

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Regierungspräsidium Karlsruhe · Postfach 53 43 · 76035 Karlsruhe

Karlsruhe, 26.05.2003

Durchwahl (07 21) 926- 6235

Name: Matthias Rittmann

Aktenzeichen: 15b-0513.2 (B 463/8e)

(Bitte bei Antwort angeben)

Betr: Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff Bundesfernstraßengesetz i.V.m. §§ 72 ff Landesverwaltungsverfahrensgesetz sowie insbesondere wasser-, boden-, immissions- und naturschutzrechtlicher Vorschriften für folgende Maßnahme:

Änderung der B 463 "Westtangente Pforzheim" von der Kreuzung mit der B 294 (Wildbader Straße) bis zum Ende des Tunnelabschnittes in offener Bauweise im Gewann "Lachenwäldle" einschließlich

- Entfallen der östlichen Verbindungsrampe,
- Signalisierung der Einmündung der Verbindungsrampe in die Westtangente,
- Verlängerung der beiden Aufstellspuren vor der Einmündung der Verbindungsrampe in die B 294,
- Verlängerung der Rechtsabbiegespur an der B 294,
- Herstellung einer neuen Zufahrt für Gebäude Wildbader Straße 94 und 96,
- Verlegung des Betriebsgebäudes an das Tunnelportal,
- Aufweitung der Tunnelröhre im Abschnitt der offenen Bauweise.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde erlässt aufgrund der §§ 17 ff Bundesfernstraßengesetz i.V.m. den ergänzenden Regelungen der §§ 72 ff Landesverwaltungsverfahrensgesetz sowie insbesondere wasser-, boden-, immissions- und naturschutzrechtlicher Bestimmungen folgenden:

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

l.

Der Plan zu dem im Betreff dieses Beschlusses genannten Vorhaben (vgl. näher Abschnitt A.III) wird mit folgenden Maßgaben festgestellt:

- Die mit diesem Planfeststellungsbeschluss vom 26. Mai 2003 (Az.15b-0513.2 B 463/8e) getroffenen Festsetzungen der Ergänzungsplanfeststellung ersetzen die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Februar 1999 (Az.15c-0513. 2 B 463/8 Westtangente), soweit sie voneinander abweichende Aussagen enthalten. Die übrigen Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Februar 1999 bleiben unberührt.
- 2. Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 8. Februar 1999 festgestellten Planunterlagen werden durch die Unterlagen des Planordners "Ergänzungsverfahren" (vgl. Abschnitt A.III.) ersetzt, soweit sich ihre Festsetzungen widersprechen.
 Die ersetzten Teile der ursprünglichen Planung haben insoweit nur noch informellen Charakter. Die nicht ersetzten Teile behalten ihre Gültigkeit.
- 3. Alle vom Baulastträger im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens gegebenen Zusagen und von ihm mit einzelnen Verfahrensbeteiligten getroffenen Vereinbarun-

gen werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe bzw. im Text dieses Planfeststellungsbeschlusses gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen im Zweifelsund Konfliktfall anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

4. Soweit Grundstückseigentümer durch die Planung enteignend betroffen sind, wird ihnen hiermit dem Grunde nach eine vom Baulastträger zu gewährende Entschädigung zugesprochen. Art und Umfang der Entschädigung werden im Rahmen gesonderter Entschädigungsverhandlungen bzw. -verfahren verbindlich festgelegt. Eine Entschädigung steht auch den sonstigen Betroffenen zu, für die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses die Voraussetzungen einer Entschädigung festgestellt wurden.

11.

Die Einwendungen und Anregungen folgender, in den Abschnitten B.II. bis B.IV. einzeln aufgeführter Verfahrensbeteiligter werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die festgestellten Pläne, Maßgaben und die während des Verfahrens abgegebenen Zusagen entsprochen wurde. In der Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil B) wird ihre Behandlung im einzelnen dargestellt:

Private Betroffene (Teil B.II.)

Träger öffentlicher Belange (Teil B.III.)

Anerkannte Naturschutzverbände (Teil B.IV.)

Alle übrigen Verfahrensbeteiligten haben entweder keine Einwendungen erhoben bzw. dem Vorhaben vorbehaltlos zugestimmt.

111.

Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Planordner "Ergänzungsverfahren"

Anlage 1 Erläuterungsbericht zum Ergänzungsverfahren

Anhang A Verkehrsprognose (aktualisiert)

Anhang B Schalltechnische Untersuchung

Anlage 7 Lageplan Blatt 4b (Deckblatt)

- Ergänzungsverfahren -

Anlage 10a Verzeichnis der Wege, Gewässer,

Bauwerke und sonstigen Anlagen

(Bauwerksverzeichnis) - Ergänzungsverfahren -

Anlage 14.1 Grunderwerbsplan Blatt 4b (Deckblatt)

M 1: 1000

M 1:1000

- Ergänzungsverfahren -

Anlage 14.2.C Grunderwerbsverzeichnis

- Ergänzungsverfahren -

Beiordner "Variantenvergleich für den Anschluss der Westtangente an die B 294" (nicht planfestgestellt)

-Zusatzunterlagen zur Entscheidung im Rahmen des Variantenvergleichs-

IV.

Sofortvollzug

Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Beschluss gemäß § 17 Abs. 6a FStrG aufgrund gesetzlicher Anordnung sofort vollziehbar ist. Die Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

B. Begründender Teil

I.

1. Verfahren

Anlass für das vorliegende Ergänzungsverfahren sind mehrere Urteile des VGH Baden-Württemberg aus dem Jahr 2000, in denen über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 8. Februar 1999 (Az.15c-0513.2 B 463/8 Westtangente) zu entscheiden war.

Das Gericht kam zu dem Ergebnis, "dass im Bereich des südlichen Tunnelportals bis zur Verknüpfung mit der B 294 unter Beibehaltung der planfestgestellten Variante eine sich aufdrängende -möglicherweise vorzugswürdige- geringfügige Verschiebung der Trasse nach Westen zur Vermeidung des Abrisses von Wohngebäuden nicht untersucht und geprüft wurde".

Der VGH Baden-Württemberg hat darin einen erheblichen Abwägungsmangel gesehen, der die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nach § 17 Abs. 6c S. 2 FStrG erforderlich macht. Zu untersuchen sei dabei auch, "ob tatsächlich eine derart aufwendige Anbindung der Westtangente an die B 294 erforderlich ist, wie sie im angefochtenen Beschluss vorgesehen ist".

Der Antrag zur Durchführung des Ergänzungsverfahrens wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung Straßenwesen und Verkehr - als dafür zuständige Behörde mit Schreiben vom 27.06.2002 gestellt. Das Verfahren wurde mit Verfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe - Rechtsreferat - vom 09.07.2002 eingeleitet.

Die ortsübliche Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme und zur Anhörung der Öffentlichkeit nach dem UVPG erfolgte in der Stadt Pforzheim am 13.07.2002 in den dafür vorgesehenen Publikationsorganen.

Entsprechend der ortsüblichen Bekanntmachung wurde die Auslegung der Planunterlagen in Pforzheim in der Zeit vom 09.09. bis 08.10.2002 durchgeführt.

Der Planerörterungstermin fand - wie in der ortsüblichen Bekanntmachung festgesetzt - in Pforzheim am 20.11.2002 statt.

Im Rahmen des Planerörterungstermins wurden die gegen den Plan erhobenen privaten Einwendungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände erörtert. Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist sinngemäß in der Niederschrift vom 14.01.2003 enthalten.

Weitere Einzelheiten ergeben sich aus den Ausführungen dieses Beschlusses, den Planunterlagen und den Behördenakten.

2. Erforderlichkeit / Planungsziele

Die im Ergänzungsverfahren zugelassene Planung ist Bestandteil des ersten Bauabschnitts der Westtangente Pforzheim (B 463), der im geltenden Bedarfsplan des Bundes als "vordringlicher Bedarf" enthalten ist.

Im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 8. Februar 1999 ist die Erforderlichkeit des ersten Bauabschnitts der Westtangente geprüft und bejaht worden. Die
Erwägungen der damaligen Entscheidung sind inzwischen durch die Urteile des VGH
Baden-Württemberg aus dem Jahr 2000 bestätigt worden und haben auch heute
noch Gültigkeit.

Auch an der Erforderlichkeit der Anbindung der Westtangente an die B 294 hat die Planfeststellungsbehörde nach wie vor keine Zweifel.

Ursprünglich war gemäß Planfeststellung vom 8. Februar 1999 der Anschluss an die B 294 über zwei Rampen beabsichtigt.

Davon abweichend sieht die Planung des Baulastträgers nunmehr bis zum Bau des zweiten Abschnitts die Anbindung zunächst nur über die Westrampe vor. Verschiedene Nachuntersuchungen zur Verkehrsbelastung und zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle haben ergeben, dass <u>eine</u> Rampe für den Bau des ersten Abschnitts der Westtangente ausreichend ist, wenn zusätzlich abweichend von

der ursprünglichen Planung bestimmte geringfügige bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen getroffen werden (z.B. Signalisierung des Rampenanschlusses an die B 463). Diese Maßnahmen sind in die vorliegende Ergänzungsplanung aufgenommen worden.

Damit werden gegenüber der ursprünglich planfestgestellten Lösung die durch den ersten Bauabschnitt ausgelösten Eingriffe in private und öffentliche Belange insgesamt deutlich reduziert. Das gilt in besonderem Maße für die Wohngebäude Wildbader Str. 92, 94 und 96, deren Abbruch dadurch vermieden wird.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund neuerer Untersuchungen für den ersten Bauabschnitt der ursprünglich planfestgestellte Anschluss mit zwei Rampen nicht erforderlich ist und zu unverhältnismäßig schweren Eingriffen führt. Der Baulastträger hat daher zu Recht Abstand davon genommen.

