Im Rahmen der Umweltverträglichkeit werden die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet.

Die Offenlage der Planunterlagen diene gleichzeitig der Unterrichtung und Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens. Der Vorhabenträger hat zusammen mit den anderen Unterlagen eine in den landschaftspflegerischen Begleitplan integrierte Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt (Unterlage 19). Darin sind die zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Maßnahmen, mit denen solche vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden können ausführlich dargestellt. Vor und während des Planfeststellungsverfahrens wurden die betroffenen Behörden beteiligt. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) findet sich unter Kapitel 5 eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen, sowie eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Vorliegend sind die Angaben zu den Umweltauswirkungen in der umweltfachlichen Untersuchung, dem Bestands- und Konfliktplan, sowie der artenschutzrechtlichen Beurteilung (Unterlage 19) ausreichend, um die Umweltverträglichkeit für das beantragte Vorhaben zu beurteilen. Dies insbesondere, als darüber hinaus ein Baugrundgutachten inklusive einer orientierten Schadstoffuntersuchung (Unterlage 20 Geotechnische Untersuchungen) vorliegt. Die in der Unterlage 19 vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie unterscheidet zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen und zwar in Bezug auf die Umweltmedien Mensch, Tiere, Pflanzen (einschl. biologischer Vielfalt), Boden, Wasser, Luft, Klima und

Landschaft. Zu den Einzelheiten wird auf die Unterlage 19 verwiesen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gibt die Darstellung der Umweltauswirkungen das vorhersehbare Maß an Umweltauswirkungen korrekt wieder. Es wird festgestellt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind. Im Übrigen wird auf das Kapitel B.III.3. verwiesen.

### **B.III. Rechtliche Würdigung**

#### **B.III.1. Formell**

Bundesstraßen dürfen nach § 17 S. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der neben der B 3 / B 36 befindliche Radweg (inklusive der notwendigen Unterführung) ist als unselbständiger Radweg rechtlich an die Bundesstraße gebunden und unterliegt daher ebenfalls der Planfeststellung nach § 17 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 4 FStrG.

#### **B.III.2. Materiell**

##### **B.III.2.1. Planrechtfertigung**

Die notwendige Planrechtfertigung ist gegeben. Diese liegt dann vor, wenn das Vorhaben objektiv erforderlich ist. Wobei die Planung nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis erforderlich ist, das Vorhaben muss nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04) vielmehr vernünftigerweise geboten sein. Das Vorhaben muss darüber hinaus mit den Zielen des FStrG übereinstimmen (fachplanerische Zielkonformität). Vorliegend dient der Neubau des Radweges als Nebenanlage zu einer Bundesstraße der Beseitigung eines bestehenden Unfallschwerpunktes zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr unter der Eisenbahnüberführung. Weiterhin soll der Radweg sicher als Zweirichtungsradweg genutzt werden können und nach den geltenden Richtlinien ausgebaut werden, da der Bestandsweg diese nicht mehr erfüllt. Ein Ausbau der bestehenden Unterführung war aufgrund der baulichen

Zwänge der bestehenden Eisenbahnüberführung nicht möglich, da deren Raumverfügbarkeit bereits ausgereizt ist.

### B.III.2.2. Variantenprüfung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, etwaige schonendere Varianten zu prüfen. Bei der eigentlichen Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Nullvariante, also der Variante das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

Die naheliegende Aufweitung des bestehenden Radweges wäre nur unter vollständigem Neubau der (bestehenden) Eisenbahnüberführung mit zeitgleicher Verbreiterung der Unterführung möglich gewesen. Die Eisenbahnüberführung ist der Deutsche Bahn AG zuzuordnen. Ein solcher Neubau ist von Seiten der Deutsche Bahn AG nicht geplant. Insofern wurde diese Variante bereits zu einem frühen Stadium nicht weiterverfolgt. Der Untersuchungsraum wurde dergestalt festgelegt, dass nur eine getrennte Querung des Radwegs unter der Bahnstrecke nördlich des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes in Frage kommt, denn auch hier muss keine zusätzliche Querung der B 3 / B 36 erfolgen. Weiterhin weist die Bahnstrecke an dieser Stelle eine Dammlage auf, sodass die Topographie für eine Querung günstig ist. Die untersuchten Varianten bewegen sich demnach in diesem Untersuchungsraum und unterscheiden sich lediglich in der Lage des Kreuzungspunktes, des Kreuzungswinkels und der Führung des Radwegs.

