



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 1 - STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Karlsruhe 16.11.2020


Name Hanne Mutter

Durchwahl 0721 926-6223

Aktenzeichen 17-0513.2 (K 4709/1)

(Bitte bei Antwort angeben)

Landratsamt Freudenstadt
- Straßenbauamt -
Stuttgarter Straße 61
72250 Freudenstadt

 K 4709 – Erneuerung der Eisenbahnüberführung südlich Eutingen bei km 60.076 der Bahnstrecke 4860 (Stuttgart-Horb)
Feststellung über das Unterbleiben einer Umweltverträglichkeitsprüfung
Ihr Antrag vom 08.04.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das obengenannte Verfahren wird gemäß § 11 des Umweltverwaltungsgesetzes des Landes Baden-Württemberg (UVwG) festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

I.

Das Landratsamt Freudenstadt als Straßenbaubehörde hat die Feststellung beantragt, ob für den geplanten Ausbau der Kreisstraße K 4709 und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung südlich Eutingen bei km 60.076 der Bahnstrecke 4860 (Stuttgart-Horb) die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig.

Das Änderungsvorhaben unterliegt nach § 7 Abs. 3 Umweltverwaltungsgesetz Baden-Württemberg (UVwG) i. V. m. § 9 Abs. 3 Nr. 1, Nr. 14.8 Anlage 1 des Gesetzes über

die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der allgemeinen Vorprüfung. Obwohl für den Ausbau der Kreisstraße auf einer Länge von rund 350 m gemäß § 7 Abs. 3 UVwG i.V.m. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 UVP und Nr. 1.4.3 der Anlage 1 zum UVwG eine standortbezogene Vorprüfung ausreichend wäre, begründet die Erneuerung der Eisenbahnüberführung als notwendige Folgemaßnahme die Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung. Denn im Gegensatz zu § 75 Abs. 1 VwVfG differenzieren weder das UVwG noch das UVP zwischen den Begriffen Vorhaben und notwendiger Folgemaßnahme. Daher ist es sachgerecht für die Vorprüfung von einem einheitlichen Vorhabenbegriff auszugehen und die Kriterien für die Vorprüfung ungeachtet der jeweiligen fachplanerischen Einordnung unter Berücksichtigung der notwendigen Folgemaßnahme zu bestimmen. Eine solche Betrachtungsweise wird auch der Zielrichtung des UVPs gerecht, Umweltauswirkungen frühzeitig und umfassend zu erfassen. Eine Vorprüfungspflicht ist demnach auch dann gegeben, wenn diese erst durch die notwendige Folgemaßnahme ausgelöst wird. Sofern für die Folgemaßnahme strengere Prüfkriterien gelten, als für die eigentliche Maßnahme, sind wiederum diese maßgeblich.

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Nach der gebotenen überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVwG aufgeführten Kriterien ist dies nicht der Fall.

II.

1. Merkmale des Vorhabens

Die Kreisstraße zwischen dem Horber Teilort Mühlen und der Gemeinde Eutingen im Gäu soll auf einer Länge von 330 m saniert und ausgebaut werden. Der Ausbau beginnt 140 m südlich der Eisenbahnüberführung und endet am Ortseingang Eutingen in Höhe des Friedhofs. Die Fahrbahnbreite der K 4709 soll von bislang ca. 4,5 m auf 6,0 m (im Kurvenbereich südlich der Brücke auf bis zu 7,4 m) und im Brückenbereich auf 6,5 m erhöht werden. Die geplante Bankettbreite beträgt 1,50 m.

Auf der westlichen Seite der Straße soll zwischen einem bahnparallelen Hauptwirtschaftsweg und den Parkplätzen am Sportgelände entlang dem Verlauf der Kreisstraße ein 2,50 bis 3,00 m breiter Geh- und Radweg als Anschluss an das bestehende Alltagsradnetz angelegt werden. Dazu ist es erforderlich, die Linienführung geringfügig anzupassen, indem die Trasse südlich vor der Überführung rund 5,00 m nach Süden

abgerückt wird. Zusätzlich werden die Radien der engen Kurven vor der Eisenbahnüberführung in geringem Maße erhöht.