Wird die Westtangente zu einem späteren Zeitpunkt mit dem zweiten Abschnitt ins Nagoldtal fortgesetzt, muss an der Anschlussstelle B 463 / B 294 auf der Ostseite die zweite Verbindungsrampe gebaut werden. Darüber ist in dem für den zweiten Bauabschnitt erforderlichen Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

Die konkrete Ausgestaltung dieser Rampe steht noch nicht endgültig fest. Eine hierzu durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung der Straßenbauverwaltung hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ergeben, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt. Eine davon hat der Baulastträger zur Veranschaulichung planerisch ausgearbeitet. Der Plan befindet sich im Beiordner "Variantenvergleich für den Anschluss der Westtangente an die Bundesstraße 294". Aus dem Plan geht hervor, dass der Bau der zweiten Rampe möglich ist, ohne dass die Wohngebäude Wildbader Straße 92, 94 und 96, die nach bisheriger Planung zum Abriss vorgesehen waren, beseitigt werden müssen. Insofern wird - davon ist die Planfeststellungsbehörde aufgrund der durchgeführten Untersuchungen überzeugt - im ersten Bauabschnitt kein Zwangspunkt gesetzt, der dazu führt, dass im zweiten Abschnitt diese Gebäude zwangsläufig abgebrochen werden müssten.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die entsprechenden Planunterlagen, auf die Ausführungen im Erörterungstermin sowie auf die Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde verwiesen, deren jeweiligen Inhalt sich die Planfeststellungsbehörde zu

eigen macht, sofern nicht nachfolgend abweichende Feststellungen getroffen werden. Die Örtlichkeit wurde von der Planfeststellungsbehörde in Augenschein genommen.

3. Alternativen / Varianten

Ergänzend zur ursprünglichen Planfeststellung wurden im vorliegenden Verfahren Alternativlösungen für den Anschluss B 294 / B 463 untersucht und abgewogen. Gemäß den Vorgaben des VGH Baden-Württemberg in seinen Urteilen zur Westtangente wurde auch eine geringfügige Trassenverschiebung nach Westen geprüft. Auf die entsprechenden Untersuchungen des Baulastträgers und die im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse, die jeweils von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bei der Entscheidung berücksichtigt wurden, wird wegen weiterer Einzelheiten verwiesen.

3.1 Amtstrasse mit 1 Anschlussrampe auf der Ostseite (optimiert):

Diese Lösung ist gegenüber der im Ergänzungsverfahren planfestgestellten Anschlussrampe auf der Westseite nicht vorzugswürdig. Zwar ist es möglich, wie inzwischen festgestellt wurde, die Ostrampe so zu optimieren, dass die Wohngebäude Wildbader Str. 92, 94 und 96 nicht abgebrochen werden müssen. Durch den Bau der Ostrampe, die zudem mehr Fläche in Anspruch nimmt als die Westrampe, werden jedoch trotzdem insgesamt schwerwiegendere Eingriffe verursacht als auf der Westseite. Einzelheiten ergeben sich aus den vorliegenden Unterlagen, deren Inhalt sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht.

3.2. Westverschiebung der Trasse:

Es wurde für diese Variante eine Trassierung gewählt, die der Vorgabe des VGH entspricht, eine geringfügige Verschiebung der Trasse nach Westen zur Vermeidung des Abrisses von Wohngebäuden zu prüfen.

Wie bei der Amtstrasse ist auch hier für den ersten Bauabschnitt <u>eine</u> Anschlussrampe ausreichend. Eine Rampe auf der Ostseite ist wegen der insgesamt gravierenderen Beeinträchtigungen nicht vorzugswürdig. Die Rampe für den ersten Bauabschnitt wird daher für den Variantenvergleich wie bei der Amtstrasse auf der Westseite platziert.

In einem ersten Beurteilungsschritt hat die Planfeststellungsbehörde die nach Westen verschobene Trasse und die Amtstrasse - jeweils nur mit Westrampe - hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Planbereich miteinander verglichen. In einem zweiten Beurteilungsschritt hat sie darüber hinaus untersucht, inwieweit sich die beiden Varianten - jeweils mit West- und Ostrampe (Amtstrasse mit optimierter Ostrampe) - bei Fortsetzung der Westtangente unterscheiden. Dieses Vorgehen entspricht geltender Rechtsprechung. Bei abschnittsweiser Planung muss die Planung in jedem Abschnitt dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrundeliegenden Planungskonzept vorzugswürdig sei (BVerwG NVwZ 1993, 887). Deshalb darf der Variantenvergleich nicht nur auf den Planbereich des ersten Bauschnitts beschränkt werden.

An dieser Betrachtungsweise vermögen auch die Zweifel der Einwender an der Fortsetzung der Westtangente (zweiter Bauabschnitt) nichts zu ändern. Die Fortführung der Westtangente in das Nagoldtal ist im derzeit noch gültigen Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" enthalten. Diese Einstufung spricht für eine relativ zeitnahe Planungs- und Realisierungsabsicht. Selbst wenn der zweite Abschnitt bei der gegenwärtigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft würde, hat die Planfeststellungsbehörde - entgegen der Auffassung der Einwender - keine Zweifel an der Realisierungsfähigkeit der Gesamtmaßnahme. Durch die Einstufung eines Vorhabens in die Kategorie "Weiterer Bedarf" nimmt der Baulastträger nicht etwa Abstand von der Planung. Er bringt mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan und in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes klar zum Ausdruck, dass er die Planung für bauwürdig hält. Die Dringlichkeitsstufen "Vordringlicher Bedarf" und "Weiterer Bedarf" dienen lediglich der unterschiedlichen Priorisierung der Bauvorhaben vor dem Hintergrund der Haushaltsplanung.

Es handelt sich bei dem Gesamtprojekt der Westtangente folglich nicht um ein Vorhaben, das zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder das objektiv nicht realisierungsfähig ist (BVerwGE 84,123; BVerwG NVwZ 2000, 555).

Die folgenden Ausführungen unter a) und b) enthalten auf der Grundlage der vorgenommenen Beurteilung eine zusammengefasste, repräsentative Darstellung der wesentlichen Vor- und Nachteile der Westverschiebung.

Wegen Einzelheiten wird auf die vorliegenden Unterlagen verwiesen, deren Inhalt sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, soweit nicht im Folgenden andere Feststellungen getroffen werden.

a) Signifikante Vorteile der Westverschiebung gegenüber der Amtstrasse:

1.) Beeinträchtigung der Wohngebäude Wildbader Straße 92, 94 und 96:

Der Abbruch der Wohngebäude Wildbader Str. 92, 94 u. 96 wird bei der Westverschiebung sowohl mit nur einer Rampe als auch mit zwei Rampen vermieden. Insofern besteht kein Unterschied zur Amtstrasse.

Die Westverschiebung hat aber den Vorteil, dass sie die Grundstücke nicht in Anspruch nimmt und weniger mit Immissionen belastet. Das gilt insbesondere für die Anwesen Wildbader Str. 94 und 96, die durch die Amtstrasse, v.a. durch den geringen Abstand zur Ostrampe, nicht unerheblich beeinträchtigt werden und aufwändige, kostenintensive Schutz- bzw. Sicherungsmaßnahmen erfordern.

2.) Beeinträchtigung des Wohngebäudes Wildbader Str. 100:

Der Erhalt des Wohngebäudes Wildbader Str.100 ist durch die Westverschiebung sowohl beim Anschluss mit nur einer Westrampe als auch beim Anschluss mit zwei Rampen möglich.

Allerdings bedarf es einer aufwändigen Konstruktion, um das Gebäude beim Bau der Ostrampe erhalten zu können. Dazu ist die Anlage einer Stützmauer erforderlich, die - je nach gewählter Gradiente bei Fortsetzung der Westtangente (vgl. dazu Kapitel B.I.3.2.b.1) - einen unterschiedlichen Umfang aufweist, mindestens jedoch 45 m lang und bis zu 5,50 m hoch ist. Der Kostenaufwand dafür beträgt mindestens 100.000 €. Oberhalb der Stützmauer ist zusätzlich eine Böschung auszubilden, die nahezu bis

an die südwestliche Gebäudeecke heranreicht. Das Wohnhaus steht bei dieser Konstruktion ca. 14 m über der Fahrbahn der östlichen Anschlussrampe.

Die Immissionsbelastung ist erheblich. Die Lärmgrenzwerte sind um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Demgegenüber ergibt sich für die Amtstrasse folgendes Bild:

Würde der erste Bauabschnitt isoliert für sich betrachtet und im Zuge des ersten Bauabschnitts nur das gebaut, was für dessen Funktionsfähigkeit, v.a. aus bautechnischen und verkehrlichen Gründen zwingend notwendig ist, könnte das Wohngebäude zunächst stehen bleiben. Das Grundstück würde in verhältnismäßig geringem Maße in Anspruch genommen. Westlich des Gebäudes wäre eine ca. 8 m hohe Böschung zur Fahrbahn der Westtangente erforderlich, die bis auf 1 - 2 m an das Haus heranreicht. Die Immissionsbelastung wäre erheblich. Dies ist das Ergebnis entsprechender Untersuchungen des Baulastträgers.

Eine solche isolierte Betrachtungsweise ist hier nicht zulässig. Spätestens bei Fortsetzung der Westtangente müsste das Haus abgebrochen werden, weil durch die Festlegung des Trassenverlaufs im ersten Bauabschnitt ein Zwangspunkt dafür gesetzt wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Realisierungsfähigkeit des zweiten Bauabschnitts der Westtangente. Hierzu hat sie bereits weiter oben in diesem Kapitel Ausführungen gemacht.

Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Pforzheim im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger die Anbindung des Gewerbegebiets "Oberes Enztal" an den ersten Bauabschnitt der Westtangente mit sehr hoher Priorität plant. Sie hat dafür einen entsprechenden Bebauungsplan aufgestellt. Nach Aussage der Stadt wird unverzüglich nach der vollständigen Planfeststellung des ersten Bauabschnitts der Bebauungsplan in Kraft treten und auf dieser Grundlage die Anbindung hergestellt werden. Es handelt sich somit um eine hinreichend konkrete und verfestigte Planung, die nach geltender Rechtsprechung im Rahmen der Fachplanung und der Planfeststellung zu berücksichtigen ist. Die vom Baulastträger beantragte Planung entspricht dieser Vorgabe. Der erste Bauabschnitt ist so gestaltet, dass ein nahtloser Übergang zur Anschlussplanung der Stadt ermöglicht wird. Das erfordert jedoch bauliche Maßnahmen im ersten Bauabschnitt, die zwangsläufig zum Abbruch des Gebäudes Wildbader Straße 100 führen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die besonders schwerwiegenden Eingriffe in die Rechte und v.a. den Lebensmittelpunkt der Bewohner und Eigentümer des Anwesens, die durch die Westverschiebung vermieden werden können. Diese Eingriffe wurden schon durch die am 8. Februar 1999 festgestellte Planung hervorgerufen. Die vorliegende Planung des Ergänzungsverfahrens führt zu keinen zusätzlichen oder stärkeren Beeinträchtigungen für das Gebäude Wildbader Str.100.

3.) Immissionen für die Wohnbebauung nördlich und östlich der Trasse:

Die Immissionen (v.a. Lärm) für die Wohnbebauung nördlich und östlich der Trasse (v.a. für die nächstgelegenen Wohngebäude Wildbader Straße, Hohentwielstraße und Mummelseeweg) sind bei einer Westverschiebung geringer als bei der Amtstrasse. Das gilt sowohl für den Anschluss mit nur einer Westrampe als auch für den Anschluss mit zwei Rampen.

4.) Zufahrt zu den Gebäuden Wildbader Str. 94 und 96:

Die bestehende Zufahrt zu den Gebäuden Wildbader Str. 94 und 96 bleibt bei der Westverschiebung - im Gegensatz zur Amtstrasse - zunächst erhalten. Wenn die zweite Anschlussrampe der Westverschiebung gebaut wird, ist allerdings auch hier eine Ersatzzufahrt nötig.

b) Signifikante Nachteile der Westverschiebung gegenüber der Amtstrasse:

1.) Betroffenheit des Holzfachmarktbetriebs im Gewerbegebiet "Oberes Enztal" bei Fortführung der Westtangente:

Wird die untersuchte Trasse der Westverschiebung südlich der B 294 fortgesetzt, so trifft sie zwangsläufig auf das Hauptgebäude (Verkauf / Ausstellung / Lager) der Die Eingriffe in das Gebäude sind so gravierend, dass es seine Funktion nicht mehr erfüllen kann. Der Holzfachmarkt verliert damit sein Hauptgebäude. Ein Neubau des Hauptgebäudes ist erforderlich, wodurch erhebliche Kosten entstehen. Ein Neubau an anderer Stelle auf dem heutigen Gelände des Holzfachmarkts ist unter Beibehaltung der vorhandenen Betriebsstruktur wegen anderer vorhandener Bauten und der speziellen Zuordnung der Gebäudeteile (Verkauf, Materiallager, Werkstatt) nicht möglich. Unterstellt, es wäre möglich, den Betrieb entspre-

chend umzustrukturieren und unter Inkaufnahme weiterer Gebäudeabbrüche einen Neubau auf dem heutigen Grundstück zu platzieren, so hätte dies ganz erhebliche zusätzliche Kosten sowie Eingriffe in den Betriebsablauf zur Folge, die bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind.

Lässt sich aber im ungünstigsten Fall eine Umsiedelung des gesamten Holzfachmarkts nicht vermeiden, bedeutet das zum einen, dass adäquate Ersatzfläche zur Verfügung stehen muss, um den Betrieb zu erhalten. Inwieweit das von Seiten der Einwender vorgeschlagene Gelände des ehemaligen Sportplatzes des Vereins "Germania Brötzingen" dafür zur Verfügung steht, ist fraglich, weil Teile dieses Areals für die erforderliche Rampe zum provisorischen Anschluss des Gewerbegebiets an die Westtangente benötigt werden. Ob Ersatzgelände beschafft werden kann, lässt sich aus heutiger Sicht nicht abschließend beurteilen. Auch wenn im vorliegenden Verfahren nicht darüber zu entscheiden ist, stellt dies doch einen die Realisierung der Westverschiebung erschwerenden Gesichtspunkt dar.

Zum anderen verursacht die Umsiedelung nicht unerhebliche Kosten. Der Gutachterausschuss der Stadt Pforzheim hat bereits im Juli 2000 hierzu ein Gutachten erstellt. Danach ist mit Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio. € für eine Betriebsverlagerung zu rechnen. Darin enthalten ist eine Entschädigungszahlung von ca. 25.000 € für die Auflösung des Pachtvertrags, die an die zu zahlen wäre, der das Betriebsgelände gehört. Eine erneute Berechnung der Stadt Pforzheim vom März 2003 kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt rund 2,5 Mio. € Kosten für die Verlagerung anfallen würden. Selbst wenn die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung den geringeren Betrag ansetzt, hat dieser Belang immer noch erhebliches Gewicht bei der Abwägung.

Wegen dieser schwerwiegenden Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde alternativ untersucht, inwieweit durch eine Anhebung der Gradiente das Hauptgebäude erhalten werden kann. Dies erfordert zunächst für die Brücke im Bereich des Holzfachmarktbetriebs eine Vergrößerung des Stützenabstands auf ca. 48 m, wodurch eine Verstärkung des Überbaus notwendig wird. Als Folge davon muss die Konstruktionshöhe entsprechend erhöht werden. Zur Durchführung später notwendiger Bauwerksprüfungen und Instandsetzungsarbeiten ist zusätzlich ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Gebäude und Brückenbauwerk erforderlich. Insgesamt führt dies zu einer Anhebung der Brücke um ca. 5 m, wie sich aus entsprechenden Untersuchungen ergibt.

Die Höherlegung der Gradiente erstreckt sich auf den gesamten Verlauf innerhalb des Gewerbegebiets "Oberes Enztal". Dadurch wird dort eine deutliche Erhöhung der Stützen notwendig. Die Anhebung hat zusätzlich auch Auswirkungen auf den Bereich nördlich der B 294: die Anschlussrampen müssen jeweils verlängert werden, um das durch den größeren Höhenunterschied entstehende stärkere Gefälle auszugleichen. Dem Wohngebäude Wildbader Str.120 wird dadurch die bestehende Zufahrt abgeschnitten. Das Grundstück muss an die B 294 neu angeschlossen werden. Beim späteren Bau der Ostrampe ist darüber hinaus der Abbruch zumindest eines der Wohngebäude Lachenwäldle 43 bzw. Wildbader Str. 100 erforderlich. Auch die infolge der Höherlegung entstehenden Kosten sind beträchtlich: allein die konstruktiven Mehrkosten für die Anhebung der Brücke betragen mehr als 1 Mio. €.

Im Hinblick auf diese erheblichen Nachteile hat die Planfeststellungsbehörde zusätzlich geprüft, ob ein Umbau des Hauptgebäudes am heutigen Standort möglich ist, durch den die Anhebung reduziert und gleichzeitig das Gebäude in seiner Funktion grundsätzlich erhalten werden kann.

Aufgrund der besonderen Nutzung des Gebäudes als Verkaufs-, Ausstellungs- und Lagerhalle ist ein Umbau nur beschränkt möglich, damit das Gebäude nicht seine Funktion verliert. Untersucht wurde der Umbau des Satteldachs zu einem Flachdach. Dadurch kann die erforderliche Anhebung im Bereich des Holzfachmarkts auf ca. 3 m verringert werden. Mit dieser Gradiente gelingt es, die beiden Gebäude Lachenwäldle 43 und WildbaderStr. 100 und den Holzfachmarkt zu erhalten, allerdings mit nicht unerheblichen Einschränkungen: Nördlich der B 294 müssen die Anschlussrampen wegen der Gradientenanhebung verlängert werden. Zur Vermeidung des Abbruchs der beiden Wohngebäude, an denen die spätere Ostrampe in geringem Abstand vorbeiführt, ist jeweils eine aufwändige, kostenintensive Stützkonstruktion erforderlich. Die dafür notwendigen Stützmauern erreichen Höhen bis zu 7m (Lachenwäldle 43) bzw. 8m (Wildbader Str.100). Die Immissionsbelastung ist erheblich. Das Wohngebäude Wildbader Str. 120 verliert die bestehende Grundstückszufahrt und muss an die B 294 neu angeschlossen werden. Der konstruktive Mehraufwand für die Anhebung des Brückenbauwerks um ca. 3m ist annähernd vergleichbar mit der bereits untersuchten Anhebung um ca. 5m (s.o.), da der Überbau in gleicher Weise auszubilden ist. Somit sind allein für die konstruktiven Mehrkosten der Brückenerhöhung mindestens 1 Mio. € zu veranschlagen. Auch der Umbau des Hauptgebäudes verursacht zusätzlich nicht unerhebliche Kosten: abgesehen von den nicht unbedeutenden Baukosten sind für

den Betrieb Umsatzeinbußen während des Umbaus nicht auszuschließen. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass dem Betrieb nach dem Umbau weniger nutzbare Fläche zur Verfügung steht. Durch die Verringerung der Gebäudehöhe geht vor allem benötigte Lagerfläche verloren. Die Funktion des Gebäudes wird dadurch eingeschränkt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich auch mit der Frage befasst, ob Sicherheitsbedenken gegen den Bau der Brücke über den Holzfachmarkt bestehen und somit eine Anhebung der Gradiente ausscheiden würde.

