

Planfeststellungsbeschluss

Ausbau der L 355 -
Beseitigung des schienengleichen
Bahnübergangs
zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Karlsruhe, den 03.12.2018

Az.: 24-0513.2 (L 355/1)



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Verfügender Teil	7
I. Feststellung des Plans	7
II. Planunterlagen	8
III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	11
IV. Maßgaben und Nebenbestimmungen	11
1. Bauausführungsplanung, Abstimmung, Unterrichtungspflichten	11
2. Denkmalschutz	17
3. Naturschutz	18
3.1 Allgemein	18
3.2 Ökologische Baubegleitungen	21
3.3 Artenschutz	21
4. Immissionsschutz	22
5. Bodenschutz und Altlasten	22
6. Wasserwirtschaft	24
6.1 Allgemeine Anforderungen	24
6.2 Entwässerung und Gewässerschutz	24
6.3 Wasserschutzgebiete	25
V. Zusagen	26
1. Straßenbau	26
2. Naturschutz/ Artenschutz	27
3. Grundstücke	28
VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge	29
B. Begründender Teil	30
I. Vorhaben und Verfahrensablauf	30
1. Erläuterung des Vorhabens	30

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.1 Ausgangslage	30
1.2 Verkehrliche Zielsetzung	31
1.3 Geplanter Zustand	31
1.4 Kosten/ Kostenträger	32
2. Verfahrensablauf	33
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	34
III. Umweltverträglichkeitsprüfung	36
IV. Planrechtfertigung	37
1. Fachplanerische Zielkonformität	38
2. Erforderlichkeit	38
3. Wirtschaftlichkeit	40
V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung	40
VI. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen und Leitungen	41
VII. Immissionsschutzrecht	43
1. Lärmimmissionen	43
1.1 Rechtsgrundlagen	43
1.2 Trennungsgebot § 50 BImSchG	43
1.3 § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV	44
1.4 Verkehrsprognose	46
1.5 Schallgutachten	48
2. Luftschadstoffe	49
VIII. Naturschutz	50
1. Eingriffe in Natur und Landschaft	50
2. Besonders geschützte Bereiche	53
3. Natura 2000 Gebiete	54
3.1 FFH Gebiet „Freudenstädter Heckengäu“	54
4. Artenschutz	57
4.1 Methodik Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme	58

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

4.2 Verbotstatbestände	59
4.2.1 Vögel	59
4.2.2 Fledermäuse	60
4.2.3 Reptilien	61
4.2.4 Tagfalter und Widderchenarten	62
IX. Bodenschutz und Altlasten	62
X. Wasserrecht	63
1. Abwasserbeseitigung/ Abwasseranlagen	64
2. Wasserschutzgebiete	66
3. Wasserrechtliche Erlaubnis	67
XI. Abwägung	68
1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativenüberlegung	68
1.1 Planungsziel	68
1.2 Alternativenprüfung	68
1.2.1 Nullvariante	69
1.2.2 Variante 1	69
1.2.3 Variante 2	70
1.2.4 Ergebnis	70
2. Umweltbelange	70
3. Belange der Landwirtschaft	71
4. Kommunale Belange/ Städtebauliche Entwicklung	74
5. Private Rechte und Belange/ Eigentum	75
5.1 Unmittelbarer Eingriff in das Grundeigentum	75
5.2 Mittelbarer Eingriff in das Grundeigentum	77
XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen	78
1. Stadt Horb	79
2. Landratsamt Freudenstadt	80
3. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16	81
4. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2	82

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

5. Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst	82
6. Eisenbahn-Bundesamt	82
7. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21	82
8. Deutsche Bahn AG – DB Immobilien	83
XIII. Träger von Versorgungsleitungen	83
XIV. Verbände	83
1. Naturschutzbund Horb	83
XV. Private Einwender	84
1. Wiederkehrende Einwendungen	85
1.1 Trassenvarianten	85
1.2 Wertminderungen	85
1.3 Entschädigung für Grundstücksinanspruchnahme	86
2. Einzelne Einwender	87
2.1 Ident Nr. 1	87
2.2 Ident Nr. 2	87
2.3 Ident Nr. 3	88
2.4 Ident Nr. 4	88
2.5 Ident Nr. 5	88
2.6 Ident Nr. 6	89
2.7 Ident Nr. 7	89
2.8 Ident Nr. 8	90
2.9 Ident Nr. 9	91
XVI. Zusammenfassung	91
C. Rechtsbehelfsbelehrung	93

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 37 ff. des Straßengesetzes (StrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A.

Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs im Zuge der L 355 zwischen Horb a. N. und Obertalheim einschließlich des Ausbaus der Landesstraße wird festgestellt.

Er umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zwischen Horb a. N. und Obertalheim
- Neu- und Ausbau der L 355
- Neubau und Verlegung von Wirtschaftswegen
- Aufheben von Wirtschaftswegeeinmündungen in die L 355
- Rekultivierung vorhandener Straßen und Wege
- Breitflächige Ableitung und Versickerung von Straßenoberflächenwasser
- Anlage von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst 2 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:

1. Ordner				
Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
1	Erläuterungsbericht mit Anlange			11.05.2017
2	Übersichtskarte	1:50.000	1	20.02.2017
3	Übersichtslageplan	1:2.500	1	20.02.2017
4	Übersichtshöhenplan	1:2500/250	1	20.02.2017
5	Lagepläne	1:500	1	20.02.2017
		1:500	2	20.02.2017
		1:500	3	20.02.2017
6	Höhenpläne	1:500/50	1	20.02.2017
		1:500/50	2	20.02.2017
		1:500/50	3	20.02.2017
9.1	Maßnahmenpläne	1:1.000	1	20.02.2017
		1:1.000	2	20.02.2017
9.2	Maßnahmenblätter			20.02.2017

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

9.3	Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation			20.02.2017
10.1	Grunderwerbspläne	1:500	1	20.02.2017
		1:500	2	20.02.2017
		1:500	3	20.02.2017
10.2.1	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Horb a. N.			03.05.2017
10.2.2	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Obertalheim			03.05.2017
11.1	Regelungsverzeichnis Gemarkung Horb a. N.			20.02.2017
11.2	Regelungsverzeichnis Gemarkung Obertalheim			20.02.2017
14.1	Ermittlung der Bauklasse			20.02.2017
14.2	Regelquerschnitt	1:50	1	20.02.2017
14.3	Querprofile	1:100	1	20.02.2017
		1:100	2	20.02.2017
		1:100	3	20.02.2017
15	Bauwerkskizze Bauwerk 1	1:200/100	1	11.02.2014
16.1	Oberleitung Erläuterungsbericht			07.05.2014 26.05.2014
16.2	Oberleitungslageplan	1:1000	1	20.02.2017
16.3	Kettenwerksabsenkung	1:2500/10	1	20.02.2017

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

2. Ordner				
17.1	Schalltechnische Untersuchung mit Anlagen			20.02.2017
17.2	Luftschadstoffgutachten			November 2016
18.1	Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung			20.02.2017
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht			20.02.2017
19.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:1.000	1	20.02.2017
19.2	Bestands- und Konfliktplan	1:1.000	1	20.02.2017
		1:1.000	2	20.02.2017
19.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung			10.09.2014
19.4	FFH-Verträglichkeitsprüfung mit Anlagen			20.02.2017
19.4	Übersichtskarte	1:20.000	1	20.02.2017
19.4	Lebensraumtypen und Arten/Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1:2.000	2	20.02.2017
19.4	Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/ Verbleibende Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1:2.000	3	20.02.2017
19.4	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	1:2.000	4	20.02.2017

III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

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 LVwVfG).

IV. Maßgaben und Nebenbestimmungen

1. Bauausführungsplanung, Abstimmung, Unterrichtungspflichten

1.1

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

1.2

Die in der Bauwerkskizze (Unterlage 15) enthaltenen Maße des Brückenbauwerks:

Bauwerk 1 – BW Nr. 7518-748

Überführung der L 355 über die Bahnlinie Eutingen - Freudenstadt

Bau km 0+514,85 / Bahn km 9,094

Kreuzungswinkel: 72,4888 gon

lichte Weite: 18,00 m

lichte Höhe ab OK Gleis: min. 6,00 m

Breite: 12,10 m (= 8,00 m + 2 x 2,05 m)

sind mit der Deutschen Bahn Netz AG vor Baubeginn abzustimmen.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.3

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanung rechtzeitig mit allen davon betroffenen Leitungsträgern und Infrastrukturunternehmen abzustimmen.

1.4

Die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ist vor Baubeginn mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen. Diese ersetzt nicht die Baudurchführungsvereinbarung für das Bauwerk des Straßenbaulastträgers, welche mit dem Regionalnetz in Ulm abzuschließen ist.

1.5

Die Ausführungsunterlagen für die Straßenüberführung (Pläne für Bau- und Behelfszustände, Nachweise, etc.) sind rechtzeitig geprüft zur eisenbahntechnischen Freigabe der DB Netz vorzulegen. Im Prüfbericht des Prüfenieurs ist zu erwähnen, dass die Berechnung der Verbauten die Eisenbahnradlasten berücksichtigt.

1.6

Sofern Signal- oder Fernmeldeanlagen umgeplant werden müssen, ist wie von der Deutschen Bahn AG gefordert vorzugehen:

Aufstellen der Ausführungspläne durch Fachbüros nach Rücksprache mit den Alv's und Vorlage zur Planprüfung bei einem vom EBA zugelassenen Planprüfer. Anschließend werden die Pläne vom Bauvorlageberechtigten (BvB) geprüft und freigegeben. Erst nach diesen Prüfungen kann der Vorhabenträger die Pläne zur Ausführung freigeben. Die durchgeführten Arbeiten müssen dann auf der Baustelle von einem Abnahmeprüfer vor Inbetriebnahme abgenommen werden. Mit dem Inbetriebnahmeverantwortlichen (IBV) wird in der Entwurfsphase abgestimmt, ob er gem. VV Bau STE eingeschaltet werden muss oder nicht. Dies trifft nicht für reine Kabelsicherungen oder Umlegungen für den Bauzustand zu.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.7

Die Umplanung der Fahrleitung sowie die Ausführungsplanung der Straßenüberführung sind von einer Fachfirma zu planen und der DB Netz zur fachtechnischen Prüfung freizugeben (Planprüfer). Die Arbeiten sind von einem Abnahmeprüfer auf der Baustelle abzunehmen.

1.8

Bauarbeiten im Bereich der Bahnanlagen können nur durchgeführt werden, wenn diese abgestimmt und in einer entsprechenden Betriebs- und Bauanweisung (Betra) ausgewiesen sind. Die Betra muss mind. 7 Wochen vor Baubeginn genehmigt sein und der Baustelle bzw. dem Bauüberwacher Bahn vorliegen. Dies trifft auch zu, wenn Arbeiten in natürlichen Betriebspausen ausgeführt werden sollen. Abstimmungen der erforderlichen und möglichen betrieblichen Beeinträchtigungen sollten, falls die natürlichen Zugpausen (kein Zugverkehr nach Fahrplan, aber Sonderfahrten möglich) nicht ausreichend sind, rechtzeitig erfolgen, damit diese Bedingungen zur Durchführung der Bauarbeiten in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführt und als bindend vorgegeben werden können. Den Zugverkehr erheblich beeinflussende Bauzustände werden in einem detaillierten Bauablaufplan dargestellt und der Vorabstimmung bzw. Genehmigung beigelegt. Termine zur Vorabstimmung bzw. Genehmigung von Betriebsbeeinträchtigungen werden mit den zuständigen betrieblichen Stellen in Karlsruhe, entsprechend den in der Richtlinie (Ril) 406 (Baubetriebsplanung und La) festgelegten Terminen, abgestimmt. Erfolgt dies über den Bauüberwacher Bahn oder befähigte Ingenieurbüros, welche vom Vorhabenträger beauftragt werden. Die Durchführung der Baustelle bezüglich betrieblichen Bedingungen und den Sicherungsmaßnahmen aus den Gefahren des Eisenbahnbetriebes werden mit dem Bau- u. Betriebskoordinator des Regionalnetzes in Ulm abgeklärt. Alle Arbeiten im und im unmittelbaren Bereich des Gleisbereiches sowie Bauphasen, welche Einfluss oder die Sicherheit der Bahnanlagen beeinflussen können, werden mit dem Regionalnetz in Ulm, Herrn Heinz-Peter Dany bzw. den zuständigen Anlagenverantwortlichen der jeweiligen Anlagen (Fahrbahn, Signal, Fahrleitung) abgestimmt. Die Sicherungseinrichtungen gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb werden in einem Sicherheitsplan gem. DB Richtlinie 132 eingetragen und werden der für den „Bahnbetrieb zuständigen Stelle“, zur Genehmigung vorgelegt. Entsprechend geschultes und bei der Bahn zugelassenes Sicherungspersonal (Sicherungsfirma) wird durch den

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Vorhabenträger beauftragt und beigestellt. Der Gleisbereich wird nur von besonders unterwiesenen Personen betreten bzw. wird ohne entsprechend genehmigtem Sicherheitsplan durch die für den „Bahnbetrieb zuständigen Stelle“ nicht betreten.

1.9

Für die Bauarbeiten ist eine Bauüberwachung einzusetzen, welche die Belange der DB Netz auf der Baustelle berücksichtigt und gegenüber den Beteiligten vertritt. Gleise werden nur von dafür ausgebildeten Personen gesperrt. Die Bauüberwachung muss die Befähigung zum „Bauüberwacher Bahn“ (BÜB) gem. den Vorgaben des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) besitzen. Entsprechende Nachweise werden vorgelegt bzw. der Einsatz der Person wird mit der DB Netz abgestimmt. Der Bauüberwacher ist auch zuständig die Sicherung der Baustelle aus den „Gefahren des Eisenbahnbetriebes“ zu veranlassen und zu überwachen. Falls Signal,- Fernmelde- oder Fahrleitungsarbeiten bzw. Arbeiten mit speziellen Kenntnissen durchzuführen sind, kann es erforderlich werden, dass noch zusätzliche Fachbauwarte mit den entsprechenden Zulassungen durch das EBA eingesetzt werden müssen. Der Vorhabenträger sagt zu die Bauüberwachung sowie den Bauüberwacher Bahn und die Fachbauwarte zu stellen und zu beauftragen.

1.10

DB eigene Kabel und Leitungen sind vom Vorhabenträger bzw. dessen Planungsbüro feststellen zu lassen. Die Antragstellung erfolgt über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Eigentumsmanagement in Karlsruhe. Diese Stelle wird eine interne Kabelanfrage bei der DB Netz u. DB Kommunikationstechnik durchführen. Die Umlegungen von Kabeln sind unter Aufsicht der Fachdienste der DB Netz durchzuführen. Arbeiten im Gleisbereich, auch Überschwenkungen der Gleise mit Lasten, sind nur im gesperrten Gleis auszuführen.

1.11

Verschmutzungen des Bahnkörpers und des Gleisbereiches sind zu vermeiden, bzw. so zu entfernen, dass der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.12

Die Stabilität der Bahnanlagen darf nicht beeinträchtigt werden, bzw. ist wieder so herzustellen, dass der ursprüngliche Zustand gewährleistet ist. Die Überwachung obliegt dem Vorhabenträger, bzw. dessen Bauüberwacher Bahn. Die Abnahme erfolgt durch die jeweiligen Anlagenverantwortlichen der Deutschen Bahn Netz.

1.13

Vor Baubeginn ist mit dem Regionalnetz eine Baudurchführungsvereinbarung auf der Grundlage der Ausführungsunterlagen und der Angabe der ausführenden Firmen abzuschließen.

1.14

Grundstückangelegenheiten sind mit der DB Immobilien GmbH Karlsruhe abzustimmen.

1.15

Die vorgesehene lichte Höhe (LH) von Unterkante Überbau der SÜ bis zur Soll-OK der höchsten Schiene ist in den Ausführungsplänen (Übersichtsplan) auszuweisen. Die Pläne sind der DB Netz von einem Prüfer zur Freigabe in eisenbahntechnischer Hinsicht vorzulegen.

1.16

Die vorgesehene lichte Weite (LW) von Gleisachse zu Widerlagern bzw. Stützen oder Wänden ist in den Ausführungsplänen (Übersichtsplan) auszuweisen. Die Pläne sind der DB Netz von einem Prüfer zur Freigabe in eisenbahntechnischer Hinsicht vorzulegen. Die Vorgaben der Eisenbahn-Unfallkasse GUV-V D 30.1, sowie die DIN 1991-1-7:2010-12 und 1991-I-7/NA:2010-12, die Ril 804 der DB Netz und die ELTB des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu beachten.

1.17

Der Vorhabenträger hat bei allen Grundlagen zur LH und LW die Soll-Daten zu verwenden. Es sollte eine IST Aufnahme der Bahnanlagen erfolgen, sofern diese für die Planung ausschlaggebend ist.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.18

Die Abstände von Hilfsunterstützungen zur Gleisachse sind für den Bau der SÜ im Bereich des Bahnkörpers in Ausführungsplänen einzutragen und der DB Netz von einem Prüfer geprüft zur Freigabe in eisenbahntechnischer Hinsicht vorzulegen. Die entsprechende Regelung der DIN EN 1991-7-72010-12 u. DIN 1991-1-7/NA:2010-12 sind zu beachten.

1.19

Die Traggerüste sowie Hilfs- bzw. Schutzgerüste für den Neubau der SÜ sind nach folgenden Kriterien auszubilden:

- die Flächen der Gerüste sowie der Schutzgeländer werden dicht ausgebildet.
- bei Betonier- bzw. Strahlarbeiten u. Spritzarbeiten unter Zugverkehr wird eine wasserdichte Folie im Gerüst- u. Geländerbereich angeordnet. Ansonsten werden die Arbeiten in Zug-Pausen ausgeführt und eine Verschmutzung (Schutz) der Bahnanlagen vermieden.
- die Standsicherheit wird mit Vorlage des Prüfberichtes nachgewiesen.
- alle Gerüste und Baubehelfe im Bahnbereich werden zur eisenbahntechnischen Prüfung von einem beim EBA zugelassenen Prüfer geprüft vorgelegt.
- Der Abstand UK Hilfs- oder Schutzgerüste muss mind. 30 cm zu spannungsführenden Teilen (Seil, Ausleger, Isolatoren...) betragen.
- Sämtliche Baubehelfe im Bereich der SÜ werden geerdet und die Planung wird entsprechend von einer Fachfirma aufgestellt, sodass diese von der DB Netz fachtechnisch geprüft freigegeben (Planprüfer) werden können. Die Erdungsmaßnahmen müssen von einem Abnahmeprüfer abgenommen werden.