Hierzu wird auf die Variantenübersicht (Unterlage 3) verwiesen.

#### B.III.2.2.1. Nullvariante

Wenn das Vorhaben nicht verwirklicht wird, dann bleibt die Bestandssituation bestehen. Der Radweg bleibt weiter direkt entlang der B 3 / B 36 geführt, ohne zusätzliche Führungen der Bundesstraße. Die Situation unter der Eisenbahn-

überführung ist bereits jetzt gefährlich. Wenn keine Maßnahme ergriffen wird, so wird diese Engstelle zu weiteren Unfällen führen. Weiterhin wird es insgesamt zu einer geringeren Nutzung der Radwegeverbindung kommen, da die Engstelle durch die Verpflichtung zum Abstieg für Radfahrer unattraktiv ist und aufgrund der Enge der Weg für Radfahrer mit Anhänger nahezu ausscheidet.

#### B.III.2.2.2. Variante 1 (braun)

Der neue Radweg schwenkt unmittelbar nach einer vorhandenen Zufahrt des Waldweges um ca. 45 Grad aus der heutigen, parallel der B 3 / B 36 verlaufenden, Trassenführung ab und unterquert die Bahnstrecke in einer Geraden. Unmittelbar nach dem neuen Kreuzungsbauwerk mündet der geplante Radweg in einem Winkel von ebenfalls ca. 45 Grad in einen vorhandenen Waldweg. Die Variante 1 sieht einen Kreuzungswinkel von 90 Grad vor. Die genaue Lage des Kreuzungspunktes wird durch zwei vorhandene Oberleitungsmasten der Deutschen Bahn AG und die im Umfeld vorhandene Möglichkeit einer Baustelleneinrichtungsfläche zur Herstellung des Kreuzungsbauwerks in Seitenlage außerhalb des Bahnkörpers bestimmt. Bei der geplanten, wirtschaftlichsten Bauweise kann das Bauwerk vorab hergestellt und dann unter Vollsperrung der Bahnstrecke in offener Bauweise eingeschoben werden. Allerdings ist mit sehr aufwändigen Maßnahmen zur Sicherung der beiden Oberleitungsmasten zu rechnen. In den vorhandenen Wald muss eingegriffen werden. Es ist lediglich relativ junger Wald von der erforderlichen Rodung betroffen. Ein am Rande des Baufeldes vorhandener Bestand an Altbäumen kann erhalten werden. Allerdings beeinträchtigt die Variante 1 ein vorhandenes Flora - Fauna – Habitat – Gebiet (FFH) im Bereich der Einbindung des neuen Radwegs in den vorhandenen Waldweg.

#### B.III.2.2.3. Variante 2 (Antragsvariante, rot)

Variante 2 ist unter dem Aspekt der Konfliktminimierung eine Optimierung der Variante 1. Sie berücksichtigt einen Kreuzungswinkel von 80 Grad und kann aufgrund der Schräglage einen deutlich günstigeren Abstand zu den angrenzenden Oberleitungsmasten aufweisen. Gleichzeitig kann die Radwegführung optimiert

werden. Durch den etwas flacheren Winkel wird eine leicht günstigere Linienführung des Radwegs erzielt. Der Eingriff in den vorhandenen Wald ist unverändert zur Variante 1. Durch die etwas geänderte Lage des Radwegs wird das angrenzende FFH - Gebiet nicht mehr tangiert.

