



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

**L 1103 Ortsumfahrung Pfaffenhofen-
Güglingen**

Az.: 24-3912-3/301-06

30.03.2017

Inhaltsverzeichnis:

Inhaltsverzeichnis:.....	I
A Tenor	1
I Grundentscheidung	1
II Planfestgestellte Planunterlagen	1
III Nebenbestimmungen	6
IV Zusagen.....	9
V Zurückweisung von Einwendungen	11
VI Kostenentscheidung.....	12
B Begründung	13
I Sachverhalt.....	13
1 Beschreibung des Vorhabens	13
2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG	15
II Zuständigkeit und Verfahren.....	16
III Rechtliche Würdigung	19
1 Planrechtfertigung	19
2 Trassenauswahl und Dimensionierung	27
3 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen	35
3.1 Landesplanung und Raumordnung	35
3.2 Kommunale Belange	36
3.3 Natur und Landschaft	36
3.4 Lärmimmissionen	48
3.5 Wasserwirtschaft	54
3.6 Bodenschutz.....	58
3.7 Land- und Forstwirtschaft, Flurneuordnung.....	60
3.8 Denkmalschutz.....	64
3.9 Versorgungsunternehmen bzw. Leitungsträger.....	65
3.10 Verkehr, Sicherheit und sonstige Gefahrenpotenziale	66
3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum	69
IV. Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung	74
V. Kostenentscheidung.....	75
C Rechtsbehelfsbelehrung.....	75

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm)
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
bzw.	beziehungsweise
DSchG	Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg
EFA	Empfehlungen für Fußgängeranlagen
ff.	fortfolgende
GG	Grundgesetz
Gon	Hilfsmaßeinheit zur Angabe der Winkelweite ebener Winkel
HBS 2001/2005	Handbuch zur Bemessung von Straßen
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitt
RPS-2009	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
S.	Satz
i. V. m.	in Verbindung mit
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGebG	Landesgebührengesetz Baden-Württemberg
LRA	Landratsamt
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MAMs 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen

Nr.	Nummer
o. g.	oben genannt
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung

A Tenor

Auf den Antrag der Landesstraßenbauverwaltung vom 02.03.2011, erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart (im folgenden RPS) als zuständige Planfeststellungsbehörde auf Grund von §§ 37 ff. Straßengesetz Baden-Württemberg i. V. m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz und §§ 1 ff. LUVPG jeweils in der derzeit gültigen Fassung für das o. g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I Grundentscheidung

1. Der Plan für die L 1103 Ortsumgehung Pfaffenhofen-Güglingen einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis IV. **festgestellt**.
2. Im Einvernehmen mit dem Landratsamt Heilbronn wird nach Maßgabe der nachfolgenden Ziffern II, III. Ziffer 2, die wasserrechtliche Erlaubnis zur Querung der Leopoldsklinge **erteilt**.

II Planfestgestellte Planunterlagen

Der Plan umfasst folgende - soweit nicht anders angegebene - von der Straßenbauabteilung des RPS aufgestellte und mit Änderung vom 26.01.2017 letztmals modifizierte Planunterlagen:

Unterlage	Blatt	Beschreibung	Maßstab
Unterlage 1		Erläuterungsbericht	
1.1a		Allgemeinverständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG	
Unterlage 2		Übersichtskarten	
	Blatt 1	Übersichtskarte	1:25.000

	Blatt 2	Übersichtskarte	1:10.000
Unterlage 3		Übersichtslageplan	
	Blatt 1	Übersichtslageplan	1:2.500
Unterlage 4		Übersichtshöhenplan	
	Blatt 1	Übersichtshöhenplan	1:2.500/250
Unterlage 5		Bauwerksverzeichnis	
Unterlage 6		Straßenquerschnitte	
	Blatt 1	Regelquerschnitt L 1103 (RQ 10,5)	1:50
	Blatt 2	Regelquerschnitt L 1103 / Bahn	1:50
	Blatt 3	Regelquerschnitt Gemeindestraßen	1:50
	Blatt 4	Regelquerschnitt Wirtschaftswege	1:50
	Blatt 5	Schnitt Amphibienschutz Stat. 0+520, 0+700, 0+870	1:100
Unterlage 7		Lagepläne	
	Blatt 1	Lageplan 01, Bauanfang bis Stat. 0+690	1:500
	Blatt 2	Lageplan 02, Stat. 0+690 bis 1+390	1:500
	Blatt 3	Lageplan 03, Stat. 1+360 bis Bauende	1:500
Unterlage 8		Höhenpläne	
8.1.1a	Blatt 1	Höhenplan Achse 100 L1003 Bauanfang bis 0+690	1:1.000/100
8.1.2a	Blatt 1	Höhenplan Achse 100 L1003 Stat. 0+690 bis 1+360	1:1.000/100
8.1.3	Blatt 1	Höhenplan Achse 100 L1003 Stat. 1+360 bis Bauende	1:1.000/100
8.2	Blatt 1	Höhenplan Achse 200 Maulbronner Str./Strombergstr. Stat. 0+013 bis 0+130	1:500/50
8.3	Blatt 1	Höhenplan Achse 300 Rodbachstraße Teil Süd Stat. 0+000 bis 0+41	1:500/50
8.4	Blatt 1	Höhenplan Achse 120 Gewerbegebiet „Cappishaupt“ Stat. 0+000 bis 0+50	1:500/50
8.5	Blatt 1	Höhenplan Achse 140 Wirtschaftsweg Flst. 599 Stat. 0+040 bis 0+230	1:500/50

8.6	Blatt 1	Längenschnitt Asche 900 Verlegung Bahntrasse (Lauffen a.N. – Leonbronn)	1:1.000/100
Unterlage 9		nicht belegt	
Unterlage 10		Ingenieurbauwerke	
10.1a		Verzeichnis der Brücken und der anderen Ingenieurbauwerke	
10.2		Bauwerks.Skizze Feldwegunterführung (FW 599)	1:50
Unterlage 11		Unterlagen zu Immissionen und Verkehr	
11.1		Schallgutachten Ingenieurbüro ISIS	
11.2		Luftschadstoffgutachten Ingenieurbüro Lohmeyer	
11.3		Zusammenstellung der Verkehrsdaten	
Unterlage 12		Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung	
12.0a		LBP Erläuterungsbericht	
		<u>Bestand/Konflikt</u>	
12.1.		Zeichenerklärung zur Unterlage 12.1.1 und 12.1.2	
12.1.1		Übersichtslageplan Bestand/Konflikt, Blatt 1	1:2.500
12.1.2		Lageplan Bestand/Konflikt Blätter 1-3	1:1.000
		<u>Maßnahmen</u>	
12.2		Zeichenerklärung zu Unterlage 12.2.1 und 12.2.2	
12.2.1		Übersichtslageplan Maßnahmen, Blatt 1a	1:2.500
12.2.2		Lagepläne Maßnahmen, Blätter 1a bis 3a	1:1.000
12.2.3		Lageplan Ersatzmaßnahme, Blatt 1b	1:5.000
12.3		Nicht belegt	
		<u>Artenschutz</u>	
12.4		Artenschutzfachliche Beurteilung	
12.5		Artenschutzfachliche Plausibilitätsprüfung	
Unterlage 13		Entwässerungstechnische Untersuchungen	

13.1		Erläuterungen, Berechnungen	
13.1.1		Fachtechnische Erläuterungen und Berechnungen Entwässerung	
13.2		Übersichtskarten	
13.2.1		Übersichtskarte Entwässerung	1:10.000
13.2.2		Gesamteinzugsgebietsplan	1:5.000
13.3		Lagepläne	
13.3.1		Lageplan Entwässerung West	1:500
13.3.2		Lageplan Entwässerung Mitte	1:500
13.3.3		Lageplan Entwässerung Nord	1:500
13.4		Längenschnitte	
13.4.1		Längenschnitt von Schacht KR 5.7 bis Schacht ME 5.1	1:500/50
13.4.2		Längenschnitt von Schacht KR 5.4 bis Schacht ME 5.2	1:500/50
13.4.3		Längenschnitt von Schacht ME 4.16 bis Schacht G4D2A	1:500/50
13.4.4		Längenschnitt von Schacht ME 4.21 bis Schacht ME 4.8	1:500/50
13.4.5		Längenschnitt von Schacht KR 4.6 bis Schacht G4D2A	1:500/50
13.4.6		Längenschnitt von Schacht ME 4.5 bis Schacht KR 4.2	1:500/50
13.4.7		Längenschnitt von Schacht ME 4.4 bis Schacht KR 4.2	1:500/50
13.4.8		Längenschnitt von Schacht KS 4.9 bis Schacht KS 4.1	1:500/50
13.4.9		Längenschnitt von Schacht ME 3.1 bis Schacht AUS 3	1:500/50
13.4.10		Längenschnitt von Schacht ME 3.4 bis Schacht ME 3.5	1:500/50
13.4.11		Längenschnitt von Schacht ME 3.6 bis Schacht KR 3.7	1:500/50
13.4.12		Längenschnitt von Schacht G2D5E bis Schacht ME 2.4	1:500/50

Unterlage 14		Vorbemerkungen zu den Grunderwerbsplänen und Grunderwerbsverzeichnissen	
	Blatt Nr. 1a	Grunderwerbsplan Blatt 1 Bauanfang bis Stat. 0+690	1:500
	Blatt Nr. 2a	Grunderwerbsplan Blatt 2 Stat. 0+690 bis 1+360	1:500
	Blatt Nr. 3	Grunderwerbsplan Blatt 3 Stat. 1+360 bis Bauende	1:500
	Blatt Nr. 4a	Grunderwerbsplan Blatt 4 Flst. Nr. 157 und 158	1:500
	Blatt 5	Grunderwerbsplan Blatt 5 Flst. Nr. 335, 336 und 337	1:500
	Blatt 6a	Grunderwerbsplan Blatt 6	1:1.000
	Blatt 7b	Deckblatt zum Grunderwerbsplan Blatt 7	1:1.000
14.2.1		Grunderwerbsverzeichnis, Gemarkung Pfaffenhofen	
14.2.2b		Grunderwerbsverzeichnis, Gemarkung Güglingen	
Unterlage 15		Kennzeichnende Schnitte	
	Blatt 1a	Kennzeichnende Schnitte L 1003 Achse 100 Stat. 0+010 bis 0+200	1:100
	Blatt 2a	Kennzeichnende Schnitte L 1003 Achse 100 Stat. 0+300 bis 0+520	1:100
	Blatt 3a	Kennzeichnende Schnitte L 1003 Achse 100 Stat. 0+600 bis 0+800	1:100
	Blatt 4a	Kennzeichnende Schnitte L 1003 Achse 100 Stat. 0+870 bis 1+100	1:100
	Blatt 5	Kennzeichnende Schnitte L 1003 Achse 100 Stat. 1+200 bis 1+500	1:100

III Nebenbestimmungen

1. Nebenbestimmungen zur Grundentscheidung Nr. 1

Natur und Landschaft

1. Erforderliche Gehölz- und Baumrodungen sind außerhalb der Vegetationsperiode (01. März bis 30. September) vorzunehmen; Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde.
2. Hinsichtlich der Frage, inwiefern bei der Gestaltungsmaßnahme Nr. 4 – naturnahe Gestaltung eines Grabens – Eschen gepflanzt werden sollen, hat sich die Antragstellerin zur Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
3. Vor Baubeginn und während der Bauphase sind die Eingriffsbereiche auf Amphibien und Reptilien hin abzusuchen. Sofern Wechselkröten gefunden werden, sind diese einzusammeln und artgerecht in das Ersatzhabitat im Steinbruch zu verbringen.
4. Zur Verhinderung einer Rückwanderung der Zauneidechsen in das Baufeld ist dieses vor Baubeginn durch einen Reptilienzaun abzusichern.
5. Mit den vorhabenbedingten Baumaßnahmen kann erst nach der vollständigen Umsetzung der CEF-Maßnahmen begonnen werden.
6. Mit dem Bau der geplanten Unterführung (Bauwerk Nr. 3 bei Bau-Km 1285) kann bereits unter Beachtung der Baufeldbegrenzungen vor Umsetzung der geplanten CEF-Maßnahmen begonnen werden.

Wasser

7. Bei der technischen Detailplanung der Entwässerung des neuen Bahnkörpers ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen.

Immissionsschutz

8. Die Antragstellerin wird verpflichtet, die Baustelle so zu betreiben, dass die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - (AVV Baulärm) eingehalten werden.

Land- und Forstwirtschaft

9. Bei Sperrungen bzw. Umleitungen auf Grund der Bauarbeiten an der L 1103 sind die Strecken in Absprache mit dem Bauernverband Heilbronn-Ludwigsburg e.V. so zu gestalten, dass auch landwirtschaftliche Maschinen ungehindert fahren können.
10. Sofern sich im Bereich der Baumaßnahme Zufahrten zu land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken befinden, sind die Bewirtschafter vor Beginn der Baumaßnahme in geeigneter Weise in Kenntnis zu setzen.

Sicherheit und Verkehr

11. Sollten Hinweise auf vorhandene Kampfmittel bekannt sein oder werden, sind diese unverzüglich dem Kampfmittelbeseitigungsdienst im RPS (Referat 62) mitzuteilen

Sonstige Nebenbestimmungen

12. Die Antragstellerin hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich vom Baubeginn bzw. von der Fertigstellung des Straßenbauvorhabens zu unterrichten.
13. Die Antragstellerin hat darauf zu achten, dass die betroffenen Anwohner rechtzeitig über die sich während der Bauzeit ergebenden Behinderungen unterrichtet werden.

14. Die Antragstellerin hat die Zufahrt zum Grundstück Rodbachstraße 25 sicherzustellen. Hinsichtlich der zu wählenden Variante hat sich die Antragstellerin mit den Eigentümern ins Benehmen zu setzen.

2. Nebenbestimmungen zur Grundentscheidung Nr. 2

1. Die Querung der Leopoldsklinge ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter der Aufsicht eines qualifizierten Bauleiters auszuführen. Sie ist so auszuführen, dass andere nicht geschädigt werden und der Zustand des Gewässers nicht beeinträchtigt wird.
2. Jede Änderung an der Verdolung ist dem Landratsamt Heilbronn- Bauen, Umwelt und Nahverkehr rechtzeitig vorab anzuzeigen.
3. Die Bauarbeiten zur Querung der Leopoldsklinge sind schonend durchzuführen. Sollten im Zuge der Bauarbeiten Bäume bzw. Sträucher beschädigt werden, sind zum nächstmöglichen Pflanztermin standortgerechte Pflanzungen vorzunehmen.
4. Eine natürliche Gewässersohle aus Sandstein mit abgestufter Körnung ist gemäß Erläuterungsbericht vom 15.12.2015 unter Punkt 4.6 BW.Nr.2, Seite 30, 30 cm stark in das Verdolungsbauwerk (Rechteckprofil) einzubauen. Auf die Schleppspannung des Gewässers bei einem Hochwasserabfluss ist zu achten.
5. Bachsohle und Bachböschungen sind nach Fertigstellung der Querung wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.
6. Die Bestimmungen der Verordnung über Arbeitsstätten mit den dazu ergangenen Richtlinien, die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft sowie die VDI-Vorschriften sind einzuhalten.

IV Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben

Natur und Landschaft

1. Dem Landratsamt Heilbronn - Bauen, Umwelt und Planung - ist ein Nachweis über die Verwendung von gebietsheimischen Pflanzen und Saatgut vorzulegen
2. Die Gehölzpflege des Bahndamms erfolgt in Abschnitten von max. 20 m Breite alle 10-15 Jahre während der Vegetationsruhe, um eine Habitateignung für die Haselmaus zu erhalten. Die Pflegeabschnitte werden dabei so gewählt, dass immer frisch gepflegte neben bereits wieder bewachsenen Abschnitten liegen.
1. Bei den geplanten CEF-Maßnahmen wird die vom Gutachter notwendige Vorlaufzeit von 2 – 3 Jahren – zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände – in der Zeitplanung berücksichtigt. Es ist sicherzustellen, dass vorgezogene Maßnahmen bei zum Zeitpunkt der Planumsetzung wirksam sind.
2. Die CEF-Maßnahme „Herstellung des Lebensraumes für die Zauneidechse“ wird 1-1,5 Jahre vor Umsiedlung erfolgen. Die Dauer der Neuschaffung der gesamten Biotopfläche beträgt mind. 2-2,5 Jahre. Diese Vorlaufzeit wird in der zeitlichen Planung berücksichtigt. Die Funktionsfähigkeit von CEF-Maßnahmen ist vor Beginn der Eingriffe sicherzustellen. Nach Abschluss der Maßnahme wird ein 5-Jähriges Monitoring durchgeführt.
3. Das vorgesehene Bauzeitenfenster wird eingehalten. Wenn absehbar ist, dass es nicht eingehalten werden kann, wird der Boden vor Beginn der Arbeiten systematisch auf Brutvorkommen abgeprüft und der weitere Bauverlauf mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

4. Die in den Unterlagen genannten Maßnahmen A1 und A3 werden – sofern sie nicht bereits als CEF-Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden müssen – spätestens 2 Jahre nach Beendigung der Baumaßnahme begonnen und der Abschluss derselben dem Landratsamt Heilbronn – Bauen, Umwelt und Planung- mitgeteilt.

Wasser und Boden

5. Die Antragstellerin hat zugesagt, beim Bau evtl. abgeschnittene Drainagesysteme außerhalb der Maßnahmeflächen A1 und A2 wieder funktionsgerecht anzuschließen und abzuleiten.
6. Für einen geregelten Ablauf von Oberflächenwasser wird gesorgt, so dass keine Vernässungen bei den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen eintreten.
7. Vorübergehend beanspruchte Flächen werden bei Bodenverdichtungen rekultiviert, so dass anschließend eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung wie vor der Baumaßnahme möglich ist (Tiefenlockerung, Schutz des Oberbodens). (siehe Vermeidungsmaßnahme V 8)

Verkehr

8. Die Antragstellerin hat die Einrichtung einer Bedarfsampel am Knotenpunkt 2 im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt.
9. Das geplante Sichtfeld für den aus der Strombergstraße fließenden Verkehr wird auf 5/70 Meter reduziert.

Denkmalschutz

10. Zur Feststellung von Ausdehnung und Erhaltungszustand der archäologischen Befunde wird frühzeitig im Vorfeld von Bodeneingriffen (auch Baustelleneinrichtungsflächen) auf Kosten des Planungsträgers der Humusabtrag in diesen Bereichen der Trasse zeitlich vorgezogen mit einem Bagger mit Grabenräum-

schaufel in Anwesenheit eines Vertreters der Archäologischen Denkmalpflege durchgeführt. (siehe Vermeidungsmaßnahme V 7)

Landwirtschaft

11. Die Leichtigkeit und Sicherheit des landwirtschaftlichen Verkehrs wird während der Baumaßnahme gewährleistet. Kleinere Umwege sind hierbei in Kauf zu nehmen.

Leitungsträger

12. Die Antragstellerin hat zugesagt, unmittelbar vor Baubeginn die genaue Lage der vorhandenen Telekommunikationsanlagen durch den ausführenden Unternehmer bei der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH zu erfragen.

13. Im Zuge dieser Ortsumfahrung würde die Telekom gerne neue Telekommunikationsanlagen mitverlegen. Die Antragstellerin hat hierzu Koordinierungsgespräche zugesagt.

Eigentum

14. Vor (Teil-)Abbruch des Lagergebäudes in der Südstraße 9 wird ein Gutachten hinsichtlich etwaiger Abrissfolgeschäden am Wohngebäude der Südstraße 11 erstellt.

V Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Privatpersonen und die Forderungen und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

VI Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei.

B Begründung

I Sachverhalt

Das RPS hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des StrG gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das RPS sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig untereinander und gegeneinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der Straßenbauverwaltung geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

1 Beschreibung des Vorhabens

1.1. Umgehungsstraße

Das planfestgestellte Vorhaben beinhaltet die Schaffung einer Umgehungsstraße um die Orte Pfaffenhofen und Güglingen im Zuge der Landesstraße 1103. Die bestehende L1103 zwischen Pfaffenhofen und Güglingen verbindet das Mittelzentrum Bretten mit dem Unterzentrum Brackenheim. Die L1103 führt derzeit von Zaberfeld durch die Ortslage von Pfaffenhofen und Güglingen über die Maulbronner-/ Heilbronner-/ Brackheimerstraße und weiter in Richtung Brackenheim.