Das für Brückenbau zuständige Fachreferat des Regierungspräsidiums lehnt den Bau einer Brücke über den Holzfachmarkt aus grundsätzlichen Erwägungen und unter Verweis auf das Gefahrenpotential ab. Es beruft sich dabei u.a. auf eine Anordnung des Bundesverkehrsministers, wonach durch die nachgeordneten Behörden sicherzustellen ist, dass unter Brücken und Hochstraßen in der Baulast des Bundes keine leicht entflammbaren Stoffe gelagert oder Fahrzeuge abgestellt werden, die in diese Kategorie einzuordnen sind, vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1993. Diese Vorgabe dient der Vermeidung von Schäden an Bauwerken des Bundes durch bestimmte Fälle der Brandeinwirkung. Daraus lässt sich nicht zwingend schließen, dass es aus Rechtsgründen untersagt ist, über einen bestehenden Holzfachmarkt eine Brücke zu bauen. In diesem Sinne hat sich auch das dazu befragte Brandschutzreferat des Regierungspräsidiums geäußert. Dennoch ist bei der Abwägung die grundsätzlich bestehende Brandgefahr zu berücksichtigen. Auch wegen des geringen Abstands zwischen Gebäude und Brücke besteht ein erhöhtes Risiko, dass Schäden entstehen können. Auf jeden Fall sind spezielle Brandschutzvorkehrungen am Brückenbauwerk erforderlich, die sich wiederum in entsprechenden Mehrkosten niederschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidung auch berücksichtigt, dass die Amtstrasse bei Fortführung nach Süden ebenfalls mit einer Brücke das Gelände des Holzfachmarkts überquert. Sie verläuft dort über einen Bereich, in dem sich heute ein überdachtes Holzlager befindet. Dieses wird allerdings beim Bau der Brücke vom Grundstückseigentümer entschädigungslos entfernt. Kosten entstehen für die Straßenbauverwaltung dadurch nicht. Das ist verbindlich festgelegt in einer Baulast, die der Grundstückseigentümer übernommen hat. Das Hauptgebäude des Holzfach-

markts befindet sich 45 m von der Brücke entfernt. Die Situation ist daher nicht vergleichbar mit der nach Westen verschobenen Trasse.

2.) Auswirkungen auf das Gewerbegebiet "Oberes Enztal" bei Fortführung der Westtangente:

Westverschiebung und Amtstrasse haben südlich der B 294 im wesentlichen bis zur Adolf-Richter-Straße einen unterschiedlichen Trassenverlauf. Danach schwenken sie wieder auf dieselbe Trasse ein. Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf den Bereich, in dem sich der Trassenverlauf unterscheidet.

- Auswirkungen auf vorhandene Bebauung und Erschließung:

Bei Fortsetzung der Westtangente in das Nagoldtal führt die nach Westen verschobene Trasse an den Gebäuden der Wohnlichstraße in geringem Abstand vorbei und verursacht erhebliche Immissionsbelastungen (v.a. Lärm und Staub). Das betrifft nicht nur das sechsgeschossige Gebäude Wohnlichstraße Nr.8, in dem verschiedenen Betriebe untergebracht sind. Besonders betroffen ist das auch zu Wohnzwecken genutzte Gebäude Wohnlichstraße Nr.2, an das die Westtangente bis auf wenige Meter heranrücken würde, und ein Glasereibetrieb in der Wohnlichstraße Nr. 6 und 8, bei dem der Staubschutz eine wesentliche Rolle spielt. Die Trasse der Westverschiebung verläuft insofern deutlich ungünstiger als die Amtstrasse.

Die nach Westen verschobene Trasse greift außerdem mit Stützen des Brückenbauwerks in den Bestand der Wohnlichstraße ein. Um die durchgehende Befahrbarkeit der Straße erhalten zu können, ist entweder eine Vergrößerung des Stützenabstands oder eine zumindest teilweise Verlegung der Wohnlichstraße einschließlich vorhandener Leitungen und Kanäle erforderlich, wodurch weitere Flächeninanspruchnahmen und Kosten verursacht werden. Das gilt erst recht bei einem Ausbau der Wohnlichstraße, wie er von der Stadt Pforzheim geplant ist (vgl. die Ausbauabsicht im Bebauungsplanentwurf "Oberes Enztal - Ausschnitt Westtangente" Stand 06/2002).

- Auswirkungen auf die provisorische Anbindung des Gewerbegebiets an die Westtangente:

Bis zur Fortführung der Westtangente in das Nagoldtal soll das Gewerbegebiet provisorisch über die Adolf-Richter-Straße mittels einer Rampe mit der Westtangente verbunden werden. Die endgültige Anbindung wird im Rahmen des 2. Abschnitts der Westtangente festgelegt. Der provisorische Anschluss ist grundsätzlich auch bei einer Westverschiebung möglich. Wegen der dafür notwendigen Rampe im Bereich der

Wohnlichstraße ist diese allerdings nicht mehr durchgängig befahrbar. Dadurch wird im nördlichen Bereich des Gewerbegebiets die Erschließung angrenzender Betriebe derart erschwert, dass dort eine neue Zufahrt erforderlich wird. Im Falle einer Anhebung der Gradiente der Westtangente zur Erhaltung des Hauptgebäudes des Holzfachmarkts (s.o.) würde das Gefälle der Rampe noch steiler, was zu Lasten der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses geht, sofern nicht eine Verlängerung der Rampe vorgenommen wird, wodurch allerdings mit Eingriffen in das angrenzende Betriebsgelände zu rechnen ist. Außerdem führt dies zu einer weiteren Kostenerhöhung.

3.) Betroffenheit von Natur und Landschaft:

Die Eingriffe in Boden, Wasserhaushalt und Klima treten beim Variantenvergleich in den Hintergrund, weil sich diesbezüglich die Varianten in ihren Auswirkungen nicht derart gravierend unterscheiden, dass sie für die Entscheidung eine ausschlaggebende Bedeutung hätten.

Im Vordergrund des Variantenvergleichs stehen anlage-, bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet, auf das nach § 24a NatSchG BW besonders geschützte Biotop sowie auf den Waldbestand "Lachenwäldle".

Wenn die Trassen nur mit Westrampe gebaut werden, ergibt sich folgendes Bild: Beide Varianten befinden sich vollständig im Landschaftsschutzgebiet. Durch die Amtstrasse wird das Schutzgebiet im östlichen Randbereich in bedeutsamen Bestandteilen (Feldgehölze, Landschaftsbild) betroffen und dort in Nord-/Südrichtung zerschnitten. Bei der Westverschiebung kommt es wegen der längeren Tunnelstrecke nicht zu einer vollständigen Zerschneidung. Allerdings verläuft die nach Westen verschobene Trasse überwiegend in sensibleren Bereichen des Schutzgebiets. Es handelt sich um Bereiche mit geringerer Vorbelastung, die eine höhere Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild haben (Tiefenbachtal mit Hangwiesen, Lachenwäldle). Bei der Westverschiebung wirkt sich außerdem die funktionale Beeinträchtigung auf größere Flächen aus (großflächige Inanspruchnahme von Flächen im Lachenwäldle sowie großflächige Verinselung zwischen Trasse und Anschluss an die B 294) und es ist aufgrund der Geländeverhältnisse darüber hinaus, insbesondere durch Bauwerke im Bereich Lachenwäldle, mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds zu rechnen.

In das §24a-Biotop im Bereich der B 294 und der Straße "Zum Lachenwäldle" wird deutlich weniger eingegriffen als bei der Amtstrasse. Allerdings beträgt bei der Westverschiebung allein die flächenmäßige Inanspruchnahme immer noch ca. 20% des Gehölzbiotops. Außerdem wird dadurch der nach der Biotopkartierung bedeutsame funktionale Zusammenhang zwischen Biotop und angrenzendem Lachenwäldle (gemäß Erfassungsbogen zum §24a-Biotop wichtiges, stadtgliederndes Element) unterbrochen.

Großflächige Eingriffe in den Waldbestand des "Lachenwäldle" (Erholungswald Stufe II, Immissionsschutzwald) sind bei der Westverschiebung auf Grund der Topographie im Anschlussbereich der Westrampe an die B 294 für Einschnittsbauwerke notwendig. Die innerhalb des Anschlussohrs verbleibenden Waldrestflächen verlieren weitgehend ihre ökologischen und spezifischen Waldfunktionen. Ingesamt wird mehr als 1,2 ha Waldfläche in Anspruch genommen bzw. erheblich beeinträchtigt.

Durch den Bau der zweiten Anschlussrampe auf der Ostseite werden bei der Westverschiebung bedeutsame Bestandteile (Feldgehölze, Landschaftsbild) des Landschaftsschutzgebiets zusätzlich beeinträchtigt. Die Fläche des §24a-Biotops wird nahezu vollständig überbaut, wodurch es letztlich zum Totalverlust kommt. Waldbestände sind im Bereich der östlichen Rampe nicht betroffen. Bei der Amtstrasse wird durch die zweite Rampe in den Bereich des Landschaftsschutzgebiets zwischen Westtangententrasse und angrenzenden Siedlungsflächen eingegriffen. Aufgrund der dort bestehenden Vorbelastungen werden die Beeinträchtigungen als weniger gravierend bewertet.

Die Eingriffe der Westverschiebung verstärken sich somit beim Bau der zweiten Rampe deutlich und sind insgesamt gravierender als bei der Amtstrasse mit zwei Anschlussrampen (Ostrampe optimiert).

4.) Betroffenheit des Grundstücks mit Wohngebäude Lachenwäldle 43:

Die Amtstrasse erfordert keine Grundstücksinanspruchnahme. Das gilt auch für die Westverschiebung, solange die östliche Rampe nicht gebaut ist. Wird die Ostrampe gebaut und eine Böschung ohne Stützmauer angelegt, verläuft die Böschungsoberkante im Abstand von wenigen Metern an der Terrasse des Gebäudes vorbei. Das Grundstück (Gesamtgröße 1308 m²) wird mit ca. 250 m² in Anspruch genommen. Eine Inanspruchnahme kann durch Anlage einer Stützmauer vermieden werden. Dazu

ist die Anlage einer Stützmauer erforderlich, die - je nach gewählter Gradiente bei Fortsetzung der Westtangente (vgl. Kapitel B.I.3.2.b.1) - einen unterschiedlichen Umfang aufweist, mindestens jedoch 40 m lang und bis zu 5 m hoch ist. Der Kostenaufwand dafür beträgt mindestens 80.000 €.