#### B.III.2.2.4. Variante 3 (grün)

Variante 3 sieht eine Verschiebung des Kreuzungspunktes in nördliche Richtung um ca. 30 – 40 m gegenüber den Varianten 1 und 2 vor. Somit könnte der vorhandene Waldweg im östlich des Kreuzungsbauwerks gelegenen Abschnitt als neuer Radweg mitgenutzt werden. Die Länge des neu zu bauenden Radweges würde sich somit deutlich verringern. Demgegenüber würde das Bauwerk und der Radweg jedoch sowohl im FFH-, als auch im Naturschutzgebiet verortet sein. Auch topographisch würde sich der Bau erschweren, da die Bahnstrecke an dieser Stelle eine geringere Dammlage aufweist. Darüber hinaus wäre der Eingriff in den vorhandenen Wald größer und würde älteren Baumbestand betreffen.

Ebenfalls müsste bei dieser Variante der vorhandene Waldweg für die Bauzeit provisorisch verlegt werden um die Zufahrt zu einem Haus sicherzustellen. Auch bei dieser Variante müsste eine vorhandene Fernmeldeleitung verlegt werden.

#### B.III.2.2.5. Variante 4 (blau)

Bei der Variante 4 entspricht die Lage des Kreuzungspunktes mit der Bahnstrecke den Varianten 1 und 2. Die Führung des Radweges ist jedoch verändert.

Ein ca. 35 m langer Abschnitt und die vorhandene Zufahrt des Waldweges zur B 3 / B 36 werden aufgegeben. Es wird eine neue Zufahrt des Waldweges zur B 3 / B 36 geschaffen. Diese liegt etwas weiter südlich der bestehenden Zufahrt. Der neue Waldweg wird senkrecht an die B 3 / B 36 angebunden und in Richtung Bahndamm geführt, knickt dann um ca. 45 Grad nach Norden ab und geht in den vorhandenen, parallel zur Bahn laufenden Waldweg über. Die neue Radwegverbindung nutzt den neuen Waldweg zwischen Zufahrt zur B 3 / B 36 bis zum Knick und wird im weiteren Verlauf als eigenständiger Radweg mit Unterquerung der Bahnstrecke geführt bis er in den westlich der Bahn verlaufenden Radweg mündet. Auf einer Länge von ca. 30 m besteht bei dieser Variante keine doppelte Wegführung Waldweg / Radweg.

Der Radverkehr wird hier indirekt geführt. Der parallel zur B 3 / B 36 verlaufende Radweg ist dann nicht mehr vorrangberechtigt. Weiterhin entsteht durch diese Variante ein weiterer Konfliktpunkt unmittelbar östlich des Kreuzungsbauwerks. Radfahrer, die aus dem Bauwerk kommen sind nicht vorrangberechtigt gegenüber dem Waldweg, die Sicht aus dem Bauwerk heraus auf den Waldweg ist unzureichend.

#### B.III.2.3. Ergebnis

Im Verhältnis der Varianten untereinander ist die Variante 2 eindeutig vorzugswürdig. Sie stellt eine Verbesserung der Variante 1 dar, da das FFH - Gebiet bei dieser Trassierung verschont wird. Aus eben diesem Grund ist auch die Variante 3 nicht geeignet, da bei dieser Trassierung sowohl das FFH - Gebiet, als auch das Naturschutzgebiet beeinträchtigt wären.

Die Variante 4 weist den Vorteil auf, dass auf einer Länge von ca. 30 m keine doppelte Wegführung Waldweg / Radweg erforderlich wäre. Der Radverkehr würde dann allerdings indirekt geführt. Der ohnehin durch die geplante Maßnahme gegenüber heute verlängerte und nicht mehr direkt geführte Radweg wäre noch ungünstiger als unbedingt notwendig gestaltet. Die Situation am Konfliktpunkt Radweg / Waldweg / Zufahrt zur B 3 / B 36 würde für den Radfahrer deutlich verschlechtert. Durch den Wegfall der Vorrangberechtigung bei Variante 4 käme es zu einer deutlichen Verschlechterung der Situation für den Radfahrer und ggf. auch zu einer Erhöhung des Unfallrisikos. Zumal der Radfahrer, welcher von der Bahnstrecke kommt nicht vorrangberechtigt wäre gegenüber dem Waldweg, diesen aber unterhalb des Bauwerks nur gering einsehen könnte.