Die Länge der Neubaustrecke beträgt ca. 1,54 Km. Die Straßenbaumaßnahme beginnt am Ortseingang von Pfaffenhofen an der Kreuzung Maulbronner Straße/Strombergstraße von Westen aus kommend. Sie schwenkt hier am bestehenden Bahnübergang von der L1103 ab und führt auf der Strecke der stillgelegten Bahntrasse parallel zur bestehenden Südstraße bis zur Kreuzung Rodbachstraße in ca. 15-20 Meter Abstand an den südlichen Wohngebäuden vorbei. Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme ist hier der Abriss eines Wohngebäudes sowie mehrerer Nebengebäude notwendig. Die L1103neu führt sodann am Nordrand des Betonwerks der Firma Volland vorbei und verlässt hier den innerörtlichen Bereich. Die Trasse verläuft außer Orts auf der stillgelegten Bahntrasse bis zur Höhe des geplanten Gewerbegebiets „Burgweg“ und schwenkt dort in Richtung Südosten ab. Nach der Überquerung des Feldwegs 599 schwenkt die Trasse in einer Linkskurve in Richtung des Güglinger Gewerbegebiets „Talstraße“ und schließt hier an das im Zuge des Bauungsplans Burgweg bereits fertiggestellte Teilstück der L1103neu an.

Zusammen mit der Südostumgehung von Güglingen im Bereich der Unteren Talstraße wird so ein nahgehend ortsdurchfahrtsfreier Straßenzug mit der Gesamtlänge von ca. 1,93 Km geschaffen.

Im Zuge der Maßnahme entstehen insgesamt vier höhengleiche Kreuzungen. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird an die Trassenführung angepasst. Im Zuge des Vorhabens wird der Radweg „Schwäbische Weinstraße“ auf dem Feldweg 599 von der neuen Trasse gequert. Zur Erhaltung des Radwegs erfolgt eine Unterführung.

Die Rodbachstraße wird durch die L1103neu unterbrochen. Der südliche Teil der Rodbachstraße wird als Einmündung (mit kleinem Tropfen) angebunden und die Umgehung erhält hier eine separate Linksabbiegerspur. Auf der nördlichen Seite der Rodbachstraße wird eine Wendepfanne angeordnet. Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Überquerungshilfe vorgesehen. Die parallel zur L1103neu verlaufende Südstraße wird in Richtung Strombergstraße zur Sackgasse.

Für die neue Ortsumfahrung ist innerhalb der (Teil-)Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen eine Geschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Außerhalb der Ortsdurchfahrt beträgt die vorgesehene Geschwindigkeit 80 km/h.

1.2. Bahnlinie Lauffen-Zaberfeld

Die L1103neu verläuft von der Kreuzung Maulbronner Straße/Strombergstraße bis zur Höhe des geplanten Gewerbegebiets „Burgweg“ auf insgesamt ca. 800 Metern auf der Bahntrasse der stillgelegten aber nicht entwidmeten Bahnlinie Lauffen-Zaberfeld. Die Planung beinhaltet daher die Verschiebung der Bahntrasse um bis zu 10 Meter nördlich der L1103neu. Die Herstellung des Bahndammes sowie der Gleisanlagen erfolgt von Baukilometer 0 bis 0+421 erst mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie. Ab Baukilometer 0+422 bis 0+872 (Bauende Bahn) wird bereits bei Umsetzung der Straßenbaumaßnahme eine Schotterfläche für Reptilien hergestellt.

Daneben beinhaltet die Planung auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur- und Landschaft. Nähere Einzelheiten der Planung sind u. a. den Antragsunterlagen 1a (Erläuterungsbericht) und 12a (Landschaftspflegerische Begleitplanung) zu entnehmen.

2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG

Mit der Straßenbaumaßnahme sind Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Die wesentlichen Umweltauswirkungen lassen sich zusammengefasst wie folgt darstellen:

Die Maßnahme hat Auswirkungen auf das Schutzgut **Boden**. Im Zuge der geplanten Maßnahme kommt es zu einer Versiegelung von ca. 2,29 ha bzw. zu einer Teilversiegelung von 0,31 ha, was zu einem vollständigen Verlust der verschiedenen Bodenfunktionen führt und somit die Funktionsfähigkeit des Schutzguts Boden erheblich beeinträchtigt. Um diesen (unvermeidbaren) Eingriffen Rechnung zu tragen, sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung unter anderem die Entsiegelung von Flächen in Höhe von ca. 0,08 ha sowie die Extensivierung von Grünflächen in der Ziberaue im Umfang von ca. 2,97 ha vor.

Die Maßnahme ist weiterhin mit Auswirkungen auf **Flora und Fauna** verbunden. Im Bereich der stillgelegten Bahntrasse kommt es durch die geplante Maßnahme zu einem Verlust von Land-Schilfröhrichtbeständen und verschiedenen Gehölzbeständen sowie von Ruderalvegetation. Weiterhin kommt es durch die Querung der Entwässerungsgräben bei Bau-km 0+375 und Bau-km 1+036 zu einem Teilverlust von naturfernen Fließgewässern, verschiedenen Gehölzbeständen und Ruderalvegetation. Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht zum Ausgleich Extensivierungsmaßnahmen auf zwei intensiv genutzten Ackerflächen in der Ziberaue zwischen Pfaffenhofen und Güglingen vor.

Im Eingriffsbereich wurden Vorkommen von **Zauneidechsen** und **Wechselkröten** sowie **Rebhühner** und **Feldlerchen** nachgewiesen. Zum Ausgleich des Eingriffs sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung die Gestaltung eines Lebensraumes im Bereich des neuen Bahndammes für die Zauneidechse vor. Zur Aufwertung der Lebensräume für die weiteren betroffenen Arten erfolgt im Zuge einer Ersatzmaßnahme die Anlage eines Ersatzlaichgewässers für die Wechselkröte auf einer Fläche unterhalb des südlichen Bereichs der Natursteinwerke Güglingen sowie für die Feldleche und das Rebhuhn die Optimierung eines Ackergebietes nördlich von Pfaffenhofen. Da trotz aller in Betracht kommenden Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zur Tötung (§ 44 Ab-

satz 1 Nr. 1 BNatSchG) einzelner Zauneidechsen und Wechselkröten kommt, ist eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG notwendig.

Durch die geänderte Fahrbahntrasse und den Verlust von verschiedenen Gehölzbeständen kommt es außerdem zu einer erheblichen Beeinträchtigung des **Landschaftsbildes**. Der Eingriff kann durch die Entwicklung von Gras- und Krautfluren sowie von Anpflanzung von Strauch- und Baumhecken und Bäumen kompensiert werden.

Die Antragstellerin hat zu der vorliegenden Planung eine **landschaftspflegerische Begleitplanung** erstellt (Planunterlagen 12a bis 12.5). Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Flora und Fauna, Landschaftsbild, Erholung, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sind darin sowie in den dazugehörigen Anhängen und in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (Unterlage 1.1a) zutreffend und nachvollziehbar dargestellt. Gleiches gilt für die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen als auch für geplante Ersatzmaßnahmen. Auf diese Darstellungen, Prüfungen und Bewertungen wird für weitere Details verwiesen.

II Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung liegen vor.

Mit Schreiben vom 02.03.2011 beantragte die Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr - des RPS die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die L 1103 Ortsumfahrung Pfaffenhofen-Güglingen.

Das Verfahren wurde mit Verfügung der Planfeststellungsbehörde vom 23.03.2011 eingeleitet. Das RPS ist nach § 37 Absatz 8 Satz 1 StrG die für dieses Straßenbauvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde. Hinsichtlich der Verlegung der stillgelegten aber gewidmeten Bahntrasse ergibt sich die Zuständigkeit aus § 75 Absatz 1 LVwVfG. Die Verlegung der bestehenden stillgelegten Bahntrasse um ca. 6-10 Meter nach Norden ist gem. § 75 Absatz 1 S.1 LVwVfG notwendige Folgemaßnahme des straßenrechtlichen Vorhabens.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 04.04.2011 bis einschließlich 03.05.2011 in der Gemeinde Pfaffenhofen und der Stadt Güglingen zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden zuvor im gemeinsamen Amtsblatt der Stadt Güglingen und der Gemeinde Pfaffenhofen in der Ausgabe Nr. 12 vom 25.03.2011 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden eingehalten, insbesondere auch die in § 73 Absatz 3 i. V. m. Absatz 1 S. 2 LVwVfG getroffenen Regelungen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Pflicht zur Auslegung des Planes nebst Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, vollständig erfüllt. Es lagen darüber hinaus auch alle Unterlagen aus, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach dem UVPG und den umweltrechtlichen Fachgesetzen von der Antragstellerin vorgelegt werden mussten. Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, sich nach § 2 Absatz 1 Nr. 8 LUVPG i.V.m. § 9 Absatz 1 UVPG umfassend über die Umweltauswirkungen zu informieren und sich zu äußern.

Die Bitte um Stellungnahme an die betroffenen Kommunen, die weiteren Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzverbände erfolgte mit Schreiben vom 23.03.2011

Im Nachgang des Anhörungsverfahrens wurden auf Grund von Einwendungen des Eisenbahnbundesamtes hinsichtlich der beabsichtigten Verlegung der Bahntrasse die Pläne überarbeitet und angepasst. Die für die Änderung der Pläne gem. § 73 Absatz 8 S. 1 LVwVfG notwendigen Einzelanhörungen der durch die Planänderung erstmalig bzw. stärker Betroffenen erfolgten ab dem 08.07.2016. Gleichzeitig wurden die geänderten Planunterlagen ohne verfahrensrechtliche Verpflichtung zu Informationszwecken auf Grund der verstrichenen 5 Jahre zwischen der erstmaligen Planauslegung im Jahre 2011 und nachfolgender Planänderung 2016 in der Zeit vom 11.07.2016 bis einschließlich 25.07.2016 in der Gemeinde Pfaffenhofen und der Stadt Güglingen ausgelegt.

Die gegen den Plan bzw. die Planänderung erhobenen Einwendungen sowie die eingegangenen Stellungnahmen wurden am 19.10.2016 in der Wilhelm-Widmaier-Halle in Pfaffenhofen mit der Antragstellerin, den Trägern öffentlicher Belange sowie den Einwendern und Betroffenen erörtert. Der Erörterungstermin ist zuvor im gemeinsamen Amtsblatt der Stadt Güglingen und der Gemeinde Pfaffenhofen am 07.10.2016 ortsüblich bekannt gemacht worden. Die persönlichen Einladungsschreiben an die betroffenen privaten Einwender wurden am 30.09.2016 versendet.

Im Nachgang zum Erörterungstermin erfolgte auf Grund der Einwendung der Natursteinwerke Güglingen GmbH eine lagemäßige Veränderung der Ersatzmaßnahme E2 (Anlage eines Laichgewässers für die Wechselkröte) im Rahmen einer weiteren Planänderung. Die hierfür gem. § 73 Absatz 8 S.1 LVwVfG notwendigen Einzelanhörungen der durch die Planänderung erstmalig bzw. stärker Betroffenen erfolgten in der Zeit vom 30.01.2017 bis zum 12.02.2017.

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde den geltenden Rechtsvorschriften entsprechend durchgeführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Forderungen und Einwendungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen ausgewertet und in gebührendem Maße berücksichtigt.

Es ist **eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVP) gegeben. Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde den Sachvortrag in der Planungsunterlage 12.10 herangezogen. Gem. Art 5 Absatz 2 des Gesetzes zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich gilt für das Vorhaben auch nach der Einführung des UVwG weiterhin das Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 19. November 2002. Für die Maßnahme besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Ziffer 2.4.2 der Anlage 1 zum LUVPG i. V. m. §§ 1 ff. LUVPG i.V.m. 3c S. 1 UVP. Die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung folgt überdies auf Grund der Verlegung der Bahntrasse im Rahmen des Vorhabens auch aus §§ 3a, 3b UVP i.V.m. Anlage 1 Ziffer 14.7 zum UVP. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 37 Absatz 4 S. 1 StrG im Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen einschließlich der im Verlauf des Verfahrens vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände, den privaten Einwendungen und den Erwidernungen der Antragstellerin ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

III Rechtliche Würdigung

Gemäß § 37 Absatz 1 S. 1 StrG bedarf das Vorhaben der Antragstellerin der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange vom RPS geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung des Sachverhalts zu den vorliegenden Unterlagen ergab, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1 Planrechtfertigung

1.1 Umgehungsstraße

Die geplante Ortsumgehung Pfaffenhofen-Güglingen ist planerisch gerechtfertigt. Die Schaffung einer geeigneten Umgehung von Pfaffenhofen und Güglingen im Zuge der L1103 ist im Maßnahmenplan Landesstraßen zum Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg vorgesehen.

Der in Art. 14 GG normierte Eigentumschutz erfordert bei Eingriffen in das Eigentum eine besondere Rechtfertigung. Eine Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedürfnis besteht und die mit der Maßnahme konkret verfolgten Ziele und öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Entsprechend dem als ungeschriebenen Tatbestandsmerkmal in § 37 Absatz 1 StrG enthaltenen Gebot der Planrechtfertigung findet das mit der vorliegenden straßenrechtlichen Planung beabsichtigte Vorhaben seine Rechtfertigung darin, dass es nach Maßgabe der vom StrG allgemein verfolgten Ziele objektiv erforderlich ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Vorhaben nicht erst dann erforderlich, wenn es unausweichlich ist, sondern wenn es objektiv „vernünftigerweise geboten“ ist (vgl. u. a. BVerwGE 56, 71). Das planfestgestellte Vorhaben wird diesem Erfordernis gerecht.

Unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Straßengesetzes – gem. § 9 Absatz 1 S. 2 StrG haben die Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern – und insbesondere unter Berücksichtigung der gesamten Verkehrssituation in den Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Güglingen besteht für das Vorhaben ein dringendes Bedürfnis. Die Ortsumfahrung Pfaffenhofen-Güglingen einschließlich der damit in der Folge verbundenen Anpassungsmaßnahmen am vorhandenen Verkehrsnetz ist vernünftigerweise geboten. Sie hat zum Ziel, einen wesentlichen Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Pfaffenhofen und Güglingen aufzunehmen, um so die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr deutlich zu entlasten.

Nach den Verkehrszählungen der Straßenbauverwaltung aus dem Jahre 2006 waren die Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Güglingen zum damaligen Zeitpunkt bereits mit einem Verkehrsaufkommen von rund 8.700 Kfz/24h in Pfaffenhofen und rund 11.880 Kfz/24h in Güglingen belastet. Der Schwerverkehrsanteil betrug 8% und liegt damit 4,2 % über dem im Jahre 2010 ermittelten Durchschnitt für Baden-Württemberg. Nach der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020/2025 wird das allgemeine Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten weiter auf ca. 9.200 Kfz für die Ortsdurchfahrt von Pfaffenhofen und auf ca. 12.600 Kfz für die Ortsdurchfahrt Güglingen anwachsen.

Bereits bei der jetzigen Belastung werden die Grenzwerte der 16. BImSchV in der Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen um ca. 3 dB(A) und in der Ortsdurchfahrt Güglingen um ca. 1 dB(A) tags und nachts überschritten. Der zulässige Grenzwert für „Kern-, Dorf- und Mischgebiete“ liegt tagsüber bei 72 dB(A) und nachts bei 62 dB(A). Der ermittelte Immissionspegel für die Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen liegt bei ca. 75 dB(A) tags und bei ca. 65 dB(A) nachts. Für Güglingen wurde ein Wert von 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts ermittelt. Bis zum Prognosejahr 2020/2025 wird sich die Lärmbelastung durch die prognostizierte Verkehrszunahme ohne Umgehungsstraße sowohl in Pfaffenhofen als auch in Güglingen um ein weiteres dB(A) erhöhen.

Durch die Realisierung der Umgehungsstraße kommt es zu einer erheblichen Entlastung der Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Güglingen. Dabei liegt die prognosti-

zierte Verkehrsentlastung für Pfaffenhofen bei ca. 4.900 Kfz/24h und für Güglingen bei ca. 7.400 Kfz/24h. In der Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen verbleiben damit rechnerisch ca. 4.300 Kfz/24h und in der Ortsdurchfahrt Güglingen ca. 5.200 Kfz/24h. Für Pfaffenhofen bedeutet das einen Rückgang des Verkehrs um ca. 53% im Vergleich zum Prognosefall ohne Realisierung der Umgehungsstraße. Die Ortsdurchfahrt Güglingen wird im Vergleich zum Prognosefall ohne Umgehungsstraße um ca. 59% entlastet.

Der prognostizierte Immissionspegel bei Realisierung der Umgehungsstraße beträgt für Pfaffenhofen ca. 67 dB(A) tags und ca. 57 dB(A) nachts und für Güglingen ca. 70 dB(A) tags und ca. 60 dB(A) nachts. Die Lärmentlastung durch die Realisierung der Umgehungsstraße beträgt folglich für Pfaffenhofen tags und nachts ca. 9 dB(A) und für Güglingen ca. 4 dB(A).

Übersichtstabelle Immissionen:

Gemeinde:	Istzustand		Prognose 2020/2025 ohne Ortsumfahrung		Prognose 2020/2025 mit Ortsumfahrung		Grenzwerte 16. BImSchV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Pfaffenhofen	75	65	76	66	67	57	72	62
Güglingen	73	63	74	64	70	60	72	62

Die Verlegung der L1103 ist in Anbetracht der bestehenden Verkehrsverhältnisse mit einem hohen Schwerlastanteil auf Grund der mit ihr erreichbaren deutlichen und spürbaren Verkehrsverlagerungen und damit einhergehender Reduzierung der Schadstoff- und Immissionsbelastung planerisch gerechtfertigt.

Gegen die Verlegung ist eingewendet worden, dass durch die vorliegende Planung eine merkliche Entlastung der Ortsdurchfahrt nur für den westlichen Teil der Heilbronner Straße in Güglingen erreicht werden kann. Dies ist grundsätzlich zutreffend. Der Einwand verkennt jedoch, dass die vollständige Umgehung im Regionalplan Heilbronn-Franken enthalten ist und zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll. Das Projekt ist im Landesstraßenbauprogramm 2015-2016 enthalten. Dass hinsichtlich des Ostteils von Güglingen der Effekt der Verkehrsentlastung vorläufig noch

nicht eintritt, kann dem hiesigen Vorhaben daher nicht die Planrechtfertigung entzogen werden.

Des Weiteren ist eingewendet worden, dass die Verkehrsberechnung nicht auf korrekten Annahmen bzw. Methoden beruhe. Auch sei insbesondere die Verkehrsentwicklung im Umland nicht ausreichend berücksichtigt worden. Der Einwand greift nicht durch. Das Berechnungsverfahren erfolgte nach HBS 2001/2005 sowie einem Abgleich mit den gutachterlichen Daten der Verkehrsbemessung des Büros Kölz. Die gezählten Verkehrsmengen wurden hierbei unter Berücksichtigung von Tages- und Jahreszeitlichen Schwankungen auf einen „durchschnittlichen täglichen Verkehr“ hochgerechnet. Auch die Verkehrsentwicklung im Umland fließt in das Berechnungsverfahren des durchschnittlichen täglichen Verkehrs nach HBS mit ein.

1.2 Verlegung der Bahntrasse

Die Verlegung der stillgelegten Bahntrasse stellt eine notwendige Folgemaßnahme des straßenrechtlichen Vorhabens dar und ist gleichfalls planerisch gerechtfertigt. Im Zuge des geplanten Vorhabens kommt es auf einer Strecke von ca. 800 Metern zu einer Überplanung der Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn (ehemalige Zabergäubahn). Die Strecke Lauffen-Leonbronn ist seit dem Jahr 1994 gem. § 11 Absatz 1 bis 3 AEG stillgelegt. Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Absatz 1 AEG hat nicht stattgefunden. Die DB Holding als Inhaberin der Infrastruktur hat mit Schreiben vom 04.05.2011 sowie vom 22.07.2016 mitgeteilt, dass die Strecke Lauffen-Leonbronn zur Reaktivierung vorzuhalten ist. Die DB Holding sowie die DB Netz AG haben zwar selbst kein Interesse an der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs, allerdings ist die Reaktivierung der Bahnverbindung im ÖPNV-Leitbild des Landkreises Heilbronn im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahn Heilbronn vorgesehen.