1.20

Alle temporären Hilfsunterstützungen bzw. Gründungen im Bahnbereich sind wieder zu entfernen und der Ursprungszustand der Bahnanlagen wieder herzustellen. Falls Hilfsfundamente im Schotterbett hergestellt werden müssen, sind diese mit Dielen mit den zulässigen Abständen zum Gleis gegenüber dem Schotter abgestellt.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.21

Nach Beendigung der Maßnahme ist eine Bestandsvermessung gem. DB System DB-GIS durchzuführen, damit eine Bestandsdokumentation erstellt werden kann.

1.22

Der DB Netz ist ein Bauwerksbuch mit entsprechenden Bestandsplänen zu übergeben.

1.23

Die Sicherung der zulässigen Durchfahrtshöhe am BÜ ist zwischen der DB Netz und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde noch endgültig zu entscheiden. Ist ein Profiltor zur Höhenbegrenzung am Bahnübergang nach der Eisenbahnordnung erforderlich, wird dieses im Zuge der Bauausführung vorgesehen.

1.24

Der Rückbau des Bahnübergangs bzw. die Anpassung der Bahnanlagen ist mit der DB Netz AG abzustimmen.

2. Denkmalschutz

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege – anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege – mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist (§ 20 i. V. m. § 27 Denkmalschutzgesetz). Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege – es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Die bauausführenden Firmen sind auf die Möglichkeit entsprechender Funde, die Meldepflicht und das Veränderungsverbot hinzuweisen.

3. Naturschutz

3.1 Allgemein

3.1.1

Das in dem planfestgestellten Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) (Unterlage 19.1) vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie die in den einzelnen planfestgestellten Maßnahmenblättern und Maßnahmenplänen (Unterlagen 9.1, 9.2) dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind umzusetzen. Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen ist ökologisch zu begleiten und gegenüber der unteren Naturschutzbehörde zu bestätigen.

Die Ausgleichsmaßnahmen (A 1 bis A 3) sind spätestens 1 Jahr nach Baubeginn abzuschließen. Mit den Entwicklungsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen A 5 bis A 7 und A 9) ist spätestens 1 Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme zu beginnen. Der Beginn der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

Anders als im LBP ausgeführt, sind die Ausgleichsmaßnahmen A 4 und A 8 vorgezogen umzusetzen, sodass die entwickelten Lebensraumtypen (Flachlandmähwiese und Kalkmager-Rasen) vor Baubeginn hergestellt sind (mit Ausnahme der für das Baufeld benötigten Fläche bei Ausgleichsmaßnahme A 4). Die erfolgte Entwicklung ist der unteren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

Die CEF-Maßnahmen (A 10 bis A 12) sind vor Baubeginn funktionsfähig herzustellen. Mit den Bauarbeiten wird erst begonnen, wenn vom Fachbüro für die ökologische Baubegleitung die Funktionsfähigkeit gegenüber der unteren Naturschutzbehörde bescheinigt wurde.

3.1.2

Arbeiten im Bereich der gesetzlich geschützten Biotop (geschützte Feldhecke, Kalk-Magerrasen und Flachlandmähwiesen, Biotop-Nr.- 17182370215,

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

175182379036, 175182370210) sind mit größtmöglicher Rücksicht auf Flora und Fauna durchzuführen.

3.1.3

Die CEF-Maßnahme A 10, A11 und A12 müssen gesichert werden und deren Funktionalität muss durch die ökologische Baubegleitung im Monitoringzeitraum abgeprüft werden.

3.1.4

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind entsprechend der in den Maßnahmenblättern vorgesehenen Zeiträume durch den Vorhabenträger fachgerecht zu pflegen und zu unterhalten. Im Falle von dauerhaften Eingriffen sind die darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahmen dauerhaft zu unterhalten. Insbesondere sind Neupflanzungen bei Abgang entsprechend zu ersetzen. Bei allen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass nur gebietseigene Pflanzen bzw. Saatgut der gleichen regionalen Herkunft verwendet werden.

3.1.5

Die erfolgreiche Rekultivierung von naturnahen Lebensräumen nach temporären Beeinträchtigungen ist einmalig durch die ökologische Baubegleitung zu bestätigen.

3.1.6

Vor Ort tätige Personen sind bezüglich der geschützten, beziehungsweise sensiblen Bereiche zu unterweisen und über die Nebenbestimmungen zu informieren.

3.1.7

Sollten im Zuge der Bauarbeiten unvorhergesehene Schwierigkeiten auftreten, die sich nachteilig auf Natur und Landschaft auswirken können, ist die untere Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren und die Arbeiten einzustellen.

3.1.8

Die Kompensationsflächen sind durch Eintrag in das Grundbuch dauerhaft als

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Flächen zur Umsetzung naturschutzfachlicher Maßnahmen zu sichern.

3.1.9

Die Beendigung des Vorhabens – einschließlich der durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen – und eine mehr als ein Jahr dauernde Unterbrechung oder nur unwesentliche Weiterführung der Baumaßnahmen sind der zuständigen Naturschutzbehörde anzuzeigen.

3.1.10

Der Vorhabenträger hat mit den jeweils zuständigen Naturschutzbehörden eine Schlussabnahme durchzuführen. Hierzu hat der Vorhabenträger der zuständigen Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde einen prüffähigen Bericht vorzulegen, in dem die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen dargestellt werden.

3.1.11

Nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens, spätestens ein Jahr nach Abschluss der Straßenbauarbeiten ist durch die ökologische Baubegleitung (s.u.) eine „ökologische Schlussabnahme“ durchzuführen, mit der die vollständige und fachgerechte Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu überprüfen ist. Der entsprechende Schlussbericht ist unverzüglich der zuständigen Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde 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.

3.1.12

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 und Abs. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln und nach Eingabe der Daten, der „Ticket-Nummer“ des Vorganges zu übergeben.

3.2 Ökologische Baubegleitungen

Die Bauarbeiten sind von ökologisch geschultem und faunistisch versiertem Fachpersonal zu begleiten (Umweltbaubegleitung). Die Durchführung der vorgezogenen Maßnahmen zum Artenschutz sowie die baubegleitende Durchführung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind durch die Umweltbaubegleitung zu gewährleisten und unter Naturschutzgesichtspunkten zu optimieren. Die fach- und sachkundige Person ist an der Bauausführungsplanung zu beteiligen und hat die Ausführungsplanung der planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

Mit dem Vorhaben ist erst zu beginnen, wenn dem Landratsamt – untere Naturschutzbehörde - eine Mehrfertigung der Auftragsbestätigung vorliegt. Zusammen mit der Auftragsbestätigung sind die Kontaktdaten der Person, welche die Baubegleitung vor Ort durchführt, zu übermitteln.

3.3 Artenschutz

3.3.1

Gehölzbeseitigungen sind nur außerhalb der Vegetationszeit (Zeitraum 01. Oktober bis 28. Februar) durchzuführen. Die Hohlbäume sind vor der Rodung auf Fledermäuse zu überprüfen, wenn die Temperatur zum Fällzeitpunkt in der Dämmerung über eine Woche über 10 Grad beträgt.

3.3.2

Vor Beginn der Baumaßnahme sind entfallende Bäume auf mögliche Quartiere bzw. auf mögliche oder vorhandene Fledermaushabitate zu untersuchen und falls solche existieren, dürfen die betreffenden Bäume nur in dem unter 3.3.1. genannten Zeitraum gefällt werden.

3.3.3

Zum Schutz vor Kollisionsverlusten sind nördlich der Bahnlinie straßenbegleitender Hecken zu pflanzen.

3.3.4

Zum Schutz der Zauneidechse und Schlingnatter sind im Baufeld Gehölze zurückzuschneiden und die Versteckmöglichkeiten im Winter vor Baubeginn zu entfernen. Zudem sind die Flächen ab Anfang/Mitte April regelmäßig zu mähen und abschnittsweise mit dunkler Folie abzudecken. Zudem sind Wurzelstubben und Schotterkörper nach vorherigem Absuchen und ggf. Absammeln von Tieren zwischen Mitte April und Ende Mai oder August bis Mitte September zu entfernen. Um das Baufeld sind Schutzzäune mit Überkletterschutz zu angrenzenden Habitaten zu errichten.

4. Immissionsschutz

4.1

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

4.2

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

5. Bodenschutz und Altlasten

5.1

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

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

5.2

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

5.3

Überschüssiges Bodenmaterial ist grundsätzlich ordnungsgemäß und seinen Eigenschaften angemessen zu verwerten.

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

5.4

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

5.5

Das Lagern, Ab- und Umfüllen von wassergefährdenden Stoffen, wie z.B. Maschinenbetriebsstoffe ohne entsprechende Schutzvorkehrungen gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist untersagt. Fahrzeuge und Geräte dürfen nur auf befestigtem Boden gereinigt werden. Auch dabei ist zu beachten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Boden oder in Gewässer gelangen. Ausgelaufene Flüssigkeiten sind zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

5.6

Die geplante Trasse führt durch ein Vorbehaltsgebiet für Bodenschutz, daher ist die Inanspruchnahme dieses Gebietes auf das Unvermeidbare zu beschränken.

6. Wasserwirtschaft

6.1 Allgemeine Anforderungen

6.1.1

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Wassergesetzes (WG) Baden-Württemberg mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Bedingungen und Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

6.2 Entwässerung und Gewässerschutz

6.2.1

Von km 0 + 790 bis km 1 + 119 ist die Rasenmulde auf der rechten Seite (Kurveninnenseite) mit Lehmriegel und Carbonbrechsand herzustellen (analog der Mulde ab Baubeginn auf der linken Seite).

6.2.2

Die ausführenden Firmen sind ausdrücklich auf das Vorhandensein des Wasserschutzgebietes und ihre besondere Sorgfaltspflicht, vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, hinzuweisen.

6.2.3

Sprengarbeiten sind verboten.

6.2.4

An erdbedeckten Bauteilen dürfen Isoliermaterialien nur dann verwendet werden, wenn diese nicht wassergefährdend sind (z. B. rein mineralische oder sonstige in Wasserschutzgebieten zugelassene Stoffe).

6.2.5

Das Betreiben von Baustellen-WC's ohne vollständige Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage ist verboten.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

6.2.6

Es ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe (Öle, Treibstoff usw.) in den Untergrund bzw. in Gewässer gelangen können.

6.2.7

Betontrennmittel (Schalöle) sind sparsam und nur im unbedingt erforderlichen Umfang zu verwenden. Sie müssen biologisch leicht abbaubar sein.

6.3 Wasserschutzgebiete (WSG)

6.3.1

Bei allen im Zuge des Bauvorhabens vorgesehenen Maßnahmen im Wasserschutzgebiet „Talmühlquelle“ sind die Bestimmungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Ausgabe 2016 zu beachten. Insbesondere müssen Baustelleneinrichtungen und Baudurchführung entsprechend Punkt 9 der RiStWag erfolgen.

6.3.2

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

6.3.3

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

6.3.4

Während der Bauarbeiten muss eine ausreichende Menge an Adsorptionsmittel vorgehalten werden, um ausgetretene wassergefährdende Stoffe unverzüglich aufnehmen zu können. Bei einem Unfall mit wassergefährdenden Stoffen sind das Umweltamt des Landkreises Freudenstadt und je nach Zuständigkeit der jeweilige Wasserzweckverband bzw. die Stadtwerke Horb als Wasserversorger sofort zu benachrichtigen.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

6.3.5

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

6.3.6

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

Die Verwendung von Bitumenlösungen ist nicht zulässig.

V. Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten 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. Insbesondere hat der Vorhabenträger zugesagt, Missformen landwirtschaftlicher Grundstücke durch Grunderwerb zu vermeiden, soweit das die Beachtung naturschutzrechtlicher Pflichten zulässt.

1. Straßenbau

1.1

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die vom Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg – geforderte Auskunft im Zuge der Ausführungsplanung einzuholen.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.2

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Bahnübergang vollständig zu schließen. Die alte Straße wird in diesem Bereich zurück gebaut und rekultiviert. Das Gleiche gilt für den Bahnübergang. Ein Überfahren des Bahnübergangs nach Fertigstellung der Maßnahme wird nicht mehr möglich sein.

1.3

Der Vorhabenträger sagt zu, die sich am Ortseingang vom Industriegebiet befindliche Glasfasertrasse der Telekom zu berücksichtigen. Diese unterquert die Straßentrasse beim Baubeginn.

1.4

Bei Bedarf wird ein von der Deutschen Bahn anerkannter Gutachter zum Verfahren hinzugezogen.

2. Naturschutz/Artenschutz

2.1

Der Baubeginn und den Abschluss der Baumaßnahme wird der unteren Naturschutzbehörde schriftlich angezeigt.

2.2

Zusätzlich zu dem im LBP festgelegten Umfang werden auf den Ausgleichsmaßnahmen A4 und A7 Lesesteinrigel/Steinhaufen/Altholzhaufen angelegt.

2.3

Der Vorhabenträger sagt die fristgerechte Umsetzung der einzelnen artenschutz- und naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zu.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

2.4

Um Eingriffe in die angrenzenden geschützten Flächen zu vermeiden, sind die Bereiche durch geeignete Maßnahmen (z.B. Flatterband, Pfosten) abzugrenzen. Durch entsprechende Schutzmaßnahme (z.B. Bauzaun) ist sicherzustellen, dass schützenswerte Flächen und Bäume durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden.

2.5

Der Vorhabenträger sagt zu, dass der zu versetzende Schuppen so aufgebaut wird, dass ein Zugang für Fledermäuse gewährleistet ist. Zusätzlich wird das Aufhängen von zwei Fledermauskästen zugesagt.

Bei dem angesprochenen Keller handelt es sich um eine Brunnenstube. Obwohl diese für Fledermäuse keine Lebensraumeignung vorweist, wird zugesagt, sie noch einmal auf das Vorhandensein von Fledermäusen im Zuge der Umweltbaubegleitung zu überprüfen

3. Grundstücke

3.1

Der Mutterboden, der bei den Bauarbeiten am östlichen Grundstücksende der FIStk. Nr. 1691 und 1690/2 abgetragen wird, wird an dessen westlichen Grundstücksende aufgetragen und eingeebnet.

3.2

Auf den Wirtschaftsweg in dem Bereich der FIStk 1226/1, 1483/1, 1484/1, 1484/2 und 1485 (zwischen Bau-KM 1+090 und 1+290) wird verzichtet. Die detaillierte Umplanung erfolgt in der Ausführungsplanung.

3.3

Auf die Einfahrt auf dem FIStk. Nr. 1519 (Bau-KM 1+085 bis 1+090) wird verzichtet. Eine detaillierte Umplanung erfolgt in der Ausführungsplanung.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

3.4

Der Schuppen auf dem F1Stk. 1743/1 wird im Zuge der Baumaßnahme entfernt und durch ein gleichwertiges Gebäude ersetzt.

3.5

Der Vorhabenträger sagt zu, dass in der Ausführungsplanung versucht wird die „Brunnenstube“ auf dem Grundstück F1Stk. Nr. 1484/1 von der Straße her zu sichern, die vorhandene Leitung zu verlegen und an anderer Stelle das Wasser aus der „Brunnenstube“ zu fassen und eine Entnahmemöglichkeit zu schaffen. Eine Garantie, dass nach der Baumaßnahme das Wasser erhalten bleibt und es weiterhin für den Eigentümer nutzbar ist, kann nicht gegeben werden.

3.6

Der Vorhabenträger sagt zu, auf dem Grundstück Flurstück 1715 entlang des Grabens eine Art Wall in Höhe von etwa 50 cm zu schütten und zu begrünen. Die detaillierte Umplanung erfolgt in der Ausführungsplanung.

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 XII. bis XV. dargestellt.

B.

Begründender Teil

I. Vorhaben und Verfahrensablauf

1. Erläuterung des Vorhabens

1.1 Ausgangslage

Die L 355 verbindet Horb a. N. im Süden mit Haiterbach im Norden. Zwischen den beiden Städten liegt Talheim, ein Stadtteil von Horb. Die Gesamtlänge der Ausbauplanung des vorliegenden Abschnitts beträgt 1,145 km. Der auszubauende Abschnitt hat derzeit Fahrbahnbreiten zwischen 4,90 m und 5,30 m. Dies entspricht nicht mehr den heutigen Erfordernissen des Straßenverkehrs. Zwischen Horb a. N. und dem Kreisverkehr „Ziegelhof“ mit Ausnahme des hier in Rede stehenden 1,145 km langen Planungsabschnitts ist die L 355 verkehrsgerecht ausgebaut. Der Knotenpunkt L 355 / K 4780 / L 356 war vor seinem Umbau (im Jahr 1997) zum jetzigen Kreisverkehr ein Unfallschwerpunkt. Seitdem ist er hinsichtlich der Unfallzahlen unauffällig. Der schienengleiche Bahnübergang ist zwar nicht als Unfallschwerpunkt ausgewiesen, jedoch haben sich (laut Polizeidirektion Freudenstadt) in seinem Bereich allein in den letzten 5 Jahren insgesamt 10 Verkehrsunfälle mit 2 Schwerverletzten, 5 Leichtverletzten und einem Gesamtsachschaden in Höhe von ca. 70.000 Euro ereignet. Drei dieser Unfälle waren Kollisionen mit einem Zug.