#### B.III.2.4. Natur- und Artenschutz

Durch die Maßnahme sind unvermeidbare Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu erwarten. Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Gutachten stellen nachvollziehbar und umfassend die Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dar. Die erheblichen bereits auf das notwendige Maß reduzierten Eingriffe im Planungsraum werden überwiegend durch die

Versiegelung von Flächen und den Verlust von Waldflächen mittleren Alters (Stammumfang ca. 20 cm), sowie den Verlust der Bestandsvegetation (Ruderalvegetation) hervorgerufen. Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde am 16.03.2016 zuletzt aktualisiert. Insgesamt sind innerhalb des Planungsraumes keine Flächen vorhanden, die als Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung beurteilt werden. Die vorhandenen Flächen sind allesamt von allgemeiner Bedeutung. Es sind keine betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme zu erwarten. Der landschaftspflegerische Ausführungsplan ist vor Beginn der Baumaßnahme der unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Rastatt, vorzulegen, siehe hierzu A.III.1.4.

#### B.III.2.4.1. Naturschutz

Die Umsetzung des Vorhabens stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff im Sinne des § 14 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG) dar. Nach § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Vorhabenträger verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 NatSchG).

Die Baumaßnahme befindet sich innerhalb eines Laubwaldgebiets, das durch die in Dammlage befindliche Bahnstrecke Rastatt – Karlsruhe durchquert wird. Baubedingt sind ca. 1.650 m<sup>2</sup> Rodungen von Waldfläche (32 Bäume) erforderlich. Es handelt sich überwiegend um Schwarzerlen und mehrstämmige Spitzahornbäume, vereinzelt auch Hainbuchen mittleren Alters (ca. 20 cm Stammdurchmesser).

Die im Nordosten direkt an den Planungsraum angrenzenden Waldflächen weisen aufgrund ihrer Eigenschaften als nach § 30 LWaldG geschütztes Biotop eine sehr hohe Leistungsfähigkeit auf. Wohingegen der zwischen Wirtschaftsweg, B 3 / B 36

und Bahngleisen gelegene Waldabschnitt durch seine Abgeschnittenheit nur eine mittlere bis hohe Leistungsfähigkeit aufweist.

Für den Eingriff wurde mit Schreiben vom 01.08.2016 von Seiten der höheren Naturschutzbehörde, Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56, das, für die Befreiung von den einschlägigen Verbotsbestimmungen der Naturschutzgebietsverordnung „Auenwälder und Feuchtgebiete westlich von Ötigheim“, gemäß § 54 Abs. 3 NatSchG erforderliche Einvernehmen unter den sich nunmehr unter A.III.1. befindlichen Nebenbestimmungen erteilt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme kann auf dem Baufeld durch Pflanzung von standortgerechten und dort entstandenen Einzelbäumen und Sträuchern ein waldartiger Charakter wiederhergestellt werden. Nach Wiederherstellung verbleibt ein Eingriff von ca. 715 m<sup>2</sup> im unmittelbaren Umfeld des Radwegs mitsamt Bankett. Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen im landschaftspflegerischen Begleitplan werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hierdurch die Vermeidungs- und Ausgleichsverpflichtungen aus § 15 BNatSchG erfüllt. Die nicht vermeidbaren Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen und die naturschutzrechtlichen Auflagen ausgeglichen, wodurch eine hinreichende Kompensation gegeben ist.