Das Zusammentreffen mit der fremden Fachplanung ist nach dem Grundsatz der Konfliktbewältigung im Rahmen dieses Verfahrens aufzulösen. Nach § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG erstreckt sich die Planfeststellung auch auf notwendige Folgemaßnahmen. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG hat nach Maßgabe seines Regelungsgehalts eine kompetenzerweiternde Wirkung. Die in dieser Vorschrift getroffene Regelung trägt dem Grundsatz der Problembewältigung Rechnung. Er besagt, dass in die Planung

eines Straßenbauvorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der vom Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (vgl. BVerw-GE 61, 307 = NJW 1982, 950 = NVwZ 1982, 249L und BVerwG, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 32; Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 75 = NVwZ-RR 1995, 130). Werden durch das Vorhaben Maßnahmen an anderen Anlagen erforderlich, so ist dem im Planfeststellungsbeschluss Rechnung zu tragen. Notwendig i.S. des § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG sind nur solche Folgemaßnahmen, die dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen (vgl. BVerw-GE 57, 297 = NJW 1980, 413 und BVerwG, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30 = NVwZ 1994, 1002; BVerwG, Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 11 = NVwZ 1996, 187). Aus dieser Beschränkung ergibt sich, dass die Maßnahmen über den Anschluss bzw. die Anpassung der anderen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen dürfen. (BVerwG, Ur. v. 1.7.1999 – 4 A 27/98 – NVwZ 2000, 316, Beck-online)

Die Verlegung der Bahntrasse erfolgt im Rahmen des § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG als notwendige Folgemaßnahme. Die oben beschriebenen Voraussetzungen sind erfüllt. Die L1103neu greift in die bestehende Bahntrasse ein und überplant diese. Es besteht mithin ein Planungskonflikt zwischen der Straßenplanung und den Eisenbahnbetriebsanlagen welcher in diesem Verfahren nach dem Grundsatz der Konfliktbewältigung zu lösen ist. Dabei verlangt die Verlegung der Bahntrasse kein die Kompetenzerweiterung gem. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG überschreitendes umfassendes eigenes Planungskonzept. Dies wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nur dann erforderlich, wenn sich bezüglich der Linienführung der geplanten Bahntrasse mehreren Varianten eröffnen würden. Dies ist hier nicht der Fall, die Bahntrasse kann nach der die Verlegung auslösenden Straßenplanung alleine nördlich zwischen der bestehenden Wohn- und Gewerbebebauung und der neuen Straßentrasse verlaufen. Der Umfang der Maßnahme geht daher nicht über die Anpassung und den Anschluss der bestehenden Bahnstrecke hinaus.

Der vorgetragene Einwand, es handle sich bei der Verlegung der Bahntrasse auf Grund der Notwendigkeit eines eigenen, umfassenden Planungskonzepts nicht um eine notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG, greift daher nicht durch.

Die Verlegung der Bahntrasse ist auch notwendig i.S.d. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG. Folgemaßnahmen werden dann als notwendig angesehen, wenn sie erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen und über die Anpassung und den Anschluss des Vorhabens nicht wesentlich hinausgehen (BeckOK VwVfG/Kämper VwVfG § 75 Rn. 3-3a, Beck-online) bzw. wenn Sie zur Abwehr nachhaltiger Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen erforderlich sind (Stüer, Die Planfeststellung, 2. Aufl. 2016 Rn. 77). In die Funktionsfähigkeit der Bahntrasse wird durch das Straßenbauvorhaben eingegriffen. Die Bahnbetriebsanlagen sind – da stillgelegt – zurzeit zwar nicht in Funktion, grds. sind sie aber funktionsfähig, da eine Reaktivierung jederzeit ohne erneute Durchführung eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Instandhaltung und Instandsetzung erfolgen kann.

Notwendig i.S.d. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG ist die Verlegung überdies bereits aus rechtlichen Gründen, da eine Überplanung der Bahntrasse durch das Straßenbauvorhaben ohne Verlegung selbiger auf Grund der bestehenden Widmung als Bahnkörper nicht möglich ist. Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken und damit die Aufhebung der bestehenden Widmung über § 23 Absatz 1 AEG durch das RPS ist nicht möglich (a). Die Entwidmung ist auch nicht bereits durch Funktionslosigkeit eingetreten (b). Bei der notwendigen Verlegung der Bahntrasse handelt es sich vielmehr um eine Änderung i.S.d. § 18 Absatz 1 AEG welche – wie gezeigt – über § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG in den Kompetenzbereich des RPS fällt (c).

(a) Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Absatz 1 AEG der bestehenden Bahntrasse mit ersatzlosem Entfall ist im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nicht möglich. Die formellen Voraussetzung des § 23 Absatz 1 AEG liegen nicht vor. Zuständig für die Entscheidung nach § 23 Absatz 1 AEG ist das Eisenbahnbundesamt. Eine (formelle) Konzentrationswirkung über § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG mit der Folge der Zuständigkeitsverlagerung auf das RPS scheidet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 12. 3. 2008 – 9 A 3.06) aus. Gegenstand des vorgenannten Verfahrens war unter anderem die Frage, inwiefern die für straßenrechtliche Verfahren zuständige Planfeststellungsbehörde im Rahmen der straßenrechtlichen Variantenprüfung eine Variante mit Eingriffen in eine stillgelegte, aber nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrasse berücksichtigen hätte müssen. Der 9. Senat verneinte die Notwendigkeit der Berücksichtigung der vorgeschlagenen Variante mit folgender Begründung:

„Bei dem (für die Realisierung der Variante notwendig werdenden Anm.d.Verf) Freistellungsakt handelt es sich um keine Entscheidung i. S. d. § 75 Absatz 1 Satz 1 Halbs. 2 HessVwVfG, die von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wäre. Ersetzt werden nämlich nur solche Entscheidungen, die für das fernstraßenrechtliche Planungsvorhaben zu treffen sind. Über eine eisenbahnrechtliche Freistellung ist hingegen unabhängig von einem solchen Vorhaben allein unter eisenbahnrechtlichem Blickwinkel zu entscheiden.“ (Hervorhebungen durch Verf.).

Überdies liegen auch die materiellen Voraussetzungen des § 23 Absatz 1 AEG nicht vor. Antragsberechtigt gem. § 23 Absatz 1 AEG sind das die Bahnbetriebsflächen betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eigentümer des Grundstücks oder die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet. Das RPS sowie die Straßenbauverwaltung als Planungsträger der Umgehungsstraße Pfaffenhofen-Güglingen gehören nicht zum antragsberechtigten Personenkreis. Darüber hinaus wäre auch ein Hinwirken der Straßenbauverwaltung auf die grds. antragsberechtigte Gemeinde Pfaffenhofen nicht von Erfolg gewesen, da zum einen die Gemeinde Pfaffenhofen bereits ihr Interesse an der Aufrechterhaltung und Reaktivierung der Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn geäußert hat und zum anderen das für § 23 Absatz 1 AEG notwendige mangelnde zukünftige Nutzungsinteresse nicht vorliegt.

Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Absatz 1 AEG ist nur zulässig, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Diese Voraussetzungen sind nicht erfüllt. Es besteht – anders als einwenderseitig behauptet – ein ernsthaftes und nachvollziehbares Interesse an der Reaktivierung der stillgelegten Bahnverbindung. Die Stellungnahmen des EBA, DB Services und des Regionalverbandes Heilbronn - Franken sowie des Landratsamts Heilbronn bestätigen dies.

Die Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn ist im ÖPNV-Leitbild des Landkreises Heilbronn für den Ausbau der Stadtbahn Heilbronn vorgesehen (Kreistagsbeschluss vom 15.07.2013). Die künftige Stadtbahnlinie ist überdies auf S. 29 im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 berücksichtigt. In der Raumnutzungskarte zum Regionalplan ist die Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn als in Planung befindliche Stadtbahnlinie eingezeichnet. Zurzeit findet hinsichtlich der Reaktivierung eine technische Vorplanung als Grundlage für eine standardisierte Bewertung statt, mit deren Abschluss im Juli 2017 zu rechnen ist.

(b) Der bestehende eisenbahnrechtliche Planungs- und Nutzungsvorbehalt ist auch nicht durch Funktionslosigkeit erloschen.

Die Tatsache, dass die beplante Fläche tatsächlich nicht mehr zu Bahnzwecken benutzt werden soll und vom bisherigen Planungsträger auch nicht mehr in Anspruch genommen wird, entfaltet nicht etwa schon aus sich heraus die rechtliche Wirkung, den durch Planfeststellung oder in anderer Weise begründeten speziellen Rechtscharakter einer Fläche als Bahnanlage aufzuheben. (vgl. § 11 Absatz 2 in Verbindung mit § 6 Absatz 2 BauGB; vgl. dazu Beschlüsse vom 18. Dezember 1987 - BVerwG 4 NB 1.87 - Buchholz 406.401 § 15 BNatSchG Nr. 2 = DVBl. 1988, 499 und vom 28. November 1988 - BVerwG 4 B 212.88 -). Ohnehin bleibt nach der Einführung des § 23 AEG für eine Entwidmung der planfestgestellten Bahnanlagen durch Eintritt der Funktionslosigkeit kein Raum. Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken in Folge eingetretener Funktionslosigkeit ist mithin vorliegend nicht gegeben.

(c) Bei der Verlegung der Bahntrasse handelt es sich um eine Änderung i.S.d. § 18 Absatz 1 AEG für welche gem. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG das RPS zuständig ist. Die notwendige Rechtfertigung der Verlegung folgt aus rechtlichen Gesichtspunkten, da es der Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Verfahrens nach § 37 Absatz 1 StrG – wie gezeigt – nicht möglich ist, eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Absatz 1 AEG vorzunehmen. Damit verlagert sich die Frage der Rechtfertigung der Verlegung der Bahnlinie in den Bereich der Variantenwahl und wird dort abschließend behandelt.

Die von Einwanderseite hervorgebrachten Bedenken, die Notwendigkeit der Folgemaßnahme sei in Folge der Stilllegung der Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn nicht gegeben, können nach oben Festgestelltem nicht durchgreifen.

Die vom LRA Heilbronn geforderte Berücksichtigung des für die Reaktivierung vorgesehenen Haltepunkts kann im Rahmen dieses Verfahrens nicht erfolgen. Eine solche Berücksichtigung würde über Fragen des Anschlusses und der Anpassung hinausgehen und mithin den Bereich der durch § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG zugelassenen Kompetenzerweiterung verlassen. Die weiterhin geforderte Erarbeitung der konkreten technischen Ausstattung des neu entstehenden Knotenpunktes (Bahnübergang) bei Bau-km 0+135 erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die für die spätere Ausführungsplanung notwendigen Eingriffe wie etwa der Flächenbedarf für das spätere Schaltheus am Bahnübergang Maulbronner Straße Ecke Stromberg-

straße sind dagegen bereits Teil der Antragsplanung und mithin dieses Planfeststellungsverfahrens. Die für die Verschiebung der Bahntrasse notwendige Planung ist durch das von der DB-AG anerkannte gutachterliche Ingenieurbüro Pyöry abgestimmt und als regelkonform bestätigt worden.

Auch der von den Eigentümern der Rodbachstraße 25 erhobene Einwand, dass es durch die Verlegung der Bahntrasse im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu einer Rechtsschutzverkürzung einzelner Einwender komme, da eine argumentative Auseinandersetzung mit dem Bahnvorhaben mangels dessen konkretisierter Existenz nicht möglich sei, greift nicht. Die Betroffenen hatten im Rahmen des straßenrechtlichen Anhörungsverfahrens gem. § 73 Absatz 4 S. 1 LVwVfG Gelegenheit, ihre Einwendungen hinsichtlich der geplanten Verlegung der Bahntrasse vorzutragen, und haben von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht. Insbesondere wurden Einwendungen gegen die von dem Betrieb der zukünftigen Bahnverbindung Lauffen-Leonbronn ausgehenden Immissionen sowie der generellen Inanspruchnahme von Flächen für die Verlegung erhoben. Sollte die Reaktivierung der Bahnverbindung relevante Änderungen gegenüber der früheren Nutzung vorsehen, müsste überdies von Seiten des zukünftigen Betreibers ein selbstständiges Plan(änderungs-)Verfahren gem. § 18 Absatz 1 AEG durchgeführt werden, in welchem die dadurch Betroffenen diesbezüglich einwendungsberechtigt sind.

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist – samt seiner notwendigen Folgemaßnahmen – nach alledem „vernünftigerweise geboten“.

2 Dimensionierung und Trassenauswahl

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde. Dies ist nicht der Fall. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das jetzt planfestgestellte Vorhaben gemessen an den Planungszielen die insgesamt beste Lösung ist. Die Antragstellerin hat die vorzugswürdige Variante zum Erreichen ihrer Planungsziele gewählt.

Entsprechend der Verkehrsbedeutung der Landesstraße (Straßenkategorie A III bzw. BIII (Anbaufreie Straße außerhalb bzw. im Vorfeld bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion)) und der prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahr 2020/2025 von 8.000 bis 8.400 KfZ/24 h für die Ortsumfahrung ist als Ausbauquerschnitt ein zwei streifiger Querschnitt RQ 10,5 gemäß RAS-Q 96 mit 7,50 m befestigter Fahrbahnbreite vorgesehen. Die Ortsdurchfahrt Pfaffenhofen wird dadurch um ca. 53% entlastet und die Ortsdurchfahrt Güglingen um ca. 59%.

Im Folgenden werden die einzelnen Varianten beschrieben und anschließend im Rahmen der Variantenabwägung gewürdigt.

2.1. Nordvariante

Diese Trasse schwenkt, von Weiler kommend, westlich von Pfaffenhofen nach Norden von der L1103 ab, quert die Bahnstrecke der Zabergäubahn sowie die Zaber und geht nach der Bogersmühle in einen rund 1,1 km Tunnel über, der in bergmännischer Bauweise hergestellt werden muss. Innerhalb der Tunnelstrecke müssen rund 70 Höhenmeter überwunden werden. Der Tunnel endet im Bereich des Hundbühls und die Trasse verläuft dann am Südrand des Schnarrenberges weiter bis zur L1110. Nach Kreuzung mit der L1110 wird die Trasse durch das Schwenkerstal – am Pumpwerk vorbei – durch die Gewanne „Warrnagel“ und „Jacobsäcker“ (mit etwa 300 Meter Abstand zu den Güglinger Wohngebieten) weitergeführt und wird zwischen Güglingen und Frauenzimmern wieder an die L 1103 angebunden. Die Trassenlänge beträgt ca. 6,2 km.

2.2. Südvariante

Diese Trasse schwenkt, von Weiler kommend, westlich von Pfaffenhofen nach Süden von der L1103 ab und verläuft zwischen dem Pfaffenhofener Wohngebiet „Untere Gehrstraße“ und den Rodbach-Höfen in einem Abstand zwischen 70 und 100 Metern. Nach Umfahrung des Pfaffenhofener Gewerbegebiets an der Industriestraße führt die Trasse auf Gemarkung Güglingen durch landwirtschaftlich genutzte Flächen bis an den Südrand des Gewerbegebiets „Talstraße“. Sie schließt hier an das zwischenzeitlich durch die Stadt Güglingen fertig gestellte (Umgehungs-)Teilstück an. Über dieses Teilstück wird die Trasse an den bestehenden Kreisverkehrsplatz der

L1110 bzw. an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Trassenlänge beträgt ca. 2,4 Km.

2.3. Variante 3A (Bahn-Variante unter Beibehaltung der bestehenden Bahntrasse)

Diese Trasse schwenkt, von Weiler kommend, in der Ortsdurchfahrt von Pfaffenhofen am bestehenden Bahnübergang von der L1103 ab. Zwischen der Trasse der stillgelegten Bahnlinie Lauffen a.N. – Leonbronn und der bestehenden Wohnbebauung an der Südstraße verläuft die Umgehungsstraße in etwa 10 m Abstand an den Wohnhäusern entlang, wobei ein Wohngebäude und mehrere Nebengebäude abgebrochen werden müssen. Nach der Kreuzung mit der Rodbachstraße werden Teile des Geländes des Betonwerkes der Firma Volland in Anspruch genommen, wobei auch hier Gebäude und Produktionsanlagen abgebrochen werden müssen. Danach schwenkt die Trasse von der Bahnstrecke ab nach Südosten und führt zum Südrand des Güglinger Gewerbegebiets „Talstraße“ in das zwischenzeitlich durch die Stadt Güglingen fertig gestellte (Umgehungs-)Teilstück. Über dieses Teilstück wird die Trasse an den bestehenden Kreisverkehrsplatz im Zuge der L1110 bzw. das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Trassenlänge beträgt ca. 1,5 Km

2.4. Variante 3B (Bahn-Variante mit Verlegung der bestehenden Bahntrasse)

Die Antragsvariante schwenkt, von Weiler kommend, in der Ortsdurchfahrt von Pfaffenhofen am bestehenden Bahnübergang von der L1103 ab. Zwischen der Bahnstrecke und der Bebauung an der Südstraße führt die Umgehungsstraße in etwa 15 bis 20 m Abstand an den Wohnhäusern der Südstraße vorbei, wobei ein Wohngebäude und mehrere Nebengebäude abgebrochen werden müssen. Durch Verlegung der stillgelegten Bahntrasse nach Norden ist es möglich, dass die Straßentrasse nach Kreuzung mit der Rodbachstraße am Nordrand des Betonwerks der Firma Volland entlang verlaufen kann, ohne diese Flächen zu beeinträchtigen. Danach schwenkt die Trasse von der Bahntrasse ab nach Südosten und geht am Südrand des Güglinger Gewerbegebiets „Talstraße“ in das zwischenzeitlich durch die Stadt Güglingen fertig gestellte (Umgehungs-)Teilstück. Über dieses Teilstück wird die Trasse an den bestehenden Kreisverkehrsplatz im Zuge der L1110 bzw. das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Trassenlänge beträgt ca. 1,5 Km

2.5. Variantenabwägung

Ein Variantenvergleich zwischen der **Nullvariante**, der **Südvariante**, der **Nordvariante** und **den Varianten 3A und 3B** zeigt, dass die antragsgegenständliche **Variante 3B** die ausgewogenste Lösung – insbesondere im Hinblick auf die Eingriffsbilanz – für die Ortsumgehung von Pfaffenhofen und Güglingen darstellt.

Eine Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung (sog. **Nullvariante**) ist aus den bereits im Kapitel Planrechtfertigung aufgeführten Gründen nicht sinnvoll und wird dem mit dem Vorhaben verbundenen Ziel einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Güglingen nicht gerecht. In Anbetracht der unzureichenden räumlichen Verhältnisse sind städtebauliche Verbesserungen der Aufenthaltsqualität in der Umgebung der Straße, sowie bauliche Veränderungen - wie Fahrbahnverbreiterungen, Park- und Radfahrerstreifen - zur Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht möglich. Die bereits bestehende angespannte Situation würde sich durch die bereits beschriebene deutliche Zunahme des Verkehrs bei der Null-Variante bis zum Prognosejahr 2020/2025 weiter verschärfen.

In einer gemeinsamen Stellungnahme wird von Seiten des BUNDS (Bund für Umwelt und Naturschutz) und des LNVs (Landesnaturerschutzverband Baden-Württemberg) eingewendet, dass eine Finanzierung aller im Regionalplan Heilbronn-Franken enthaltenen Ortsumfahrungen nicht gesichert ist und insbesondere die geplante Ortsumfahrung Frauenzimmern/Botenheim auf Grund eines Eingriffs in ein FFH Gebiet nicht realisierbar sei. Durch die Reaktivierung der Zabergäubahn als südlicher Ast der Stadtbahn Heilbronn könne überdies die Verkehrsverlagerung und mithin die Entlastung aller Ortsdurchfahrten zwischen Pfaffenhofen und Heilbronn-Böckingen erreicht werden. Der Einwand kann nicht durchgreifen, da für die Beantwortung der Frage der Planrechtfertigung alleine auf das vorliegende Vorhaben abzustellen ist. Die Schaffung der Ortsumfahrung Pfaffenhofen-Güglingen ist – wie gezeigt – bereits aus sich heraus gerechtfertigt. Für die Frage der straßenplanerischen Rechtfertigung des Vorhabens spielt im Übrigen auch die Betrachtung alternativer Verkehrsstromverlagerungen mittels Reaktivierung der Zabergäubahn keine Rolle, da diese jedenfalls nicht geeignet ist, den bestehenden bzw. prognostizierten Schwerlastverkehr in Höhe von 8% in den Ortsdurchfahrten zu reduzieren.