Auch im daran anschließenden (noch nicht ausgebauten) Abschnitt kam es in diesem Zeitraum zu Unfällen. Die Polizei registrierte insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit 2 Leichtverletzten. Allein durch die schmale Fahrbahnbreite und den schlechten Fahrbahnzustand ist im geplanten Ausbauabschnitt ein sicherer Verkehrsablauf praktisch nicht mehr gewährleistet. Darüber hinaus beeinträchtigt die mangelhafte Entwässerung die Sicherheit des Verkehrs.

Durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zum einen und durch den Streckenausbau mit einer Verbesserung der Sichtverhältnisse zum anderen wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Die Bedeutung der L 355 für die Region manifestiert sich vor allem in ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem Kleinzentrum Haiterbach und dem Mittelzentrum Horb a. N. Dementsprechend wird sie gemäß RIN 2008 als Landesstraße LS und dort als Regionalstraße LS III eingestuft. Somit gilt die Entwurfsklasse EKL 3 gemäß der RAL 2012.

1.2 Verkehrliche Zielsetzung

Wesentliche Zielsetzung der Planung ist es die Straße verkehrsgerecht auszubauen und damit die Verkehrssicherheit wiederherzustellen. Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs mit Ausbau der L 355 ist aufgrund des Straßenzustandes und des aktuell im Bereich des Bahnübergangs gefährlichen Zustandes zwingend erforderlich.

1.3 Geplanter Zustand

Die Baumaßnahme, die insgesamt eine Länge von 1,145 km aufweist, beginnt am bereits ausgebauten Abschnitt der L 355 am Ortsende von Horb am Neckar. Auf den ersten 400 m verläuft die Trasse geradlinig bis zur geplanten Überführung über die Bahnlinie. Dabei wird die Fläche der bestehenden L 355 mit bei der Planung beansprucht. Nach der Überführung verläuft die Trasse auf einer Länge von ca. 250 m über Grünflächen und Streuobstwiesen abseits der bestehenden L 355. Am Ende der Baustrecke auf ca. 500 m Länge, bis zum bereits ausgebauten Teil, ist die Maßnahme im Bereich der vorhandenen L 355 vorgesehen.

Regelmäßig soll eine Straße dabei den geplanten Ausbauquerschnitt der RQ 11,0 in EKL 3 gemäß RAL haben. Das Verkehrsministerium hat im Einführungserlass vom 30.12.2014 (Az. 21-3942.2/8) die Straßenquerschnitte bei Landesstraßen gegenüber der RAL reduziert. Auf Grundlage der Tabelle 2 des Einführungserlasses soll bei der vorhandenen Verkehrsbelastung eine reduzierte Fahrbahnbreite mit einem Mindestmaß von 7,00 m und Randstreifen mit 0,50 m Breite zur Ausführung kommen. Dies entspricht somit einem RQ 10,5. Für die jetzige Planfeststellung wurde aus folgenden Gründen eine Fahrbahnbreite von 7,50 m gewählt. Die Streckencharakteristik soll gemäß RAL 2012 einheitlich sein. Die vorausgehende Strecke der L 355 weist vom Abzweig an der B 14 bis zum Beginn der Ausbaustrecke über eine Länge von ca. 3,00 km bereits eine Fahrbahnbreite von 7,50 m auf.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Mitumfasst sind dabei im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Neubau und Verlegung von Wirtschaftswegen
- Aufheben von Wirtschaftswegeinmündungen in die L 355
- Rekultivierung vorhandener Straßen und Wege
- Breitflächige Ableitung und Versickerung von Straßenoberflächenwasser
- Anlage von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen.

Die Planung basiert auf folgenden Regelwerken: RIN 2008, RAL 2012, RPS 2009, RStO 2012, H ViSt 2008 und RAS-Ew 2005 in Verbindung mit der RiStWag 2002.

Die Landesstraße L 355 ist entsprechend den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) als Straße für den regionalen Verkehr außerhalb bebauter Gebiete in der Kategorie „LS III“ eingestuft.

Weitere Einzelheiten können den Planunterlagen entnommen werden.

1.4 Kosten/ Kostenträger

Die voraussichtlichen Gesamtbruttokosten der Baumaßnahme belaufen sich auf 3.870.000,- Euro. Sie setzen sich aus 3.360.000,- Euro Bau-, 170.000,- Euro Grunderwerbskosten sowie voraussichtlichen Verwaltungskosten in Höhe von ca. 340.000,- Euro zusammen.

Das Bauvorhaben ist eine Maßnahme nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kostenfolgepflicht ergibt sich aus § 13 EKrG. Die Kreuzungsbeteiligten, d. h. Land und DB Netz AG, haben folglich je ein Drittel der kreuzungsbedingten Kosten zu tragen. Das verbleibende Drittel, das sogenannte Staatsdrittel, geht zu Lasten des Bundes.

Die nichtkreuzungsbedingten Kosten hat das Land zu tragen.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Aus den Unterlagen des Vorentwurfes ist ersichtlich, dass 750 m (0+100 bis 0+850) der Ausbaustrecke aus der Bahnübergangsbeseitigung resultieren (→ kreuzungsbedingte Kosten), die restlichen rund 400 m (0+850 bis 1+245) sind davon entkoppelt (→ nichtkreuzungsbedingte Kosten). Diese Aufteilung ist mit der DB Netz AG abgestimmt.

Gesamtkosten	3.870.00,-	Euro	
Von den Gesamtkosten kreuzungsbedingt:	2.993.100,-	Euro	
Wiederum davon			
- 1/3 zu Lasten des Land:	997.700,-	Euro	
- 1/3 zu Lasten DB Netz AG:	997.700,-	Euro	
- 1/3 zu Lasten Bund (Staatsdrittel):	997.700,-	Euro	
Von den Gesamtkosten nichtkreuzungsbedingt:	876.900,-	Euro	zu Lasten Land

2. Verfahrensablauf

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat als zuständige Straßenbaubehörde mit Antrag vom 22.05.2017 das Planfeststellungsverfahren in Gang gesetzt. Durch Verfügung vom 12.09.2017 wurde das Planfeststellungsverfahren durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde eingeleitet. Die Offenlage wurde ortsüblich bekannt gemacht:

- Im Amtsblatt der Stadt Horb am 15.09.2017
- Auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe am 15.09.2017

Wie bekannt gegeben erfolgte die Planoffenlage in der Stadt Horb vom 25.09.2017 bis einschließlich 24.10.2017. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 07.11.2017.

Teilweise wurden die nicht ortsansässigen Betroffenen der Stadt Horb in diesem Verfahren direkt von der Planfeststellungsbehörde unter Beilegung von digitalen Planungsordnern sowie dem Hinweis auf einen möglichen Papierversand der Unterlagen informiert. Die Einwendungsfrist der nicht

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

ortsansässigen Betroffenen endete als Wiedereinsetzungsfrist individuell zwei Wochen nach Zustellung. Dem Einwand eines Einwenders, dass die Frist von nur zwei Woche sehr kurz sei und so die Möglichkeit einer Einwendung wie eine Farce wirke, ist entgegenzuhalten, dass es sich dabei um die gesetzliche Frist der Wiedereinsetzung nach § 32 Abs. 2 Satz 1 LVwVfG handelt. Die Frist von zwei Wochen wurde folglich nicht unwillkürlich kurz gewählt, sondern stellt den gesetzlichen Regelfall dar. Insgesamt ist festzuhalten, dass die versäumte Anhörung des Einwenders nicht auf einem Verschulden der Planfeststellungsbehörde beruhte.

Im Rahmen der Offenlage haben sich acht Privatpersonen zum Vorhaben geäußert. Bei der durchgeführten Nachanhörung äußerte sich eine Privatperson. Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen, Äußerungen und Stellungnahmen waren Gegenstand der Erörterungsverhandlung am 19.06.2018 im Feuerwehrgerätehaus „Klosterscheuer“ der Gemeinde Obertalheim. Der Erörterungstermin wurde nebst Tagesordnung der Stadt Horb im Mitteilungsblatt am 01.06.2018 ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus wurde er im Internet des Regierungspräsidiums Karlsruhe bekannt gegeben. Wegen der Ergebnisse der Erörterung wird auf das Protokoll des Termins verwiesen.

Außerdem waren der Vorhabenträger, die beteiligten Behörden und Verbände sowie Einwender mit gesondertem Schreiben der Anhörungsbehörde über den Erörterungstermin informiert worden.

Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen ergaben sich zwei Änderungen des Plans, welche der Vorhabensträger im Erörterungstermin erläuterte (vgl. A.V. 3.2 und 3.3). Durch die Planänderung kam es zu keiner erstmaligen oder stärkeren Betroffenheit des Aufgabenbereichs einer Behörde oder Belange Dritter. Eine Anhörung nach § 73 Abs. 8 Satz1 LVwVfG war daher entbehrlich.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Landesstraßen dürfen gemäß § 37 Abs. 1 S. 1 StrG BW nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Zu den Straßen im Sinne des § 3 Abs. 1 gehören nach § 3 Abs. 3 StrG auch die Gehwege und

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Radwege mit eigenem Straßenkörper, soweit sie im Zusammenhang mit der Straße stehen und mit dieser im Wesentlichen gleichlaufen. Dementsprechend hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg die Planfeststellung für L 355 – Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs – beantragt.

Nach § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus § 37 Abs. 8 S. 1 StrG. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in der spezialgesetzlichen Bestimmung des § 37 StrG sowie in den §§ 72 ff. LVwVfG. Die Gemarkung Horb a. N. liegt im Landkreis Freudenstadt für den örtlich das Regierungspräsidium Karlsruhe zuständig ist.

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorgaben durchgeführt, vgl. B.I.2. Soweit ein Einwender in der Nachanhörung gerügt hat, dass die gesetzte Frist von 2 Wochen ihrer Ansicht nach viel zu kurz bemessen sei, so stellt dies nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keinen Verfahrensfehler dar. Im Rahmen der Nachanhörung wurde die gesetzlich vorgegebene Frist der Wiedereinsetzung nach § 32 LVwVfG eingehalten. Demnach kann jemand, wenn er ohne Verschulden verhindert war eine gesetzliche Frist einzuhalten, auf Antrag Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragen. Da der Einwender aufgrund eines Versäumnisses im Rahmen der Anhörung als ortsfremde Betroffene nicht angeschrieben wurde, lag kein Verschulden ihrerseits vor. Der Antrag auf Wiedereinsetzung war demnach innerhalb von zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen, vgl. § 32 Abs. 2 S. 1 LVwVfG. Innerhalb dieser Frist war auch die versäumte Handlung (vorbringen der Einwendung) nachzuholen, vgl. § 32 Abs. 2 S. 3 LVwVfG.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG). Die

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG).

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung 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.

Mit Schreiben vom 26.04.2017 wurde von Seiten der Planfeststellungsbehörde nach den vorgelegten Unterlagen gemäß § 15 Nr. 1 Umweltverwaltungsgesetzes des Landes Baden-Württemberg (UVwG) i.V.m. § 7 Abs. 3 S. 3 Gesetz festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht. Nach § 11 Abs. 1 S. 1 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) i.V.m. Nr. 1.4.2. der Anlage 1 zu § 11 UVwG war für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und dem Ausbau der L 355 eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen.

Nach § 8 UVwG hat der Vorhabenträger zunächst die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens einzureichen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird.

Der Vorhabenträger hat zusammen mit den anderen Unterlagen den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1), die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.2) und die FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt (Unterlage 19.4). Darin sind die zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Maßnahmen, mit denen solche vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden können dargestellt. Allerdings wird in ein Natura-2000-Gebiet eingegriffen und es finden artenschutzrechtlich relevante Tätigkeiten statt. Nach der

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung und dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sind die Auswirkungen bereits durch diese beiden Gutachten und den LBP vollständig bekannt und durch Kompensationsmaßnahmen neutralisiert.

Während des Planfeststellungsverfahrens wurden die betroffenen Behörden beteiligt. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) befindet sich unter Kapitel 5 eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen, sowie in Kapitel 6 eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Vorliegend sind die Angaben zu den Umweltauswirkungen in den umweltfachlichen Untersuchung, dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2), sowie der artenschutzrechtlichen Beurteilung bezüglich der Vögel, der Fledermäuse, der Reptilien und der Tagfalter (Unterlage 19.3) ausreichend, um die Umweltverträglichkeit für das beantragte Vorhaben zu beurteilen. Der in der Unterlage 19.1 vorgelegter landschaftspflegerischer Begleitplan unterscheidet zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen und zwar in Bezug auf die Umweltmedien Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft. Zu den Einzelheiten wird auf die Unterlage 19.1 verwiesen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gibt die Darstellung der Umweltauswirkungen das vorhersehbare Maß an Umweltauswirkungen korrekt wieder. Es wird festgestellt, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind. Im Übrigen wird auf die Kapitel B.IV. ff. dieses Beschlusses verwiesen.

IV. Planrechtfertigung

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

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Straßengesetzes Baden - Württemberg entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten – öffentlichen – Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

1. Fachplanerische Zielkonformität

Die Planung der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und der Ausbau der Landstraße sind gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom baden-württembergischen Straßengesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, d. h. die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Das Vorhaben muss mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmen (fachplanerische Zielkonformität).

Der Ausbau der L 355 und die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs ist im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 als Ausbaumaßnahme sowie im Landesstraßenbauprogramm 2017 – 2019 enthalten. Ebenso ist die Maßnahme auch im Flächennutzungsplan der Stadt Horb enthalten.

2. Erforderlichkeit

Die Planrechtfertigung erfordert neben der fachplanerischen Zielkonformität, dass das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04).

Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zwischen Horb und Obertalheim, sowie der Ausbau der Trasse ist im Maßnahmenplan

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Landesstraßen zum Generalverkehrsplan 2010, Stand 20.11.2013 auf Platz 9 der unter Nr. 4 als Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen gelisteten Vorhaben, sowie im Landesstraßenbauprogramm 2017-2019, Anlage 1 enthalten. Durch die Anhörung zum Maßnahmenplan Landesstraßen für den Generalverkehrswegeplan Baden-Württemberg wurde das Vorhaben einer neuen Gruppe, den Ausbaumaßnahmen, zugeordnet.

Bereits Ende der siebziger Jahre gab es erste konkrete Überlegungen zur Beseitigung des Bahnübergangs. Die Planung wurde aber nicht konsequent betrieben. Zudem bestanden unterschiedliche Auffassungen darüber, ob eine Über- oder Unterführung der Straße verfolgt werden sollte. Seit 2005 besteht jedoch unter den Trägern öffentlicher Belange Konsens darüber, dass der Bahnübergang durch eine Straßenüberführung ersetzt werden soll. Die L 355 ist zwischen Horb a. N. und dem Kreisverkehr „Ziegelhof“ mit Ausnahme des hier in Rede stehenden 1,145 km langen Planungsabschnitts verkehrsgerecht ausgebaut. Der Knotenpunkt L 355 / K 4780 / L 356 war vor seinem Umbau (im Jahr 1997) zum jetzigen Kreisverkehr ein Unfallschwerpunkt. Seitdem ist er hinsichtlich der Unfallzahlen unauffällig. Der schienengleiche Bahnübergang ist zwar nicht als Unfallschwerpunkt ausgewiesen, jedoch haben sich (laut Polizeidirektion Freudenstadt) in seinem Bereich allein in den letzten 5 Jahren insgesamt 10 Verkehrsunfälle mit 2 Schwerverletzten, 5 Leichtverletzten und einem Gesamtsachschaden in Höhe von ca. 70.000 Euro ereignet. Drei dieser Unfälle waren Kollisionen mit einem Zug.

Auch im daran anschließenden (noch nicht ausgebauten) Abschnitt kam es in diesem Zeitraum zu Unfällen. Die Polizei registrierte insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit 2 Leichtverletzten. Allein durch die schmale Fahrbahnbreite und dem schlechten Fahrbahnzustand ist im geplanten Ausbauabschnitt ein sicherer Verkehrsablauf praktisch nicht mehr gewährleistet und die Baumaßnahme zwingend erforderlich. Darüber hinaus beeinträchtigt die mangelhafte Entwässerung die Sicherheit des Verkehrs.

Zudem wird durch den Wegfall der Wartezeiten infolge der Baumaßnahme die bisher unzureichende Verkehrsqualität am Bahnübergang erheblich verbessert. Zum anderen wird durch die Anwendung der für die EKL 3 empfohlenen Trassierungselemente im Ausbauabschnitt eine der Netzfunktion entsprechende Linienführung entwickelt, die eine Nutzung des Streckenabschnitts mit der Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h für den PKW-Verkehr zulässt.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Die Verkehrssicherheit wurde durch ein Sicherheitsaudit geprüft. Die Ergebnisse dieses Audits und die aus der Überprüfung gewonnenen Erkenntnisse haben Eingang in die festgestellte Planung gefunden.

3. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes wurde mittels der Kosten-Nutzen-Rechnung im Rahmen des Generalverkehrswegeplans bestätigt.

V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und der Ausbau der Landesstraße 355 zwischen Horb a. N. und Obertalheim ist keine raumbedeutsame Maßnahme i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 6 des Raumordnungsgesetzes (ROG).

Die Zulassung des Vorhabens wurde im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2010 als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ausgewiesen. Die Maßnahme ist auch im Flächennutzungsplan der Stadt Horb enthalten. Nach dem Regionalplan 2015 Nordschwarzwald liegt das Untersuchungsgebiet zwischen dem Mittelzentrum Horb im Süden und dem Kleinzentrum Haiterbach im Norden. Das Gewerbe- und Industriegebiet zwischen Horb und Obertalheim ist als „Vorratsstandort für Gewerbegroßansiedlungen“ ausgewiesen (GE-REG).