#### B.III.2.4.2. Schutzgebiete

Das Vorhaben befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietsteils des kombinierten Natur- und Landschaftsschutzgebiets „Auenwälder und Feuchtwiesen westlich von Ötigheim.“ Für dieses besteht eine Schutzgebietsverordnung vom 15.07.1994. Die untere Naturschutzbehörde hat die Erlaubnis nach § 8 Abs. 4 der Schutzgebietsverordnung für den geplanten Eingriff im Rahmen des Vorhabens mit seiner Stellungnahme vom 13.07.2016 erteilt, da durch die gestalterische Einbindung des Radwegs erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nicht zu erwarten sind. Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets „Auenwälder und Feuchtwiesen westlich von Ötigheim“ wird auch nach Auffassung der Fachbehörde durch die vorliegende Maßnahme nicht berührt.

Der Naturschutzgebietsteil „Auenwälder und Feuchtwiesen westlich von Ötigheim“ wird durch die Maßnahme lediglich am Rande in einem kleinen Teilbereich berührt.



Für diesen Eingriff hat die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Abt. 5 bereits ihr Einvernehmen mit Schreiben vom 01.08.2016 erteilt. Ebenfalls liegt im Hinblick auf die maßnahmenbedingt zu fällenden Bäume die nach §§ 9, 11 LWaldG erforderliche Genehmigung der höheren Forstbehörde, Forstdirektion des Regierungspräsidiums Freiburg, vom 15.07.2016 vor.

Weiterhin befindet sich das Vorhaben grundsätzlich (wenige m<sup>2</sup> tangiert) außerhalb eines Natura 2000 Gebiets, und auch nach einer FFH - Erheblichkeitsprüfung nicht im Einwirkungsbereich der Maßnahme des FFH - Gebiets „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“. Die geplante Maßnahme wird nach der durchgeführten FFH - Vorprüfung nicht zu Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen führen. Es kommt zu einer geringen temporären Flächeninanspruchnahme im Bereich des offiziell abgegrenzten FFH - Gebietes, durch Platzierung der Wasserleitungen und der Versickerungsbrunnen im Randbereich des bahnparallelen Weges auf der Waldseite, aber weder zu einer Nutzungsänderung noch zu einer Flächenumwandlung oder einer baubedingten Flächeninanspruchnahme im FFH - Gebiet.

#### B.III.2.4.3. Artenschutz

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG verbietet verschiedene Beeinträchtigungen wild lebender Tiere der besonders und 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) gelten 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, d.h., bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art reicht aus, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

Im Vorhabengebiet wurden zahlreiche nach Anhang IV der FFH - Richtlinie aufgeführte, streng geschützte, adulte und subadulte Mauereidechsen, sowie wenige Zauneidechsen nachgewiesen. Das Baufeld ist vom Vorhabenträger bereits mit einem reptiliensicheren Zaun gesichert worden, um die Eidechsen vom Baufeld

auszugrenzen. Weiterhin werden vor Beginn der Baumaßnahme die im Baufeld befindlichen Individuen abgefangen und außerhalb des bereits aufgestellten Reptilienzaunes wieder ausgesetzt. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen V/M4 ist davon auszugehen, dass die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 nicht erfüllt werden.

Eine Umweltbaubegleitung ist unter A.III.1.1 angeordnet worden, um die fach- und termingerechte Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zu begleiten. Das mit der Umweltbaubegleitung beauftragte Büro ist auch bei der Planung und Durchführung sämtlicher Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu beteiligen. Darüber hinaus wurde zum Schutz etwaig vorkommender geschützter Käferarten vom Vorhabenträger eine insektenfreundliche Beleuchtung in Form von LED-Leuchten mit warm - weißem Lichtspektrum zugesagt. Die Lampen werden so ausgerichtet, dass lediglich der Radweg, nicht jedoch die angrenzenden Gehölzbestände ausgeleuchtet werden.

#### B.III.2.4.4. Ausgleichsmaßnahmen

Zur Kompensation der erheblichen unvermeidbaren Beeinträchtigungen, wurden landschaftspflegerische Maßnahmen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und der Forstbehörde festgelegt. Aufgrund der Art des Eingriffs konzentriert sich die Kompensation daher auf die Wiederherstellung von Waldstrukturen und die Entsiegelung nicht mehr benötigter Radwegflächen. Eine Ersatzmaßnahme wurde im angrenzenden Waldbereich festgelegt. Eine vorhandene Schlute von einer Rückegasse wird unterschiedlich tief ausgebaggert. Hierdurch wird der Biotopbereich aufgewertet. Auf den landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 19 der Planunterlagen, wird Bezug genommen.