Die Lärmbeeinträchtigung ist bei der Westverschiebung deutlich geringer als bei der Amtstrasse, solange nur die Westrampe gebaut ist. Wird jeweils die Ostrampe mit in die Betrachtung einbezogen, schneidet demgegenüber die Amtstrasse besser ab, die dann das Grundstück weniger als die Westverschiebung belastet. Einzelheiten ergeben sich aus den vorliegenden Lärmuntersuchungen.

5.) Betroffenheit des Grundstücks mit Wohngebäude Nr.8:

Bei einem konventionellen bergmännischen Vortrieb kann das Gebäude bei einer Westverschiebung nicht erhalten werden, weil es zumindest teilweise in der Baugrube für die offene Bauweise liegen würde und somit abzubrechen wäre.

Mit Hilfe einer speziellen aufwändigen Bauweise und entsprechenden Schutzvorkehrungen ist es aber möglich, den Abbruch des Gebäudes zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden geologischen Verhältnisse kommt dafür ein Rohrschirmvortrieb mit halbseitigem Kalottenvortrieb in Betracht. Damit kann auf die offene Bauweise weitestgehend verzichtet und das Haus erhalten werden.

Diese spezielle Bauweise verursacht allerdings erhebliche Mehrkosten, weil dafür besondere Baumaschinen erforderlich sind. Nach Auskunft des für Tunnelbau zuständigen Fachreferats des Regierungspräsidiums ist mit Kosten für den Rohrschirm in Höhe von mehr als 300.000 € zu rechnen. Hinzu kommen die Kosten für den halbseitigen Kalottenvortrieb, wofür das Fachreferat zusätzlich mindestens 200.000 € ansetzt. Deshalb kommt diese Bauweise im Tunnelbau üblicherweise nur bei längerem Vortrieb zum Einsatz. Es darf auch nicht übersehen werden, dass trotz dieses erheblichen Aufwands selbst bei sorgfältigster Bauausführung wegen der geringen Überdeckung von 8 m Setzungen an der Geländeoberfläche und somit Gebäudeschäden nicht auszuschließen sind. Wegen der Nähe des Grundstücks zur Baugrube am Südportal lassen sich außerdem Beeinträchtigungen für die Bewohner (Lärm, Staub, Erschütterungen) während der Bauphase nicht vollständig vermeiden.

Die Berechnung des künftigen Straßenlärms hat ergeben, dass die Grenzwerte nicht erreicht werden. Lärmschutzmaßnahmen gegen Straßenlärm sind somit nicht erforderlich.

6.) Betroffenheit des Grundstücks mit Wohngebäude Wildbader Str. 120:

Bei der Westverschiebung mündet die westliche Anschlussrampe unmittelbar östlich des Anwesens Wildbader Str. 120 in die B 294. In dem Bereich befindet sich heute die Grundstückszufahrt. Ob die Zufahrt bestehen bleiben kann, hängt von der gewählten Gradiente bei Fortsetzung der Westtangente (vgl. Kapitel B.I.3.2.b.1) ab. Im günstigsten Fall bleibt die Zufahrt an der heutigen Stelle erhalten, direkt neben der Einmündung der Westrampe in die B 294. Allerdings werden dadurch bestimmte bauliche Vorkehrungen erforderlich (Signalgeber mit Induktionsschleife und Vorsignal), um die Ein- und Ausfahrt gefahrlos aufrecht zu erhalten. Dadurch erhöhen sich die Kosten gegenüber der Amtstrasse.

Unabhängig davon entstehen bei der Westverschiebung zusätzlich erhebliche Kosten in sechsstelliger Höhe durch die Anlage von Stützmauern, die wegen der notwendigen Verbreiterung der Wildbader Straße im Einmündungsbereich erforderlich werden. Außerdem erhöht sich die Lärmbelastung des Anwesens Wildbader Str. 120 wegen der Nähe zur Anschlussrampe.

Ergebnis:

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Amtstrasse als auch die nach Westen verschobene Trasse jeweils mit Vor- und Nachteilen verbunden ist. Sie hat dabei sämtliche vorliegenden Erkenntnisse berücksichtigt und abgewogen. Sie vermag jedoch nicht der Westverschiebung den Vorzug zu geben.

Zwar weist die Verschiebung nach Westen bedeutende Vorteile auf, wie die Untersuchungen gezeigt haben. Ein ganz gravierender Vorzug liegt in der Erhaltung des Wohngebäudes Wildbader Str. 100, was mit der Amtstrasse nicht möglich ist. Gewichtig sind v.a. auch die geringeren Belastungen der Anwesen Wildbader Straße 92, 94 und 96. Auch die weiteren Vorteile, z.B. die im Verhältnis zur Amtstrasse günstigere Immissionssituation für die Ortsrandbebauung nördlich und östlich der Trasse, sind nicht unbedeutend.

Andererseits führt die Westverschiebung nördlich der B 294 zu erheblichen Beeinträchtigungen bzw. aufwändigen, kostenintensiven Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung/Minimierung der Beeinträchtigungen bestimmter Wohn-

grundstücke im Nahbereich der Straße (Wohngebäude Nr.8 und Wildbader Straße 120 sowie nach dem Bau der Ostrampe Wildbader Str.100 und Lachenwäldle 43). Südlich der B 294 sind bei Fortsetzung der Trasse nach Süden verschiedene Gewerbebetriebe, u.a. an der Wohnlichstraße, nicht unerheblich betroffen. Ein besonders schwerwiegender Nachteil ist der Eingriff in den Holzfachmarktbetrieb im Gewerbegebiet "Oberes Enztal" infolge der Trassierung. Auch wenn es möglich ist, einen vollständigen Abbruch des Hauptgebäudes durch eine Anhebung der Gradiente zu vermeiden, sind damit anderweitige erhebliche Nachteile sowohl nördlich als auch südlich der B 294 verbunden. Die Anhebung macht auch eine aufwändigere Konstruktion des Brückenbauwerks erforderlich, um die Trasse über den Holzfachmarkt führen zu können und zusätzlich die notwendigen Brandschutzvorkehrungen zu treffen. Mit diesen umfangreichen Maßnahmen sind zudem enorme Kosten verbunden, die bei der Entscheidung eine nicht unbedeutende Rolle spielen.

Hervorzuheben sind auch die Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Es ist zwar nicht zu verkennen, dass die Westverschiebung diesbezüglich partiell gewisse Vorzüge gegenüber der Amtstrasse hat. Insgesamt gesehen sind bei der Westverschiebung die Eingriffe jedoch gravierender als bei der Amtstrasse.

Eine Gehwegverbindung zwischen Wohngebiet nördlich der B 294 und Gewerbegebiet bzw. Stadtbahnhaltestelle südlich der B 294 kann sowohl bei der Amtstrasse als auch bei der Westverschiebung wieder hergestellt werden und ist daher nicht ausschlaggebend für die Entscheidung gewesen.

Nähere Einzelheiten zu den Vor- und Nachteilen ergeben sich aus den weiteren Ausführungen in diesem Beschluss und aus den zugrunde liegenden Unterlagen.

Angesichts der vorliegenden Erkenntnisse drängte sich der Planfeststellungsbehörde nach der rechtlich gebotenen Abwägung sämtlicher Gesichtspunkte die Westverschiebung der Trasse nicht als vorzugswürdige Lösung auf.

4. Umweltauswirkungen des Vorhabens:

Der Straßenbaulastträger hat im Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt der Westtangente die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umwelt-

auswirkungen der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Diese Unterlagen wurden mit den übrigen Planunterlagen offengelegt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die entsprechenden Fachbehörden und die Öffentlichkeit ordnungsgemäß beteiligt. Bestandteil der Unterlagen war auch die Untersuchung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Bereich des Anschlusses der Westtangente an die B 294.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Ergänzungsverfahren geprüft, welche Auswirkungen die beantragten Planänderungen auf die Umwelt im Sinne des UVPG haben. Sie hat dabei nicht nur die Unterlagen des Vorhabensträgers, sondern auch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von Seiten der Fachbehörden und der Öffentlichkeit abgegebenen Stellungnahmen zu den Umweltauswirkungen unter Einbeziehung der jeweiligen Fachgesetze ihrer Prüfung zugrunde gelegt. Gegenstand der Prüfung sind die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die relevanten Umweltpotentiale, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Das Ergebnis dieses Prüfungsvorgangs wurde bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt. Im wesentlichen lässt sich folgendes feststellen:

Durch den Verzicht auf die Ostrampe im ersten Bauabschnitt verringern sich überwiegend die Auswirkungen gegenüber der Planfeststellung vom 8. Februar 1999. Das gilt auf jeden Fall für den Bereich östlich der Westtangente. Dort reduzieren sich Flächenverbrauch und Neuversiegelung. Die Immissionen für die Ortsrandbebauung nehmen ab. Bei den vom Abriss verschonten Wohngebäuden Wildbader Straße 92, 94 und 96 werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten.

Andererseits erhöhen sich die Immissionen auf der Westseite, weil der gesamte Verkehr des ersten Bauabschnitts über die Westrampe abgewickelt wird. Diese betriebsbedingten Auswirkungen verstärken die Beeinträchtigung der Umweltpotentiale in diesem Bereich. Hervorzuheben ist dabei v.a. die stärkere Immissionsbelastung des Wohngebäudes Lachenwäldle 43. Die Lärmgrenzwerte werden in allen Geschossen überschritten. Zur Verminderung der Lärmbelastung werden entsprechende Schutzmaßnahmen durchgeführt. Der naturschutzrechtliche Kompensationsumfang bleibt auch unter Berücksichtigung der geänderten Planung unverändert.

11.