Der Ausbau der Landesstraße steht auch im Einklang mit der gemeindlichen Planungshoheit. Weder stört das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der benachbarten Gemeinden noch werden wesentliche Teile der Gemeindegebiete einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen oder erhebliche gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt. Zur Wasserversorgung der Stadt Horb und der Gemeinde Obertalheim wird auf die Ausführungen unter Abschnitt XI. verwiesen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Horb (rechtskräftig

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1997) ist am Südrand des Untersuchungsgebietes das Gewerbe- und Industriegebiet Heiligenfeld ausgewiesen, das bisher nur teilweise bebaut ist. Nach dem Bebauungsplan ist eine Bebauung bis zum Rand der Talmulde im Rehgrund geplant (Unterlage 19.2, Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1). Weitere Planungen gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

VI. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen und Leitungen

Bei dem Bau einer Straße hat der Träger der Straßenbaulast dafür zu sorgen, dass nicht nur der eigentliche Neubau der Straße, sondern alle damit zusammenhängenden Aufgaben nach der vorgelegten Planung den Sicherheitsanforderungen genügen und nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus errichtet werden (§ 9 Abs. 1 S. 2 StrG BW).

Für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und die Verlegung der Trasse werden die Wirtschaftswege wie in den Lageplänen dargestellt an die geplante neue Höhenlage der L 355 angeschlossen und dienen der Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke. Im Bereich der Maßnahme sind keine Knotenpunkte mit klassifizierten Straßen vorhanden.

Die von der Stadt Horb in ihrer Stellungnahme vom 22.11.2017 vorgeschlagene Änderung den parallel laufenden Wirtschaftsweg zu asphaltieren und so als Radweg nutzbar zu machen, wurde durch den Vorhabenträger geprüft und abgelehnt. Die vorgeschlagene Radwegeverbindung würde zwar eine um 350 m kürzere Distanz aufweisen, allerdings besteht zwischen der Gemeinde Talheim und der Gemeinde Horb Hohenberg bereits eine Radwegeverbindung, die als Radweg genutzt werden kann. Hierdurch werden Kosten eingespart und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und so erforderliche Ausgleichsmaßnahmen vermieden.

Aufgrund der Einwendungen zweier Einwender verzichtet der Vorhabenträger auf die Erstellung eines Wirtschaftsweges bei Bau KM 1+090 bis 1+290 und es wird von der Planung einer Zufahrt von der L 355 auf einen Wirtschaftsweg (Bau-KM 1+085 bis 1+090) abgesehen (vgl. A.V 3.2 und 3.3).

Bei Bau Km 0+514,85 kreuzt die Bahnlinie Eutingen – Freudenstadt die Trasse der L 355. Durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs muss das Brückenbauwerk Bauwerk 1 – BW Nr. 7518-748 an die Bahntrasse

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

angepasst werden. Die Maße des Bauwerks Überführung der L 355 über die Bahnlinie Eutingen – Freudenstadt Bau km 0+514,85 / Bahn km 9,094 Kreuzungswinkel: 72,4888 gon, lichte Weite: 18,00 m, lichte Höhe ab OK Gleis: min. 6,00 m, Breite: 12,10 m (= 8,00 m + 2 x 2,05 m) wurden mit der Deutschen Bahn Netz AG abgestimmt.

Hinsichtlich der Kreuzung mit der Bahnstrecke (Brückenbauwerk 1) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine Einigung über die Kosten mittels einer Kreuzungsvereinbarung getroffen werden kann. Sollte eine solche Vereinbarung nicht zustande kommen, kann nach § 6 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ein Kreuzungsrechtsverfahren eingeleitet werden, sodass eine weitergehende Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich ist.

Die von der Deutschen Bahn AG DB Immobilien geforderten Nebenbestimmungen hinsichtlich der genauen Ausgestaltung des Bahnübergangs wurden in die Nebenbestimmungen übernommen (vgl. A.IV.1.4- 1.24).

Im Planungskorridor werden vorhandene Leitungen, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, nach den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Regelungen verlegt oder gesichert. Die erhobenen Leitungen sind in den Lageplänen eingetragen. Durch die Baumaßnahme sind folgende Leitungen bei der Bauausführung zu sichern bzw. zu verlegen:

0+130 bis 0+220: Verlegung einer Telekomleitung

0+500 bis 0+530: Sicherung der Leitungen im Bahnbereich

Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Straßenausbau notwendigen Änderungen und Verlegungen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss klarstellend aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen und die Detailplanung rechtzeitig mit allen davon betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. (siehe A.IV.1.3).

VII. Immissionsschutzrecht

1. Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

1.1 Rechtsgrundlagen

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

1.2 Trennungsgebot § 50 BImSchG

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

Das Vorhaben steht danach im Einklang mit dem immissionschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen aus den ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden

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

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

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

§ 50 S. 1 BImSchG steht einer Planung wie der vorliegenden nicht entgegen, an deren Realisierung zum einen ein ausgeprägt hohes Interesse besteht und für die zum anderen keine echte Alternative ersichtlich ist. Das hohe öffentliche Interesse ergibt sich vorliegend daraus, dass die Maßnahme eine Verhinderung von Verkehrsunfällen am Bahnübergang als auch an dem nicht ausgebauten Abschnitt Richtung Obertalheim darstellt.

1.3 § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV

Nachdem die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar sind, ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot).

Grundsätzlich legt die 16. BImSchV die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH BW, Urteil vom 13.03.1996, 5 S 1743/95 und Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Bei der beantragten Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs handelt es sich gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV um die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße, weil die bestehende Straße um eine Brücke erweitert wird und zudem die Landstraße 355 teilweise neugebaut wird. Mithin ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung eröffnet (§1 Abs. 1 16. BImSchV).

Danach ist zu prüfen, welche dem Stand der Technik entsprechenden Schutzvorkehrungen in Betracht kommen, um die als Intensitätsgrenze festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung sicherzustellen. In Betracht kommen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wie Lärmschutzwände, offenporiger Asphalt oder Lärmschutzwälle.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Betroffene haben grundsätzlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, wenn die Immissionsschutzgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Nur wenn und soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, ist die Planfeststellungsbehörde von dem Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, nach § 41 Abs. 2 BImSchG freigestellt. In diesem Fall kommt eine angemessene Entschädigung insbesondere durch die Gewährung passiven Schallschutzes nach § 42 BImSchG in Betracht. Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage zu leisten (sog. passiven Lärmschutz).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist gemäß § 2 Abs. 1 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ - Ausgabe 1990 - (RLS-90) ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

	Tag	Nacht
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB (A)	47 dB (A)
In Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB (A)	49 dB (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
in Gewerbegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

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

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

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

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

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

1.4 Verkehrsprognose

Grundlage für die Berechnung der Schallemission aus dem Straßenverkehr bildet die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV). Als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung wurden die Verkehrszahlen aus der Stellungnahme des Büros VPG UG (24.08.2016, Anlage zur Unterlage 1) übernommen. Bei der Berechnung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „B 32, OU Horb (Neckartalbrücke) und B 28, OU Horb“, war auch die L 355 Bestandteil des Umlegungsnetzes. Diese Untersuchungen wurden im Jahr 2012 durch weitere Netzvarianten ergänzt. Im Jahr 2014 wurde für das Planfeststellungsverfahren ein eigenständiger Bericht erstellt. Allen Berichten gemeinsam ist die Verkehrsprognose mit dem Prognosejahr 2025. Da die Lärmuntersuchungen für das Prognosejahr 2030 durchgeführt wurden, war zu prüfen, ob die Verkehrszahlen für das 2025 unverändert für das Jahr 2030 übernehmen lassen. Zu diesem Zweck wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen – Koehler & Leutwein GmbH & Co KG die Verkehrliche

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung „B 32 – Ortsumgehung Horb (Neckartalbrücke) und B 28 Ortsumgehung Horb“ erarbeitet und mit Datum 2015 vorgelegt. Ergebnis der Überprüfung war, dass die Verkehrszahlen 2025 unter Berücksichtigung der bisher tatsächlich eingetretenen Entwicklungen unverändert für das Jahr 2030 übernommen werden können. Dies gilt für den Kraftfahrzeugverkehr wie für den Schwerverkehr gleichermaßen.

Im Ergebnis werden folgende Verkehrszahlen zugrunde gelegt:

	Kraftfahrzeuge	Schwerverkehr	SV-Anteil	
			Tag	Nacht
Null-Fall 2008	4.100 Kfz/24h	310 Fz/24h	7,6%	8,6%
Null-Fall 2025	5.200 Kfz/24h	420 Fz/24h	8,1%	9,1%
Planfall 1(2025)	6.100 Kfz/24h	400 Fz/24h	6,6%	7,6%
Planfall 1a (2025)	6.100 Kfz/24h	480 Fz/24h	7,9%	8,9%
Planfall 7 (2025)	6.200 Kfz/24h	390 Fz/24h	6,3%	7,3%
Planfall 7a (2025)	6.000 Kfz/24h	420 Fz/24h	7,0%	8,0%

Zudem wurde im Gutachten die Frage beantwortet, ob durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs die Verkehrsbelastung ansteigen wird. Dazu wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der Lage der L 355 im regionalen Straßennetz davon ausgegangen werden muss, dass trotz des bestehenden Bahnübergangs dieser heute nicht umfahren wird, da die Umfahrungsstrecken zu große Umwege bedeuten. Daher wurde davon ausgegangen, dass durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges die Verkehrsbelastung der L 355 nicht ansteigen wird.

Die Auswirkungen des Verkehrslärms werden für das Prognosejahr 2030 ohne Planungsmaßnahme (Prognose Nullfall) und für das Prognosejahr 2030 mit Umsetzung der Planungsmaßnahme (Prognose Planfall) ermittelt. Maßgebend ist hierbei die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und den maßgebende Schwerverkehranteil über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht. Um diesen nach RLS 90 erforderlichen zu erhalten, wurden die aus der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Schwerverkehrsanteile über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht auf den Schwerverkehrsanteil über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht mit dem Faktor 1,3 umgerechnet.

Die diesem Lärmschutzkonzept zugrunde liegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

§ 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m der 16. BImSchV für solche Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen.

Die vom Vorhabenträger als Teil der Planunterlagen vorgelegte Stellungnahme zu den Verkehrszahlen war daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64/07, juris Tz. 96; Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08 „Querspanne Bochum“).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Die Stellungnahme des Ingenieurbüros (VPB UG) weist weder grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche auf, noch geht es von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen aus.

1.5 Schallgutachten

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1.) erfasst alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Alle erforderlichen Daten wurden erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden aufbereitet.

Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Der gewählte Untersuchungsbereich des Schallgutachtens umfasst die Bereiche nördlicher Ostrand von Horb-Heiligenfeld und die nördlich des Planungsgebietes gelegene Bebauung im Außenbereich Ziegelhof. Er wurde für die Beurteilung der Auswirkungen ausreichend groß gewählt und genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen an eine sachgerechte Ermittlung.

Die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Die für die Bestimmung des Lärmschutzanspruchs erforderliche Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters ist korrekt erfolgt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte mit dem Programm Soundplan 7.4 auf Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens. Dieses Programm gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

keine Bedenken ergeben (so OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07, juris Rn. 208; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE, juris Rn. 74, 76).

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel wurden die Immissionen aus dem Prognose Nullfall ohne bauliche Änderung und für den Prognose Planfall mit baulichen Änderungen, jeweils mit den Verkehrszahlen für den Planfall 1a (Prognose 2030) ermittelt. Gemäß dem Verkehrsgutachten entstehen keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs.

Die Emissionsberechnung kam zu dem Ergebnis, dass an keinem Gebäude die Voraussetzungen für schädliche Umwelteinwirkungen nach § 41 Abs. 1 BImSchG erfüllt sind. Somit besteht aufgrund des Bauvorhabens „L355 - Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zwischen Horb und Obertalheim“ kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

2. Luftschadstoffe

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

Im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit ist im Ergebnis festzuhalten, dass an der zur L 355 nächstgelegenen beurteilungsrelevanten Bebauung anhand Ableitung aus den NO_x-Gesamtbelastungen sowohl im Prognose Nullfall als auch im Planfall NO₂-Jahresmittelwerte deutlich unter 40 µg/m³ zu erwarten sind. Somit wird der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet deutlich nicht erreicht und nicht überschritten. Für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2.5}) sind an der Wohnbebauung ebenfalls deutlich keine Konflikte mit den bestehenden Grenzwerten zu erwarten.

Die Stickstoffeinträge in den FFH-Lebensraumtypen (in und außerhalb FFH-Gebiet) steigen im Vergleich durch den Ausbau der L 355 auf 5 % der Fläche um mehr als 0,3 kg/(ha*a) an. Dagegen werden für 20 % der FFH-Lebensraumtyp die Stickstoffeinträge um mehr als 0,3 kg/(ha*a) reduziert.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Demnach ist nach aller Erfahrung bei der zu erwartenden zukünftigen Gesamtverkehrsbelastung der Landesstraße nicht damit zu rechnen, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) überschritten werden. Ergänzend ist 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.

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

VIII. Naturschutz

1. Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Vorhaben liegt im Naturraum „Obere Gäue“ am Ostrand des Schwarzwaldes, der zur Haupteinheit der Neckar- und Tauber-Gäuplatten gehört. Das Untersuchungsgebiet liegt im Übergangsbereich vom kleinteiligen „Heckengäu“ im Westen zum intensiv landwirtschaftlich genutzten „Korngäu“ im Osten. Als Biotopstrukturen befinden sich im Planungsgebiet Wiesen, Obstwiesen, Ruderalstandorte, Hecken und (entlang der Bahnlinie) kleinflächig Magerrasen und Pioniergesellschaften. Eine Hecke an der L 355 ist ein nach § 33 NatSchG BW besonders geschütztes Biotop. Das geplante Vorhaben liegt zudem teilweise im FFH-Gebiet „Freudenstädter Heckengäu“, es wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. Unterlage 19.4).

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

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

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i.S.d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. Die Formulierung „am gleichen Ort“ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne der Vorschrift auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens zielt. Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Geplante Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt (Planunterlagen: Maßnahmenverzeichnis und Maßnahmenpläne des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP), Unterlage 9, 9.1, 9.2 und 9.3).

Im geplanten Verfahren wurden die Eingriffe bereits auf ein Minimum reduziert, dabei orientiert sich die neue Trasse zu einem Großteil auf der Bestandstrasse, zudem wurde das Brückenbauwerk 1 gewählt, welches sich aus ökologischen und ökonomischen Gründen als die besser Variante darstellt. Zwar befindet sich das in der Alternativenprüfung geprüfte Brückenbauwerk 2 nicht direkt im FFH-Gebiet, jedoch wäre durch die niedrigere Höhe des Brückenbauwerks eine Erhaltung der Vegetation nur begrenzt möglich.

Konkret wird das Schutzgut Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild eingegriffen. Die Eingriffe in den Boden erfolgen anlagebedingt durch die Verdichtung des Bodens, die Versiegelung und durch den Bodenauf- bzw.-abtrag, insbesondere im Bereich von Böschungen, Banketten, Erdwegen auf 25.185 m². Durch das Bauvorhaben wird eine Fläche von insgesamt 4.550 m² versiegelt und eine Fläche von 2.625 m² teilversiegelt. Baubedingt kann durch Verdichtungen im Baufeld und angrenzenden Bereichen die Bodenfunktion beeinträchtigt werden. Schadstoffeinträge in der Bauphase

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

werden durch Schutzmaßnahmen vermieden. Um die Eingriffe zu vermeiden wird verdichteter Boden im Baufeld nach Abschluss der Baumaßnahmen gelockert (Maßnahme V1). Die anlagebedingten Eingriffe in das Schutzgut werden durch die Ausgleichsmaßnahmen A1, A2, A3, A4, A7 und A12 (Unterlage 19.2, Blatt 1,2). ausgeglichen.

Das gesamte Vorhaben befindet sich zudem in der Schutzzone III eines Wasserschutzgebietes. Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffeintragungen in der Bauphase können durch Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz vermieden werden (vgl. Maßnahmen V2 und S1). Anlagebedingt werden Deckschichten auf einer Länge von 360 m abgetragen (Einschnittslage, Abtrag von Geländeanpassungen). In diesen Abschnitten ist der Grundwasserleiter im Oberen Muschelkalk durch Lettenkeuper überdeckt. Auf einer Länge von 660 m durchfährt die L 355 wie im Bestand Muschelkalkflächen ohne Lettenkeuperüberdeckung, die Straße verläuft überwiegend in Dammlage. Durch Versiegelung (4.550 m²), Teilversiegelung (2.625 m²) und die Anlage von Böschungen (25.185 m²) wird die Grundwasserneubildung verringert. Durch die Maßnahmen A1, A2, A3 wird die Grundwasserneubildung erhöht. Eingriffe in der Bau- und Betriebsphase der Straße können vermieden werden (vgl. Maßnahme V2).

Der Eingriff durch die Verlegung eines straßenbegleitenden Grabens auf einer Länge von 150 m wird neben der neuen Trasse der L 355 wiederhergestellt. Der östlich der L 355 verlaufende Wiesengraben wird im Zuge der Verlegung der Straße auf einer Strecke von 7 m verdolt.

In das Schutzgut Pflanzen und Tiere erfolgen Eingriffe durch Baufeldeinrichtungen in mageres artenreiches Grünland. Durch den Ausbau der L 355 und im Baufeld/BE Flächen wird vor allem in Acker, Obstwiesen und Wiesen unterschiedlicher Nutzungsintensität sowie kleinflächig in Magerrasen, Gebüsche und Feldhecken eingegriffen. Ebenfalls baubedingt kommt es vorübergehend zu zusätzlichen Störungen in der Tierwelt. Erhebliche Störungen brütender Vögel, sowie artenschutzrechtlicher Konflikte durch Baufeldräumung und Gehölzrodungen (Feldlerche, Rebhuhn, Schlingnatter, Zauneidechse, Vögel, Fledermäuse) werden durch die Schutzmaßnahmen S3-S8 vermieden. Zudem werden Büsche gerodet und 30 Obstbäume gefällt.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen im LBP 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 (vgl. A.III.) ausgeglichen und es ist somit eine hinreichende Kompensation gegeben. Auf die Kapitel 6 und 7 des LBP, Unterlage 19 wird ergänzend Bezug genommen.