Die großräumige **nördliche Umfahrung** (Oben Ziffer 2.2.) der beiden Ortslagen von Pfaffenhofen und Güglingen erfordert (im Vergleich zur hier verfolgten Variante 3B) eine nahezu doppelt so lange Ausbaulänge. Dies bedingt gleichzeitig einen sehr viel höheren Flächenverbrauch im Vergleich zur Variante 3B. Mit in die Abwägung einzustellen ist hierbei auch der deutlich erhöhte Bauaufwand für die Nordvariante, da sich diese durch die steilen Hänge der Weinberge nördlich von Pfaffenhofen und Güglingen zieht. Der erhöhte Bauaufwand folgt nicht zuletzt aus dem für die Nordvariante notwendig werdenden 1,1 km langen Tunnel, welcher in bergmännischer Bauweise hergestellt werden müsste. Auf Grund der im Vergleich zu Variante 3B offensichtlichen höheren Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der mangelnden Wirtschaftlichkeit scheidet diese Variante aus planungsrechtlicher Sicht aus.

Die vier weiteren Varianten wurden nach den Kriterien Raumordnung/Städtebau, Verkehrsverhältnisse, Verkehrliche Wirksamkeit und Verkehrssicherheit, Immissionen, Auswirkungen auf Schutzgebiete, geschützte Fauna und Flora, Boden und Klima, Landschaftsbild, Land- und Forstwirtschaft, Flächenbedarf und Wirtschaftlichkeit miteinander verglichen. Hinsichtlich der erfolgten tabellarischen Gegenüberstellung der einzelnen Varianten wird auf die Planunterlagen (Erläuterungsbericht Unterlage 1a) verwiesen.

Die **Südvariante** scheidet auf Grund der im Vergleich zu den Varianten 3A und 3B deutlich größeren Eingriffe in Natur und Landschaft - insbesondere die Querung eines offenen, von landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Hanges der bisher von Verkehr weitgehend unbelastet ist - sowie der umfangreicheren Flächeninanspruchnahme – 2,2 km im Vergleich zu 1,5 km bei den Varianten 3A und 3B - und der stärkeren Zerschneidungswirkung der Flurlagen aus. Überdies würde die Südvariante auch eine erhebliche Einschränkung der Ortsentwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Pfaffenhofen nach sich ziehen, da sich die für das Ortswachstum notwendigen und geeigneten Flächen beinahe nur noch im südlichen Bereich der Gemeinde befinden. Weiterhin findet im Variantenvergleich mit den Varianten 3A und 3B eine deutlich geringere Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen statt – was im Hinblick auf die besondere Bedeutung landwirtschaftlicher Nutzfläche besonders zu gewichten ist. Zwar kann die Südvariante hinsichtlich der für sie nicht erforderlichen Abbrucharbeiten und damit geringeren Eingriffen in Bestandsgebäude überzeugen, in der Gesamtabwägung überwiegen jedoch die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde be-

stehenden Nachteile hinsichtlich des Landschaftsbildes, der Flora und Fauna, Boden und Klima, Land- und Forstwirtschaft sowie dem Flächenverbrauch durch notwendige Neuversiegelungen.

Im Vergleich zu der beschriebenen Süd- und Nordvariante vermag die **Variante 3A/3B** dagegen zu überzeugen. Bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit verbessert die Variante 3 die Verkehrsverhältnisse für die regionalen und lokalen Verkehrsströme.

Für die Variante 3A spricht, dass sie im Vergleich zur Variante 3B hinsichtlich des Biotops Nr. 6919-125-0196 „Schilf-Röhricht im Gewann Aischbach (§ 33 NatschG) den geringeren Eingriff darstellt, da es hier – anders als bei der Variante 3B – nur zu einem Teilverlust des Biotops kommen würde.

Hinsichtlich der Frage des Flächenverbrauchs liegt das Verhältnis zwischen der Variante 3A und der Variante 3B etwa gleich. Zwar kommt es bei der Variante 3B zur Neuversiegelung von Gartenflächen (ca. 0,6 km neue Bahntrasse) allerdings verläuft diese Variante anders als die Variante 3A dann auf der jetzt bestehenden Bahntrasse. Die Variante 3A hätte mithin im südlichen Bereich der bestehenden Bahntrasse im Vergleich zur Variante 3B einen höheren Flächenverbrauch, da sie nicht auf die bestehende Bahntrasse zugreift. Der Gesamtflächenverbrauch der beiden Varianten ist folglich ähnlich dimensioniert.

Die Variante 3A (Neue Trasse ohne Verlegung des Bahndammes) weist jedoch im Vergleich zur Variante 3B eine höhere Eingriffsintensität hinsichtlich der Bestandsbebauung auf. Für die Variante 3A wäre nicht nur der Abriss eines Wohngebäudes und einiger Nebengebäude an der Südstraße notwendig sondern darüber hinaus auch der (Teil-)Abriss von Gebäuden der Firma Volland. Daneben wäre auch bei den betroffenen Gebäuden der Südstraße 7-11 ein im Vergleich zur Variante 3B größerer Eingriff in die Bestandsbebauung notwendig. Bei der Variante 3B kommt es hingegen lediglich zu Eingriffen in unbebaute Flächen und zum Teilverlust von Gärten im nördlichen Bereich durch die Verschiebung der bisherigen Bahntrasse.

In der Gesamtabwägung wird der Variante 3B der Vorzug eingeräumt, da diese mit geringeren Eingriffen in die Bestandsbebauung verbunden ist und mithin dem von Art 14 GG besonders geschützte Eigentumsrecht der Betroffenen in größerem Umfang Rechnung trägt. Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass der Naturschutz gem. Art 20a GG gleichfalls einen verfassungsmäßiger Belang darstellt und hat dies im Rahmen Abwägung berücksichtigt.

Die die Variantenwahl betreffenden Einwendungen werden vollumfänglich zurückgewiesen.

Einwenderseitig wurde gegen die Abwägung der Varianten in den Planunterlagen vorgebracht, dass die für die Abwägung notwendigen erheblichen Tatsachen nicht in ausreichendem Maße gewürdigt bzw. ermittelt worden sind. Dies ist nicht zutreffend. Die Antragsstellerin hat im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1a Seite 10f.) in ausreichendem Maße die unterschiedlichen Varianten tabellarisch dargestellt und geprüft. Des Weiteren obliegen die Variantenwahl und die diesbezüglichen Abwägungen der Planfeststellungsbehörde, welche die im Rahmen des Anhörungsverfahrens von den Einwendern vorgebrachten Aspekte zur Kenntnis genommen, geprüft und mit in die Abwägung eingestellt hat. Überdies erfolgte am 25.07.2016 ein Ortstermin, bei dem sich die Planfeststellungsbehörde ein für die Abwägungsentscheidung ausreichendes Bild über die vorgeschlagenen Varianten und die hierfür notwendigen Eingriffe machen konnte.

Es wurde insbesondere bemängelt, dass bei der Begründung der Wahl der Plantrasse 3B fälschlicherweise von geringeren Eigentumseingriffen gegenüber der Variante 3A ausgegangen worden ist. Überdies sei von der Antragstellerin nicht gewürdigt worden, dass sich südlich der stillgelegten Bahnlinie hauptsächlich gewerblich genutzte Flächen befinden und nördlich hauptsächlich Wohnbebauung vorherrsche. Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Prüfung zu anderen Ergebnissen gelangt. Die Variante 3A hätte im Vergleich zur Variante 3B einen erheblich höheren Eingriff in die bestehende Bebauung südlich der Bahnlinie zur Folge (s.o.). Dies würde nicht nur die Gebäude der Firma Volland betreffen sondern auch Gebäude auf Grundstücken der Südstraße 7, 9 und 11. Bei der gewählten Variante 3B kommt es – anders als bei der Variante 3A – nicht zum Abriss einzelner Gebäude der Firma Volland, was insbesondere auch im Hinblick auf die notwendigen Kosten für den Abbruch von Vorteil ist. Auch die Behauptung der fehlenden Berücksichtigung der unterschiedlichen Gebietstypen bei der Variantenwahl geht fehl, da sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich der Bahntrasse gewerbliche Bebauung und Wohnbebauung zu etwa gleichen Teilen vorzufinden ist.

Bemängelt wurde überdies, dass für die Begründung der Wahl der Trasse 3B das Kriterium „Einvernehmen mit der Gemeinde Pfaffenhofen“ eine Rolle gespielt haben soll. Dem Einwender ist insofern zuzustimmen, als dass die Zustimmung einer Ge-

meinde zu einer bestimmten Variante bei einem Variantenvergleich und der folgenden Abwägung keinen statthaften Abwägungsbelang darstellen kann. Dies ist aber vorliegend nicht der Fall, vielmehr ist gemeint, dass im Rahmen der Variantenwahl auch – etwa was die städtebaulichen Aspekte betrifft – kommunale Belange berücksichtigt worden sind.

Der Einwand, die Antragstellerin habe bei der Gegenüberstellung der Varianten 3A und 3B alleine die Vorteile der Variante 3B im Vergleich zur Variante 3A erhoben und gewürdigt, geht gleichfalls fehl. Die Planfeststellungsbehörde hat die für die jeweiligen Varianten sprechenden Vor- und Nachteile auf Grund der eingereichten Planunterlagen und eigener Recherchen sowie einem anschließenden Ortstermin selbstständig erheben können und sie – wie gezeigt – ausreichend gewürdigt.

Kritisiert wurde überdies der in der tabellarischen Gegenüberstellung aufgeführte Punkt „Raumordnung und Städtebau“. Hier sei alleinig die „Massive Beeinträchtigung eines Industriebetriebs“ zuungunsten der Variante 3A angeführt worden unter gleichzeitiger Ausparung der – laut Einwender – gravierenden städtebaulichen Folgen durch die Eingriffe in die Wohnbebauung durch die Planvariante 3B. Die Planfeststellungsbehörde hat dies gesehen, vermag darin jedoch keinen Erhebungs- bzw. Abwägungsfehler zu erkennen. Jedenfalls führt dies nicht zu einer anderen Bewertung der Varianten, da die Flächenneuversiegelung im Bereich der vor der Wohnbebauung liegenden Gärten im Variantenvergleich unter dem Kriterium „Boden und Klima“ aufgeführt wurden. Inwiefern eine Einordnung unter dem Belang „Raumordnung und Städtebau“ sachdienlicher gewesen wäre kann daher offen bleiben. Überdies hat sich die Planfeststellungsbehörde – unter Berücksichtigung der Einwendungen – im Rahmen eines Ortstermins einen ausreichenden Überblick über die jeweiligen Vor- und Nachteile der Varianten für die anliegende Wohnbebauung verschaffen können.

Des Weiteren wurde eingewendet, dass bei dem Vergleich unter dem Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ der bei Variante 3A angeführte „hohe Aufwand für die Entschädigung von Produktionsflächen“ nicht zutreffend sei. Der Einwand greift insoweit durch, als dass die das Betonwerk betreibende GmbH insolvent ist und die für die Entschädigungshöhe (mit)relevante Frage der Produktivität des Unternehmens obsolet geworden ist. Die Planfeststellungsbehörde kommt allerdings auch unter Berücksichtigung des Einwandes im Rahmen der Abwägung hinsichtlich der Planvariante 3B zu keinem anderen Ergebnis. Ausschlaggebend für die Variantenwahl ist insbesondere die

im Vergleich zur Variante 3B deutlich höhere Eingriffsintensität hinsichtlich der Wohnbebauung der Südstraße. Dass beim Kriterium der Wirtschaftlichkeit bezüglich der Höhe der Entschädigung für das Betonwerke nunmehr alleine der Bestand und nicht mehr der Betrieb zu berücksichtigen ist, führt nicht zu einer grundlegend anderen Sachlage und Beurteilung.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ausweislich der Ausführungen im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1a) und dem durchgeführten Erörterungstermin bei der Trassenauswahlentscheidung alle relevanten Tatsachen erhoben und berücksichtigt wurden. Die jeweiligen Belange sind mit der für sie jeweils richtigen Gewichtung in die Abwägung eingestellt worden. Nach Abwägung aller Belange ist der Umfang des Vorhabens einschließlich der zu betrachtenden Folgemaßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde korrekt dimensioniert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die gewählte Variante 3B auf Grund der geringeren Eingriffe die geeignetste Variante darstellt.

3 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

3.1 Landesplanung und Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde bestehen unter raumordnerischen Gesichtspunkten gegen die Planung keine Bedenken. Die Südostumgehung von Pfaffenhofen und Güglingen ist im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 als „Straße für den regional bedeutsamen Verkehr“ aufgeführt. In der Raumnutzungskarte zum Regionalplan ist die hier gewählte Trassenführung nebst dem bereits erfolgten Bau der Teilstrecke im Bereich südöstlich von Güglingen dargestellt worden. Für Details wird auf die Stellungnahme des Referats 21 (Raumordnung, Baurecht und Denkmalschutz) im RPS verwiesen, der sich die Planfeststellungsbehörde nach Prüfung vorliegend anschließt.

3.2 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit den kommunalen Belangen vereinbar.

Die Gemeinden Pfaffenhofen und Güglingen waren bereits in die Planungen einbezogen und haben den Plänen grundsätzlich zugestimmt. Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange hat die Gemeinde Pfaffenhofen gefordert, die fehlenden Unterhaltsleistungen für die herabgestufte Altrasse der L1103 auszugleichen. Dem kann im Rahmen dieses Verfahrens nicht entsprochen werden. Gem. § 6 Absatz 2 StrG ist für das Umstufungsverfahren die höhere Straßenbaubehörde zuständig. Eine Konzentrationswirkung mit der Folge der Zuständigkeitsverlagerung auf die Planfeststellungsbehörde liegt nicht vor. Die Herabstufung der Altrasse ist keine notwendige Folgemaßnahme gem. § 75 Absatz 1 S. 1 LVwVfG und ist damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Auf die weiteren Forderungen der Gemeinde Pfaffenhofen betreffend der Verbesserung des Immissionsschutzes für die Anwohner der Südstraße sowie der Schaffung einer signalisierten Querung der neuen Teilortsdurchfahrt Pfaffenhofen und der Bedenken hinsichtlich der Drainageschließung für die Ausgleichsmaßnahme A1 wird in den betreffenden Fachkapiteln eingegangen.

3.3 Natur und Landschaft

Mit den im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen werden die naturschutzrechtlichen Vorschriften durch die vorliegende Planung eingehalten. Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (a), von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen (b). Der Eingriff kann hinsichtlich der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (c). Die erforderlichen Befreiungen und Ausnahmen bezüglich gesetzlich geschützter Biotope werden erteilt (d). Dem besonderen Artenschutz wird Rechnung getragen (e).

(a) Mit der Realisierung des Vorhabens geht ein Flächenbedarf von 2,29 ha (Versiegelung) und 0,31 ha (Teilversiegelung) einher. Das planfestgestellte Vorhaben stellt damit zweifelsohne einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Nach § 14 Absatz 1 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe im Sinne dieses Gesetzes Veränderungen der

Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12a) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Potentiale (Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, Klima, Luft) sowie die für das Landschaftsbild und die Erholung zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen aufgelistet. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Die Antragstellerin hat alles unternommen, um die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen zu ermitteln und zu bewerten und sodann auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen geplant.

(b) Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Absatz 1 BNatSchG entsprochen wird. Gem. § 15 Absatz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Das naturschutzrechtliche Gebot der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 30.10.1992, Az.: 4 A 4.92). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Der gänzliche Verzicht auf ein Vorhaben stellt ebenso wenig eine Vermeidung dar wie die Verweisung auf eine Alternativtrasse, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe (ständige Rechtsprechung des VGH Mannheim, u. a. vom 23.06.1988, VBIBW 1989, 61 ff. und vom 03.09.1993, NVwZ-RR 1994, 373 ff.). Die Vermeidbarkeit bezieht sich damit immer auf die Frage, ob bei der Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist daher darauf gerichtet, den Eingriff an Ort und Stelle so gering wie möglich zu halten. Das bedeutet, dass Beeinträchtigungen, die zum Erreichen eines planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, vermieden werden müssen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden Fall erfüllt. Mit den in den Planungsunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und mit den sonstigen Ausführungsmodalitäten werden Natur und Landschaft nur noch in einem unerlässlichen Mindestumfang in Anspruch genommen.

Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und der überwiegenden Interessen an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs tragen dabei insbesondere folgende im LBP aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bei:

Ausweisung von Bautabuzonen bei etwaigen Mehrbedarf an Baustelleneinrichtungsflächen; Vermeidung von zusätzlicher Bodenverdichtung und Versiegelung; Schutz des Oberbodens während der Bauphase sowie Lockerung des Bodens in verdichteten Bereichen; sachgemäßer Umgang mit Grund- und Oberflächenwasser gefährdenden Stoffen; ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung; ordnungsgemäße Behandlung von Altlastverdachtsfällen; Rekultivierung von baubedingt in Anspruch genommenen Flächen; Verminderung der Barrierewirkung durch die Aufweitung von Durchlässen im Bereich der Gräben; Schaffung von Leiteinrichtungen und Durchlässen für Amphibien; Gestaltung der Grabenquerung etwa durch Baumpflanzungen; Schaffung von Kollisionsschutzwänden; Abstimmung der Baufeldfreimachung auf die Brut- und Aufzuchtzeiten; Sicherstellung einer sachgemäßen Umweltbaubegleitung.

Die trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibende Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ist im Rechtssinne unvermeidbar. Diese verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen (insbesondere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) vollständig ausgeglichen werden.

(c) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Um den unvermeidbaren Beeinträchtigungen hinreichend wirksam begegnen zu können, hat die Antragstellerin ein Kompensationsmaßnahmenkonzept entwickelt. Gemäß § 15 Absatz 2 S. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wieder hergestellt sind. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht wirklich ausgleichen lassen, ist auch auf dieser Stufe eine wertende Betrachtung erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert nicht, dass die Maßnahmen am Ort des Eingriffs realisiert werden, schränkt den räumlichen Bereich, in dem sie in Betracht kommen, aber insoweit ein, als vorausge-

setzt wird, dass sie sich jedenfalls dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein funktionaler Zusammenhang besteht (vgl. BVerwG, Urteil v. 23.08.1996 – 4 A 29/95).

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass die im LBP vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Summe gewährleisten, dass die vorhandenen Eingriffe gemäß § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG vollständig kompensiert werden können.

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor:

Für die Kompensation der Eingriffe sind im Planungsbereich die Extensivierung der Zaberaue auf zwei Teilflächen zwischen Pfaffenhofen und Güglingen vorgesehen (Maßnahme A1). Ziel ist unter anderem der Ausgleich des Lebensraumverlusts insbesondere für den Großen Feuerfalter, die Dorngrasmücke, den Neuntöter und Sumpfrohrsänger sowie eines gemäß § 30 BNatSchG geschützten Biotops.

Für den Verlust des Bahndammes und der angrenzenden Böschungsbereiche als Lebensraum für die Zauneidechse ist die Gestaltung von Teilen des neuen Bahndammes als Lebensraum für die Zauneidechse geplant (Maßnahme A2).

Darüber hinaus dienen die Entsiegelungen von asphaltierten Wege- und Straßenabschnitten und die nachfolgende Entwicklung von Krautfluren dem weiteren Ausgleich der durch die Baumaßnahmen entstehenden Neuversiegelung und der damit verbundenen Verminderung der Grundwasserneubildung (Maßnahme A3).

Als räumlich von der geplanten L1103neu entkoppelte Ersatzmaßnahme sieht ist darüber hinaus die Optimierung eines Ackergebiets am Schnarrenberg für Offenlandarten nördlich von Pfaffenhofen – außerhalb des Eingriffsbereichs – geplant (Maßnahme E1). Durch Neuanlage von Ackerrandstreifen und Pflanzungen einzelner Schlehenbüsche werden die durch die neue Trasse eintretenden Störungen des Rebhuhns und der Feldlerche sowie der Dorngrasmücke und des Neuntöters kompensiert. Des Weiteren wird ein Laichgewässer für die Wechselkröte in der Steingrube nördlich von Pfaffenhofen angelegt, um die Zerschneidung des bisherigen Jahreslebensraums durch die neue Trasse zu kompensieren (Maßnahme E2).

Bei den beschriebenen Ersatzmaßnahmen sowie den Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2 sowie E 1 und E 2 handelt es sich um vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG (sogenannte „CEF-Maßnahmen“). Die Maßnahmen

sind geeignet, die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ohne zeitliche Lücke sicherzustellen.