Private Betroffene

Die Planfeststellungsbehörde hat die subjektiven Rechte und Belange der privaten Betroffenen (Eigentum, körperliche Unversehrtheit usw.) in ihre Abwägung eingestellt, soweit Beeinträchtigungen aus deren Vortrag, aus der Erörterungsverhandlung oder sonst aus dem Verfahren erkennbar wurden. Bei Grundstücksinanspruchnahmen wurde auch geprüft, ob bezüglich der verbleibenden Restgrundstücke oder nicht unmittelbar in Anspruch genommener Grundstücke eine (mittelbar) enteignende Wirkung vorliegt. Ferner wurde untersucht, ob im enteignungsrechtlich relevanten Vorfeld Auswirkungen der Planung vorliegen, die nach § 74 Abs. 2 LVwVfG die Verpflichtung zur Schaffung von Schutzauflagen bzw. die Gewährung einer angemessenen Entschädigung in Geld auslösen.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Eingriffe in die Rechte und Belange betroffener Privater zur Umsetzung des Planungsvorhabens für erforderlich und ist in der Gesamtschau nach Abwägung davon überzeugt, dass die Planungsziele, die der gesetzlich verankerten Verpflichtung des Baulastträgers entsprechen und dem Gemeinwohl dienen, die entgegenstehenden Rechte und Belange überwiegen.

Soweit nicht ohnehin ausdrücklich hervorgehoben, nimmt die Planfeststellungsbehörde den Vorrang der Planung auch in den Fällen an, bei denen eine enteignende Wirkung für das Gesamtgrundstück aufgrund teilweiser oder mittelbarer Inanspruchnahme besteht, aber nicht ausdrücklich dargestellt wurde.

Einige Betroffene haben sich außerdem in einem gemeinsamen Schreiben unmittelbar an den Bundesverkehrsminister gewandt. Sie kritisieren, dass die Trasse der Westtangente nicht nach Westen verschoben wurde und sehen darin einen Verstoß gegen die Urteile des VGH Baden-Württemberg, die sich auf die Anbindung der Westtangente an die B 294 beziehen. Sie lehnen die Pläne des Ergänzungsverfahrens ab. Insofern werden keine neuen Gesichtspunkte vorgetragen, die nicht schon in den Einwendungsschreiben an die Planfeststellungsbehörde enthalten sind.

Über die erhobenen Einwendungen wird wie nachfolgend dargestellt entschieden:

1.

vertreten durch

Variantenvergleich:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich ausführlich mit dem geforderten Vergleich der Westverschiebung mit der Amtstrasse auseinandergesetzt. Die wesentlichen Ausführungen zum Variantenvergleich sind dem Kapitel B.I.3 zu entnehmen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird darauf verwiesen. Bei der Entscheidung ist die Betroffenheit der Einwender unter Einbeziehung aller von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die Westverschiebung insgesamt gegenüber der Amtstrasse nicht vorzugswürdig ist. Die vom Baulastträger beantragte Lösung wird planfestgestellt.

Abschnittsbildung / Realisierung des zweiten Bauabschnitts:

Der erste Bauabschnitt der Westtangente hat zum einen Bedeutung als Teilabschnitt des Gesamtkonzepts der B 463 von der A8 bis ins Nagoldtal. Er hat zum anderen aber auch für sich genommen bereits eine eigene Verkehrsfunktion, indem er auf direktem Wege die A 8 mit der B 294 verbindet und damit belastenden Verkehr aus der Stadt Pforzheim herausnimmt. Die vom Baulastträger vorgenommene Abschnittsbildung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde daher nicht zu beanstanden.

Zu welchem Zeitpunkt der zweite Bauabschnitt gebaut wird, hat hierfür keine Bedeutung. Diese Feststellung gilt auch für den Abbruch des Wohngebäudes Wildbader Str. 100, mit dem sich die Planfeststellungsbehörde bereits weiter oben im Kapitel B.I.3 befasst hat, und für den Ausbauumfang des ersten Bauabschnitts, der auf die Verkehrsmengen des Gesamtkonzepts ausgelegt ist. Entscheidend ist, dass der Bund an seiner Bauabsicht für beide Teilabschnitte nach wie vor festhält. Daran besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Zweifel. Weitere Einzelheiten hierzu sind den Ausführungen im Kapitel B.I.3 zu entnehmen.

Die von der Stadt Pforzheim geplante provisorischen Anbindung der Westtangente an das Gewerbegebiet "Oberes Enztal" steht der Realisierung des zweiten Bauabschnitts nicht entgegen, da die Fortsetzung der Westtangente in Richtung Süden nahtlos mit dem Bebauungsplan der Stadt abgestimmt ist.

Zu den Einwendungen ist ergänzend zu den in dieser Entscheidung schon getroffenen Aussagen im einzelnen noch folgendes auszuführen:

Der Abriss der Wohngebäude der was der und wird mit der festgestell-
ten Planung vermieden.
Die Befürchtung, die Gebäude müssten bei Fortsetzung der Westtangente auf jeden Fall
abgerissen werden, ist unbegründet. Die konkrete Ausgestaltung der im zweiten Bauab-
schnitt notwendigen Ostrampe wird zwar erst in dem dafür erforderlichen Planfeststel-
lungsverfahren abschließend festgelegt. Der Baulastträger hat aber für die Amtstrasse eine
Lösung zum Bau der Ostrampe entwickelt, die den Erhalt der Gebäude ermöglicht. Inso-
fern wird - davon ist die Planfeststellungsbehörde aufgrund der durchgeführten Untersu-
chungen überzeugt - im ersten Bauabschnitt kein Zwangspunkt gesetzt für den zweiten
Abschnitt, durch den diese Gebäude zwangsläufig abgebrochen werden müssten.
Der Baulastträger hat zur Veranschaulichung einen Plan ausgearbeitet. Der Plan befindet
sich im Beiordner "Variantenvergleich für den Anschluss der Westtangente an die Bundes-
straße 294".
ist Eigentümer eines weiteren Grundstücks (Flst. Nr. 17392/3), das durch die
Amtstrasse zu einem Teil in Anspruch genommen wird. Die Inanspruchnahme ist für das
Vorhaben unverzichtbar.
Bezüglich der vorübergehenden Inanspruchnahme der Grundstücke Wildbader Str. 94 und
96 besteht die Zusage des Baulastträgers, die Beanspruchung so gering wie möglich zu
halten. Die Inanspruchnahme wird in Absprache mit der Exercise erfolgen.
In bezug auf die Zufahrt Wildbader Str. 94 und 96 haben sich im Erörterungstermin Bau-
lastträger und State der State auf die offengelegte Zufahrt von Westen geeinigt.

Die Immissionsbelastung des Anwesens Lachenwäldle 43 erhöht sich gegenüber der ursprünglich planfestgestellten Lösung durch den zusätzlichen Verkehr auf der Westrampe, der durch den Verzicht auf die Ostrampe verursacht wird. Die Lärmgrenzwerte werden in allen Geschossen an der Nord-, Ost und Südseite überschritten.

Zur Einhaltung der Grenzwerte wird Lärmschutz erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat zunächst die Möglichkeit aktiven Lärmschutzes geprüft. Hierfür wäre eine Lärmschutzwand von mindestens 130 m Länge und 4 m Höhe erforderlich. Dieser Lärmschutz würde

ausschließlich diesem im Außenbereich gelegenen Wohnanwesen zugute kommen. Den geschätzten Kosten von ca. 180.000 € stehen erheblich geringere Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber, die den gleichen Zweck erfüllen.

Die Kosten des aktiven Lärmschutzes stehen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, zumal auch der Außenwohnbereich des Anwesens mangels Grenzwertüberschreitung [EG 62,4 dB(A) tags] nicht schutzbedürftig ist. Für das Gebäude sind passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 1 Erläuterungsbericht zum Ergänzungsverfahren, Anhang B) zu gewähren. Der Außenwohnbereich ist nicht entschädigungspflichtig betroffen, weil die Grenzwerte eingehalten werden. Ein Antrag auf Billigkeitsentschädigung hat keinen Erfolg.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Durchführung des planfestgestellten Vorhabens geeignet ist, den Wert des Wohnanwesens zu mindern. Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss aber der Eigentümer damit rechnen, dass öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Es fehlt insoweit an einer gesicherten Rechtsposition des Grundstückseigentümers. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung den Gesichtspunkt der Wertminderung als Folge des Vorhabens berücksichtigt. Sie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass dieser Nachteil durch die gewichtigeren Planungsziele überwunden wird.

Die planfestgestellte Amtstrasse führt - wie auch schon bei der ursprünglichen Planung - zum Abbruch des Wohnhauses Wildbader Str.100 der und zur Inanspruchnahme eines weiteren Grundstücks (Flst.Nr. 17392).

Die Inanspruchnahmen sind für das Vorhaben unverzichtbar. Im Rahmen ihrer Entscheidung hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit Planungsvarianten befasst, die den Gebäudeabbruch vermeiden würden. Sie kommt nach eingehender Prüfung und Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte zu dem Ergebnis, dass eine Trassenverschiebung gegenüber der Amtstrasse nicht vorzugswürdig ist und stellt die beantragte Planung fest. Die tragenden Gründe für diese Entscheidung ergeben sich aus den Ausführungen dieses Beschlusses.

Mit den Auswirkungen der Amtstrasse auf das Wohngrundstück hat sich die Planfeststellungsbehörde bereits oben im Kapitel B.I.3.2.a.2 näher befasst. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird hier darauf verwiesen.

ist Eigentümer des Grundstücks Flst.Nr. 17443, das durch die Planung teilweise in Anspruch genommen wird. Einzelheiten ergeben sich aus den Planunterlagen und den Akten der Planfeststellungsbehörde.

Die Inanspruchnahme ist für die Realisierung des Vorhabens unverzichtbar. Im Rahmen ihrer Entscheidung hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit Planungsvarianten befasst, die eine Inanspruchnahme des Grundstücks vermeiden würden. Sie kommt nach eingehender Prüfung und Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte zu dem Ergebnis, dass eine Trassenverschiebung gegenüber der Amtstrasse nicht vorzugswürdig ist und stellt die beantragte Planung fest. Die tragenden Gründe für diese Entscheidung ergeben sich aus den Ausführungen dieses Beschlusses.

ist Eigentümerin der durch die Planung zu einem Teil beanspruchten Grundstücke Flst.Nr. 17377 und 17378. Einzelheiten ergeben sich aus den Planunterlagen und den Akten der Planfeststellungsbehörde.