2. Besonders geschützte Bereiche

Durch die Straßenbaumaßnahme gehen insgesamt 373 m² nach § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i.V.m. § 32 NatSchG gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotop dauerhaft oder vorübergehend verloren. Dabei handelt es sich um die Inanspruchnahme von nach § 32 Abs. 1 Nr. 6 NatSchG geschützten Feldhecken und Feldgehölzen (Biotop Nr. 175182370215) entlang der Trasse.

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 landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts werden - neben einer größtmöglichen Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotop durch Beschränkung der Eingriffe auf das unbedingt erforderliche Maß - auch der Verlust bzw. die Beeinträchtigung der betroffenen gesetzlich geschützten Biotop ausgeglichen. So werden für entfallende Feldgehölze neue Feldhecken und -gehölze angelegt.

Somit liegen die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung der Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG vor. Das Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde gemäß § 30 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG wurde in der Stellungnahme vom 08.11.2017 erteilt. Im Rahmen des Ermessens hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere berücksichtigt, dass ein Verzicht auf den geplanten Ausbau mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer verbunden wäre. Da auf der anderen Seite die Beeinträchtigungen der geschützten Biotop durch die vorgesehenen

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden können, überwiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse am Ausbau die Beeinträchtigungen der geschützten Biotop. Das gibt letztlich den Ausschlag für die Zulassung der vom Vorhabenträger begehrten Ausnahme.

3. Natura 2000 Gebiete

3.1 FFH Gebiet „Freudenstädter Heckengäu“ (7516-341)

Weiterhin hat der geplante Ausbau unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf Teilflächen des Natura-2000-Gebietes (FFH-Gebietes) DE 7516-341 „Freudenstädter Heckengäu“. Zulässig ist das Vorhaben dann zunächst nur, wenn diese Auswirkungen nicht erheblich sind. (§ 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 38 Abs.2 NatSchG). Im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung war deshalb abschließend zu klären, ob bedingt durch das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen für das Gebiet DE 7516-341 bzw. die betroffenen Teilflächen zu erwarten sind oder aber ob solche mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können.

Im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4) war deshalb abschließend zu klären, ob bedingt durch das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen für das Gebiet Nr. DE 7516-341 bzw. die betroffenen Teilflächen zu erwarten sind oder aber ob solche mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Schutzgebietes bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile sowie der entsprechenden Erhaltungsziele führt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde schlüssig und entspricht den fachlichen und rechtlichen Anforderungen. Im Ergebnis entstehen durch den Ausbau der L 355 erhebliche Beeinträchtigungen von FFH Lebensraumtypen durch Flächenverlust, der Eingriff ist erheblich und nicht vermeidbar:

Dabei hat sich ergeben, dass folgende erhebliche Auswirkungen vorliegen:

- Eingriff in den Lebensraumtyp Kalk-Magerrasen (Lebensraumtyp 6212) im Umfang von 1.120 m². Dabei sind jedoch prioritäre, orchideenreiche

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Kalk-Magerrasen nicht betroffen. Der Schwellenwert für die erhebliche Beeinträchtigung liegt bei max. 1.000 m² und wird überschritten.

- Erhebliche Beeinträchtigung in den Lebensraumtyp „Mageren Flachlandmähwiesen“ (Lebensraumtyp 6510). Hierbei werden in 1.120 m² eingegriffen. Der Schwellenwert liegt hier ebenfalls bei 1.000 m² und wird durch die Beeinträchtigung überschritten.

Die Flächen des Natura 2000-Gebietes entlang der Bahnlinie und nördlich von Horb sind Lebensstätten der Mopsfledermaus, der Bechsteinfledermaus und des Großen Mausohrs. Quartiere befinden sich hier nicht. Der Schwellenwert der drei Fledermausarten liegt bei 1.600 m² und wird durch die Flächeninanspruchnahme am Bahndamm nicht überschritten. Die Vernetzungsfunktion bleibt ebenfalls erhalten. Allerdings ist durch den Ausbau der Straße und den Bau der Brücke mit einer höheren Verkehrsgeschwindigkeit zu rechnen und so mit einem Ansteigen des Kollisionsrisikos, in den Bereichen in denen Jagdhabitats zerschnitten werden. Durch den Anstieg der Kollisionsgefahr werden im Bereich nördlich der Bahnlinie außerhalb des FFH-Gebietes die Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen innerhalb des FFH-Gebietes sind nicht zu erwarten.

Gem. § 34 Abs.1 und 2 BNatSchG bzw. gem. § 38 Abs. 1 und 2 NatSchG ist durch diese erheblichen Beeinträchtigungen für das betroffene FFH-Gebiet (d.h. für maßgebliche Bestandteile dieser Gebiete und die hierauf gerichteten Erhaltungs- und Entwicklungsziele) das Vorhaben grundsätzlich unzulässig und eine FFH-Ausnahmeprüfung gem. § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG bzw. § 38 NatSchG BW durchzuführen. Prioritäre Arten oder Lebensraumtypen gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG sind ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht betroffen.

Ein Vorhaben kann demnach nur zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) und
- zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

- die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 (Kohärenzsicherung) notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Alle vorgenannten Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dies der Fall.

Der Ausbau der L 355 dient der Beseitigung eines schienengleichen Bahnübergangs und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben aus diesen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen bestandsorientierten Ausbau. Es gibt keine Alternativen zum Ausbau der L 355. Der Bau einer Unterführung unter der Bahnlinie/ FFH-Gebiet anstelle einer Brücke ist aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht möglich (Lage im Wasserschutzgebiet Zone III). Der Standort der geplanten Brücke ergibt sich aus dem Verlauf der bestehenden L 355. Eine Eingriffsvermeidung wäre auch durch eine Verschiebung nach Osten oder Westen nicht möglich.

Schließlich werden mit den Maßnahmen KS 1 und KS 2 (vgl. Unterlage 19.4, im LBP Maßnahme A4 und A8) und den getroffenen Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.3.1.1 ff.) die erforderlichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG getroffen.

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 08.11.2017 ausgeführt, dass bei Beachtung der von ihr genannten Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.3 ff.) eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, insbesondere für das FFH-Gebiet und dem Lebensraumtyp magere Flachlandmähwiese (Lebensraumtyp 6510) ausgeschlossen und dem Vorhaben aus naturschutzfachlicher Sicht zugestimmt wird.

Schließlich befindet sich das Vorhaben auch im Geltungsbereich des Naturparks „Schwarzwald Mitte/ Nord“, festgesetzt durch Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 16.12.2003, und Änderungsverordnung vom 16.12.2014. Nach § 4 Abs. 2 Ziff. 2 der Naturparkverordnung bedarf das Anlegen von Straßen, Wegen oder sonstiger Verkehrsanlagen der Erlaubnis der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Gemäß § 4 Abs. 4 Naturpark-VO wird die Erlaubnis durch die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt, wenn diese mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde ergeht. Vorliegend hat die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 08.11.2017 ihre Zustimmung zur Erteilung der Erlaubnis gegeben.

Weitere naturschutzrechtlich besonders geschützte Bereiche (z. B. Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete) werden durch das Vorhaben nicht nachteilig tangiert.

4. Artenschutz

§ 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 Tierarten (die gleichzeitig auch stets besonders geschützt sind, vgl. § 7 Absatz 2 Nr. 14 BNatSchG) und europäischen Vogelarten gelten darüber hinaus auch weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). 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 Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags / artenschutzrechtliche Prüfung (vgl. Unterlage 19.3) wurde geprüft, ob es durch den Ausbau oder den Betrieb der L 67 mit straßenbegleitendem Radweg im planfestgestellten Abschnitt zu einem Verstoß gegen die in § 44 BNatSchG normierten Schädigungs- und Störungsverbote kommen kann.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des besonderen Artenschutzes gemäß §§ 44 ff. BNatSchG. Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist ausweislich der artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlagen 19.3) erfolgt. Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

4.1 Methodik Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme

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

Die Vorkommen bzw. Habitatpotenziale streng oder gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten wurden im Rahmen von 16 Feldbegehungen erhoben. Sie erfolgten dabei entsprechend artspezifischer Verhaltensmuster und Aktivitätszeiträumen. Die Witterung an den jeweiligen Erfassungsterminen war für die Erhebung der entsprechenden Artengruppen geeignet.

Zur Erfassung der Vögel wurde das Untersuchungsgebiet (200 m Puffer um die bestehende Trasse sowie dem Ausbaubereich) in den Monaten März und Juni 2014 bei fünf Kontrollen begangen. Die Dauer der Kontrolle lag zwischen der bis vier Stunden mit Beginn bei Sonnenaufgang oder Sonnenuntergang. Im Rahmen der Untersuchung wurden nur Arten als Brutvögel registriert, deren Brutplatz oder überwiegender Revieranteil im Untersuchungsgebiet lag. Bei der Erfassung wurden 49 Vogelarten erfasst.

Für Fledermäuse wurden im September 2013 und von Mai bis August 2014 fünf nächtliche Begehungen mittels spezieller Ultraschalldetektoren nach standardisierten Methoden durchgeführt. Bei den Detektorbegehungen wurden sowohl optische als auch akustische Nachweise erhoben. Die Aufnahme der Lautäußerungen erfolgte über den Einsatz von Fledermausdetektoren (Pettersson D1000x) mit anschließender Analyse der Rufe (10fach gedehnt) mittels Peterson-BatSound-Software. Sämtliche Beobachtungen bzw. Lautaufnahmen mit zugehöriger Ortsangabe wurden in Tageskarten eingetragen und digital gespeichert. Zudem wurden mehrere stationäre

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Fledermausdetektoren (Batcoder 2.0 und 3.0 der Firma Ecoobs) aufgestellt um dort möglichst das komplette Arten- und Aktivitätsspektrum zu erfassen. Ebenso wurden potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte im Rahmen einer Begehung am 25.03.2014 erfasst. Insgesamt wurden 6 Fledermausarten nachgewiesen.

Im Rahmen der Kartierung für Reptilien im September 2013 und von April bis Juli 2014 wurden die streng geschützte Zauneidechse, die Schlingnatter sowie die Blindschleiche nachgewiesen.

Hinsichtlich der Tagfalter wurden im Zeitraum von August 2013 bis Juli 2014 die Probestellen mindestens viermal abgesucht. Die Absuche erfolgte bei für den Falterflug günstigen Witterungsbedingungen. Dabei erfolgte diese durch Sichtnachweise, soweit erforderlich wurden Falter mit dem Netz gefangen, zusätzlich wurde bei wertgebenden Arten nach Eiern und Raupen gesucht. Insgesamt wurden 36 Tagfalter und Widderchenarten registriert.

4.2. Verbotstatbestände

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

4.2.1 Vögel

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

Der Verbotstatbestand -insbesondere das Tötungs- und Verletzungsverbot – des § 44 Absatz. 1 Nr. 1 BNatSchG ist vorliegend nicht erfüllt. Im Zusammenhang mit der Realisierung der geplanten Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und der Anpassung der Trasse der L 355 sind sowohl auf der südlichen, als auch der nördlichen/nordwestlichen Seite der L 355 Eingriffe in Gehölzbestände erforderlich. Die Gehölze sind Lebensstätten verschiedener Vogelarten. Dem Verletzungs- und Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird durch die Rodung der Gehölze zwischen Anfang Oktober und Ende Februar (außerhalb der Brutzeit) entgegengewirkt (vgl. Abschnitt A.IV.3.3.1). Die Verluste von Nestern mit Eiern oder nicht flüggen

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Jungvögeln können so vermieden werden. Im Weiteren werden Kollisionsverluste nördlich der Bahnlinie durch die Pflanzung von straßenbegleitenden Hecken vermieden (vgl. Abschnitt A.IV.3.3.3).

Ebenso wird das Störungsverbot des § 44 Absatz. 1 Nr. 2 BNatSchG vorliegend nicht verwirklicht. Im Untersuchungsraum des geplanten Vorhabens kommen ausweislich der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.3) zahlreiche europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie vor, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt sind. Einige dieser Arten sind zudem nach nationalem Recht streng geschützt (s.o.). Eine erhebliche Störung und somit Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der jeweiligen Arten im Sinne von § 44 Absatz. 1 Nr. 2 BNatSchG wird für alle sehr häufigen bis mäßig häufigen Brutvogelarten mit hoher Stetigkeit nicht angenommen. Für die Vogelarten Feldlerche und Rebhuhn können im Hinblick auf die landesweite Häufigkeit und Gefährdung unter Berücksichtigung ihrer Verbreitung auf regionaler Ebene erhebliche Störungen nicht ausgeschlossen werden. Gleichwohl teilt die Planfeststellungsbehörde die gutachterliche Ansicht des Artenschutzrechtlichen Beitrags (Unterlage 19.3), dass für die vorbezeichneten Arten bau-, anlage- oder betriebsbedingte Störungen nicht zu einer Verschlechterung ihres Erhaltungszustandes führen.

Um ein Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden, werden CEF Maßnahmen festgesetzt und die Realisierung durch eine Umweltbaubegleitung gesichert. Ergänzend zu den Vermeidungsmaßnahmen sind vor Baubeginn in den bestehenden Obstwiesen 27 Nisthilfen für Höhlen- und Halbhöhlenbrüter anzubringen (vgl. Maßnahme A 11/CEF) und es sind Buntbrachen als Habitat für das Rebhuhn und die Feldlerche anzulegen (vgl. Maßnahme A 12/CEF). Diese sind vor Baubeginn funktionsfähig herzustellen. Mit den Bauarbeiten wird erst begonnen, wenn vom Fachbüro für die ökologische Baubegleitung die Funktionsfähigkeit gegenüber der unteren Naturschutzbehörde bescheinigt wurde (vgl. A.IV.3.1.1).

4.2.2 Fledermäuse

Insgesamt war die Aktivität jagender Fledermäuse im Untersuchungsgebiet gering. Nur örtlich wurde eine höhere Arten- und Individuendichte festgestellt. Bei Gebäuden im Untersuchungsgebiet am Ziegelhof deutet die Aktivität von Zwergfledermäusen auf eine Nutzung als Quartier hin. Bei den

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Baumhöhlenquartieren befanden sich im untersuchten Gebiet 8 Obstbäume die eine gute Eignung als Quartier aufweisen, sowie 5 Bäume die eine mäßige Eignung besitzen. Um im Bereich der zu rodenden Gehölze Individuenverluste auszuschließen, dürfen diese nur außerhalb der Hauptaktivitätszeit der Fledermäuse durchgeführt werden. Zudem sind die Scheune und ein Obstbaum vor der Rodung auf überwinternde Fledermäuse zu überprüfen (A.IV.3.3.2).

Die übrigen Hohlbäume sind vor Rodung zu überprüfen, wenn die Temperatur zum Fällzeitpunkt in der Dämmerung über eine Woche über 10 Grad beträgt (A.IV.3.3.1). Betriebsbedingte Kollisionsverluste nördlich der Bahnlinie werden durch die Pflanzung straßenbegleitender Heckenstrukturen vermieden (vgl. A.IV.3.3.3).

Erhebliche Störungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG werden durch das Bauvorhaben nicht erwartet.

Um ein Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG zu vermeiden, werden CEF-Maßnahmen festgesetzt und die Realisierung durch eine Umweltbaubegleitung gesichert (A.IV.3.2). Ergänzend zu den Vermeidungsmaßnahmen sind vor Baubeginn in den bestehenden Obstwiesen 27 Fledermausquartiere anzubringen. Rechtlich wird durch den Ausbau in Jagdhabitats eingegriffen, die ökologische Funktion § 44 Abs. 3 Satz 2 BNatschG bleibt jedoch weitestgehend erhalten, vgl. § 44 Abs. 3 Satz 3 BNatschG.

4.2.3 Reptilien

Bei den Reptilien wurden im Rahmen der Begehung die Blindschleiche, die Zauneidechse und die Schlingnatter nachgewiesen. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG wird nicht erfüllt. Das individuelle Tötungsrisiko wird zudem durch die Bauzeitenregelung vermieden (vgl. Abschnitt A.IV.3.3.4).

Eine Verletzung des Störungsverbot des § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatschG scheidet unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelung ebenfalls aus.

Eine Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt vor, da in besiedelte Zauneidechsen und Schlingnatterhabitats eingegriffen wird. Durch die vorgezogene

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Ausgleichsmaßnahme (CEF2) kann die ökologische Funktion erhalten bleiben. Der Verbotstatbestand § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG ist nicht erfüllt.

4.2.4 Tagfalter und Widderchenarten

Bei den Tagfaltern und Widderchen finden sich mehrere ungefährdete und ungeschützte Arten sowie mehrere besonders geschützte Arten. Streng geschützte Arten sind im Untersuchungsraum des Vorhabens nicht registriert worden. Eingriffe nach § 44 Abs. 1 BNatschG sind nicht zu befürchten. Für die besonders geschützten Tagfalterarten werden durch die Entwicklung mesophytischer Säume an Böschungen, die Entwicklung von Magerrasen sowie die Entwicklung von mageren, blumenreichen Wirtschaftsgrünland Maßnahmen ergriffen (vgl. Maßnahme A 4).

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass artenschutzrechtliche Vorschriften dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die verbleibenden Auswirkungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne des § 14 BNatSchG führen, werden entsprechend § 15 BNatSchG ausgeglichen.

IX. Bodenschutz und Altlasten

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Nach §§ 1, 21 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) i.V.m. § 2 Landesbodenschutz und Altlastengesetz (LBodSchAG) sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden.

Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 19) entspricht den Anforderungen an eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Die Bewertung hat ergeben, dass sowohl Böden mit mittlerer und geringer Bedeutung, als auch Böden mit hoher Bedeutung von dem Vorhaben betroffen sind. Insgesamt kommt es durch das Vorhaben zu Eingriffen durch Versiegelung/Teilversiegelung und Bodenumlagerungen. In 5.2.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturgutes Bodes ausführlich dargestellt. In 5.1 werden

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung und in 6.3 die Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz erläutert. Eine Wiederherstellung von Bodenfunktionen durch die Entsiegelung der alten Trasse der L 355 ist nur in geringem Umfang möglich. Das verbleibende Defizit wird durch Ersatzmaßnahmen kompensiert, die gleichzeitig eine Ausgleichsfunktion für Pflanzen und Tiere haben: Durch die Umwandlung von Acker in extensives Grünland und durch Grünlandextensivierung werden die Funktionen Standort für die natürliche Vegetation, Lebensraum und Retention aufgewertet und es wird ein Beitrag zum Grundwasserschutz im Wasserschutzgebiet gewährleistet.