An der Bahnstrecke Stuttgart-Horb bei Bahn-km 60.076 bedarf die 1887/1896 erbaute Eisenbahnüberführung (Bauwerk-Nr. 7518588) einer Erneuerung. Die neue Eisenbahnüberführung soll außerhalb des Bahnbereichs in einer Baugrube hergestellt und in einer 14-tägigen Totalsperrung des Zugverkehrs eingeschoben werden. Im Zuge der Erneuerung wird die Überführung um wenige Meter entlang des Bahndamms nach Westen verrückt und auf 10,00 m verbreitert. Zudem sieht die Planung die Erhöhung der Durchfahrtshöhe auf 4,50 m vor. Um die lichte Höhe zu erreichen, muss die vorhandene Straßentrasse am Kreuzungspunkt um rund 0,90 m abgesenkt werden. Folglich müssen die beiden Hauptwirtschaftswege in der 90° Kurve vor dem Bauwerk auf einer Länge von 110 m und 70 m ebenfalls in der Höhenlage angepasst werden.

Wegen der Einzelheiten der Planung wird auf die bei den Akten befindlichen Unterlagen verwiesen und zwar:

- Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht
- Erläuterungsbericht
- Übersichtskarte
- Lageplan
- Ausbauquerschnitte
- Baulärmgutachten
- Wassertechnische Untersuchung
- Landschaftspflegerischer Begleitplan:
 - Erläuterungsbericht
 - Maßnahmenplan
 - Maßnahmenblätter
 - Bestands- und Konfliktplan
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

2. Nachteilige Umweltauswirkungen

Nachteilige Umweltauswirkungen liegen vor, wenn die Wirkfaktoren des Vorhabens bezogen auf die Empfindlichkeit der Schutzgüter negative Folgen für die Umwelt hervorrufen.

2.1 Schutzgüter Boden und Fläche

Das Vorhabengebiet wird vorwiegend von der bestehenden Kreisstraße, der Eisenbahnüberführung und den angrenzenden Grünland- und Ackerflächen geprägt. Die geschätzte Flächeninanspruchnahme für den 330 m langen Ausbau der Kreisstraße zuzüglich 21 m Brückenbauwerk beträgt 14.460 m². Davon werden 4.600 m² temporär durch Arbeitsraum sowie Baustelleinrichtungsflächen beansprucht. Nach Abschluss der Bauarbeiten verbleiben dauerhaft als versiegelte oder bebaute Fläche (Straße, Wirtschaftswege, Zufahrten, Brücke) 3.210 m² und als Seitenflächen (Bankette, Mulden, Böschungen) 6.650 m².

Der geschätzte Umfang der Erdarbeiten beträgt insgesamt ca. 15.000 m³. Die geplante Baugrube zum Bau der neuen Eisenbahnüberführung wird nördlich der Überführung weitestgehend auf der Fläche der bestehenden Kreisstraße errichtet.

Baubedingt entstehen vorwiegend durch den Abbruch der alten Bahnüberführung und den Rückbau von versiegelten Flächen Abfälle und Asphaltmaterial. Eine Vermischung von Ober- und Unterbodenmaterial wird möglichst vermieden. Nach Untersuchung und Klassifizierung erfolgt eine fachgerechte Entsorgung der Abfälle, so dass keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

2.2 Schutzgut Wasser

Das Vorhaben liegt am Rand des Wasserschutzgebiets „Talmühlquelle“ in der Wasserschutzzone III und IIIA. Eingriffe in bedeutsame Böden durch z.B. Versiegelung oder Überbauung erfolgen auf einer Fläche von ca. 3.172 m², wodurch die Grundwasserneubildung und Wasserrückhaltung vermindert werden kann. Die Entwässerungseinrichtungen werden an die geänderten Verkehrsverhältnisse angepasst. Eingriffe in natürliche Oberflächengewässer erfolgen nicht.