Insgesamt beträgt der Flächenbedarf für das Maßnahmenkonzept des LBP ca. 4,075 ha. Die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen, die bei den Schutzgütern „Boden“ sowie „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ zu erwarten sind, werden durch die Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Aufgrund der Mehrfachfunktionen der für diese Schutzgüter vorgesehenen Maßnahmen wird auch die Kompensation der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen bei den übrigen Schutzgütern gewährleistet. Im Übrigen wurden die geplanten Ausgleichsmaßnahmen mit der Gemeinde Pfaffenhofen und der Stadt Güglingen abgestimmt und gehen mit den Zielen des Landschaftsplanes des Gemeindeverwaltungsverbandes Oberes Zabergäu konform.

Für weitere Details wird auf die Ausführungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen insgesamt umgesetzt werden können. Der Erwerb bzw. die dingliche Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen erfolgt im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen. Im Übrigen erstreckt sich die Enteignungsermächtigung des § 40 StrG auch auf die zur Durchführung des Plans festgelegten naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. BVerwG, NVwZ 1999 S. 532).

Hinsichtlich der Ersatzmaßnahmen (Maßnahme E1 und E2) ist eingewendet worden, dass diese sich in zu großer Entfernung zum Eingriffsort befinden würden, um ökologisch sinnvoll zu sein. § 15 BNatSchG ermöglicht jedoch den Ausgleich bzw. Ersatz von Beeinträchtigungen im betroffenen Naturraum (s.o.). Die artenschutzfachliche Beurteilung (Unterlagen 12.4 und 12.5) empfiehlt als Maßnahme für Brutvögel der Äcker eine Habitatneuentwicklung an anderer Stelle als dem Eingriffsgebiet, da diese im Bereich des Eingriffs wegen der Folgen des Straßenbauvorhabens (Flächenverluste, Lärm, Kulissen, Landschaftszerschneidung u. ä.) wenig Erfolg versprechend ist. Der Ersatz außerhalb des Eingriffsbereichs ist daher nicht zu beanstanden.

Von Einwanderseite ist darüber hinaus gefordert worden, bei der Planung die Öko-kontoverordnung zu berücksichtigen. Dem kann nicht entsprochen werden, da die

Anwendung der Ökokontoverordnung nicht vorgeschrieben ist. Sie muss nur da angewendet werden, wo auf solche Maßnahmen zurückgegriffen werden soll.

Den geäußerten Bedenken hinsichtlich der Vorlaufzeiten der geplanten CEF-Maßnahmen wird durch den vorliegenden Beschluss in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Mit der Realisierung des Planes im Bereich der betroffenen Tierarten darf erst zum Zeitpunkt der vollständigen Umsetzung und der entsprechenden Habitatreife der CEF-Maßnahmen begonnen werden.

Darüber hinaus ist befürchtet worden, dass die Beeinträchtigung von Vögeln bzw. der Tierwelt im Allgemeinen nicht im ausreichenden Maße von der Planung berücksichtigt wurde. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Beeinträchtigungen der Säugetiere, Reptilien, Amphibien und Vögel in den Unterlagen zutreffend betrachtet und dargestellt (siehe Unterlage 12ff) worden. Mit den Maßnahmen A 1, A 2, E 1 und E 2 werden Beeinträchtigungen kompensiert sowie durch straßennahe Maßnahmen vermieden oder gemindert. Querungshilfen für Fledermäuse sind ebenfalls vorgesehen.

Hinsichtlich der Maßnahme E2 (Anlage eines Laichgewässers für die Wechselkröte) ist im Anhörungsverfahren gefordert worden, dass die Abdichtung des Laichgewässers abweichend von der bisherigen Planung nicht in Beton sondern in Lehm vorzunehmen sei. Dem kann aus fachtechnischen Gründen nicht nachgekommen werden. Bei der Verwendung von Ton können in der Trockenphase durch die Hitze Risse entstehen.

Das LRA Heilbronn hat in seiner Stellungnahme unter anderem gefordert, hinsichtlich der Maßnahmen V9 und V10 verbindliche Festsetzungen zu treffen. Durch die Aufnahme in die Lagepläne des Bauentwurfs und in das Bauwerksverzeichnis werden die Querung bei 1+036 (V9) sowie die Durchlässe für die Amphibien (V10) Teil des Planfeststellungsbeschlusses und damit verbindlich. In der Ausführungsplanung werden die Maßnahmen entsprechend berücksichtigt. Darüber hinaus hat das LRA gefordert, die Amphibiendurchlässe erst dann zu planen, wenn die Wanderrouten bekannt bzw. ersichtlich sind. Dies ist vor dem Hintergrund, dass das Vorkommen der Wechselkröte nicht sehr individuenstark ist und es nicht zu konzentrierten Wanderungen kommt, nicht notwendig. Die Wechselkröte hat – anders als etwa Erdkröten – keine festgelegten Wanderkorridore. Darüber hinaus ist die Lage der Durchläs-

se schon bei der vorliegenden Planung technisch nicht unproblematisch und schwierig mit den Richtlinien der Bahn und der MAmS 2000 zu vereinbaren. Insbesondere wegen der Höhenverhältnisse und hoch anstehenden Grundwassers konnten keine weiteren Durchlässe vorgesehen werden.

Der vom LRA Heilbronn geforderten zusätzlichen Anlegung von Lerchenfenstern neben den bereits geplanten Ackerrandstreifen kann nicht entsprochen werden, da sie aus fachtechnischer Sicht für die Kompensation des Eingriffs nicht zwingend notwendig sind und in Folge dessen eine übermäßige Flächeninanspruchnahme bedeuten würden. Darüber hinaus ist das vom LRA geforderte Anbringen von Nistkästen als Maßnahme für den Steinkauz nicht erforderlich. Auf S. 31 der artenschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 12.4) heißt es, dass aus artenschutzfachlicher Sicht keine Maßnahmen für den Steinkauz notwendig sind. Der Trassenbereich dient dem Steinkauz nicht als Nistfläche sondern als Nahrungsfläche. Mit der geplanten Neupflanzung von Bäumen im Bereich der Maßnahme A1 wird dem im ausreichenden Maße Rechnung getragen. Den übrigen Forderungen und Anregungen des LRA wurde durch die im Beschluss gefassten Nebenbestimmungen und Zusagen nachgekommen.

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg hat eingewendet, dass hinsichtlich der durch das Vorhaben erfolgenden Biotopzerschneidung für nicht flugfähige und bodennahe Tierarten keine ausreichenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen seien. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies nicht nachvollziehbar. Im LBP ist beschrieben worden, in welchem Ausmaß und in welchem Gewicht Eingriffe durch das Vorhaben zu erwarten sind. Diese Eingriffe sind im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nachvollziehbar gegenübergestellt und bewertet worden. Das Maßnahmekonzept der Antragstellerin ist dahingehend nicht zu beanstanden. Eine geforderte zusätzliche Planung von Lerchenfenstern im südlichen Eingriffsbereich kann nicht erfolgen, da sie aus artenschutzfachlicher Sicht nicht notwendig sind und daher die Inanspruchnahme weiterer privater Flächen nicht rechtfertigen können.

Dem Vorschlag des Landesnaturschutzverbandes hinsichtlich der Anlegung einer Uferbegrünung entlang des Grabens östlich des Umspannwerks kann nicht entsprochen werden. Die vom Landesnaturschutzverband befürchtete Unterbrechung des Grabens am Rand des Gewerbegebiets Burgweg ist nicht vorgesehen. Der Graben ist vom Vorhaben nicht betroffen. Die Unterbrechung des Grabens östlich des Umspannwerks (Graben 1, Leopoldsklinge, Querung bei 1+040) wird durch die Maß-

nahme V 9 gemindert (Aufweitung des Durchlasses von hydraulisch notwendigem DN 700 auf DN 1400/ 1050). Am Umspannwerk sind mit Maßnahme V 11 Querungshilfen für Fledermäuse vorgesehen. Die durch das Vorhaben erfolgende Zerschneidungswirkung wird durch die geplanten Maßnahmen in ausreichendem Maße gemildert. Sofern gefordert wurde, dass an der neuen Trasse ein ausreichend breiter Durchlass für die Amphibien vorzusehen sei, ist dem mit der Planung der Vermeidungsmaßnahme V9 entsprochen worden. Gleiches gilt auf Grund der Maßnahme V11 für die geforderten Baumpflanzungen und Schutzwände. Dass die geplanten Schutzwände und Baumpflanzungen in den technischen Plänen nicht berücksichtigt sind, ist unschädlich. Die Schutzwände und Baumpflanzungen sind in Maßnahme V 11 festgelegt. Ein Nachtrag in den technischen Plänen ist für die Verbindlichkeit der Maßnahme nicht erforderlich. Die Schutzwände sind in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Der Forderung der nochmaligen Anpassung der Amphibiendurchlässe ist entsprochen worden. Die Amphibiendurchlässe wurden entsprechend geändert. Dass die Amphibiendurchlässe im Übrigen nicht MAmS 2000 entsprechend ausgeführt werden können, ist den Verhältnissen vor Ort und den sonstigen fachtechnischen Richtlinien der Bahn geschuldet. Die Amphibiendurchlässe müssen sowohl den Straßenkörper als auch den Bahnkörper überwinden, gleichzeitig dürfen sie aber nicht zu lang ausfallen. Hinsichtlich der Unterquerung des Bahnkörpers muss darüber hinaus eine gewisse Dicke der Schotterüberdeckung gewährleistet werden, damit Erschütterungen, die aus dem Gleisbetrieb kommen, das Bauwerk „Durchlass“ nicht zerstören. Dies ist auch in den Richtlinien der Bahn festgeschrieben. Das hoch anstehende Grundwasser in der Zäberaue setzt dagegen einem Ausweichen in die Tiefe technische Grenzen. Auf Grund der Höhenverhältnisse und wegen des hoch anstehenden Grundwassers konnten keine weiteren Durchlässe vorgesehen werden. Es wird allerdings bei der Realisierung der Amphibiendurchlässe im Kontext mit den Leiteinrichtungen aus fachlicher Sicht eine ausreichende Mindestdurchlässigkeit der Trasse gewährleistet.

Das vom Landesnaturschutzverband vorgeschlagene Unterlassen der Gehölzpflanzung im Rahmen der Extensivierungsmaßnahme A1 kann aus Gründen des Ausgleichs nicht erfolgen.

Auch der Forderung nach der zusätzlichen Anlegung von Laichgewässern für den Springfrosch sowie den Grasfrosch und die Erdkröte kann nicht entsprochen werden. Es wird nicht in die Lebensräume von Springfrosch, Grasfrosch und Erdkröte eingegriffen. Auf Grund dessen besteht auch keine Verpflichtung zur Planung und Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen dahingehend. Zudem sind die Ansprüche dieser Arten an Laichgewässer unterschiedlich und können nicht durch dieselbe Maßnahme hergestellt werden. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass sich durch die vorgesehene Maßnahme A 1 auch für weitere Arten eine Lebensraumverbesserung ergibt.

Die Bedenken des Landesnaturschutzverbandes hinsichtlich der Lage der Ersatzmaßnahme für die Wechselkröte – Anlegung eines Laichgewässers unterhalb der Natursteinwerke Güglingen – werden von Seiten des RPS nicht geteilt. Eine erhebliche Störung der lokalen Population der Wechselkröte (§ 44 Absatz 1 S.2 BNatSchG) wurde vorhabenbedingt nicht prognostiziert, wohl aber die mögliche Tötung von Individuen bzw. die Entnahme, Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Absatz 1 S.1 und S.3 BNatSchG). Das geplante Laichgewässer liegt zwar außerhalb des Eingriffsbereichs, kann jedoch wegen des großen Aktionsradius der Wechselkröte (bis 5 km) als zur Lokalpopulation zugehörig betrachtet werden.

Seitens des Landesnaturschutzverbandes ist darüber hinaus angeführt worden, dass die Umsetzung der Maßnahme A2 für die Zauneidechse auf dem neuen Bahndamm auf Grund der geplanten Wiederinbetriebnahme der Zabergäubahn ungeeignet sei. Die Eidechsenvorkommen befinden sich allerdings bereits zum jetzigen Zeitpunkt im Bereich des Bahndammes. Die Antragstellerin ist bei der Überplanung der Bahninfrastruktur nur dazu verpflichtet, durch Verlegung die Aufrechterhaltung der Bahnverbindung zu gewährleisten. Eine Miterledigung der für die Reaktivierung notwendigen artenschutzrechtlichen Maßnahmen kann nicht Teil der straßenrechtlichen Planfeststellung sein. Durch die Ansiedlung der Zauneidechsen im neuen Bahndamm wird die bisherige Bahntrasse im Ist-Zustand konserviert.

Die Klärung der durch den Landesnaturschutzverband aufgeworfenen Frage, inwiefern es sich bezüglich der Umwandlung einer Fläche mit einem Vorkommen des Feuerfalters in einen Maisacker um einen Verstoß gegen geltendes Umweltrecht handelt, ist nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung oder der Planfeststellungsbe-

hörde und nicht Teil dieses Rechtsverfahrens, da eine entsprechende Umwandlung nicht Teil der Planung ist.

(d) Im Untersuchungsraum liegen keine FFH-Gebiete und keine Vogelschutzgebiete. Auswirkungen auf benachbarte FFH-Gebiete können ausgeschlossen werden. Durch die geplanten Baumaßnahmen kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von gem. § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG BW geschützten Biotopen. Im Planungsgebiet betroffen ist das nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop „Schilf-Röhricht im Gewann Aischbach“ Nr. 6919-125-0196 (583m²- mit angrenzenden Flächen insgesamt 958m² groß).

Für das Biotop ist eine Kompensation der 1,5-fachen Größe zu erbringen. Die Flächenverluste bei dem Biotop werden durch gleichartige Neupflanzungen im Rahmen der Maßnahme A 1 (LBP Seite 65) ausgeglichen.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme gem. § 30 Absatz 3 BNatSchG sind erfüllt. Die Abwägung zwischen dem verkehrlichen Gemeinwohlbelang, der mit der notwendigen Realisierung der Ortsumfahrung Pfaffenhofen-Güglingen verbunden ist und dem Gemeinwohlbelang des Biotopschutzes führt zum Ergebnis, dass eine Ausnahme zu erteilen ist. Die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich überwiegt das Interesse an der Erhaltung des geschützten Biotops. Eine Verwirklichung des Vorhabens ist auch nur an dieser Stelle möglich, eine andere Trassierung scheidet aus den in der Variantenwahl aufgeführten Gründen aus.

(e) Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden auch die zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange erforderlichen Untersuchungen vorgenommen (Unterlagen 12.4 und 12.5). Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotsbestimmungen des § 44 Absatz 1 BNatSchG zu. Welche unter den dort genannten besonders oder streng geschützten Arten zu verstehen sind, ergibt sich aus § 7 Absatz 2 Nr. 12 ff BNatSchG. Hierunter fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die geschützten Arten werden in der artenschutzfachlichen Beurteilung sowie in der 2015 gefertigten artenschutzfachlichen Plausibilitätsprüfung beschrieben und artenschutzrechtlich bewertet. Demnach wer-

den Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 BNatSchG bezüglich streng geschützter Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie als auch europäischer Vogelarten berührt.

Hinsichtlich der **Wechselkröte** ist eine Berührung des Verbotstatbestands des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen, da zur Vermeidung von Tötungen ein Fangen und Umsiedeln von Individuen erforderlich ist, was aus fachtechnischer Sicht nur schwer zu realisieren sein wird. Diese Art wandert nicht zielgerichtet und konzentriert -wie etwa Erdkröten-, sondern vagabundierend und großflächig. Es handelt sich auch um einen relativ kleinen Bestand. Deshalb ist ein Absammeln praktisch nicht möglich. Ähnliches gilt hinsichtlich der **Zauneidechse**, da bau- bzw. betriebsbedingte Individualverluste in geringem Umfang unvermeidbar sind. Eine Vergrämung des Zauneidechsenbestandes hat auf Grund der gegebenen Situation vor Ort wenig Aussicht auf Erfolg. Ein relevanter Teil des besiedelten und als Habitat geeigneten aufgelassenen Bahnkörpers, der in Anspruch genommen werden muss, befindet sich innerhalb der Gemeinde Pfaffenhofen und hier in unmittelbarer Nachbarschaft u. a. zu Hausgärten. Bei einer Vergrämung ist mit der Verlagerung des Bestands in die umliegenden Gärten zu rechnen in welchen wiederum eine Vergrämung nicht stattfinden kann. Darüber hinaus besteht auch eine besondere Schwierigkeit darin, eine vergrämende Folienabdeckung in diesem Bereich längerfristig unbeschädigt und funktionsfähig zu halten. Überdies besteht das Risiko, dass Katzen am Rand von Vergrämungsbereichen Zauneidechsen verstärkt bejagen. Vorsorglich wird daher unter Einhaltung der von der höheren Naturschutzbehörde geforderten und im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen die Ausnahme nach § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG erteilt (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss v. 28.11.2013 – 9 B 14.13). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme liegen vor. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der jeweiligen Population nicht verschlechtert. Laut fachlicher Einschätzung ist eine Verschlechterung der Population der hier betroffenen Arten nicht zu erwarten. Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens sind wegen der wichtigen Verkehrsfunktion der Ortsumfahrung in Verbindung mit der Entlastung der Ortsdurchfahrten gegeben und es stehen keine zumutbaren Alternativen zur Verfügung, welche mit geringeren Auswirkungen auf die streng geschützten Arten verbunden wären.

Die als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehenen Amphibiendurchlässe für die Wechselkröte können auf Grund der spezifischen bautechnischen Situa-

tion nicht optimal umgesetzt werden. Die artenschutzfachliche Plausibilitätsprüfung kommt aber zum Schluss, dass in Verbindung mit den geplanten Leiteinrichtungen eine ausreichende Mindestdurchlässigkeit der Trasse für diese Amphibien gegeben ist.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 8 Arten von **Fledermäusen** nachgewiesen. Nach der artenschutzfachlichen Einschätzung – die sich die Planfeststellungsbehörde zu Eigen macht – kommt es unter Heranziehung der im LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen jedoch nicht zu einer Berührung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Gleiches gilt für den im Eingriffsgebiet nachgewiesenen **Springfrosch** sowie für den **großen Feuerfalter**, die **Nachtkerzenschwärmer** und den europäische Vogelarten, primär dabei das **Rebhuhn**, die **Feldlerche**, der **Sumpfrohrsänger**, die **Schafstelze** sowie die **Dorngrasmücke** und der **Neuntöter**.

Bezüglich der potentiell im Raum vorhandenen Haselmaus erscheint ausweislich der artenschutzfachlichen Plausibilitätsprüfung (Unterlage 12.5 S. 11) mangels großflächiger Inanspruchnahme von Gehölzen eine Betroffenheit ausgeschlossen zu sein. Die von der höheren Naturschutzbehörde für die Haselmaus geforderte optimierte Gehölzpflege wird dennoch zur Vermeidung eines Zielkonflikts bezüglich der Habitatsprüchen von Zauneidechsen und Haselmäusen zugesagt.

Das Bestehen eines Schlingnattervorkommens (Unterlage 12.4 S. 11) im Bereich des stillgelegten Bahndammes ist unwahrscheinlich. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist jedenfalls ausgeschlossen. Da der Lebensraum für die Schlingnatter dem der Zauneidechse entspricht, wird durch die Umsetzung der Maßnahmen A1 und A2 auch der Lebensraum für diese Gattung verbessert.

Die im Erörterungstermin vorgetragenen Bedenken hinsichtlich einer Betroffenheit von Heuschrecken – insbesondere des Weinhähnchens, der Sumpfschrecke, der Feldgrille sowie der Großen Goldschrecke – greifen nicht durch. Die genannten Heuschreckenarten sind weder europarechtlich geschützt noch nach der aktuellen bundesweiten Roten Liste gefährdet. Die landesweite Rote Liste, die vor 2000 datiert, kann dagegen aufgrund erheblicher zwischenzeitlicher Veränderungen für diese Arten nicht mehr als ausreichend aktuell eingeordnet werden. Darüber hinaus wird die Maßnahme A1 (mit Grünlandextensivierung, krautigen Säumen) voraussichtlich auch

Sumpfschrecke und Großer Goldschrecke, die Maßnahme A2 voraussichtlich auch Feldgrille und Weinhähnchen zugutekommen. Aus fachlicher Sicht ergibt sich jedenfalls kein zusätzlicher zwingender Maßnahmenbedarf.