In seiner Stellungnahme vom 08.11.2017 hat das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz vorgebracht, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen, wenn die Nebenbestimmungen beachtet werden. Diese wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen (vgl. A.IV.6.2.1 bis 6.2.7).

Im Nahbereich des Vorhabens befinden sich keine Altlastenstandort sowie keine Bodendenkmale.

X. Wasserrecht

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

Das Vorhabengebiet ist hydrogeologisch dem Mündungsgebiet der Murg zuzuordnen, das weiter westlich in die Kinzig-Murg-Niederung übergeht. Im Untersuchungsgebiet selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das Vorhaben verläuft entlang eines Wasserschutzgebietes. Den geologischen Untergrund bildet der Oberste Muschelkalk (Trigonodusdolomit), der im Norden des Untersuchungsgebietes vom wenig wasserdurchlässigen Unteren Keuper (Lettenkohle) und am Südrand von Lößlehm überlagert wird. Am Talhang am Südrand des Untersuchungsgebietes streicht wiederum der Untere Keuper aus. In den Mulden ist wenig mächtiger Gehängeschutt abgelagert.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1. Abwasserbeseitigung/ Abwasseranlagen

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

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an der Wirksamkeit des Gesamtentwässerungskonzeptes. Die gesamte Baumaßnahme befindet sich in der Wasserschutzzone III der „Talmühlquelle“ der Gäuwasserversorgung. Das Schutspotential der Grundwasserüberdeckung ist in Teilabschnitten des Planungsbereichs als gering und in anderen Teilabschnitten als mittel ausgewiesen (Quelle LGRB - Freiburg s. Unterlage 18). Nach den Vorgaben der RiStWag 2002, den ergänzenden Festlegungen für die Anwendung derselben vom 25.01.2008 sowie der VwV-Straßenoberflächenwasser sind die notwendigen Entwässerungsmaßnahmen bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von über 5.000 Kfz/24h bei einer geringen Grundwasserüberdeckung nach Stufe 3 der RiStWag 2002 auszubauen. Bei mittlerer Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung soll nach der Stufe 2 ausgebaut werden. Ein Ausbau nach Stufe 2 hat zur Folge, dass das anfallende Straßenoberflächenwasser breitflächig über standfeste Bankette und bewachsene Böschungen abfließen und versickern kann. Dazu muss der Oberboden im Versickerungsbereich mindestens 20 cm mächtig sein. Dies wurde auch durch das „Bewertungsverfahren zur Auswahl von Anlagen zur Behandlung von Straßenoberflächenwasser“ nachgewiesen. Bei einem Ausbau nach Stufe 3 sieht die RiStWag 2002 eine Abdichtung der Böschung vor. Das mit dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz des Landratsamtes Freudenstadt abgestimmte Entwässerungskonzept stellt sich wie folgt dar:

Im Bereich zwischen Baubeginn (bei 0+100) und Brückenbauwerk bei 0+500 wird das anfallende Oberflächenwasser zum Geländetiefpunkt bei 0+190 abgeleitet. Von dort wird es über eine Dole dem bestehenden Vorfluter zugeleitet, der aber bereichsweise noch ausgeräumt werden muss. Allerdings verläuft sich der Vorfluter nach ca. 100 m im Geländetiefpunkt und das Wasser läuft somit über Wiesenflächen weiter. Im Bereich zwischen 0+520 bis 0+750 wird das Oberflächenwasser auf der linken Seite am Böschungsfuß gefasst und oberhalb des Bahneinschnittes bei 0+525 links durch eine Vertiefung der Mulde für die Versickerung zurückgehalten. Das im Bereich von 0+750 bis 1+159

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

(Hochpunkt) beidseits gefasste Oberflächenwasser wird dem bestehenden Vorfluter bei 0+730 zugeleitet, der ebenfalls bereichsweise noch ausgeräumt werden muss. Auch dieser Vorfluter verläuft sich nach ca. 100 m im Geländetiefpunkt und das Wasser läuft somit über Wiesenflächen weiter.

Ab 1+159 (Hochpunkt) bis zum Bauende (bei 1+245) wird das Oberflächenwasser in die bestehende Entwässerung der L 355 abgeleitet. Diese wird am Kreisverkehr mit der L 360/ K4780 über Rohrleitungen der linken Seite der L 355 Richtung Obertalheim zugeleitet. Dort ist auch keine Wasserschutzzone mehr vorhanden. Um im Bereich der geringen Grundwasserüberdeckung eine bessere Schutzwirkung für das Straßenoberflächenwasser zu erreichen, werden auf der linken Seite von 0+125 (Baubeginn) bis 0+750 im Dammbereich Abdichtungsmaßnahmen gemäß RiStWag 2002 eingebaut. In diesem Bereich erhalten die Mulden noch zusätzlich als Unterbau eine 50 cm starke Carbonatbrechsandschicht zur Verbesserung des Bodenfilters. Außerdem werden zur Rückhaltung des Straßenoberflächenwassers in der Mulde ca. alle 20 m Lehmriegel eingebaut.

In seiner Stellungnahme vom 08.11.2017 hat das Amt für Wasserwirtschaft des Landratsamtes Freudenstadt mitgeteilt, dass die vorliegenden Planunterlagen in Bezug auf die Entwässerung von den Vorgaben der RiStWag und der VwV- Straßenoberflächenwasser abweichen. Eine vollständige Umsetzung der RiStWag und der VwV- Straßenoberflächenwasser wäre unverhältnismäßig und würde in Bezug auf den Grundwasserschutz keine wesentliche Besserung bringen. Durch die geplante Baumaßnahme wird bereits eine deutliche Verbesserung des Grundwasserschutzes erreicht.

In den Wiesengraben östlich der L 355 wird durch die Verlängerung der Verdolung um 7 Meter eingegriffen. Der Eingriff ist als nicht erheblich anzusehen, da der Graben nur temporär wasserführend ist. Betriebsbedingt kommt es aufgrund des bestandsnahen Ausbaus zu keinen neuerlichen Auswirkungen. Der Ausbau entspricht den Anforderungen der RiStWag. Durch die Eingriffe besteht kein Gewässerausbau nach §§ 67, 68 WHG. Der straßenbegleitende Graben ist zwar als Gewässer im Sinne des § 2 Abs. 1 WHG anzusehen. Dieser Graben ist temporär wasserführend und besitzt einen Bezug zum natürlichen Wasserkreislauf, da Niederschlags- und Oberflächenwasser in ihm gesammelt werden. Jedoch wurden Bewässerungs- und Entwässerungsgräben von wasserwirtschaftlich untergeordneter

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Bedeutung von den Bestimmungen der §§ 67 bis 71 WHG ausgenommen, vgl. § 2 Abs. 3 WG Baden-Württemberg.

2. Wasserschutzgebiete

Weiterhin ersetzt dieser Beschluss die notwendige Befreiung nach einer Wasserschutzgebietsverordnung (WSG-VO), deren Geltungsbereich von der Maßnahme berührt wird. Dies gilt auch für die Abwasseranlagen, soweit diese innerhalb von Wasserschutzgebieten realisiert werden sollen. Die Gestattungen für den Bau und Betrieb von Abwasseranlagen innerhalb von Wasserschutzgebieten können bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.IV.6.3.1 bis 6.3.6 erteilt werden. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen: Das Vorhaben befindet sich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Talmühlquelle, festgesetzt durch Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02.06.1989, die zum Zweckverband Gäuwasserversorgung gehört und als hoch bedeutend eingestuft wird.

Für das genannte Wasserschutzgebiet gelten eine Reihe spezieller Genehmigungsvorbehalte und Verbote. Insbesondere ist nach § 3 der WSG- VO verboten:

- Einleiten von Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer, wenn das Abwasser nicht ausreichend gereinigt ist.
- Gezieltes Versickern des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers, wenn das Abwasser nicht ausreichend gereinigt oder eine sichere anderweitige Beseitigung möglich ist.
- Verwendung von wassergefährdenden auswasch- oder auslaugbaren Materialien (z.B. Teer und Teerprodukte) zum Bau von Straßen und Wegen, sofern nicht nur kleinere Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden.

Im vorliegenden Fall wird das anfallende Straßenoberflächenwasser über die Straßenbankette und –Böschungen breitflächig abgeleitet und teilversickert. Demnach liegt zumindest ein Verstoß gegen § 3 Nr. 15 und 16 WSG-VO vor. Im Ergebnis liegen allerdings die Voraussetzungen des § 8 Abs. 1 WSG-VO „WSG Talmühlquelle“ und des § 52 Abs.1 Satz 2 WHG für die Erteilung einer Befreiung von diesen Verboten vor. Danach wird auf Antrag Befreiung von

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

diesen Verboten und Befreiung nach § 8 Abs. 1 WSG-VO erteilt, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern oder das Verbot zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führt und die Abweichung mit den Belangen des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere des Gewässerschutzes im Sinne dieser Verordnung, vereinbar ist.

Ein Verzicht auf den Ausbau wäre mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib- und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer. Zwar kann eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige Veränderung seiner Eigenschaften nicht von vorneherein gänzlich ausgeschlossen werden. Allerdings werden die insoweit potenziell vorhandenen Gefährdungslagen durch die verfügbaren Nebenbestimmungen minimiert (vgl. Abschnitt A.IV.6.3 ff). Insbesondere sind, wie in der Stellungnahme des Landratsamtes Freudenstadt - Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz - vom 08.11.2017 gefordert wurde, die RiStWag anzuwenden. Die Anwendung der Richtlinien ist vom Vorhabenträger vorgesehen und wurde im Verfügenden Teil klarstellend als Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.6.3.1.) aufgenommen.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis

Die vorgesehene Entwässerung über die Straßenbankette bzw. über die Versickerungsanlagen stellt eine Benutzung i. S. v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, da sie objektiv darauf gerichtet ist, Straßenoberflächenwasser in den Boden und ins Grundwasser einzuleiten. Ferner handelt es sich hierbei auch um das Einleiten von Abwasser in Gewässer im Sinne von § 57 WHG. Mithin unterliegt die Entwässerung über Straßenbankette bzw. Versickerungsanlagen grundsätzlich der Erlaubnispflicht gem. § 8 WHG.

Vorliegend greift jedoch der Befreiungstatbestand gemäß Ziff. 2 der VwV Straßenoberflächenwasser vom 25.01.2008: Sofern das Straßenoberflächenwasser nicht gesammelt wird, sondern breitflächig über die Böschung oder angrenzenden Bodenzonen versickert, ist Erlaubnisfreiheit nach Ziff. 2.1 der VwV Straßenoberflächenwasser gegeben.

Für die im Übrigen gesammelten Abflüsse ist durch die verfügbaren Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.6.2.1 bis 6.2.7) entsprechend den Forderungen des Landratsamtes Freudenstadt, untere Wasserbehörde, sichergestellt, dass eine schadlose Beseitigung im Sinne der Niederschlagswasserverordnung vom

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

22.03.1999 erfolgt, sodass vorliegend zudem der Befreiungstatbestand Ziff. 2.2 der VwV Straßenoberflächenwasser erfüllt ist.

XI. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen, § 37 Abs. 5 StrG BW.

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativenüberlegung

1.1 Planungsziel

Das Vorhaben ist generell gerechtfertigt. Die L 355-Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrsbedarf und ist geboten.

Das Planungsziel, Verbesserung der Verkehrssicherheit, wurden bereits im Rahmen der Vorhabenserläuterung unter Abschnitt B.I.1. sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B.IV. dargestellt.

1.2 Alternativenprüfung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Varianten nachzugehen. 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 Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten. Dabei muss sich

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

objektiv die Erkenntnis aufdrängen, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

1.2.1 Nullvariante

Die L 355 ist zwischen Horb a.N. und dem Kreisverkehr „Ziegelhof“ mit Ausnahme des hier in Rede stehenden 1,145 km langen Planungsabschnitt verkehrsgerecht ausgebaut. Der schienengleiche Bahnübergang ist zwar nicht als Unfallschwerpunkt ausgewiesen, jedoch haben sich (laut Polizeidirektion Freudenstadt) in seinem Bereich allein in den letzten 5 Jahren insgesamt 10 Verkehrsunfälle mit 2 Schwerverletzten, 5 Leichtverletzten und einem Gesamtsachschaden in Höhe von ca. 70.000 Euro ereignet. Drei dieser Unfälle waren Kollisionen mit einem Zug.

Die Straßenführung des Planungsabschnittes ist bislang nicht verkehrsgerecht ausgebaut und wirkt mit der aktuellen Breite von 4,90 bis 5,30 m einengend.

1.2.2 Variante 1

Bei der Antragsvariante beträgt die lichte Weite der Brücke 18,00 m. Die Widerlager stehen zwar auf der Oberkante der Bahnböschung, d.h. innerhalb des FFH-Gebietes „Freudenstädter Heckengäu“, jedoch kann die Böschung weitgehend erhalten bleiben. Dadurch sind Durchgängigkeit und Vernetzungsfunktion derselben nicht beeinträchtigt. Die lichte Höhe unter dem Bauwerk beträgt an jeder Stelle mindestens 4 m, sodass die Vegetation überwiegend erhalten werden kann. Durch den Bau der Brücke wird in FFH-Lebensraumtypen eingegriffen; der Flächenverbrauch hätte negative Auswirkungen auf die Erhaltungsziele.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1.2.3 Variante 2

In dieser Variante weist die Brücke eine lichte Weite von ca. 35,00 m auf. Die Widerlager befinden sich an der Grenze des FFH- Gebietes auf den parallel zur Bahnböschung verlaufenden Feldwegen. Die lichte Höhe unter der Brücke beträgt südlich und nördlich der Böschungsoberkante weniger als 4 m, sodass eine Erhaltung der Vegetation aufgrund von Licht und Wassermangel nur sehr begrenzt möglich wäre.

1.2.4 Ergebnis

Ein Ausbau ist aus Verkehrssicherheitsaspekten zwingend vorzunehmen. Aufgrund der vorhandenen Straße und der damit verbundenen Ausbausituation sind nach der Eingriffsminimierung nur kleinräumige Varianten möglich. Ein komplettes Abweichen von der bereits bestehenden Trasse scheidet aus, um eine Neuversiegelung von Bodenflächen möglichst gering zu halten. Durch beide Varianten wird die Verkehrssicherheit des Bahnübergangs verbessert. Ebenso erhöhen beide Varianten die Leistungsfähigkeit der künftigen L 355 wesentlich.

Aus ökologischen und ökonomischen Gründen stellt sich die beantragte Variante 1 besser dar. Zwar befindet sich das Brückenbauwerk in der Variante 2 nicht direkt im FFH-Gebiet, jedoch wird durch die niedrigere Höhe des Brückenbauwerks eine Erhaltung der Vegetation nur begrenzt möglich. Die Bahnlinie hat für die Fledermäuse zudem eine Vernetzungsfunktion, durch den Bau wird keine erhebliche Zerschneidungswirkung verursacht. Das Brückenbauwerk der Variante 1 überschreitet mit seiner lichten Weite von 18 m und einer lichten Höhe von 4 - 7 m zum Großteil die im MAQ angegebenen Mindestmaße für Fledermausunterführungen (4,5 m Höhe x 5 m Breite). Die Antragsvariante ist daher vorzugswürdig.

2. Umweltbelange

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch (Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung), Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Durch den Ausbau der L 355 wird insbesondere in das Schutzgut Boden durch Neuversiegelungen in Böden mit hoher Bedeutung als Standorte für die natürliche Vegetation eingegriffen. Beim Schutzgut Wasser liegt ein Eingriff vor, indem durch Versiegelung und Teilversiegelung der Böden die Grundwasserneubildung verringert wird. Negativ fällt zudem ins Gewicht, dass durch den Ausbau mäßig intensiv genutzte Fettwiesen in Anspruch genommen werden und in Biotop hohe Bedeutung (Obstwiesen, Magerwiesen) eingegriffen wird. Zudem werden 30 Obstbäume und Hecken und Gebüsche gerodet. Die betroffenen Hecken und Büsche sind teilweise als § 33 BNatSchG Biotop geschützt.

In das Landschaftsbild wird durch die Rodung der landschaftsprägenden Obstreihen und Obstwiesen eingegriffen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden allerdings durch die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen weitgehend verringert. Hierbei wird auf die Ausführungen in dem Kapitel B.VIII. verwiesen. Die verbleibenden Auswirkungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne des § 14 BNatSchG führen, werden entsprechend § 15 BNatSchG ausgeglichen.

Insgesamt rechtfertigen sich die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Nutzen des Vorhabens. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen dagegen wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

3. Belange der Landwirtschaft

Die Trasse verläuft durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, welche nach Teilregionalplan Landwirtschaft als Vorrangflur II eingestuft sind. Vorrangflure II sind nur in einem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch zu nehmen. Im Weiteren werden durch das Bauvorhaben zahlreiche Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen notwendig. Die Bodenwerte der Flächen liegen im Bereich von 45 bis zu über 60 und sind als ertragssicher einzustufen. Darüber hinaus sind diese Flächen gut bewirtschaftbar und gut erschlossen. Durch die Anlage der Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen kommt es in weiten Bereichen der zur Trasse angrenzenden Flur zu Zerschneidungen der Flur sowie zu Bewirtschaftungsbeschränkungen auf zahlreichen Fluren. Diese werden auf

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

landwirtschaftlich genutzten Flächen durchgeführt. Aufgrund der Eigentums- und Bewirtschaftungsstrukturen und den mit dem Verfahren einhergehenden Be- und Zerschneidungsschäden sowie zur Minimierung der Folgen für die Landwirtschaft und zur Findung geeigneter Standorte für die Ausgleichsmaßnahmen wurde seitens des Landwirtschaftsamtes eine umfassende Bodenneuordnung angeregt.