2.3 Schutzgut Biotop

Das Vorhaben liegt im Regionalen Grünzug innerhalb der 500 m und 1000 m Suchräume für den Biotopverbund mittlerer Standorte. Eine Verschlechterung der Biotopverbundfunktion ist durch die geringfügigen Abweichungen im Bestand nicht zu erwarten.

Durch die Anpassung des Wirtschaftswegs „Mettweg“ entsteht ein Verlust von zwei Teilflächen (ca. 158 m²) des nach § 33 NatSchG geschützten und aus sieben Teilflächen bestehenden Biotops „Wildobst-Feldhecken südlich Eutingen“ (Biotop Nr. 1-7518-237-9052). Wertvolle sonstige Biotopflächen wie etwa ein Orchideenstandort im Grenzbereich des Planungsgebiets sowie an das Baufeld angrenzende Bäume und Gehölze werden durch Schutzzäune und Absperrungen vor baubedingten Schäden geschützt.

Vom Vorhaben am häufigsten betroffen sind der Verlust von Intensivgrünland (Biototyp 33.60) längs der bestehenden Straße und Feldwege sowie Infrastrukturf Flächen und bisweilen intensiv genutzte Ackerflächen (Biototyp 37.10). Die verkehrs- und ackerbaubedingt vorbelasteten Bankette und Böschungen sind für den Biotop- und Artenschutz ohne besondere Bedeutung. In den vorwiegend oberhalb der Böschungen anzutreffenden Fettwiesen mittlerer Standorte befinden sich keine bedeutenden Pflanzenbestände oder planungsrelevante Artenvorkommen. Für die Umwelt bedeutend ist jedoch eine 24 m² große Fläche einer Magerwiese mittlerer Standorte (Biototyp 33.43), die voraussichtlich erhalten oder aber wiederhergestellt werden kann.

2.4 Schutzgut Tiere

Nachteilige Umweltauswirkungen könnten hinsichtlich Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogelarten entstehen, wenngleich die Kartierung keinen direkten Nachweis hierfür ergeben hat. Von den 22 Einzelbäumen, die gefällt werden müssten, konnten an vier Bäumen dem Grunde nach geeignete Habitatstrukturen für Höhlenbrüter oder Fledermäuse festgestellt werden. Eine tatsächliche Nutzung des Brückenbauwerks durch Fledermäuse wurde nicht festgestellt. Sehr wahrscheinlich anzunehmen sind allerdings Vogelbrutstätten im Bereich des bestehenden Bahndamms. Während des Baustellenbetriebs kommt es zudem vorübergehend zu Emissionen von Abgasen, Stäuben und Lärm. Besonders störungsempfindliche Tierarten wurden im Wirkungsbereich nicht angetroffen.

Innerhalb des Planungsgebiets befindet sich ein nach Bundesnaturschutzgesetz besonders geschütztes Waldameisennest, das entweder während der Bauausführung erhalten bleiben kann oder umgesiedelt werden muss.

2.5 Schutzgut Mensch

Infolge der Bauarbeiten kann es zu bereichsweisen Beeinträchtigungen des Schutzgut Mensch durch Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen.

Mit unterschiedlich ausgeprägten Überschreitungen der Richtwerte wird vornehmlich während den ca. zweiwöchigen Abbruch- und Einschubarbeiten der Brücke und der Sanierung des nördlichen Teils der Kreisstraße gerechnet. Inwieweit tatsächlich Überschreitungen Schutzmaßnahmen erforderlich machen, hängt insbesondere auch vom tatsächlichen Bauablauf und den zur Ausführung kommenden Baugeräten ab. Schutzbedürftige Nutzungen liegen in Form eines Pflegeheims sowie in Form von Wohnflächen und gemischten Bauflächen vor.