#### B.III.2.5. Wasser

Das Vorhaben entspricht, bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Maßgaben und Nebenbestimmungen (unter A.IV.1.1), auch den einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften. Oberflächengewässer sind im Planungsraum nicht vorhanden. Insgesamt handelt es sich um eine kleinräumige Betroffenheit.

#### B.III.2.5.1. Wasserschutzgebiet

Die Baumaßnahme liegt in der Zone III B des Wasserschutzgebietes Rheinwald der Stadtwerke Karlsruhe. Für diesen Bereich existiert eine zu beachtende Rechtsverordnung des Landratsamtes Rastatt vom 25.08.2010, s. A.IV.1.1.3.

#### B.III.2.5.2. Oberflächenwasser

Durch die Ausbildung eines Hochpunktes vor dem Bauwerksbereich ist gewährleistet, dass außerhalb der Unterführung anfallendes Oberflächenwasser nicht in das Bauwerk geleitet wird.

Die Entwässerung des neu gebauten Radwegs erfolgt über das Bankett. Das anfallende Oberflächenwasser wird flächig versickert. Westlich der Unterführung befindet sich der Weg in leichter Dammlage, die Entwässerung erfolgt hier ebenfalls breitflächig ins Gelände.

Durch die geplanten Quer- und Längsneigungen wird gewährleistet, dass das Oberflächenwasser zu den Grünflächen geführt und über die Bankette und die angrenzenden Böschungs-/ Grünflächen flächig versickert wird.

#### B.III.2.5.3. Grundwasser

Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass im Planungsraum ein zusammenhängender Grundwasserspiegel ausgebildet ist und dieser Grundwasserspiegel im Bereich des Vorhabens sehr nahe unter der Oberfläche liegt (112 m + NN - 113,6 m + NN). Das geplante Bauwerk liegt daher im Grundwasserniveau. Grundwasserleiter sind die gut durchlässigen Sande und Kiese. Der Grundwasserstand am 18.08.2015 betrug 112,21 m ü. NN, was ungefähr 1,35 m unterhalb der Geländeoberkante entspricht. Die Wasserspiegelschwankungen werden mit etwa 1 m angenommen. Die natürlichen Schwankungen des Grundwasserstandes werden mit mindestens 1,60 m angenommen. Nach der amtlichen Grundwassergleichenkarte strömt das Grundwasser im Baugelände etwa in Richtung Nordwest.

Insgesamt kommt es durch die notwendige Wasserhaltung während der Bauzeit in einem Absenkradius von 100 m zu einer maximalen Absenkung von 0,5 m und in einem Absenkradius (maximale Auswirkung) von 215 m zu einer maximalen Absenkung von 1,6 m, was dem natürlichen Schwankungsbereich entspricht. Die Wasserhaltung ist für maximal sieben Tage veranschlagt.

Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Planbereich bei 400 - 500 mm/a, woraus sich eine sehr hohe Leistungsfähigkeit zur Grundwasserneubildung ergibt, die Empfindlichkeit im Hinblick auf etwaige Grundwasserverschmutzungen oder Schadstoffeinträge wird aufgrund des oberflächennahen Grundwasserspiegels als hoch eingestuft. Dennoch handelt es sich aufgrund der diversen Verkehrsflächen (B 3 / B 36; Bahnstrecke) im Planungsraum um ein vorbelastetes Gebiet. In der Grundwasseranalyse ergab sich zudem, dass das Wasser im Planungsgebiet als stark betonangreifend gilt.

Nach Beendigung der Bauphase steht der höchste Grundwasserstand noch unterhalb der Fahrbahn, d.h. im wasserdurchlässigen Fahrbahnaufbau an. Bei niedrigeren Wasserständen kann somit das Grundwasser aus dem Bauwerk abfließen. Eine Grundwasserwanne ist daher nicht erforderlich. Notwendige Auflagen und Nebenbestimmungen zur geplanten Wasserhaltung, in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde, finden sich unter A.IV.1.1.