Mit dem Bau der geplanten Unterführung (Bauwerk Nr. 3 bei Bau-Km 1285) kann nach Absprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde bereits vor Umsetzung der geplanten CEF-Maßnahmen begonnen werden. Bedenken artenschutzrechtlicher Natur sind nach gutachterlicher Aussage und den eingereichten Plänen bei Beachtung der nachgereichten Baufeldbeschränkungen nicht zu befürchten.

Durch das von der Antragstellerin vorgelegte Maßnahmenkonzept können die vorhabenbedingten Auswirkungen so weit minimiert werden, dass ein Konflikt mit dem Artenschutzrecht weitgehend ausgeschlossen werden kann. Hinsichtlich einer möglichen Verletzung von § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich der Wechselköte und der Zauneidechse wird vorsorglich die Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Absatz 7 Nr. 5 BNatSchG erteilt. Unter Berücksichtigung aller in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen entspricht die Planung den artenschutzrechtlichen Vorgaben in hinreichendem Maße.

3.4 Lärm- und Schadstoffimmissionen

Das Vorhaben trägt den Belangen der betroffenen Anlieger im Hinblick auf die Belastung durch Verkehrsgeräusche in gebotenem Maße Rechnung. Dem Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und schutzwürdige Gebiete möglichst zu vermeiden, wurde so weit wie möglich Rechnung getragen. Die Lärmkonflikte zwischen der Wohnnutzung einerseits und der Straßennutzung andererseits sind angemessen bewältigt.

Gemäß § 41 Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Zulässigkeit der Immissionen bestimmt sich nach der auf Grund von § 43 Absatz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Die 16. BImSchV ist nach ihrem § 1 Absatz 1 anwendbar, beantragt ist der Bau eines neuen, zusätzlichen Verkehrswegs

i.S.d. § 1 Absatz 1 der 16. BImSchV. Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte dürfen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nicht überschritten werden. Andernfalls besteht für die vom Straßenverkehrslärm Betroffenen grundsätzlich ein Anspruch auf aktiven oder gegebenenfalls auf passiven Lärmschutz.

Die Auswirkungen durch Verkehrslärm der L1103neu einschließlich ihrer modifizierten Anschlussbereiche wurden in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt. Dieses Lärmgutachten beruht auf korrekten methodischen Ansätzen und Annahmen. So wurden die Ausgangsdaten richtig ermittelt und die maßgeblichen Beurteilungsparameter richtlinienkonform, nämlich entsprechend dem durch § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Verfahren berechnet (vgl. § 3 der 16. BImSchV i. V. m. den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90). Dabei wurde der Nullfall mit der Situation im Planfall 2020 verglichen. Ausgehend von den Verkehrsmengen der der Planung zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2020 wurden insbesondere auch die Geschwindigkeiten der PKW und LKW sowie die emissionsrelevante Steigungen der Trasse berücksichtigt. Darüber hinaus wurde neben dem Straßenverkehr auch der zukünftige Schienenverkehr berücksichtigt. Da für den Schienenverkehr noch keine Angaben hinsichtlich der genauen Streckenfrequenzierungen möglich sind, wurden für die Berechnungen die Betriebsdaten für eine Stadtbahn der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft als wahrscheinlicher zukünftiger Betreiber zu Grunde gelegt. Es wurden 21 Immissionsorte innerhalb Pfaffenhofens zur Beurteilung herangezogen und deren Beurteilungspegel ermittelt.

Die Berechnungen für die Straße und den prognostizierten Stadtbahnbetrieb haben ergeben, dass bedingt durch den Bau der Ortsumfahrung nur in Pfaffenhofen an den Gebäuden Maulbronner Straße 35, Südstraße 7 und Südstraße 9 aufgrund von Immissionsgrenzwertüberschreitungen ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. An der Maulbronner Straße 35 wurde im ersten OG ein Wert von 54,1 dB(A) nachts errechnet. Für die Südstraße 7 wurde im EG ein Wert von 64,3 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts errechnet. Der Wert im OG beträgt 64,7 dB(A) tags und 56,4 dB(A) nachts. Für die Südstraße 9 wurde im OG ein Wert von 54,5 dB(A) nachts errechnet. Die Immissionsgrenzwerte für die Südstraße sowie die Maulbronner Straße (Mischgebiet) betragen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen können die Grenzwerte eingehalten werden. Die Unterschreitung der Grenzwerte an den Gebäuden der Südstraße wird durch die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 60 Metern und einer Höhe von 2,5 Metern über Fahrbahnrand erreicht. Zur Vermeidung von Reflexionen ist eine hochabsorbierende Ausbildung der straßenseitigen Wand erforderlich. Mit der Reduktion der Reflexion an den Gebäuden der Südstraße wird gleichzeitig die Pegelminderung unter den zulässigen Grenzwert am gegenüberliegenden Gebäude Maulbronner Straße 35 erreicht. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand ist für die Südstraße 7 im EG ein Wert von 57,9 dB(A) tags und 49,6 dB(A) nachts sowie im OG 62,2 dB(A) tags und 53,9 dB(A) nachts errechnet worden. Für die Südstraße 9 liegt der errechnete Wert im ersten OG nachts bei 51,7 dB(A). Bei dem Gebäude an der Maulbronner Straße 35 reduziert sich die Belastung durch die Lärmschutzwand im OG nachts auf zulässige 53,9 dB(A). Damit ist die zukünftige Verkehrs- und Geräuschkentwicklung ausreichend berücksichtigt. Der Einwand des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg hinsichtlich der nicht ausreichenden Dimensionierung der Lärmschutzwand kann nach o.g. nicht durchgreifen.

Die von den Eigentümern der Rodbachstraße 25 vorgetragene Einwände bezüglich des Immissionsgutachtens sind gleichfalls unbegründet. Die monierten Mängel wurden entweder behoben oder haben keine Auswirkungen auf die Berechnungen und Beurteilungen der Immissionsgrenzwerte. Hierzu im Einzelnen:

Die geforderte Verwendung von aufgemessenen Geländedaten ist zur korrekten Berechnung der Schallimmissionen im konkreten Fall nicht notwendig. Für die Berücksichtigung der Topographie war vorliegend ausreichend, dass der Gutachter die aus den Planunterlagen zu entnehmenden Höhenlinien als Grundlage für die Berechnungen herangezogen hat. Bei wenig bewegtem Gelände ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden. Sofern eingewendet wurde, dass in dem Gutachten die Höhenangaben in der Ergebnistabelle gefehlt haben, hat sich der Einwand mit der in der Stellungnahme des Gutachters vom 27.10.2011 nachgereichten Tabelle erledigt. Die örtliche Topographie wurde im Schallgutachten berücksichtigt. Die im Gegengutachten befürchtete mangelnde Datengrundlage hinsichtlich der Lage der Bebauung ist ebenfalls nicht gegeben. Die Datengrundlage (Kataster, Straßen, Bebauung, Höhen) wurden dem Büro ISIS vom Planungsbüro I-motion in digitaler Form zur Verfügung gestellt und verwendet.

Das Heranziehen der für ein Mischgebiet geltenden Grenzwerte ist nicht zu beanstanden. Bei der im Eingriffsbereich befindlichen Wohnbebauung handelt es sich von der faktischen Gebietstypik her – anders als von den Einwendern behauptet – um ein Mischgebiet und nicht um ein Allgemeines Wohngebiet. So befindet sich im westlichen Bereich der Rodbachstraße eine gemischte Nutzung (Baugeschäft). Im rückwärtigen Bereich der Rodbachstraße 25 befinden sich Einrichtungen der Gemeinde (Rathaus und Schule). Im südlichen Bereich der befindet sich das Betonwerk Volland (gewerbliche Nutzung). Auch der Anteil an Schuppen an den Gebäuden der Rodbachstraße 23 und 25 lässt nicht auf eine alleinige Wohnnutzung schließen. Ausweislich des Flächennutzungsplans liegt das Gebäude Rodbachstraße 25 am Rand eines Sondergebietes (Krankenhäuser, Heime, Schulen). Die in der 16. BImSchV § 2 Nr. 1 festgeschriebenen Grenzwerte für Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen greifen jedoch nicht für die Rodbachstraße 25, da es sich hierbei nicht um eine der vorbenannten Einrichtungen handelt.

Die von den Einwendern geforderte Festsetzung hinsichtlich des zu verwendenden Asphalts ist im Planfeststellungsbeschluss nicht notwendig, vielmehr ist dies Teil der Ausführungsplanung. Die Antragstellerin hat gleichwohl mitgeteilt, dass die Ausführung des Straßenbelags mit Asphaltbeton oder Splittmastix erfolgt bzw. dem jeweilig neusten Stand der Technik entsprechenden Asphalt. Die Verwendung von lärmminderndem offenporigem Asphalt (umgangssprachlich: Flüsterasphalt) ist innerorts nicht nachhaltig, da auf Grund der verminderten Geschwindigkeit und des unregelmäßigen Verkehrsflusses im Bereich von Ortschaften die Abnutzung des Asphalts im Vergleich zur außerörtlichen Nutzung erheblich erhöht ist. Damit der offenporige Asphalt dauerhaft seine „Flüstereigenschaft“ behält, ist notwendig, dass die Poren durch die Sogwirkung der Reifen „freigesaugt“ werden. Auf mehrspurigen Straßen funktioniert das, weil hier ständig Spurwechsel vorgenommen werden und die hohen Geschwindigkeiten die nötige Sogwirkung entfalten. Die Poren sind über die gesamte Fahrbahnbreite frei. Innerorts sind die Geschwindigkeiten deutlich niedriger, so dass die Sogwirkung zu gering ist und die Poren nicht ausreichend reinigen kann. Außerdem wird innerorts in einer Spur gefahren (wenig Spurwechsel), so dass sich außerhalb der Spurrinnen die Poren sofort voll setzen.

Darüber hinaus ist bemängelt worden, dass an den Bahnübergängen bei der Berechnung der durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zu erwartenden Immissi-

onen kein gemäß Schall 03 geforderter Immissionszuschlag i.H.v. 5 dB(A) berücksichtigt wurde. Richtig ist, dass die Bahnübergänge nicht gesondert betrachtet worden sind. Am Gebäude Rodbachstraße 25 unterschreiten die Lärmeinwirkungen des Schienenverkehrs den Immissionsrichtwert für Mischgebiete allerdings bereits um über 5 dB(A), so dass der kurze Streckenabschnitt des Bahnübergangs keinen Einfluss auf die Beurteilung ausübt. Die Grenzwerte für die Lärmeinwirkung Schiene sind also mit und ohne Zuschlag unterschritten. Eine Signalisierung der Kreuzungen ist nicht immissionserhöhend zu berücksichtigen, da eine solche nicht vorgesehen ist.

Weiterhin wird der Einwand, es handle sich bei dem vorgelagerten Gartenbereich der Rodbachstraße 25 um einen sog. Außenwohnbereich welcher im Rahmen der Immissionsberechnung nach der VLärmSchR 97 Berücksichtigung hätte finden müssen, zurückgewiesen. Durch das Heranziehen von Bildmaterial und einer Begehung im Rahmen eines Ortstermins im Juli 2016 hat sich die Planfeststellungsbehörde von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort ein Bild gemacht. Weder auf dem Bildmaterial noch bei der örtlichen Begehung konnten die für die Einordnung als „Außenwohnbereiche“ typischen Merkmale – etwa eine Grillstelle oder eine Sitzgruppe – nachgewiesen werden. Vielmehr handelt es sich um einen Blumen- und Gemüsegarten.

Auch der Einwand, die Berechnung der Immissionswerte in der Rodbachstraße 25 seien im südöstlichen Bereich auf Höhe des 1. OGs fehlerhaft, geht fehl. Der südöstliche Bereich der Fassade in Höhe des 1. OGs besteht alleine aus Dachflächen ohne Fenster. Da Fenster der für die Immissionsberechnung nach der 24. BImSchV bestimmende Faktor sind, konnte auf eine Berücksichtigung des südöstlichen Bereichs des 1. OGs verzichtet werden.

Einwenderseitig ist weiterhin moniert worden, dass eine Abgrenzung des Untersuchungsraumes – wie es die VLärmSchR 97 fordert – nicht vorgenommen worden ist. Ausweislich der Stellungnahme des Büros ISIS ist dies allerdings geschehen. Die Grenze des Untersuchungsgebiets wurde seitens des Büros ISIS in Höhe der Verbindungslinie zwischen den Gebäuden Bahnhofstraße 14 und Birkenwäldleweg 9 festgelegt. An den Gebäuden außerhalb der Baustrecke (Bahnhofstraße 14 und Birkenwäldleweg 7) kommt es allerdings zu keiner Grenzwertüberschreitung.

Eingewendet wurde darüber hinaus, dass die Lärmfernwirkung nicht berücksichtigt worden sei.

Generell können durch Straßenneubaumaßnahmen attraktive Verkehrsbeziehungen entstehen, die außerhalb der Baumaßnahme in Teilbereichen des Netzes auch zu Mehrverkehren führen können. Durch diesen Mehrverkehr wird Lärm ausgelöst. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird dieser Effekt als Fernwirkung bezeichnet. Hierbei liegt eine für die Abwägung beachtliche Fernwirkung nur vor, wenn – außerhalb der Baustrecke – an anderen Straßen das vorhandene Lärmniveau um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Erst dann liegt eine wesentliche Änderung vor, die ihrerseits tatbestandliche Voraussetzung für die Anwendung der Grenzwerte des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV wäre. Unterhalb dieser Erheblichkeitsschwelle ist davon auszugehen, dass eine Fernwirkung nicht gegeben ist.

In Anbetracht der Lage der beiden Ortsdurchfahrten im Gesamtverkehrsnetz ist lediglich mit einer Verkehrsverlagerung aus den Ortslagen sowie dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen der geplanten Gewerbegebiete auf die Umgehung zu rechnen. Eine darüber hinaus gehende Verkehrszunahme ist aufgrund der geringfügigen Netzveränderung nicht zu erwarten.

Von mehreren Einwendern sowie der Gemeinde Pfaffenhofen wurden zusätzliche Lärmschutzwände gefordert. Nach den o.g. Berechnungen sind solche allerdings auf Grund der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht notwendig, es besteht daher kein Anspruch auf (weiteren) Lärmschutz.

Einwendungen mit der Behauptung der Überschreitung von Grenzwerten hinsichtlich Lärm- bzw. Abgasimmissionen gehen fehl. Die Grenzwerte sind ausweislich des schalltechnischen Gutachtens sowie des Luftschadstoffgutachtens eingehalten (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2)

Kritisiert wurde überdies, dass die Berechnungen hinsichtlich des Lärmschutzes nur bis zum Jahr 2020 reichen, die Berechnungen für das prognostizierte Verkehrsaufkommen aber bis 2025. Daher seien höhere Werte zu erwarten. Die Zahlen 2020 entsprechen allerdings dem Prognosehorizont bis 2025 (Vergl. Unterlage 11.3 Pkt. 3.2.), der Einwand geht insoweit fehl.

Der Einwand der Eigentümerin des Grundstücks Obere Talstraße 7 hinsichtlich der Erhöhung der Immissionen durch das dem Grundstück auf der anderen Straßenseite

des Burgwegs gegenüberliegende Fabrikgebäude kann in diesem Verfahren keine Berücksichtigung finden. Das Grundstück Obere Talstraße 7 liegt außerhalb des Planungsgebiets im Bereich des durch den Bebauungsplan Burgweg bereits hergestellten Teilstücks der L1103neu. Die Einwendung hätte im damaligen Verfahren geltend gemacht werden müssen. Das Lärmschutzkonzept der §§ 41–43 BImSchG ist überdies auf den Neubau und wesentliche Änderungen von Verkehrswegen begrenzt, wobei als wesentliche Änderung nur eine bauliche Änderung in Betracht kommt, nicht aber eine Änderung im Betrieb bzw. eine Verkehrszunahme. Es besteht demnach immissionsschutzrechtlich im Rahmen dieses Verfahrens keine Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Lärmimmissionen an bestehenden, nicht wesentlich zu ändernden Verkehrswegen zu ergreifen, selbst wenn dort infolge beträchtlicher Verkehrszunahmen massive, gesundheitsschädliche Lärmimmissionen auftreten (BeckOK UmweltR/Reese BImSchG § 41 Rn. 1-5, beck-online).

3.5 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Durch die Planung selbst, die von der Antragstellerin auf die Anregungen und Forderungen der Verfahrensbeteiligten getätigten Zusagen sowie die festgesetzten Nebenbestimmungen wird diesen Belangen in hinreichendem Maße Rechnung getragen. Im Einzelnen ist hierzu Folgendes anzumerken:

3.5.1 Entwässerungseinrichtungen

Die Ausgestaltung und Dimensionierung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen ist nicht zu beanstanden. Die Entwässerungseinrichtungen wurden nach den einschlägigen Richtlinien geplant und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Für den Endzustand ergeben sich im betrachteten Streckenabschnitt 4 Entwässerungsabschnitte für die Entwässerung der Straßenoberflächen sowie 5 Entwässerungsabschnitte für die Entwässerung des Bahnkörpers.

3.5.1.1 Entwässerung Straße

Das Entwässerungskonzept geht von einer *breitflächigen* Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Dammböschungen bzw. Ableitung und Behandlung als „Muldenversickerung“ mit Ableitung in die Zaber aus. Im Innenortsbereich von Pfaffenhofen (Kreuzung Maulbronner Straße/Strombergstraße) erfolgt die Ableitung über

die bestehende Mischwasserkanalisation zum Regenüberlaufbecken Pfaffenhofen. Zentrale Behandlungsanlagen, wie Bodenfilter oder Regenklärbecken, sind nicht erforderlich. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Höhenverhältnissen wird im Bereich der Gemarkungsgrenze Pfaffenhofen – Güglingen ein ca. 160 m langer Entwässerungsgraben ausgebildet und naturnah gestaltet. Dieser führt dann das in den straßenbegleitenden Entwässerungs- und Versickerungsmulden behandelte Straßenoberflächenwasser der Umgehung und das Außengebietswasser zur Zaber ab. Das innerhalb der geplanten Feldwegunterführung anfallende Straßenoberflächenwasser wird dem vorhandenen Graben zugeführt. Aufwändige Hebeanlagen etc. sind nicht erforderlich.

3.5.1.2. Entwässerung Bahn

Die Entwässerung erfolgt ab Station 0+150,00 bis 0+310,00 entlang der geplanten Sockelmauer in den bestehenden Regenwasserkanal DN 400 in der Rodbachstraße. Ab Station 0+325,00 bis 0+370,00 erfolgt die Entwässerung gleichfalls entlang der geplanten Sockelmauer, die Ausleitung erfolgt in den bestehenden Graben 5 nördlich des Betonwerks Volland. Nachfolgend ist ab Station 0+370,00 bis 0+630,00 die Entwässerung ins freie Gelände möglich. Ab Station 0+630,00 bis 0+860,00 kann die Entwässerung über einen geplanten Graben (einschl. Sohlschale) mit Zwangsgradienten von 0,2% erfolgen. Die Einleitung erfolgt in den geplanten Graben 4 zur Zaber. Zusätzlich kann ab Station 0+805,00 bis ca. 0+862,00 rechtsseitig die Entwässerung über eine geplante Mulde mit Zwangsgradienten von 0,2% erfolgen. Die Einleitung erfolgt dann gleichfalls in den geplanten Graben 4 zur Zaber. Weitere Detailplanungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung bei der Reaktivierung der Bahnlinie vorgenommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen hinsichtlich der entwässerungstechnischen Belange keine Bedenken. Die spätere Detailplanung ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Sollte eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig werden so steht der späteren Erteilung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts im Wege.

Soweit das anfallende Oberflächenwasser der Straßen- und Bahntrasse nach Unterlage 13.1.1 (teilweise) den bestehenden Gräben 1 und 2 bzw. dem neu anzulegenden Graben 4 zugeführt wird stellt dies gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung des Umweltministeriums Baden-Württemberg über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser

vom 22. März 1999 in der Fassung vom 03.12.2013 i.V.m. § 46 Absatz 3 WG keinen erlaubnispflichtigen Tatbestand gemäß §§ 8 Absatz 1, 9 Absatz 1 Nr. 4 WHG dar.