Der Ausbau der Kreisstraße führt nicht zu einer betriebsbedingten Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen, da sich die Verkehrsmenge nicht wesentlich verändern wird. Insgesamt soll die Erneuerung der Eisenbahnüberführung beim Schienenverkehr sogar zu einer Pegelverbesserung von bis zu 5 dB(A) führen.

Beeinträchtigungen von Menschen und Gebäuden durch baubedingte Erschütterungen sind ausweislich des Fachgutachtens nicht zu erwarten.

3. Erheblichkeit

Inwieweit die nachteiligen Umweltauswirkungen als erheblich einzustufen sind, ist insbesondere anhand von deren Schwere, Dauer, Komplexität und Häufigkeit zu beurteilen. Dabei ist gemäß § 7 Abs. 5 S. 1 UVPG auch zu berücksichtigen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden können. Ein offensichtlicher Ausschluss ist dabei angesichts des überschlägigen Charakters der Vorprüfung zu bejahen, wenn keine Zweifel an der Wirksamkeit einer Maßnahme bestehen.

Das geplante Vorhaben ist zwar mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden, diese sind jedoch, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, im Ergebnis nicht als erheblich einzustufen.

3.1 Schutzgüter Boden und Fläche

Anlagebedingt kommt es durch den Ausbau zu einem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung oder Überbauung. Im Bereich bis zu 3 m Entfernung vom Fahrbahnrand kann aber davon ausgegangen werden, dass die Böden sowohl

durch Schadstoffe als auch Verdichtung bereits beeinträchtigt sind. Zum überwiegenden Teil von 68 % werden durch das Vorhaben bereits versiegelte und anthropogen überprägte Böden im Bereich der bestehenden Straße und der Wirtschaftswege beansprucht, die für den Bodenschutz von geringer oder keiner Bedeutung sind. Der Umfang der zusätzlichen Neuversiegelung ist unter Berücksichtigung von Entsiegelungs- und Rekultivierungsarbeiten der nicht mehr benötigten Bestandsflächen als gering einzustufen.

Insbesondere im Bereich der neu entstehenden Seitenflächen werden durch das Vorhaben naturnahe Böden durch Versiegelung, Abgrabung und Überdeckung in Anspruch genommen, die vorherrschend eine mittlere Wertigkeit für die Bodenfunktion aufweisen. Zum Teil können auf Böden, die von Abgrabungen oder Überdeckungen betroffen sind, Restfunktionen erhalten bleiben. Der Landschaftspflegerische Begleitplan empfiehlt darüber hinaus, baubedingte Bodenverdichtungen durch entsprechenden Geräteeinsatz auf das unvermeidbare Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahme durch Bodenlockerungen und – soweit erforderlich - Rekultivierungen den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Unbelasteter, durch den Erdaushub gewonnener Oberboden kann im Umfang von ca. 4.200 m³ zwischengelagert und nach Fertigstellung wieder eingebaut werden.

Die Auswirkungen für die Bodenfunktion sind somit bei wertender Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung aller Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht als erheblich zu beurteilen.

3.2 Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen für das Schutzgut Wasser sind als nicht erheblich einzustufen. Im überwiegenden Maß (ca. 68 %) sind die anstehenden Böden im Vorhabengebiet aufgrund der bestehenden Vorbelastungen für das Wasserrückhaltevermögen und die Grundwasserneubildung ohne besondere Bedeutung. Die Minderungen in der für das Grundwasser relevanten Funktion durch zusätzliche Versiegelung von Flächen stuft der Landschaftspflegerische Begleitplan aufgrund der geringen Größe des Vorhabens sowie der bau- und betriebsbedingten Entwässerungseinrichtungen zum Abfluss von unbelastetem Oberflächenwasser als wenig erheblich ein. Somit können signifikante Beeinträchtigungen durch die Einhaltung von Bauvorschriften und der Rechtsverordnung zum Wasserschutzgebiet „Talmühlquelle“ ausgeschlossen oder vermindert werden.