Die Inanspruchnahme ist für die Realisierung des Vorhabens unverzichtbar. Im Rahmen ihrer Entscheidung hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit Planungsvarianten befasst, die eine Inanspruchnahme der beiden Grundstücke vermeiden würden. Sie kommt nach eingehender Prüfung und Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte zu dem Ergebnis, dass eine Trassenverschiebung gegenüber der Amtstrasse nicht vorzugswürdig ist und stellt die beantragte Planung fest. Die tragenden Gründe für diese Entscheidung ergeben sich aus den Ausführungen dieses Beschlusses.

setzt sich für den Natur- und Umweltschutz im Bereich des Pforzheimer Stadtteils Arlinger ein.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen ihrer Entscheidung mit den maßgeblichen Umweltauswirkungen der Planung befasst. Die wesentlichen Ausführungen dazu ergeben sich aus den Abschnitten B.I.3 und B.I.4. dieses Beschlusses.

2.

Beweissicherung:

bewohnt das Anwesen (Flst.Nr. 19637/1) in Pforzheim.

Er bittet um Durchführung eines Beweissicherungsverfahren zur Erfassung eventueller Gebäudeschäden im Zusammenhang mit dem Bau der Westtangente.

Der Mindestabstand des Gebäudes zur Tunnelachse beträgt ca. 150 m. Mit einer Beeinträchtigung des Wohnhauses ist nicht zu rechnen. Das gilt auch im Hinblick auf die Geländehöhe: das Gebäude (327 m über NN) ist von der Tunnelgradiente (298 m über NN bei einer Geländehöhe von 319 m über NN) ausreichend entfernt. Ein Beweissicherungsverfahren ist daher nicht erforderlich.

3.

Offenlage von Planunterlagen:

Die Einwender sind der Auffassung, es hätten die Planunterlagen für den endgültig geplanten Anschluss der Westtangente an die B 294 mit zwei Rampen offengelegt werden müssen.

Die Auffassung ist unzutreffend. Verschiedene Nachuntersuchungen zur Verkehrsbelastung und zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle haben ergeben, dass ein Anschluss mit nur einer Rampe für den Bau des ersten Abschnitts der Westtangente ausreichend ist.

Wird die Westtangente zu einem späteren Zeitpunkt mit dem zweiten Abschnitt ins Nagoldtal fortgesetzt, muss an der Anschlussstelle B 463 / B 294 auf der Ostseite eine zweite Verbindungsrampe gebaut werden. Die konkrete Ausgestaltung dieser Rampe steht noch nicht endgültig fest. Darüber ist in dem für den zweiten Bauabschnitt erforderlichen Planfeststellungsverfahren verbindlich zu entscheiden. Eine schon jetzt durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung der Straßenbauverwaltung hat ergeben, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt.

Aus diesen Gründen wurden keine Pläne für den endgültig geplanten Anschluss offengelegt.

Lärmschutz:

Die Einwender weisen darauf hin, dass die geplante Lärmschutzwand am Tunnelmund das Wohngebiet "Zum Lachenwäldle" nicht abschirmt.

Das ist zutreffend. Die oberhalb des Tunnelportals anzubringende Lärmschutzwand dient dem Schutz der angrenzenden Wohngebäude nördlich des Portals entlang des Hegauwegs und der Hohentwielstraße. Dieser Lärmschutz wurde im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Februar 1999 festgesetzt. Klagen zur Ergänzung des Lärmschutzes für das Wohngebiet "Zum Lachenwäldle" wurden nicht erhoben.

Die Lärmsituation für dieses Wohngebiet wird durch die Planung des Ergänzungsverfahrens nicht verschlechtert. Sie wird insoweit verbessert, als auf den Bau der östlichen Anschlussrampe im ersten Bauabschnitt verzichtet wird. Über die zweite Rampe und den dadurch für das Wohngebiet erforderlichen Lärmschutz wird abschließend erst im Planfeststellungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt entschieden.

Trassenverlauf / Westverschiebung:

Zum Trassenverlauf und zur Abwägung mit der Westverschiebung wurden bereits umfangreiche Ausführungen im Abschnitt B.I.3 dieses Beschlusses (Alternativen / Varianten) gemacht. Darauf wird an dieser Stelle verwiesen, um Wiederholungen zu vermeiden.

Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Autobahn auf die Westtangente und weitere Nebenstraßen durch die Einführung der LKW-Maut:

Eine Verlagerung ist vor allem dort zu erwarten, wo autobahnparallele Straßen vorhanden sind. Die Westtangente hat insofern nur eingeschränkte Bedeutung, wenn auch hier mit Verlagerungseffekten zu rechnen ist. Gesicherte Erkenntnisse, die in einer Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffprognose berücksichtigt werden könnten, liegen jedoch nicht vor.

Verwendung von Steuergeldern für ein teures Straßenbauprojekt:

Über die Verwendung von Steuergeldern des Bundes zu entscheiden, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Entscheidung darüber trifft der Bund in seiner Eigenschaft als Straßenbaulastträger.

4.

vertreten durch Rechtsanwälte

Einsichtnahme in Planunterlagen während der Auslegung:

Der vertretende Rechtsanwalt rügt, dass ihm bei der Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen die Anfertigung von Kopien verwehrt wurde. Er sieht darin einen Verstoß gegen Verfahrensvorschriften, wodurch ihm die Möglichkeit eines effektiven Rechtsschutzes unverhältnismäßig verkürzt worden sei.

Diese Rechtsauffassung ist unzutreffend. § 73 Abs.3 S.1 LVwVfG gewährt einen Anspruch auf Einsichtnahme in die ausgelegten Pläne. Die Möglichkeit der Einsichtnahme hat unbestritten bestanden. Darüber hinaus existiert kein rechtlicher Anspruch auf Fertigung von Plankopien während der Auslegung. Ein Verstoß gegen Verfahrensvorschriften liegt daher nicht vor.

Durchführung einer UVP:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Rahmen ihrer Entscheidung mit den Umweltauswirkungen der Planung des Ergänzungsverfahrens befasst. Dabei wurden die entsprechenden Planunterlagen, die Ausführungen im Erörterungstermin sowie die Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt. Eine Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse ist in den Abschnitten B.I.3 "Alternativen / Varianten" und B.I.4 "Umweltauswirkungen des Vorhabens" enthalten. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Erforderlichkeit des Vorhabens:

Mit dieser Thematik hat sich die Planfeststellungsbehörde im Abschnitt B.I.2 befasst, worauf hiermit verwiesen wird. Die vom Einwender geäußerten Zweifel überzeugen die Planfeststellungsbehörde nicht. Insbesondere zweifelt sie nicht daran, dass der Anschluss der Westtangente an die B 294 mit nur einer Rampe in der Lage ist, die erwarteten Verkehrsbelastungen des ersten Bauabschnitts zu bewältigen. Nach dem Ergebnis des hierzu eingeholten Gutachtens zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte kann der Verkehr mit Hilfe von Lichtsignalanlagen ordnungsgemäß abgewickelt werden. Die Signalanlagen sind leistungsfähig und es kommt weder zu Behinderungen des Verkehrs noch zu Rückstaus im Tunnel.

Verstoß gegen das Abwägungsgebot:

- Fehlerhafte Abschnittsbildung:

Mit der Frage der Abschnittsbildung hat sich die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss bereits mehrfach befasst. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Abschnittsbildung nicht zu beanstanden ist.

Besonders hervorzuheben ist, dass für den ersten Bauabschnitt der Westtangente eine zweite Rampe zur Anbindung an die B 294 nicht zwingend erforderlich ist. Das haben neuere Untersuchungen ergeben. Insofern war es nicht notwendig, die zweite Rampe baulich in den ersten Bauabschnitt einzubeziehen. Gleichwohl wurde die geplante Weiterführung der Westtangente bei der Entscheidung über den ersten Bauabschnitt nicht außer acht gelassen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich insbesondere davon überzeugt, dass der Bau einer weiteren Verbindungsrampe im nächsten Bauabschnitt machbar ist. Die abschließende Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung wird im Verfahren zur Weiterführung der Westtangente getroffen.

- Varianten nicht hinreichend berücksichtigt:

Zum Trassenverlauf und zur Abwägung mit der Westverschiebung wurden bereits umfangreiche Ausführungen im Abschnitt B.I.3 dieses Beschlusses (Alternativen / Varianten) gemacht. Darauf wird an dieser Stelle verwiesen, um Wiederholungen zu vermeiden.

- Erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft:

Über die Eingriffe des ersten Bauabschnitts der Westtangente ist bereits in der Planfeststellung vom 8. Februar 1999 entschieden worden. Insofern braucht hier nicht noch einmal darauf eingegangen zu werden. Die Eingriffe der geplanten Weiterführung in das Nagoldtal werden Gegenstand des dafür erforderlichen Planfeststellungsverfahrens sein.

Im vorliegenden Ergänzungsverfahren geht es um die Eingriffe, die mit dem Anschluss an die B 294 verbunden sind. Hierzu wurden bereits in den Abschnitten B.I.3 und B.I.4 Ausführungen gemacht.

- Unzumutbare Immissionen für Anwohner:

Der Einwender wohnt in der	. Aufgrund der großen Entfernung
zur Westtangente sind erhebliche Immission	en ausgeschlossen.
Das gehörende Grundstück Flst.	Nr.17426, das von der Baumaßnahme flä-
chenmäßig zu einem Teil in Anspruch genor	mmen wird, ist nicht mit einem Wohngebäude
bebaut. Die Nutzung des Restgrundstücks z	u Freizeitzwecken ist nach dem Bau der West-
tangente zwar durch Immissionen einschließ	Blich möglicher Erschütterungen beeinträchtigt.