Insgesamt müssen die Eingriffe in die privaten Rechte der einzelnen Landwirte bei Abwägung der privaten Interessen mit dem öffentlichen Interesse an der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs hingenommen werden, weil dem Ausbau der L 355 und der damit verbundenen Verbesserung der Verkehrssicherheit eine überragende Bedeutung zukommt. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zunächst geprüft, ob Flächen der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen. Dabei wurden auch Flächen der Landsiedlung untersucht. Bei der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass diese Flächen für die Landwirtschaft keinen Vorteil hätten, denn die Flächen der Landsiedlung werden ebenso landwirtschaftlich bearbeitet. Zudem werden durch das Vorhaben Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG auslöst, die nur auf landwirtschaftlichen Nutzflächen kompensiert werden können. So werden beispielsweise Fortpflanzungs- und Ruhestätten von streng geschützten Arten wie Rebhühner und Feldlerchen beeinträchtigt bzw. zerstört. Nach der FFH-Richtlinie ist eine Kohärenzsicherungsmaßnahme aufgrund der Eingriffe in den FFH-Lebensraumtyp 6510 (Magere Flachland-Mähwiese) erforderlich. Mit entsprechenden Bewirtschaftungsvorgaben sind die in Anspruch genommenen Flächen jedoch noch landwirtschaftlich nutzbar. Gemäß der Stellungnahme des Landwirtschaftsamtes sind die Flächen zwar gut bewirtschaftbar, jedoch können diese ausschließlich über die bestehende L 355 erreicht werden und sind somit nicht gut erschlossen. Ebenso müssen die Befürchtung des Landwirtschaftsamtes zurückgewiesen werden, dass es durch die Maßnahmenfestlegung in weiten Bereichen der angrenzenden Flur zu Zerschneidungen derselben kommt. Die Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen wurden seitens des Vorhabenträgers so ausgewählt, dass es nur zu einer Verkürzung der betroffenen Grundstücke kommt. Zudem befinden sich die Ausgleichsflächen alle in unmittelbarer Nähe zur neuen Trasse, beziehungsweise auf der alten Trasse der L 355. Eine Zerschneidungswirkung ist nicht zu befürchten.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Hinsichtlich der räumlichen Festlegung der Kompensationsflächen stehen, bis auf die Maßnahmen A 6 und A 7, diese nicht zur Disposition. Wobei die Maßnahmen A 6 und A 7 zwischen der alten und neuen Trasse der L 355 liegen und für eine landwirtschaftliche Nutzung einen ungünstigen Zuschnitt vorweisen. Bei der Maßnahme A 4 handelt es sich um eine Kohärenzsicherungsmaßnahme innerhalb des FFH-Gebietes „Freudenstädter Heckengäu. Die Maßnahme A 12 ist eine nach Artenschutzrecht vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Erfüllung der ökologischen Funktion, der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang. Die räumliche Lage beider Maßnahmentypen ist somit nicht veränderbar. Insofern muss der Hinweis zurückgewiesen werden, dass im Zuge einer Bodenneuordnung geeignete Standorte für Kompensationsmaßnahmen gefunden werden können.

In der Erörterungsverhandlung wurde seitens eines Einwenders ebenfalls angeregt die Ausgleichsmaßnahmen A 12 (CEF Maßnahmen) weiter nördlich von den jetzt geplanten Standorten vorzunehmen. Hierzu ist anzumerken, dass eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit der zerstörten Lebensstätte durchgeführt werden muss (vgl. OVG Münster Urt. v. 29.3.2017 – 11 D 70/09, BeckRS 2017, 112452, beck-online). Folglich kann der artenschutzrechtliche Ausgleich nicht einen halben oder einen Kilometer entfernt von der zerstörten Lebensstätte sein. Da der Lebensraum vom Rebhuhn und Feldlerche sich westlich der Straßentrasse in dem Bereich der Ausgleichsmaßnahme befindet, ist die Lebensstätte in diesem Bereich vorgesehen. Insofern konnte die Ausgleichsmaßnahmen A 12 nicht nach Osten und nach Norden verlegt werden.

Insgesamt beruht der vom Vorhabenträger erarbeitete Maßnahmenkatalog auf einem in sich schlüssigen Konzept, mit dem die vielfältigen Auswirkungen des Vorhabens auf unterschiedliche Funktionen des Naturhaushalts kompensiert werden sollen. Da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, können einzelnen Flächen nicht beliebig ausgetauscht werden. Unter den Vorrangkatalog des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG fallende Maßnahmen, die nicht schon in dem Kompensationskonzept enthalten sind und den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Vorrangiges Ziel der Planung war die Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand, um die Beanspruchung von privaten Flächen zu reduzieren. Es ist für die

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass Kompensationsmaßnahmen, insbesondere in Form von Rückbau-, Entsiegelungs- oder Renaturierungsmöglichkeiten, an anderer Stelle vergleichbare Erfolge versprechen, bei einer Gesamtschau aber den Vorteil böten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt würden.

Darüber hinaus ist der Verlust der landwirtschaftlich genutzten Flächen bei Abwägung der privaten Interessen mit dem öffentlichen Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinzunehmen. Der Vorhabenträger hat damit auch die Belange der betroffenen Eigentümer in seiner Planung hinreichend berücksichtigt.

4. Kommunale Belange/ Städtebauliche Entwicklung

Nachteilige Auswirkungen auf die Planungshoheit der Kommunen und damit auch auf die städtebauliche Entwicklung sind mit der Straßenbaumaßnahme nicht verbunden. Insbesondere stört die beantragte Planung nicht bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig, so dass sie nicht mehr oder nur unter erheblichen Veränderungen oder Einschränkungen verwirklicht werden könnten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, 9 VR 5.07, juris Rn. 8; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, 9 VR 14.02, juris Rn. 6). Vielmehr kommt es durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Kernstadt von Horb und die dem Stadtteil Talheim. Beeinträchtigungen der gemeindlichen Planungshoheit durch den Ausbau sind nicht ersichtlich.

Seitens der Stadt Horb wurde die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs auf der L 355 und ein Ausbau der Landstraße zwischen dem Industriegebiet und dem Kreisverkehr „Ziegelhof“ (L 355, K 4780, L 356) seit Jahrzehnten gefordert. Das Vorhaben wird daher seitens der Stadt ausdrücklich begrüßt. Soweit die betroffene Kommune in ihrer Stellungnahme vom 22.11.2017 drei Änderungswünsche hinsichtlich des Vorhabens geäußert hat, die Möglichkeit einer direkten Radwegführung, die Schließung des derzeitigen Bahnüberganges und die Verlängerung der Spannweite der Brücke um landwirtschaftliche Wege in dem Bereich zu verbinden, wird in Bezug auf diese Themen auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere in den Abschnitten B.VI und XI.1 verwiesen.

5. Private Rechte und Belange/ Eigentum

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

5.1 Unmittelbarer Eingriff in das Grundeigentum

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 40 f. StrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an dem Ausbau der L 355 und der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

Generell ist anzumerken, dass - soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind - zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95, NJW 1996, S. 2113), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfinden sollte, ist durch das folgende Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann.

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

Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von (Privat-) Grundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse an der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und dem Ausbau der L 355 überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Grundeigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutztes Gelände eingegriffen werden muss. Die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges hat sich in der nunmehr planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung der Trasse zugegriffen werden muss, als die angemessenste Lösung erwiesen.

Da sich das Vorhaben an der bestehenden Trasse der L 355 orientiert, entsteht kein übermäßigerer Flächenneubedarf. Demnach wird der Ausbau der L 355 auf den ersten 400 m des Vorhabens auf der bestehenden Trasse vorgenommen. Danach verläuft die Trasse auf etwa 250 m abseits der bestehenden Strecke. Am Ende ist der Ausbau auf etwa 500 m im Bereich der vorhandenen L 355 vorgesehen.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

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

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

5.2 Mittelbarer Eingriff in das Grundeigentum

Es werden ebenfalls auch private Flächen für die Bauzeit in Anspruch genommen. Die Bauzeit ist mit ca. 18 Monaten veranschlagt. Nach der Bauzeit ist die Fläche für den jeweiligen Eigentümer wieder voll nutzbar. Etwaige Aufwuchsschäden oder anderweitig durch die Maßnahme verursachten Schäden sind nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und Kommunen soweit wie möglich Rechnung getragen. Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen, die sich im Grundsatz alle für die verfahrensgegenständliche Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der L 355 als solchen ausgesprochen haben, fanden ihren Niederschlag in Zusagen des Vorhabenträgers oder in den in Abschnitt A.IV. verfüigten Maßgaben und Nebenbestimmungen.

Die abgegebenen Stellungnahmen der Kommunen sind teilweise auch als Einwendungen im Sinne von § 73 Abs. 4 LVwVfG zu verstehen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben folgende berührten Stellen und Kommunen der Planfeststellungsbehörde Stellungnahmen zum Vorhaben übersandt:

- Stadt Horb
- Landratsamt Freudenstadt, Dezernat III als untere Verwaltungsbehörde und Landkreis
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.1 und Referat 53.2 - Landesbetrieb Gewässer
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2 - Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 - Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Eisenbahn-Bundesamt
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz als höhere Raumordnungsbehörde
- Regierungspräsidium Freiburg, Referat 91 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
- Polizeipräsidium Tuttlingen, Führung und Einsatzstab – Sachbereich Verkehr
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien
- Landratsamt Freudenstadt Sachgebiet Brand- und Katastrophenschutz

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Auf die wesentlichen Aspekte der vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise werden an der jeweils thematisch passenden Stelle dieses Beschlusses eingegangen. Die nachfolgend dargestellten Stellungnahmen stellen lediglich eine Zusammenfassung der dargestellten Punkte dar, sofern sie nicht bereits an der thematisch passenden Stelle aufgegriffen und erläutert wurden (bspw. Naturschutz).

1. Stadt Horb

Die Stadt Horb hat in Ihrer Stellungnahme vom 22.11.2017 mehrere Änderungswünsche geäußert, die zuvor im Gemeinderat der Stadt Horb in der Sitzung am 21.11.2017 abgestimmt wurden. Dabei wird gefordert den auf der südwestlichen Seite parallel zur L 355 geplanten Erdweg zu asphaltieren, sodass er als Radweg genutzt werden kann. Dieser soll anschließend die Bahnlinie auf dem geplanten Brückenbauwerk queren. Es bestehen jedoch bereits Wegeverbindungen, die als Radweg genutzt werden können. Hierdurch werden Kosten eingespart und zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen vermieden. Der Vorhabenträger verfolgt eine in der Erörterungsverhandlung dargestellte Radwegführung. Mit dieser Variante lassen sich die Ortsteile Horb-Talheim und Horb-Hohenberg miteinander verbinden. Über die Wirtschafts- und Feldwege ergibt sich im Vergleich zu einem direkt an der Straße verlaufenden Radweg eine lediglich 350 m größere zurückzulegende Distanz.

Weiter wurde gefordert den Bahnübergang vollständig zu schließen und die alte Straße zurückzubauen und zu rekultivieren. Das Gleiche gilt für den Bahnübergang. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Ein Überfahren des Bahnübergangs nach Fertigstellung der Maßnahme wird nicht mehr möglich sein. (dazu A.V.1.2).

Im Weiteren hat die Stadt Horb gefordert, dass geprüft werden soll, ob die Spannweite der Brücke so verlängert werden kann, damit die parallel führenden landwirtschaftlichen Wege in diesem Bereich miteinander verbunden werden könnten. Damit würde auch ein Queren der L 370 durch den landwirtschaftlichen Verkehr minimiert werden. Dem Wunsch der Prüfung kam der Vorhabenträger nach. Die nachträgliche Verlängerung des Überführungsbauwerks erzeugt zum einen hohe Mehrkosten, zum anderen müsste mit einer Wegeführung unter der Bahnlinie in die Bahnböschungen eingegriffen werden. Diese sind als FFH-Gebiet ausgewiesen und haben eine

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

wichtige Biotopvernetzungsfunktion, hier befinden sich bereichsweise Kalk-Magerrasen (FFH-Lebensraumtyp 6212). Die Brückenplanung wurde so optimiert, dass Eingriffe in das FFH-Gebiet und FFH-Lebensraumtypen soweit wie möglich vermindert wurden. Eine Wegeführung unter der Bahnbrücke würde erhebliche Eingriffe in das FFH-Gebiet verursachen. Das Befahren der Landesstraße durch Traktoren ist erlaubt. Eine Überquerung der Bahnlinie erfolgt planmäßig über das Brücken-Bauwerk.

2. Landratsamt Freudenstadt

Das Landratsamt Freudenstadt hat am 08.11.2017 folgende Stellungnahmen abgegeben:

a) Bau- und Umweltamt

Das Bau- und Umweltamt des Landratsamtes Freudenstadt gibt einige Nebenbestimmungen auf, die im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden (A.IV.3.1.1, 3.1.2, 3.1.4 – 3.1.7, 3.1.9, 3.2, 3.3.1, V.2.1- 2.4). Bei deren Beachtung kann eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, insbesondere für das FFH-Gebiet und dem Lebensraumtyp magere Flachlandmähwiese (Lebensraumtyp 6510) ausgeschlossen werden und dem Vorhaben aus naturschutzfachlicher Sicht zugestimmt werden.

b) Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz

Das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz äußert gegen das Bauvorhaben keine Bedenken, wenn die vorgebrachten Nebenbestimmungen eingehalten werden (vgl. A.IV.6.2.1.ff.). Zudem weist es darauf hin, dass die vorliegenden Planunterlagen in Bezug auf die Entwässerung von den Vorgaben der RiStWag und der VwV-Straßenoberflächenwasser abweichen. Eine vollständige Umsetzung dieser Vorschrift bzw. Richtlinie wäre jedoch unverhältnismäßig und würde in Bezug auf den Grundwasserschutz keine wesentliche Besserung bringen. Durch die geplante Baumaßnahme wird eine deutliche Verbesserung des Grundwasserschutzes erreicht.

c) Landwirtschaftsamt

Das Landwirtschaftsamt äußerte zu mehreren Punkten fachliche Bedenken. Auf Grund der Eigentums- und Bewirtschaftungsstrukturen und den mit dem

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Verfahren einhergehenden Be- und Zerschneidungsschäden sowie zur Minimierung der Folgen für die Landwirtschaft und zur Findung geeigneter Standorte für die Ausgleichsmaßnahmen ist nach Auffassung des Landwirtschaftsamtes eine den gesamten Verfahrensbereich umfassende Bodenneuordnung durchzuführen. Insgesamt kann hier auf die Ausführungen im Kapitel B.XI.3 verwiesen werden.

d) Flurneuordnungsstelle

Seitens der Flurneuordnungsstelle wurde vorgeschlagen, in einem Gespräch zu erörtern, ob entweder durch ein Flurneuordnungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungsgesetz (Unternehmensverfahren) oder einem vereinfachten Flurneuordnungsverfahren nach § 86 Abs. 1 Flurbereinigungsgesetz die Vorbereitung und Umsetzung der geplanten Bau- und Ausgleichsmaßnahmen unterstützt und eine höhere Akzeptanz der betroffenen privaten Grundstückseigentümern und Bewirtschafter erreicht werden kann. Da hinsichtlich eines Flurneuordnungsverfahrens keine positive Rückmeldungen der betroffenen Grundstückseigentümer erzielt wurden, wurde ein Flurneuordnungsverfahren seitens des Vorhabenträgers nicht weiter verfolgt.

e) Straßenbauamt

Seitens des Straßenbauamtes wurde angeregt, mit der Stadt Horb abzustimmen, ob die Radfahrer von der Ziegelhütte auf dem Verbindungsradweg Richtung Bildechingen fahren, 400 Meter weiter westlich die Bahn queren und über den Max-Eyth-Weg zum Gewerbegebiet Heiligenfeld gelangen können, oder ob ein Radweg über das Bauwerk geführt werden sollte. Beides wurde seitens des Vorhabenträgers geprüft und abgelehnt. Der Vorhabenträger verfolgt eine in der Erörterungsverhandlung dargestellte Radwegführung. Mit dieser Variante lassen sich die Ortsteile Horb-Talheim und Horb-Hohenberg miteinander verbinden.

3. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst

Das Referat 16 empfiehlt, dass das Landratsamt Freudenstadt - Kreisbrandmeister - angehört wird. Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Freudenstadt und den betroffenen Gemeindefeuerwehren abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dies wurde in den Nebenbestimmungen übernommen (vgl. A.IV.1.1).

4. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2 - Landesamt für Denkmalpflege

Das Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege – verlangt die umgehende Meldung archäologischer Funde und das Unberührt lassen der Fundstelle für bis zu vier Tage gem. §§ 30, 27 Denkmalschutzgesetz. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Abschnitt A.IV.2. aufgenommen.

5. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Kampfmittelbeseitigungsdienst im Rahmen der Ausführungsplanung einzubinden und im Rahmen der Bauvorbereitung und ggf. während der Bauzeit weitere Maßnahmen zur Feststellung von Kampfmitteln durchzuführen (vgl. Abschnitt A.V.1.1). Den insoweit im Raum stehenden Belangen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

6. Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat in ihrer Stellungnahme vom 25.09.2017 vorgebracht, dass bei Beachtung ihrer Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Die geforderte Nebenbestimmung, beläuft sich auf das Kapitel 4.7 im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und wurde in den Nebenbestimmungen aufgenommen (A.IV.1.2).

7. Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz als höhere Raumordnungsbehörde

Die höhere Raumordnungsbehörde weist daraufhin, dass die geplante Trasse durch ein Vorbehaltsgebiet für Bodenschutz führt. Daher ist die Inanspruchnahme dieses Gebietes auf das Unvermeidbare zu beschränken (gemäß PS 3.3.1 G (1) des Regionalplanes Nordschwarzwald). Dies wurde auch in den Nebenbestimmungen aufgenommen (vgl. A.IV.5.5).