3.3 Schutzgut Biotope

Zum Schutz von Biotopen sieht der Vorhabenträger umfassende Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Für den teilweisen Verlust der nach § 33 NatSchG geschützten Feldhecke werden innerhalb des Eingriffsbereichs auf ca. 200 m² standortgerechte Ersatzpflanzungen durchgeführt. Durch die Herstellung krautiger Vegetationsbestände im Bereich von z.B. Straßenbankett, Entwässerungsmulden und Bahnböschung mit Saatgut des Naturraums werden Eingriffe in Grünlandflächen vollständig ausgeglichen. Als Ausgleich für die vorhabenbedingt entfallenden (Obst-)Bäume und den Verlust von Gebüsch mittlerer Standorte sind ebenfalls gleichartige oder gleichwertige Maßnahmen vorgesehen. Daher ist der Eingriff in das Schutzgut Biotope unter Bilanzierung aller Belange nicht als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung im Sinne des UVPG zu qualifizieren.

3.4 Schutzgut Tiere

Schädigungen und Tötungen von Tieren können durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden. So erfolgen temporäre Vergrämungsmaßnahmen im Bereich der Bahn- und Straßenböschungen. Gehölzrodungen finden außerhalb des Zeitraums vom 1. März bis 31. Oktober statt. Als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Höhlenbrutplätzen für Vögel empfiehlt der artenschutzrechtliche Fachbeitrag das Aufhängen von Nist- und Quartierkästen sowie Ersatzpflanzungen von Bäumen. Sofern das Waldameisennest nicht erhalten bleiben kann, wird dessen Bestand durch eine fachgerechte Umsiedlung gewährleistet. Zur Sicherstellung der Vermeidungsmaßnahmen finden im Zuge der umweltfachlichen Bauüberwachung Ausführungskontrollen statt. Ein Verstoß gegen Verbote im Sinne des § 44 BNatSchG kann unter Beachtung der empfohlenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Die Sanierung von Straße und Brücke erfolgt vorwiegend im Bestand. Aufgrund der verkehrsbedingten Vorbelastung, der zeitlichen Begrenzung und der geringen Größe der Eingriffsfläche wird insoweit die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten.

3.5 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch ist durch die baubedingten Lärmimmissionen betroffen. Diese sind im Ergebnis aber als nicht erheblich anzusehen, da unter Berücksichtigung der im Fachgutachten empfohlenen technischen und organisatorischen Maßnahmen die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß reduziert und die Anzahl der Betroffenen deutlich minimiert werden können. Der Vorhabenträger hat insoweit auch die besondere

Schutzwürdigkeit des ca. 120 m vom Bauende entfernten Pflegeheims erkannt. Darüber hinaus ist die Umgebung bereits durch die Lärmimmissionen der Schiene vorbelastet, die teilweise sogar oberhalb der maßgebenden Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingeschätzt werden. Zum anderen werden die erhöhten Lärmimmissionen nur temporär über eine begrenzte Zeitdauer einwirken. Beurteilungspegel von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden nicht erreicht.

3.6 Sonstige Schutzgüter

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen für sonstige Schutzgüter bestehen nicht. Ein nicht als Kulturdenkmal nach § 2 DSchG geschütztes Feldkreuz kann am Standort erhalten werden. Aufgrund des vorwiegend im Bestand erfolgenden Ausbaus tritt keine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft ein. Umweltauswirkungen für Klima und Luft sind nicht zu erwarten.

4. Ergebnis

Im Ergebnis sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würden.

Die dieser Entscheidung zugrundeliegenden Unterlagen sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen der §§ 22 ff. Umweltverwaltungsgesetz beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17, Schlossplatz 1-3, 76133 Karlsruhe zugänglich.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nicht selbständig anfechtbar ist.

Dieses Schreiben wird am öffentlichen Aushang des Regierungspräsidiums Karlsruhe sowie im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Mit freundlichen Grüßen

Hanne Mutter