3.5.2 Oberflächengewässer

Aufgrund der Querung der Leopoldsklinge, WA II (Flst. Nr. 598, Bau-km 1 + 035,966) ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 28 Absatz 1 WG i.V.m. §§ 8, 36 WHG erforderlich. Die Querung der Leopoldsklinge und die damit verbundene Verdolung ist als Errichtung und Betrieb von Bauten über oberirdischen Gewässern einzuordnen. Es kommt hierdurch zu einer Beeinträchtigung des Wasserabflusses sowie der Unterhaltung und der ökologischen Funktionen des Gewässers. Die Erlaubnis hierfür wird gemäß § 8 WHG erteilt. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis gem. § 12 Absatz 1 WHG liegen vor; schädliche bzw. nicht ausgleichbare Gewässeränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG sind bei Verwirklichung entsprechend der Planunterlagen und bei Einhaltung der Nebenbestimmungen nicht zu erwarten. Die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis liegt gem. § 19 WHG bei der Planfeststellungsbehörde (Zuständigkeitskonzentration). Die untere Wasserbehörde hat ihr Einverständnis erklärt.

3.5.3 Grundwasser und Wasserschutzgebiete

Beeinträchtigungen des Grundwassers durch das Vorhaben infolge der zusätzlichen Versiegelungen sind nicht zu erwarten. Bei der bereits realisierten Südost-Umfahrung von Güglingen wurde der Grundwasserbestand bei ca. 200 mNN festgestellt. Die Böden sind nach DIN 18130 als gering durchlässig bis überwiegend sehr gering durchlässig zu beurteilen. Im derzeitigen Planungsstand wird davon ausgegangen, dass eine Korrespondenz zwischen Grundwasserstand und Vorfluterständen vorliegt und sich der Grundwasserstand an den Sohlhöhen der Zaber orientiert. Probleme mit hohen Grundwasserständen sind nach Befragungen der Anlieger nicht bekannt. Durch die Planung wird darüber hinaus nicht in Wasserschutzgebiete eingegriffen. Eine Ausweisung von Wasserschutzgebieten im Eingriffsraum ist nicht erfolgt.

3.5.4 Belange des Hochwasserschutzes

Die Planung ist mit den Belangen des Hochwasserschutzes vereinbar. In der wasserwirtschaftlichen Untersuchung vom 01.03.2016, welche auf korrekten methodischen Ansätzen und Annahmen beruht, hat die Antragstellerin die notwendigen Nachweise für den Hochwasserschutz erbracht. Im Nullfall kommt es zu einer Über-

strömung des Dammes der stillgelegten Zabergäubahn. Im Planungsfall findet dagegen der Abfluss über die geplanten Amphibiendurchlässe statt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass sich der Wasserspiegel oberstrom der geplanten Ortsumfahrung um rund 0,1 Meter verringert. Unterstrom der Amphibiendurchlässe kommt es im Nachbereich zu einer lokalen Erhöhung der Überflutungstiefe.

Die einwenderseitig befürchtete Verschlechterung der Situation für den Hochwasserschutz durch die Schaffung der neuen Ortsumfahrung tritt mithin nicht ein. Vielmehr kommt es nach o.g. zu einer Verbesserung.

Die im Anhörungsverfahren mehrmalig vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Beschädigung vorhandener Entwässerungsanlagen und Drainagen können nicht durchgreifen. Drainageleitungen werden durch die Höhenlage der neuen Ortsumfahrung nicht beeinträchtigt. Aufgefundene Drainagen im Zuge der offenen Bauweise im Kanalbau werden in ihrer Funktion wieder hergestellt. Das gilt im Übrigen auch für die von den Einwendern befürchtete Überflutung der Flurstücke 623-627 wegen wegfallender/beeinträchtigter Drainagen. Im Bereich der Flurstücke 623 - 627 liegt die Straße in einer Höhenlage von ca. 206 Meter über Normalnull und somit höher als die erwähnten Grundstücke. Eine Überflutung des Sickergrabens ist somit nicht zu erwarten. Eventuelle Dränagen im Bereich der Maßnahmenflächen A 1 müssen dagegen geschlossen werden, damit das Ziel der Maßnahme (Extensivierung, Arteninventar) erreicht werden kann.

Einwenderseitig ist überdies die Entwässerung der Unterführung für den Rad- und Fußgängerverkehr kritisiert worden. Die Entwässerung bei Niederschlagsereignissen sei durch das vorhandene Konzept nicht ausreichend gewährleistet. Dem kann allerdings nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Die Entwässerung der Unterführung ist sicher gestellt. Die Antragstellerin hat den plausiblen und ausreichenden Nachweis in den Planunterlagen 13.ff. erbracht. Die Bemessungsgrundlage für Tiefpunkte erfolgte korrekt nach RAS-EW (Richtlinie für die Anlage von Straße Teil Entwässerung).

Darüber hinaus wurde die geplanten Querung der Leopoldsklinge WA II (Flst. Nr. 598, Bau-km 1 + 035,966) kritisiert. Der Querschnitt von 1,4 Metern habe bei einer geplanten Länge von 35 Metern keine nachhaltige ökologische Funktion hinsichtlich der terrestrischen und aquatischen Durchgängigkeit. Der Einwand wird zurückge-

wiesen. Die gewählten Abmessungen genügen den entwässerungstechnischen Anforderungen nach Unterlage 13 ff. und sind mit der Höhenlage der Straße abgestimmt. Der als Maßnahme V 9 geplante Durchlass wurde bereits vom hydraulisch erforderlichen Durchmesser 700 mm auf 1.400 x 1.050 mm aufgeweitet und Beeinträchtigungen wurden dadurch minimiert.

Die Schließung der Drainagen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A1 beeinträchtigt entgegen der Besorgnis der Gemeinde Pfaffenhofen die Sportanlagen nicht, da die westliche Teilfläche der Maßnahme A1 mind. ca. 120 m von den Sportanlagen entfernt ist. Es ist davon auszugehen, dass die Wirkung von Dränagen in der Ziberaue (LBP: sandiger Schluff; Auengley, Brauner Auenboden) wesentlich weniger weit reicht und sich die Schließung eventueller Drainagerohre im Bereich der Maßnahmenflächen A1 deshalb nicht auf die Sportanlagen auswirkt.

Den übrigen Anregungen und Forderungen der Träger öffentlicher Belange ist durch die in Kapitel III Ziffer 2 Nr. 2 festgesetzten Nebenbestimmungen in ausreichendem Maße Rechnung getragen worden.

Für weitere Detailfragen wird im Übrigen auf die Planunterlagen verwiesen (Unterlagen 13 bis 13.4)

3.6 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Bei der Planung der Baumaßnahme wurden die Belange des Bodenschutzes gemäß § 4 Absatz 1 und 2 i.V.m. § 1 BBodSchG beachtet. Die Maßnahme stellt in Anbetracht ihrer Flächenausdehnung und Neuversiegelung einen Eingriff in den Boden und dessen Funktionen dar. Im LBP sind die Eingriffe in das Schutzgut Boden umfassend und sachgerecht abgehandelt. Im Rahmen der Neubaumaßnahme kommt es zu einer Neuversiegelung von rund 2,29 ha und zu einer Teilversiegelung von ca 0,31 ha. Als teilweiser Ausgleich erfolgt eine Entsiegelung von 0,0847 ha (Ausgleichsmaßnahme A3) nicht mehr benötigter versiegelter Flächen. Darüber hinaus führt die Ausgleichsmaßnahme „Extensivierung der Ziberaue“ (Maßnahme A1) als multifunktionale Maßnahme zu erheblichen Verbesserungen des Schutzgutes Boden auf einer Gesamtfläche von rund ca. 2,4 ha. Der Eingriff wird damit kompensiert.

Von Seiten der Bodenschutzbehörde wurde eingewendet, dass die Darstellung und Bewertung der einzelnen Bodenfunktionen im LBP nicht in ausreichendem Maße vorgenommen bzw. dargestellt worden sei. Neben der Funktion des Bodens als „Standort für Kulturpflanzen“ wurden allerdings ausweislich des LBPs auch die Funktionen „Standort für die natürliche Vegetation“, „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“, „Filter und Puffer für Schadstoffe“ sowie Boden als „landschaftsgeschichtliche Urkunde“ gleichberechtigt betrachtet. Eine ausreichende Auseinandersetzung mit den Bodenfunktionen liegt vor. Darüber hinaus sei nicht ausreichend geprüft worden, ob das Vorhaben auch mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme umzusetzen wäre. Dies ist jedoch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Dimensionierung und Variantenwahl im Erläuterungsbericht sowie im LBP in ausreichendem Maße geschehen.

Die Bodenschutzbehörde trägt weiterhin vor, dass auch die Kompensationsmaßnahme nicht ausreichend bemessen seien. Alleine die Maßnahme A3 (Entsiegelung) und die Umwandlung von Äckern in Wiesen (Maßnahme A 1 sowie E 1) würden keine hinreichende Kompensation darstellen. Einer (Neu)Versiegelung von 2,5 ha stehe nur eine Entsiegelung von 0,08 ha entgegen. Die Planfeststellungsbehörde hält dagegen die für das Schutzgut Boden vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für ausreichend. Laut § 13 BNatSchG sind bei der Kompensation von Eingriffen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einander gleichgestellt. Die Bodenverluste durch Versiegelung und Teilversiegelung werden durch die Extensivierungen der Maßnahmen A 1 und E 1 in Verbindung mit Maßnahme A 3 vollständig kompensiert.

Die im LBP dargestellte Eingriffs- Ausgleichsbilanz zeigt nachvollziehbar, dass der Eingriff in den Boden ausgeglichen ist, da nach dem Naturschutzgesetz der Eingriff schutzgutübergreifend ausgeglichen werden kann. Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn im LBP der quantitative und qualitative Kompensationsbedarf einzelfallbezogen und verbal-argumentativ abgeleitet wird. Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der Beeinträchtigungsintensität sowie der vorhandenen Wertigkeit und Funktionalität festgelegt. Dies ist naturschutzfachlich anerkannt und entspricht der gängigen Praxis in Planfeststellungsverfahren. Ein bestimmtes Bewertungsmodell für die Ermittlung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist weder nach § 15 BNatSchG noch nach dem NatSchG des Landes Baden-Württemberg gesetzlich vorgeschrieben.

Im Ergebnis ist der planfestgestellte Straßenausbau somit unter Berücksichtigung

der von der Antragstellerin gemachten Zusagen mit den bodenschutzrechtlichen Vorschriften vereinbar.

3.7 Land- und Forstwirtschaft, Flurneuordnung

Die planfestgestellte Maßnahme trägt den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft und den privaten Belangen der betroffenen Landwirte in bestmöglichem Maße Rechnung. Sowohl für das Straßenbauvorhaben als auch für die Realisierung einiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Für nähere Einzelheiten wird auf den LBP verwiesen.

Grundsätzlich kommt einer flächendeckenden und umweltverträglichen Lebensmittelzeugung für die gesamte Bevölkerung ein hoher Rang zu. Darüber hinaus trägt die Landwirtschaft entscheidend zur Erhaltung und Pflege der vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft bei. Die Planfeststellungsbehörde war sich bei der hier getroffenen Abwägungsentscheidung des bestehenden Spannungsfelds zwischen den Flächennutzungsansprüchen der Landwirtschaft und dem oben dargestellten öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens bewusst. Dieses lässt sich jedoch trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nur unter Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen im planfestgestellten Umfang umsetzen. Das Interesse der einzelnen Landwirte bzw. der örtlichen Landwirtschaft am uneingeschränkten Flächenerhalt muss daher in Anbetracht der Verkehrsbedeutung der geplanten Straßenbaumaßnahme zugunsten des Allgemeinwohls zurücktreten.

Darüber hinaus lässt sich auch eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen nicht gänzlich vermeiden. Die im Kapitel Natur und Landschaft dargestellten verpflichtenden Gebote des § 15 BNatSchG sind nach der Rechtsprechung striktes Recht, welches nicht durch Abwägung (u.a. mit landwirtschaftlichen Belangen) überwunden werden kann. Ein Ausgleich der kompensationsbedürftigen Eingriffe ist leider nicht allein über die Aufwertung vorhandener Biotope möglich. Die Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sind jedoch so gewählt, dass mehrere kompensationspflichtige Funktionen auf einer Fläche hergestellt werden können, um so den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Daher ist ein Verzicht auf einzelne bzw. die Änderung von Teilen der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen - wie vom Bauernverband Heilbronn-Ludwigsburg und des Referates 32 des RPS zur Schonung der Nutzflächen vorgeschlagen - nicht realisierbar. Alle beantragten Ausgleichsmaßnahmen im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind Teil eines Gesamtkonzepts. Sie sind überdies ökologisch geeignet und erforderlich, die mit den Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und damit den zwingenden Vorgaben des § 15 Absatz 1 und Absatz 2 BNatSchG zu entsprechen. Die Vorgabe des § 15 Absatz 3 BNatSchG, besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch nehmen zu dürfen bedeutet überdies keinen absoluten Ausschluss dieser Flächen für Kompensationsmaßnahmen. Im Übrigen greift § 15 Absatz 3 BNatSchG im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausgleichs nicht. Da die Maßnahmen soweit fachlich und rechtlich möglich multifunktional bzw. naturgutübergreifend mit den für den Artenschutz ohnehin zwingend notwendigen Maßnahmen zusammengelegt wurden, gilt dies auch für das hiesige Vorhaben. Die Pflichten des § 15 Absatz 3 BNatSchG wurden dennoch im Rahmen der Planung – überobligatorisch – ausreichend berücksichtigt.

Dies gilt auch im Hinblick auf die für die Ausgleichsmaßnahme A1 vorgesehenen Flächen. Die Ausgleichsmaßnahme A 1 wurde auf den gewählten Flurstücken festgelegt, da diese geeignete Flächen sind, um die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder herzustellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten. Die Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange führt nicht zu einem Vorrang dieser Belange, sondern bedeutet, dass eine Abwägung zwischen den für die Inanspruchnahme sprechenden Belange und den agrarstrukturellen Gesichtspunkten vorzunehmen ist.

Die von einzelnen Einwendern sowie dem Bauernverband Heilbronn-Ludwigsburg vorgeschlagenen Alternativflächen sind für die gem. § 15 BNatSchG notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht geeignet. Einige der vorgeschlagenen Flächen befinden sich in zu großer Entfernung vom Eingriffsort, was einer Berücksichtigung im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausgleichs entgegensteht. Die vorgeschlagenen Flächen auf den Flurstücken 364-638 entsprechen nicht den erforderlichen fachlichen Vorgaben. Diese Flächen liegen überdies zu nah am Umspannwerk. Die vorgeschlagenen Flächen in der Nähe des bestehenden Steinbruchs sind arten-

schutzfachlich ebenfalls nicht geeignet die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu vermeiden. Gleiches gilt für das vorgeschlagene Flurstück mit dem Strommasten. Ein Verzicht auf die als Ersatzmaßnahme E1 vorgesehenen Ackerrandstreifen kommt nicht in Betracht. Die artenschutzfachliche Beurteilung (Unterlage 12.4) fordert für die Brutvögel der Äcker und halboffenen Kulturlandschaft (hier: Rebhuhn, Feldlerche, Schafstelze, Dorngrasmücke und Neuntöter) die Optimierung eines Ackergebiets durch Anlage von Ackerrandstreifen bzw. mehrjährigen extensiven Gras-Kraut-Säumen und die Pflanzung einzelner Schlehensträucher auf deren Randflächen. Ohne diese Maßnahme ist der Funktionserhalt sowie Erhalt des günstigen Erhaltungszustandes der Lokalpopulationen der genannten Vogelarten nicht gewährleistet und es werden Verstöße gegen das Verbot der Entnahme, Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erkannt (§ 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG). Als Maßnahme für die genannte Arten wird eine Habitatneuentwicklung an anderer Stelle als dem Eingriffsgebiet empfohlen, da eine Optimierung im Bereich des Eingriffs wegen der Folgen des Straßenbauvorhabens (Flächenverluste, Lärm, Kulissen, Landschaftszerschneidung u. ä.) wenig Erfolg versprechend ist. Die Lage und Größe der Ackerrandstreifen orientiert sich dabei an den artenschutzfachlichen Erfordernissen. Daher kann auch der Forderung, die Ackerrandstreifen auf einer Fläche von 2000 qm zusammenzufassen, nicht entsprochen werden. Eine zusammenhängende Fläche wäre aus artenschutzfachlicher Sicht deutlich weniger geeignet die Verbotstatbestände zu vermeiden.

Die Verlegung des Ackerrandstreifens vom Flurstück 3635 auf das Flurstück 3625 im Rahmen der Planänderung erfolgte auf Grund der Feststellung der Ungeeignetheit des Flurstücks 3635. Eine einwenderseitig befürchtete Willkür ist nicht gegeben.

Die Einwände des Eigentümers des Flurstücks Nummer 3676/1 hinsichtlich einer Inanspruchnahme des Grundstücks für einen Ackerrandstreifen und der infolge der Teilung des Grundstücks erschwerten Bewirtschaftung greifen nicht durch. Richtig ist, dass durch die Teilung der Flurstücke der Abstand des geplanten Ackerrandstreifens zu der neuen Flurstückgrenze nunmehr verkürzt ist. Die Teilung des Flurstücks 3676 in die Flurstücke 3676/1 und 3676/2 erfolgte allerdings nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und der erstmaligen Auslegung, die Lage des Ackerrandstreifens war mithin zu diesem Zeitpunkt bekannt. Im Übrigen ist die Erschwerung der Bewirtschaftung aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zumutbar.

Die vom Regionalverband Heilbronn-Franken geforderte Behandlung der Belange der Landwirtschaft als Teil des Erläuterungsberichts in einem eigenen Kapitel ist nicht notwendig. Die Belange der Landwirtschaft werden beim Schutzgut Boden ausreichend berücksichtigt und abgewogen (Standort für Kulturpflanzen). Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ist es nicht notwendig, die landwirtschaftlichen Belange darüber hinaus separat darzustellen. Gleiches gilt für die Forderung der Aufnahme einer Flurbilanz.

Einwenderseitig ist auch die durch die Sperrung der Rodbachstraße eintretende Erschwerung der Anfahrt an die im südlichen Bereich von Pfaffenhofen liegenden landwirtschaftlichen Flächen kritisiert worden. Die Erreichbarkeit ist jedoch auch nach Trennung durch die L1103 neu gewährleistet. Eine Anfahrt ist über die Maulbronner Straße – L1103neu – Rodbachstraße möglich bzw. über das geplante Unterführungsbauwerk des Hauptwirtschaftswegs Nr. 599. Die notwendigen Umwege wurden möglichst gering gehalten und sind im Hinblick auf das überwiegende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens zumutbar.

Einwenderseitig ist vorgebracht worden, dass auf den nord-westlichen Flächen (Flurstücke 626, 627, 624 sowie Pacht: 623, 625) kein Zuckerrübenanbau mehr möglich sei, da durch die Realisierung des geplanten Vorhabens kein LKW-taugliches Wegenetz mehr zu Verfügung stehen würde. Ein durchgängiges, LKW-taugliches Wegenetz besteht allerdings bereits heute nicht. Mit Anlegen des Feldwegs 3 ist der Anschluss der nördlich der L1103neu gelegenen Flurstücke wie im heutigen Zustand gewährleistet. Feldweg 3 kann vom Weg Nr. 599 beidseitig mit Lastenzügen angefahren werden. Der Einwand hinsichtlich der fehlenden Wendemöglichkeit greift gleichfalls nicht durch. Eine Wendemöglichkeit nördlich der Bahnlinie in Form einer Wendeanlage besteht bereits heute nicht. Eine Wendemöglichkeit besteht erst an der Bahnlinie mit Weg Nr. 340. Insofern tritt durch das Vorhaben keine Verschlechterung ein.

Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme der Flurstücke 349-354 waren nicht zu berücksichtigen, da auf den Flurstücken kein baulicher Eingriff stattfindet und auch sonst keine Betroffenheit feststellbar war.

Bedenken hinsichtlich der Unterhaltung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen keine. Die Durchführung von Pflegearbeiten wird durch ein Betretungsrecht/Wegerecht – etwa durch Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch – sichergestellt. Die hierfür vorgesehenen Flächen sind im Rahmen der erfolgten Planänderung berücksichtigt worden. Im Übrigen wird die Unterhaltung und Pflege in der Ausführungsplanung geregelt, z. B. durch Regelung der Pflegezeiten (nach der Ernte/ vor der Aussaat) oder durch Vergabe der Pflegearbeiten an bisherigen Bewirtschafter.