#### B.III.2.6. Boden

Die Planung steht in Einklang mit dem hier einschlägigen Bodenschutzrecht nach §§ 1, 21 BBodSchG, wonach die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden.

Der Maßnahmenstandort liegt im Bereich der quartären Ablagerungen des Rheintalgrabens bzw. im Bereich der Niederterrassenschotter westlich der B 3. Die obere Deckschicht (bis 3,6 m) besteht aus Schluffen und Sanden, die tonig, sandig schluffig und schwach kiesig bis kiesig sind. Die Auswertung des vorliegenden „Geotechnischen Berichtes für den Neubau einer Eisenbahnüberführung über einen Geh- und Radweg nördl. von Rastatt (B 3 / B 36)“ hat ergeben, dass im Planungsraum keine natürlichen Böden mehr vorhanden sind. Das Gelände ist vielmehr durch diverse Auffüllungen gekennzeichnet. Aufgrund der Auffüllungen

wurde keine Bewertung der Leistungsfähigkeit bzw. Empfindlichkeit des Bodens im Sinne von natürlichen Böden vorgenommen.

Es besteht aufgrund der im Planungsraum verlaufenden, verhältnismäßig stark frequentierten B 3 / B 36 sowie der vorhandenen Bahngleise eine deutliche Vorbelastung durch Schadstoffeinträge in Bezug auf die straßen- und bahnnahe Böden. Insgesamt werden für die Baumaßnahme 2.010 m<sup>2</sup> Fläche in Anspruch genommen. Hierin ist auch bereits der anlagebedingte Konflikt zu sehen, da die Flächenversiegelung mit einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen einhergeht. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind aufgrund der Nutzung durch nicht motorisierten Verkehr nicht zu erwarten.

Von den 2.010 m<sup>2</sup> sind 1.155 m<sup>2</sup> baubedingte Baueinrichtungsflächen. Die dauerhafte Nettoflächeninanspruchnahme liegt bei 585 m<sup>2</sup> für den Radweg. Im Zuge der Planung wurde ein Baugrundgutachten erstellt.

Der Großteil der Erdarbeiten fällt beim Einbau der Eisenbahnüberführung an. Die Erdarbeiten im Zuge des Radwegebaus sind sehr gering. Eine Luftbilddauswertung über Kampfmittel ist durchgeführt worden.

Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 9) entspricht den Anforderungen an eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Beispielsweise wird zur Konfliktvermeidung bei der Maßnahme M1 in einem Umfang von 2.010 m<sup>2</sup> der Oberboden von allen bislang unversiegelten Flächen mit anlagebedingter und baubedingter Flächeninanspruchnahme als Versiegelungs-, Auftrags- und Abtrags- sowie Baustelleneinrichtungsflächen abgetragen, für die Bauzeit separat gelagert und nach der Bauzeit gelockert und wieder aufgebracht. Die Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen betragen in der Summe 2.465 m<sup>2</sup>.

Aufgrund der heterogenen Untergrundverhältnisse sollen die Aushubarbeiten gutachterlich begleitet werden. Daher ist ein baubegleitender Baugrundgutachter zu bestimmen und dem Landratsamt Rastatt vor Beginn der Baumaßnahme mitzuteilen. Dieser hat insbesondere die Baugruben- und Gründungsarbeiten stichprobenartig zu überprüfen und abzunehmen, siehe hierzu A.III.3.1.