8. Deutsche Bahn AG – DB Immobilien

Aus Sicht der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien bestehen gegen das Vorhaben keine Einwände, sofern die geltend gemachten Nebenbestimmungen eingehalten werden. Diese wurden in die Nebenbestimmungen (A.IV.1.4- 1.24) aufgenommen.

XIII. Träger von Versorgungsleitungen

In ihrer Stellungnahme vom 22.09.2017 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH angegeben, dass sich auf der geplanten Straßentrasse keine aktiven Anlagen vorhanden sind. Lediglich ein totes, altes Kabel sei vorhanden, welches im Zuge der Bauarbeiten körperlich entfernt werden könne. Zudem sei unbedingt zu beachten, dass sich am Ortseingang vom Industriegebiet eine in Betrieb befindliche Glasfasertrasse mit zwei Kabeln befinde. Diese unterquert die Straßentrasse beim Baubeginn. Der Vorhabenträger sagte zu, dies zu berücksichtigen (A.V.1.3).

XIV. Verbände

1. Naturschutzbund Horb

Der NABU Horb hat in seiner Stellungnahme vom 06.11.2017 seine Forderungen zu gleich mehreren Punkten mitgeteilt. Die umfassende und effektive Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen, als auch die zügige Umsetzung von Wiederherstellung/Renaturierung der alten Strecke wurden durch den Vorhabenträger zugesagt (vgl. A.V.2.3). Soweit der NABU den Verlust der alten Streuobstbestände bedauert, lässt sich dieser aufgrund des richtliniengerechten Ausbaus der L 355 nicht vermeiden. Bezüglich der neuen Habitate für Zauneidechsen und Schlingnattern wurde seitens des NABU die direkte Nähe zur Straße als sehr problematisch gesehen. Demnach sei die Gefahr, dass Tiere überfahren werden sehr hoch, es wäre besser die anzulegenden Habitate abseitig der Straße zu planen, um die Habitatqualität nicht durch die Gefahr der Straße einzuschränken. Zudem müssten so die geschützten Heckenbiotope nicht gerodet werden. Hierauf wurde vom Vorhabenträger entgegnet, dass die neuen Habitate unmittelbar an das jetzige Vorkommensgebiet angrenzen. Um die Beeinträchtigung möglichst gering zu

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

halten wurden ein geeigneten Lebensraum in unmittelbarer Nähe und so die Vergrämung vor der Umsiedlung bevorzugt. Die geforderten zusätzlichen Steinhaufen für Echsen und Schlangen bei den neu entwickelten Obstwiesen sagt der Vorhabenträger zu (A.V.2.2). Der zu versetzende Schuppen wird fledermausfreundlich gestaltet werden. Der Vorhabenträger sagt zu zwei Fledermauskästen aufzuhängen und die Brunnenstube auf ein Fledermausvorkommen zu untersuchen (vgl. A.V.2.5).

XV. Private Einwender

Insgesamt haben im Laufe des Verfahrens 9 Privatpersonen Einwendungen erhoben. Die von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte werden in den nachfolgenden Punkten einzeln behandelt. Dabei wurden wiederkehrende Einwendungen zusammengefasst um eine bessere Verständlichkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu garantieren.

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

Der Stadt Horb, bei der eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, wird eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die hier aufgeführten Einwender an Hand der vergebenen Nummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Kommune werden Einwendern und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörigen Einwender-Nummern mitteilen.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit entsprechende Angaben in dem Planfeststellungsbeschluss anonymisiert wurden, ein Beteiligter auf schriftlichen Antrag Auskunft über den Namen und die Anschrift eines anderen Beteiligten und ein vom Vorhaben betroffenes Grundstück oder darüber erhält, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, wenn die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

1. Wiederkehrende Einwendungen

Die wichtigsten von mehreren Einwendern gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachten Einwendungen werden vorab behandelt, um Wiederholungen zu vermeiden. Teilweise wird lediglich die weiter in den oberen Abschnitten bereits ausgeführte Erläuterung zusammengefasst.

1.1 Trassenvarianten

Vielfach wurde eingewendet, dass die gewählte Trasse, die sich weitestgehend an die bereits bestehende Trasse orientiert, nicht optimal und eine andere Trassenvariante vorzugswürdig sei. Dem ist entgegen zu halten, dass nach dem Bundesnaturschutzgesetz Eingriffe in Natur und Landschaft soweit als möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren sind. Um dem Rechnung zu tragen orientiert sich die Neutrassierung der L 355 nach Möglichkeit an der Bestandstrasse. Unter anderem wird damit die Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung auf das notwendige Maß reduziert. Dabei stellt die vorgesehene Planung die kürzeste Verbindung zwischen den bereits ausgebauten Abschnitten (L 355 im südlichen Teil bis Höhe Gewerbegebiet Heiligenfeld und nördlich dem Kreisverkehr mit der L 355, der L 356 und der K 4780) dar. Zur Ersetzung des schienengleichen Bahnübergangs durch eine Bahnüberführung gibt es keine bessere Alternative. Um Eingriffe in das FFH-Gebiet zu minimieren, wurden zwei alternative Brückenbauwerke untersucht. Der Bau einer Unterführung wurde dabei wegen der hohen Grundwassergefährdung in einem frühen Planungsstadium verworfen. Eine weiter östlich verlaufende Trasse würde zu weit vom Bestand abrücken, sodass das Ziel nicht umzusetzen gewesen wäre.

Von 2 Einwendern wurde gefordert Wirtschaftswege entfallen zu lassen, damit hierfür nicht ihre Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Diesbezüglich kam der Vorhabenträger diesen Einwendungen nach und verzichtet auf die jeweiligen Wirtschaftswege (vgl. A.V 3.2 und 3.3).

1.2 Wertminderungen

Im Weiteren wurde von mehreren Grundstückseigentümern eingewendet, dass durch die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der L 355 ihre

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Grundstücke an Wert verlören. Dazu ist festzustellen, dass sich die Auswirkungen einer Planung nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung bemessen, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigung. Der Verkehrswert kann dabei nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungen des Grundstücks sein. In die Abwägung einzustellen sind nicht die Wertveränderungen von Grundstücken, sondern die Auswirkungen, die von der geplanten Straße ausgehen (BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995, 4 NB 17.94, NVwZ 1995, 895, 896). Vor Nutzungsänderungen in der Nachbarschaft, die Auswirkungen auf den Wert des eigenen Grundstücks haben können, ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Für hoheitliche Maßnahmen, wie den Ausbau einer öffentlichen Straße, ergeben sich solche Abwehrrechte aus den Vorschriften, die bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG Urteil vom 14.04.1978, 4 C 96.76, NJW 1979, 995). Diese Vorschriften wurden beachtet.

1.3 Entschädigung für Grundstücksinanspruchnahme

Vielfach wurde verlangt, dass Grundstückspreise genannt, Grundstücke vorab gekauft, Entschädigungen gezahlt oder festgelegt werden sollen. Der Erwerb des Eigentums an benötigten Grundstücken ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabenträger wird versuchen die benötigten Grundstücke möglichst im Einvernehmen mit den Eigentümern zu erwerben. Die Erwerbsmodalitäten müssen in diesem Fall zwischen den Beteiligten vereinbart werden. Dazu wird sich der Vorhabenträger mit den Grundstückeigentümern in Verbindung setzen. Weiterhin hat die Planfeststellung aber auch eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehen sind, zu enteignen, sofern keine Einigung mit den Eigentümer erzielt werden kann. Ob ein Grundstück enteignet werden kann und in welcher Höhe es entschädigt wird, ist Gegenstand eines eigenen Enteignungsverfahrens (vgl. Abschnitt B.XI.5.1).

2. Einzelne Einwender

2.1 Ident Nr. 1

Soweit der Einwender vorträgt, dass er die auf seinem Grundstück befindliche Quelle auch nach dem Bau der neuen Trasse noch nutzen möchte, sagt der Vorhabenträger zu, dass im Zuge der Bauausführung versucht werden wird, die Brunnenstube von der Straße her zu sichern, die vorhandene Leitung zu verlegen und an anderer Stelle das Wasser zu fassen und eine Entnahmemöglichkeit zu schaffen (vgl. A.V.3.5).

Hinsichtlich des Schuppens, welcher sich auf einem der betroffenen Flurstücke befindet, wurde seitens des Vorhabenträgers zugesagt, dass dieser im Zuge der Bauausführung entfernt, verlegt und durch ein gleichwertiges Gebäude ersetzt wird (vgl. A.V.3.4).

Bezüglich des auf dem Grundstück Flurstücknummer 1226/1 geplanten Feldweges, sagt der Vorhabenträger zu, dass auf diesen Feldweg verzichtet wird (vgl. A.V.3.2, vgl. auch B.XV.1).

Im Weiteren wendet sich der Einwender gegen die Überplanung seiner übrigen Grundstücke. Zur Notwendigkeit unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum wird im Übrigen auf die Ausführungen in Abschnitt B.XV.1 verwiesen.

2.2 Ident Nr. 2

Soweit der Einwender einwendet er werde durch das Vorhaben in seiner Existenz gefährdet, da er im Nebenerwerb einen landwirtschaftlichen Betrieb betreibe und befürchte, dass durch das Bauvorhaben, die Bewirtschaftung keinen Ertrag mehr bringe, kann entgegengehalten werden, dass ein von der Planfeststellungsbehörde in Auftrag gegebenes Gutachten der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 23.07.2018 zu dem Ergebnis kommt, dass durch den relativ geringen Flächenverlust von 499 m² aus gutachterlicher Sicht keine Existenzgefährdung ausgelöst werden kann.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Soweit der Einwender darüber hinaus sich gegen die Streckenführung wendet und eine alternative Streckenführung bevorzugt ist auf die Kapitel B.XV.1.1 zu verweisen.

2.3 Ident Nr. 3

Der Einwender führt in seiner Einwendung an, dass sein Grundstück durch die Brücke und den Anstieg der Böschung verschattet wird. Die Bewirtschaftung bringe daher keinen Ertrag mehr. Die Planung der Straße erfolge in bester Lage der gesamten Gegend. Demnach sollte sich die Straßenplanung an der bestehenden Trasse orientieren und weiter östlich geführt werden. Dazu ist anzumerken, dass eine alternative Linienführung aus den oben genannten Gründen ausscheidet. Zur Trassenvariante und zur Entschädigung ist auf die Ausführungen in Abschnitt B.XV.1 zu verweisen. Eine konkrete Existenzgefährdung wurde seitens des Einwenders nicht vorgetragen, zudem liegen keine objektiven Anhaltspunkte für eine solche vor.

Bezüglich der Verschattung ist ebenso auf die Ausführungen zur Trassenvariante (B.XV.1.1) zu verweisen.

2.4 Ident Nr. 4

Soweit der Einwender vorschlägt, dass sein der Birnbaum und der Ernteaussfall über 10 Jahren zu entschädigen sind, ist anzumerken, dass der Verlust des Birnbaumes entschädigt wird (Ersatzwertverfahren), nicht jedoch der Ernteaussfall. Bei der Schätzung des Aufwuchses kommt das Ersatzwert-/Substitutionsverfahren bzw. das Ertragswertverfahren zur Anwendung

Zur Notwendigkeit des unmittelbaren Eingriffs in das Grundeigentum und zur Entschädigung wird im Übrigen auf die Ausführungen in Abschnitt B.XV.1 verwiesen.

2.5 Ident Nr.5

Der Einwender wendet ein, dass durch das Einlaufen des Oberflächenwassers der Humus auf seinem Grundstück abgeschwemmt wird. Da durch den Ausbau der L 355 mit einem höheren Oberflächenwasser zu rechnen ist, regt er eine fachgerechte Ableitung des Wassers an. Seitens des Vorhabenträgers wurde

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

zugesagt, einen Wall auf dem Grundstück des Eigentümers aufzuschütten, mittels dessen soll die Abschwemmung des Humus eingedämmt werden soll (vgl. A.V.3.6). Zudem sieht die Planung eine breitflächige Entwässerung über die Bankette und Böschungen vor. Im Bereich des Flurstücks des Einwenders wird die jetzige Situation deutlich verbessert.

2.6 Ident Nr. 6

Soweit der Einwender vorschlägt den parallel zur L 355 verlaufende Wirtschaftsweg zu asphaltieren ist anzumerken, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erzeugen, gegeben sind. Derzeit verläuft parallel der Landesstraße dort, wo ein Erdweg planerisch vorgesehen ist, heute auch kein asphaltierter Weg. Insofern verschlechtert sich die Situation für die Anlieger nicht. Eine Neu-Versiegelung soll auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Somit werden zusätzliche Eingriffe in die Naturgüter Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen und deren Ausgleichspflicht reduziert, was wiederum die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen begrenzt.

2.7 Ident Nr. 7

Soweit der Einwender einbringt, dass durch die Anpflanzung der Buntbache auf dem Nachbargrundstück der Unkrautdruck auf ihrem Grundstück steigen würde und dies einen erhöhten Bedarf an Pflanzenschutzmittel erfordert, ist entgegenzuhalten, dass die Fläche wird regelmäßig gepflegt wird. Mit einem Unkrautvorkommen, dass das natürlich vorherrschende Maß übersteigt ist nicht zu rechnen. Die Fläche ist vergleichbar mit einer Extensivierungsfläche der Landwirtschaft. Dass sich dadurch der Bedarf an Pflanzenschutzmitteln erhöht ist nicht absehbar. Eine Einschränkung der Bewirtschaftung entlang der Ausgleichsfläche wird nicht erfolgen.

Der Einwender befürchtet zudem erschwerte Bewirtschaftungsbedingungen. Die Zweifel dringen jedoch nicht durch. Eine Bewirtschaftung der beiden Grundstücke ist nach dem Erwerb im gleichen Umfang wie zuvor möglich. Bislang können die beiden Flurstücke nur über die L 355 angefahren, werden.

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Das Wenden ist weiterhin möglich und die Anfahrt der beiden Grundstücke erfolgt künftig über den parallel zur L 355 geplanten Wirtschaftsweg.

Bezüglich des Vorbringens im Rahmen der Nachanhörung sei eine sehr kurze Frist gewährt worden, ist auf den Abschnitt B.II zu verweisen. Hinsichtlich des Einwandes die Umweltverträglichkeitsprüfung sei unterlassen worden, wird auf den Abschnitt B.III verwiesen. Bezüglich der Trassenvariante und der Grundstücksinanspruchnahme wird auf den Abschnitt B.XI.5, B.XV.1.1 und B.XV.1.3. verwiesen.

2.8 Ident Nr. 8

Der Einwander befürchtet eine Zerstückelung seiner Grundstücke und eine damit verbundene erschwerte Bewirtschaftung dieser, welche mit Mehrkosten verbunden sein werde. Die Befürchtung die Grundstücke würden zerstückelt teilt der Vorhabenträger nicht, da die Grundstücke lediglich verkürzt werden.

Durch die Reduzierung des Flächenanteils der Grundstücke entstehen zwangsläufig Kürzungen bei den Direktzahlungen, welche zur Tilgung von Krediten fest eingeplant sind. Bei Verlust von bewirtschafteter landwirtschaftlicher Nutzfläche reduziert sich folgerichtig auch der Auszahlungsbetrag der EU-Direktzahlungen. Bei kleineren Betrieben ist grob von einem Prämienverlust von 300,- € je ha auszugehen. Es fehlen die erforderlichen Informationen hinsichtlich der Kreditsituation des Betriebes des Einwenders. Eine Existenzgefährdung müsste jedoch stichhaltig vorgetragen und belegt werden.

Der vorgebrachte Verlust der Streuobstbäume lässt sich aufgrund des den Richtlinien gerechten Ausbaus der L 355 nicht vermeiden. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz sind Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, die nicht vermieden oder minimiert werden können, durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Der Verlust der Streuobstwiesen und –bäume wird durch die Entwicklung von artenreichen Obstwiesen und die Anpflanzung von Obsthochstämmen auf einer Fläche von 3.900 m² ersetzt. Dabei werden gezielt alte Obstsorten gepflanzt.

Bezüglich der Einwendung, dass im Rahmen von „FAKT“ 5-jährige Verpflichtungsumfänge auf Einzelmaßnahmen bestehen, welche durch den

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

Wegfall der Agrarflächen nicht mehr eingehalten werden können, ist anzumerken, dass sich ggf. ebenfalls die Ausgleichsleistung für den Betrieb reduziert. Dies hängt jedoch ganz individuell von Fruchtfolge und den aus dem Maßnahmenkatalog beantragten Maßnahmen ab. Grundsätzlich sind einmal beantragte Maßnahmen während einer Dauer von 5 Jahren im ursprünglich beantragten Umfang zu erbringen. Verliert jedoch ein Betrieb innerhalb dieser 5 Jahre Flächen, so wird die Verpflichtung entsprechend der Verlustfläche und dem Anteil dieser Fläche an der Fruchtfolge angepasst. Rückzahlungen von bereits erhaltenen Förderungen sind deshalb nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der Einwendung zur alternativen Trassenführung ist auf das Kapitel B.XV.1.1 zu verweisen.

2.9 Ident Nr. 9

Mit E-Mail vom 17.11.2017 – mithin verfristet – wendet sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes zum Zwecke der Errichtung eines Wirtschaftsweges. Diesem Einwand kam der Vorhabenträger nach und verzichtete auf die Überbauung des Grundstückes des Einwenders (vgl. A.V.3.3). Der Wirtschaftsweg endet folglich vor dem Flurstück. Die Planänderung hierzu wurde im Erörterungstermin detailliert vorgestellt.

XVI. Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich ist und den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 37 Abs. 5 StrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs L 355 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

L 355 – Beseitigung des schienengleichen BÜ zwischen Horb a. N. und Obertalheim

werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter-)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Es bietet sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem beantragten Ausbau grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher und privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet. Diese waren aufgrund der Ausbaukonstellation nur im Rahmen der Brückenvarianten möglich. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach die Vorteile des beantragten- und mit der vorliegenden Entscheidung planfestgestellten – Ausbaus nicht. Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

C.
Rechtsbehelfsbelehrung

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

Anna Zittel

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 03.12.2018