Unzumutbare Beeinträchtigungen liegen aber nicht vor. Es besteht nach den geltenden Bestimmungen kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Entschädigung.

III.

Träger öffentlicher Belange

Bei der Planfeststellung wurde auch darauf geachtet, dass den Interessen der einzelnen beteiligten Träger öffentlicher Belange Rechnung getragen wurde, soweit nicht im Rahmen der Abwägung entgegenstehende andere Belange von der Planfeststellungsbehörde als höherrangig angesehen wurden.

Zur Abwägung und Entscheidung über die im Planfeststellungsverfahren eingebrachten Einwendungen und Anregungen der einzelnen Träger öffentlicher Belange - die sich im Grundsatz alle positiv zum Straßenbauvorhaben geäußert haben - ist im wesentlichen folgendes auszuführen:

1. Stadt Pforzheim

Gehwegbreite entlang der B 294:

Die Stadt hält es für erforderlich, dass der Gehweg auf der Südseite der B 294 zwischen Bau-Km 0+180 und 0+540 auch entlang der Stützmauer mindestens 1,50 m breit ist. Der Straßenbaulastträger hat zugesagt, dass der Gehweg auf der gesamten Ausbaulänge eine Breite von 1,50 m erhält.

Anbindung des Gewerbegebiets "Oberes Enztal" an die Westtangente:

Die Stadt plant die Anbindung ihres Gewerbegebiets "Oberes Enztal" an den ersten Bauabschnitt der Westtangente, um für den gewerblichen Verkehr eine direkte Verbindung
zwischen dem Gewerbegebiet und der Autobahn A 8 zu schaffen. Die Anbindung verläuft
streckenweise auf der geplanten Trasse des Folgeabschnitts der Westtangente. Die Stadt
hat dafür einen Bebauungsplan aufgestellt und ihre Planung, soweit sich die Anbindung mit
der Westtangente überschneidet, mit der Straßenplanung abgestimmt. Die im Bebauungsplan vorgesehene Verknüpfung der Westtangente mit der Adolf-Richter-Straße ist proviso-

risch und wird bei Fortführung der Westtangente ins Nagoldtal nicht mehr benötigt, da das Gewerbegebiet dann einen anderen Anschluss an die Westtangente erhält.

Das im Bebauungsplan enthaltene Brückenbauwerk über die B 294 und die Bahnstrecke braucht beim nachträglichen Bau der östlichen Verbindungsrampe nicht verändert zu werden. Lage und Höhe des weiteren Verlaufs der Westtangente (zweiter Bauabschnitt) ist im Bebauungsplan zutreffend berücksichtigt.

Auswirkungen der Westtangente auf den ÖPNV:

Die geplante Stadtbahn Pforzheim - Ittersbach soll im Bereich des Knotenpunkts Westtangente/ B 294 an die bestehenden Gleise angebunden werden. Nach Einschätzung der Stadt ist diese Anbindung außerordentlich schwierig und wird an den Kreuzungspunkten der Stadtbahn mit der Westtangente zusätzliche Bauwerke erfordern.

Der Planfeststellungsbehörde sind zwar grundsätzliche Planungsüberlegungen für die Stadtbahn bekannt. Aussagen zu einer konkreten Linienführung sind allerdings noch nicht möglich. Daher können im jetzigen Stadium keine Vorgaben für die Planung der Westtangente gemacht werden.

2. Landespolizeidirektion Karlsruhe und Polizeidirektion Pforzheim

Gehwegbreite entlang der B 294:

Der Hinweis der Polizei ist identisch mit dem der Stadt Pforzheim. Insofern kann auf die Ausführungen im Abschnitt B.III.1 verwiesen werden.

Anlage kombinierter Geh- und Radwege mit 1,50 m Breite:

Nach der Legende des Lageplans der Ergänzungsplanung (Deckblatt) sollen im Anschlussbereich Westtangente / B 294 derartige Wege angelegt werden. Die Polizei hat darauf hingewiesen, dass dies außerorts nicht zulässig ist.

Die Straßenbauverwaltung hat erklärt, dass dies auch nicht vorgesehen ist. Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses handelt es sich um Gehwege. Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt, dies bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

IV.

Anerkannte Naturschutzverbände

Die Belange der anerkannten Naturschutzverbände werden vom Landesnaturschutzverband (LNV) in Form einer gemeinsamen Stellungnahme der angeschlossenen Verbände sowie zusätzlich vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vertreten.

Die wesentlichen Ausführungen hierzu werden nachfolgend dargestellt, soweit sich nicht die Planfeststellungsbehörde schon an anderer Stelle in diesem Beschluss mit den Stellungnahmen auseinandergesetzt hat:

1. Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)

Verzicht auf den Neubau der Westtangente zu Gunsten eines Ausbaus der K 4538:

Die Frage der Erforderlichkeit des Neubaus und der möglichen Alternativen stellt sich in diesem Ergänzungsverfahren, in dem es nur noch um den Anschluss der Westtangente an die B 294 geht, nicht mehr.

Veränderte Ausgangslage:

Die Annahme des LNV, der erste Bauabschnitt der Westtangente müsse nur für die auf diesem Abschnitt zu erwartende Verkehrsbelastung ausgelegt sein, ist unzutreffend. Die Planung der Westtangente ist ein Gesamtkonzept, das aus zwei Teilabschnitten besteht. Beide Abschnitte sind im Bedarfsplan des Bundes enthalten. Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass einer der Abschnitte nicht realisiert werden soll. Beim Bau in Teilabschnitten sind die einzelnen Abschnitte zwangsläufig auf die Verkehrsbelastung der Gesamtmaßnahme ausgelegt. Es ist daher folgerichtig, dass auf dem ersten Bauabschnitt mit geringeren Verkehrszahlen zu rechnen ist, solange der zweite Abschnitt nicht existiert.

Fehlerhafter und unvollständiger Variantenvergleich:

Hierzu wird v.a. auf die Ausführungen im Abschnitt B.I.3 "Alternativen / Varianten" verwiesen, wo die entscheidenden Argumente zum Variantenvergleich ausführlich behandelt wurden.

Falsche Abschnittsbildung:

Der LNV fordert, dass die Anschlussstelle B 463 / B 294 auf die für den ersten Bauabschnitt der Westtangente funktional erforderlichen Bestandteile reduziert wird. Die Fortführung der Westtangente nach Süden bis zum Brückenwiderlager sei im ersten Abschnitt nicht erforderlich und dürfe daher im jetzigen Verfahren nicht planfestgestellt werden. Durch den Verzicht würden unnötige Eingriffe vermieden.

Mit diesem Gesichtspunkt hat sich die Planfeststellungsbehörde bereits im Abschnitt B.I.3 befasst, worauf hiermit verwiesen wird.

Im Hinblick auf die bis zum Bau des zweiten Abschnitts geringere Verkehrsbelastung auf dem ersten Abschnitt hat der LNV darüber hinaus die Frage aufgeworfen, ob bis zum Bau des zweiten Abschnitts nicht auch auf die westliche Anschlussrampe verzichtet werden kann zu Gunsten eines weitgehend niveaugleichen Anschlusses des ersten Abschnitts an die B 294.

Diesem Vorschlag wird nicht gefolgt. Er ist aufgrund seiner erheblichen Nachteile nicht vorzugswürdig. Durch die großen Höhenunterschiede zwischen Tunnel und B 294 würde bei einer solchen direkten Anbindung ein erhebliches Gefälle entstehen. Dies hätte gravierende Nachteile für Verkehrsfluss und -sicherheit zur Folge. Außerdem wäre eine Anbindung des Gewerbegebiets "Oberes Enztal" sowie des zweiten Abschnitts der Westtangente mit der vorgeschlagenen Lösung nicht machbar, sondern erst nach Durchführung zusätzlicher erheblicher Umbaumaßnahmen.

2. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Verzicht auf den Neubau der Westtangente zu Gunsten eines Ausbaus der K 4538:

Die Frage der Erforderlichkeit des Neubaus und der möglichen Alternativen stellt sich in diesem Ergänzungsverfahren, in dem es nur noch um den Anschluss der Westtangente an die B 294 geht, nicht mehr.

Nachträglicher Bau einer zweiten Verbindungsrampe an der Anschlussstelle Westtangente / B 294:

Der BUND bezweifelt, dass dies möglich ist, ohne die Wohngebäude Wildbader Str. 92 und 94 abzubrechen.

Die hierzu durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung des Straßenbaulastträgers hat ergeben, dass der Bau der zweiten Rampe möglich ist, ohne dass die Wohngebäude Wildbader Straße 92, 94 und 96, die nach bisheriger Planung zum Abriss vorgesehen waren, beseitigt werden müssen.

٧.

Zusammenfassung

Insgesamt hat die Planfeststellungsbehörde die Überzeugung gewonnen, dass das Straßenbauvorhaben trotz der eintretenden erheblichen Beeinträchtigungen privater und öffentlicher Belange - insbesondere Gebäudeabbrüche, sonstige Grundstücksinanspruchnahmen und -belastungen sowie Umweltauswirkungen -, in der zugelassenen Form geeignet und gerechtfertigt ist, um die Planungsziele zu verwirklichen. Dies betrifft zum einen die generelle Erforderlichkeit, aber auch die konkrete Trassenführung und sonstige Ausgestaltung des Vorhabens. Die Planfeststellungsbehörde kommt des weiteren nach der rechtlich gebotenen Abwägung zu dem Ergebnis, dass die dem Vorhaben entgegenstehenden erheblichen privaten und öffentlichen Belange angesichts der gewichtigeren Ziele und Vorteile der Planung nicht in der Lage sind, die Durchführung des Vorhabens in Frage zu stellen. Das beantragte Straßenbauvorhaben wurde daher zugelassen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim erhoben werden. Die Klage ist schriftlich zu erheben.

Hinweis

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie durch Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

Rittmann

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 26.05.2003

Beglaubigt:

Marian (Angestellte)