### B.III.2.7. Bauzeit

Die vollständige Bauzeit ist mit 9 Monaten veranschlagt. Es ist vorgesehen die Eisenbahnüberführung neben der Bahnstrecke herzustellen und in einer größeren Sperrpause (Wochenendsperrpause), in welcher der Bahnverkehr eingestellt wird, in seine endgültige Lage einzuschieben. Der Einschub soll in offener Bauweise erfolgen, das heißt, das Gleis wird zurückgebaut, der vorhandene Bahnkörper wird abgetragen, das Bauwerk eingeschoben, anschließend hinterfüllt und der Gleisoberbau wiederhergestellt. Die beiden Flügelwände müssen nach dem Einschub in der Endlage hergestellt werden, da sich das Bauwerk direkt zwischen zwei Oberleitungsmasten der DB Netz AG befindet, welche auch während der Bauzeit gesichert werden müssen. Aufgrund der Lage des Bauwerks im Grundwasser muss während der Bauzeit eine Wasserhaltung installiert werden. Die Startbaugrube (28 m Länge; 15 m Breite) wird mittels Spundwänden und Unterwasserbeton wasserdicht ausgebildet. Aus den Erkenntnissen aus dem Baugrundgutachten muss davon ausgegangen werden, dass der Grundwasserstand im Extremfall bis nahe an die Geländeoberkante steigen kann.

Die erforderliche Grundwasserhaltung wird mit 6 Schwerkraftbrunnen durchgeführt werden, um eine geringere Wasserentnahme im jeweiligen Brunnen zu erhalten, sowie zwei Ersatzbrunnen, sodass der Fall eines Pumpenausfalls bereits einkalkuliert ist (4 sind erforderlich). Die Brunnen sind etwa 6 - 7 m tief. Die erforderliche Dauer der Grundwasserabsenkung beträgt 7 Tage mit einer Pumpmenge von 56,0 l/s und einer Entnahmemenge von 201 cbm/h, sowie einer Menge von 4.822 cbm/Tag und einer Gesamtmenge von 33.754 cbm gesamt. Die Wassermenge soll über Sammelleitungen zu einem ausreichend groß dimensionierten Sandfangbehälter zugeleitet werden, um eine ausreichende Sand- und Schlammfreiheit zu erreichen. Anschließend soll das Wasser weiter nordöstlich entlang des Bahndamms über Schluckbrunnen zur Versickerung gebracht werden.

Die Wasserhaltung über die Herstellung eines Rahmenbauwerks mit wasserabweisender Baugrube stellt im Gegensatz zu einer offenen Bauweise eine deutliche Eingriffsverkürzung dar. Bei offener Bauweise wäre eine Wasserhaltung von ca. 6 Monaten erforderlich gewesen.

Zu beachten ist weiterhin, dass bei dem vorliegenden Projekt mit einer 33-wöchigen so genannten unterjährigen Baubetriebsplanung gerechnet werden muss. Das bedeutet, dass im Rahmen der Ausführungsplanung ein Baubetriebsplan erarbeitet wird, welcher dann an die DB Netz AG übergeben wird, siehe A.III.2.3. Von diesem Moment an bis zum Baubeginn vergehen 33 Wochen.

#### B.III.2.8. Eigentum

Für die Realisierung des Vorhabens muss Eigentum in Anspruch genommen werden. Vorliegend handelt es sich lediglich um drei betroffene Grundstücke. Zwei Grundstücke stehen im Eigentum der Stadt Rastatt und ein Grundstück im Eigentum der DB Netz AG. Private Eigentümer sind nicht betroffen.

#### B.III.3. Gesamtbetrachtung

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 S. 2 FStrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin zum Neubau der Eisenbahnüberführung über einen Radweg, nach Maßgabe der im verfügbaren 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.

Insbesondere im Hinblick auf das lediglich vorübergehend und randlich tangierte FFH - Gebiet ergeben sich keine Betroffenheiten. Die kurzzeitige Grundwasserabsenkung bleibt im Bereich natürlicher Schwankungen. Die periphere Flächeninanspruchnahme am Waldrand entlang des bahnparallelen Weges verursacht keine Beeinträchtigungen von FFH - Lebensraumtypen und somit keinen Eingriff in das FFH - Gebiet.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen wird.

## **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 Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 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.



Franziska Vogeler

Karlsruhe, den 27.01.2017

Regierungspräsidium Karlsruhe