Auch die gegen die Maßnahme G2 (Anpflanzung von Strauch- und Baumhecken) vorgebrachten Einwendungen greifen nicht durch. Die durch den Einwender befürchtete Beeinträchtigung der Bewirtschaftbarkeit der Flurstücke 619-620 entfällt, da die Anpflanzung zukünftig zwischen Radweg und neuem Feldweg 3 liegt und somit nicht direkt an die o.g. Flurstücke grenzt.

Die vielseitig geforderte Festsetzung von Entschädigungsansprüchen für die Inanspruchnahme von Grundstücken ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über die Entschädigung für den Landverlust und die sonstigen Vermögenseinbußen ist nicht hier, sondern erst im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. in dem erforderlichenfalls durchzuführenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt auch für die teilweise geforderte Entschädigung in Form von Ausgleichsflächen bzw. den Erwerb von nicht mehr wirtschaftlich zu bearbeitenden Restflächen (vgl. § 40 ff. LEntG BW).

Forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

3.8 Denkmalschutz

Im Zuge des geplanten Straßenbaus ist im Bereich der Kulturdenkmale gem. § 2 DSchG und der archäologischen Verdachtsflächen in den Gewannen Aischbach, Cappishaupt und Ackerwiesen mit - möglicherweise umfangreichen - archäologischen Funden und Befunden zu rechnen. Mit der in Kapitel IV Nr. 10 festgesetzten Nebenbestimmung ist den Belangen des Denkmalschutzes in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

3.9 Versorgungsunternehmen bzw. Leitungsträger

Auf Gemarkung Pfaffenhofen liegen im Straßenzug Strombergstraße - Maulbronner Straße sowie in der Rodbachstraße Leitungen der EnBW, der TELEKOM und der Kabel BW sowie kommunale Wasserversorgungsleitungen, die im Rahmen der Straßenbaumaßnahme in Lage und Höhe angepasst werden müssen.

Es liegen keine Unterlagen darüber vor, ob im Bereich der ehemaligen Bahnstrecke noch unterirdische Versorgungsleitungen der Bahn AG liegen. Ebenso wenig gibt es Angaben, wo die Gleis- und Tiefenentwässerung der Bahnstrecke angeschlossen ist. Die erforderlichen örtlichen Erkundungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt.

Östlich der Rodbachstraße liegt bis zur Umspannstation der Fa. Volland im Trassenbereich der L1103neu ein 20 kV-Erdkabel der EnBW, das verlegt werden muss. Auf der freien Strecke zwischen Pfaffenhofen und Güglingen werden zwei Leitungs-Trassen mit 20 kV-Freileitungen, eine Leitungs-Trasse mit 110 kV- und 20 kV- Freileitungen der EnBW, eine 110 kV-Freileitung und ein 20 kV-Erdkabel gekreuzt. Die hierfür erforderlichen Planungen wurden mit der EnBW abgestimmt.

Die Zufahrt zum Umspannwerk der EnBW auf dem Flurstück Nr. 631 (Gemarkung Güglingen) erfolgt, wie heute, überwiegend über den Feldweg FW 599 von Güglingen aus. Die Zufahrten zum Unterführungsbauwerk sind für das Bemessungsfahrzeug "Lastzug" dimensioniert. Größere Sondertransporte zum Umspannwerk, welchen die Unterführung möglicherweise nicht ausreichend Platz bietet, befahren dann ebenfalls den Feldweg 599. Die Zufahrt erfolgt von Westen über die Rodbachstraße in Pfaffenhofen.

Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird damit durch die Planung selbst und durch die Zusagen (siehe Kapitel IV) der Antragstellerin in hinreichendem Maße entsprochen.

3.10 Verkehr, Sicherheit und sonstige Gefahrenpotenziale

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Verkehrsteilnehmer sowie den sicherheitsrelevanten Belangen vereinbar, auch wenn in diesem Zusammenhang nicht sämtlichen Anregungen entsprochen werden konnte:

Eine im Verfahren, zuletzt im Erörterungstermin am 19.10.2016, erhobene Hauptforderung betrifft die Realisierung einer Unter- oder Überführung bzw. einer Querungshilfe in Form eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) auf Höhe der Kreuzung Rodbachstraße/L1103neu um vom südlichen Ortsteil von Pfaffenhofen aus den nördlichen Ortskern - insbesondere die dortige Grundschule - sicher erreichen zu können. Nach den Planungen der Antragstellerin ist als Querungshilfe die Anlage einer Mittellinsel gem. EFA (Empfehlungen für Fußgängeranlagen) vorgesehen. Dies wurde von Seiten der Einwender mehrfach als unzureichend abgelehnt.

Eine Unterführung der L1103neu ist in technischer Hinsicht bei den gegebenen und zu beachtenden Platzverhältnissen nicht möglich. Erforderlich wäre hierbei eine Rampenlänge von mind. 40-50 m Länge. Darüber hinaus müsste bei der Anlage einer Unterführung mit anstehendem Grundwasser gerechnet werden, welches kostenintensiv abgepumpt werden müsste. Gleiches gilt für die vorgeschlagene Überführung. Ein Überweg erfordert Rampenlängen von mind. 80-90 m Länge. Auch hier ergibt sich ein Platzproblem.

Auch der Forderung nach einer Querungshilfe in Form eines Zebrasteifens kann aus sicherheitstechnischen Gründen nicht entsprochen werden. Die Anforderungen für einen Fußgängerüberweg werden nach R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) nicht erfüllt. Im vorliegenden Fall der neuen Ortsumfahrung ist mit maximal 400 Kfz in der Spitzenstunde zu rechnen. Die Mindestanforderungen für eine Empfehlung sind jedoch mehr als 50 Fußgänger sowie 450 - 600 Kfz in der Spitzenstunde für die stärker belastete Fahrtrichtung (Vgl. Tabelle 2 R-FGÜ in Bezug zu Unterlage 11.3 Pkt. 5. Knoten 2). Forschungen zeigen, dass es an Fußgängerüberwegen, an denen weniger Personen als die Mindestfußgängeranzahl queren, zu Sicherheitsproblemen kommt. Hier kommen psychologische Faktoren ins Spiel: Der Überweg wird vom Kfz-Verkehr nicht anerkannt („keine Notwendigkeit“), Fußgänger verlassen sich jedoch darauf, sicher queren zu können und lassen es evtl. an der nötigen Sorgfalt mangeln, den Verkehr vor Querung der Straße ausreichend zu beachten.

Die Antragstellerin hat jedoch im Nachgang zum Erörterungstermin die Einrichtung einer Bedarfsampel am Knotenpunkt 2 als Querungshilfe zugesagt.

Für die sichere Querung der L1003neu zur Nachtzeit sind zwischen Knoten L1103neu/Strombergstraße/Maulbronner Straße und Knoten L1103neu/Rodbachstraße Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen. Die hiergegen gerichteten Bedenken können mithin nicht durchgreifen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Anlage der geplanten Mittelinseln zur Querung der L1103neu ausreichend. Überdies kann im Bereich der neuen (Teil-)Ortsdurchfahrt die Einhaltung der Geschwindigkeit durch die Einrichtung einer Radarkontrolle sichergestellt werden.

Die von der Eigentümerin der Unteren Talstraße 7 geltend gemachte verschärfte Risikolage bei Kfz-Unfällen für ihr Gebäude besteht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei Umsetzung des Vorhabens nicht. Das Gebäude der Einwenderin liegt in ca. 20 m Entfernung zum Fahrbahnrand. Nach den Anforderungen gem. RPS-2009 ist bei diesem Abstand keine Sicherung notwendig.

Die hinsichtlich der Zufahrtsmöglichkeit der Grundstücke der Maulbronner Straße 35/37 vorgebrachten Einwände können nicht durchgreifen. Es kommt zwar zu einer Nutzungsbeeinträchtigung durch die Verringerung der Hoffläche von ca. 11,5 m Breite auf ca. 6,9 m – 8,9 m Breite (Flurstück 141/17) bzw. durch die Verringerung der Zufahrt / Hoffläche von ca. 8,75 m - 10,0 m Breite auf ca. 3,4 m – 5,4 m Breite (Flurstück 141/20). Diese Nutzungsbeeinträchtigung ist aber nach Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen, zumal die Zufahrt auf den Grundstücken weiterhin möglich bleibt.

Gleiches gilt für die Forderung, die Südstraße zwecks besserer verkehrlicher Erschließung an den Knotenpunkt 1 (Ecke Maulbronner Straße/L1103neu) anzuschließen. Eine Anbindung der Südstraße hätte den Teil- / Totalverlust des Anwesens Südstraße 4 zur Folge. Dieser Eingriff steht außer Verhältnis zu der dadurch erreichbaren Verkürzung einiger Straßenverbindungen. Dies gilt auch hinsichtlich der Anregung, die Durchgängigkeit der Rodbachstraße – jedenfalls für Anlieger – weiterhin zu gewähren. Der Kreuzungswinkel der Rodbachstraße zur L1103neu beträgt ca. 135 gon und ist somit außerhalb des empfohlenen Bereichs nach RAS-K1 („Richtlinien

für die Anlage von Straßen – Teil: Knotenpunkte, Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte“). Für einen Anschluss müssten die Anschlusswinkel verbessert werden. Eine Durchgängigkeit der Rodbachstraße für den motorisierten Anliegerverkehr wäre daher nur mit einem erheblichen und im konkreten Fall unverhältnismäßigen Grunderwerb machbar. Für Fußgänger und Radfahrer ist die Rodachstraße dagegen weiterhin durchgängig begeh- und befahrbar.

Der im Anhörungsverfahren vereinzelt geforderte Wegfall der Unterführung der L1103neu (Bauwerk Nr. 3 bei Bau-km 1285,48) kann im Hinblick auf den regionalen Radweg „Schwäbische Weinstraße“ nicht erfolgen. Die Unterführung gewährleistet die Durchgängigkeit des Wegs Nr. 599. Im Übrigen wurde von Seiten der Antragstellerin eine Radwegkonzeption erarbeitet und der Gemeinde Pfaffenhofen im März 2008 vorgestellt. Die Konzeption beinhaltet u. a. eine Radwegführung entlang der Zaber mit einer Verbindung zum Weg Nr. 599 und kann seitens der Gemeinden Pfaffenhofen und Güglingen umgesetzt werden. Eine Umsetzung im Rahmen dieses Verfahrens konnte – auch aus rechtlichen Gründen – nicht erfolgen. Der zusätzliche Wegebau fällt nicht unter § 75 Absatz 1 LVwVfG und würde überdies zu zusätzlichen ausgleichspflichtigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft führen.

Auch die geforderte Reduktion der Dimensionierung der Unterführung ist aus technischen und sicherheitsrelevanten Aspekten nicht möglich. Der Radweg wurde nach den gültigen Richtlinien geplant. Der Kreuzungswinkel von 100 gon ist notwendig um das Unterführungsbauwerk kurz zu halten und Kosten zu sparen. Der Versatz verhindert überdies ein „Durchschießen“ der Radfahrer und begegnet so auch den vortragenen sicherheitsrelevanten Bedenken. Die Sichtverhältnisse und die Fahrbahnbreiten sind im Übrigen gleichfalls ausreichend bemessen, die geäußerten Sicherheitsbedenken für den Radverkehr greifen daher nicht durch. Die vorgeschlagene plangleiche Querung für den Radverkehr bzw. den Fußgängerverkehr anstelle der Unterführung kann nach den geltenden Regelwerken nicht realisiert werden. Nach RAS Q sind plangleiche Querungen (Feldwege etc.) von Landesstraßen aus Sicherheitsgründen möglichst zu vermeiden.

Die vom LRA Heilbronn aufgeworfene Frage, inwiefern der Knotenpunkt L1103/L1110 mit den bestehenden Lichtsignalanlagen weiterhin klassifizierter Knoten bleibt ist nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Gleiches gilt für die ein-

wenderseitig erhobene Forderung nach der Einrichtung von Verkehrsüberwachungsanlagen.

Einwenderseitig wurde die Länge der Aufstellfläche der Linksabbiegerspur am Knotenpunkt 1 kritisiert. Hier ist eine Aufstellfläche von 40 Metern vorgesehen. Eine Reduzierung der Aufstellfläche kommt aus leistungs- und sicherheitsrelevanten Gründen jedoch nicht in Betracht. Um einen Rückstau auf den Durchgangsverkehr der L1103 an dieser Stelle zu verhindern ist eine Aufstellfläche von 40 Metern notwendig. Vom Eigentümer der Flurstücke 4823 und 4824 wurde eingewendet, dass das geplante Sichtfeld am Knotenpunkt 1 zulasten seines Grundstückes zu groß dimensioniert sei. Geplant ist ein Sichtfeld von 10/110 Meter. Die Antragstellerin hat nach nochmaliger Prüfung der gewünschten Reduzierung des Sichtfelds von 10/110 Meter auf 5/70 Meter zugestimmt.

Den aktuellen Erkenntnissen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes zufolge sind keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern vorhanden. Sollten Hinweise auf vorhandene Kampfmittel bekannt sein oder werden, werden diese dem Kampfmittelbeseitigungsdienst im RPS unverzüglich mitgeteilt.

3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Für die Realisierung des Straßenbauvorhabens werden auch in privatem Eigentum stehende Flächen benötigt bzw. in Anspruch genommen.

Die von der Antragstellerin geplante Inanspruchnahme von Grundstücken ist nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange erforderlich und verhältnismäßig. Dabei wurden mit den in Kapitel III festgesetzten Nebenbestimmungen das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehende Eigentum bei der Entscheidung über die Genehmigung des Vorhabens im besonderen Maße berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich bewusst, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellen kann. Dies gilt in analog auch für Pächter und Mieter von Grundstücken. Das Interesse des Eigentümers an der Erhaltung seines Eigentums genießt aber – genauso wie das Nutzungsinteresse der Pächter oder Mieter – keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für

andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange der betroffenen Pächter oder Mieter.

Es ist nicht möglich, durch (ergänzende) Planänderungen die Dimensionierung oder Trassierung so zu modifizieren, dass ein geringerer Eingriff in fremdes Eigentum resultiert, vielmehr muss es im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Auch für geringfügige Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei einem Vorhaben dieses Ausmaßes kein Raum. Abgesehen davon würden derartige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Vor diesem Hintergrund kann der von den Eigentümern und den Bewohnern der Südstraße 9 vorgetragene Forderung der Änderung der Trassenlinie nicht entsprochen werden. Bei der Südstraße 9 handelt es sich um das Flurstück 144/5, betroffen mit 242 m² Inanspruchnahme für die Straße und 149 m² für die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit. Den Eigentumsinteressen wurde jedenfalls insoweit Rechnung getragen, als dass zur Minimierung der Maßnahme nur der für die Umsetzung des Vorhabens notwendige Teil des sich auf dem Flurstück 144/5 befindenden Schuppens abgerissen wird.

Der Garten kann während der Bauzeit über das Flurstück 144/9 erreicht werden. Nach Beendigung der Bauphase ist der Garten dann auf Grund des Teilabrisses des Schuppens wieder das Flurstück 144/5 zugänglich.

Gleiches gilt für den Einwand des Eigentümers des Flurstücks 141/17. Auf dem Flurstück kommt es zu einer Verringerung der Hoffläche von ca. 11,5 m Breite auf ca. 6,9 m – 8,9 m Breite. Es kommt allerdings nicht zu der einwenderseitig befürchteten Unterbindung der Zufahrtsmöglichkeit, da die Einfahrtbreite für KfZ wie auch für sonstigen Verkehr weiterhin ausreichend bemessen ist. Im Übrigen ist die Beeinträchtigung unter Abwägung der privaten Belange mit den bestehenden öffentlichen Belangen gerechtfertigt.

Auch der Anregung des Eigentümers der Flurstücke 628 und 629 auf Gemarkung Güglingen hinsichtlich einer minimalen Trassenverschiebung konnte nicht entspro-

chen werden. Die Antragstellerin hat unter anderem nachgewiesen, dass eine Lageveränderung an dieser Stelle auf Grund der großen Nähe zum Umspannwerk nicht möglich ist. Dem Eigentümer ist im Übrigen die Verlegung des durch die Planung betroffenen Wirtschaftsgebäudes unter Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der Realisierung der Umgehungsstraße zumutbar, zumal die für das Gebäude erteilte Baugenehmigung unter Vorbehalt steht.

Der Einwand hinsichtlich der Inanspruchnahme des Flurstücks 147/7 (Rodbachstraße 25) für die Verlegung der Bahnlinie kann im Hinblick auf das oben hinsichtlich der Planrechtfertigung bzw. Variantenwahl gesagte nicht durchgreifen. Die Inanspruchnahme ist nach der im Rahmen der Variantenwahl erfolgten Abwägung erforderlich und im Übrigen auch verhältnismäßig. Eine einwenderseitig behauptete mangelnde Ermittlung der eigentumsrelevanten Eingriffsfragen liegt nicht vor. Eine Bestandsaufnahme vor Ort ist gelegentlich des am 25.07.2016 stattgefundenen Ortstermins erfolgt. In die Abwägung wurden überdies die von den Einwendern im Verfahren vorgetragene Aspekte miteingestellt. Dies gilt – insbesondere – für die Frage der Restnutzbarkeit der Grundstücke bei Teilentzug sowie die Prüfung der Verwirklichung des Vorhabens auf anderen Grundstücken. Die Notwendigkeit des Eingriffs in das Eigentum der Einwender ergibt sich aus den im Rahmen der Planrechtfertigung und Variantenwahl dargelegten Gründen (vgl. Kapitel III Unterpunkt 1 und Unterpunkt 2 der Begründung).

Über die Frage des Zeitpunkts der Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender für die Verlegung der Bahntrasse – mit dem Bau der Trasse innerhalb des Ortes soll erst bei Reaktivierung der Bahnlinie begonnen werden – war im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht abschließend zu entscheiden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird zwar über die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken für das jeweilige Vorhaben bindend entschieden. Das beinhaltet jedoch lediglich die Entscheidung, ob die Inanspruchnahme eines bestimmten Grundstückes im konkreten Umfang rechtmäßig ist. Über die Frage des zulässigen Zeitpunkts einer etwaigen Enteignung hat dagegen die Enteignungsbehörde in einem ggf. im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren stattfindenden selbstständigen Enteignungsverfahren zu befinden (vgl. Molodovsky/Bernstorff, Enteignungsrecht in Bayern, Art. 3 Ziffer 2.4.1.2 bzw. Ziffer 3.1.3.3.). Eine Enteignung ist erst auf den Zeitpunkt der konkreten Umsetzung der Maßnahme hin – mithin der Herstellung der Bahntrasse – zulässig.

Hinsichtlich der Einwände bezüglich der vorhabenbedingt auf dem Grundstück der Rodbachstraße 25 wegfallenden Zufahrt wird auf die unter Kapitel III Ziffer 1 gefassete Nebenbestimmung verwiesen. Hierbei kann die Zufahrt nördlich der vorhabenbedingt wegfallenden Zufahrt an der Rodbachstraße erfolgen oder über den auf der Rückseite des Grundstücks zur Rodbachstraße parallel verlaufenden Weg 299. Die erforderliche Verlegung kann im Detail in der Ausführungsplanung erfolgen. Bezüglich der geforderten Festlegung eines Rückübereignungsanspruchs wird auf § 42 LEntG verwiesen. Einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es daher nicht.

Einzelne Einwände konnten im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für den Einwand der Eigentümer des Grundstücks Obere Talstraße 7 hinsichtlich einer behaupteten arglistigen Täuschung beim Kauf des Grundstücks. Hierbei handelt es sich nicht um Belange, die im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen sind.

Gleiches gilt für die Forderung des Einschreitens gegenüber den hinter dem Grundstück Obere Talstraße 7 am Straßenrand parkenden LKWs. Für den Burgweg (schon gebauter Teil der L1103neu) ist zurzeit die Stadt Güglingen zuständig, nach Inbetriebnahme der L1103neu erübrigt sich hier ein Parkproblem.

Auch die Eingriffe durch die notwendigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen beschränken sich auf das unbedingt erforderliche Maß. Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind naturschutzrechtlich erforderlich, um den mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft zu kompensieren. Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme der Grundstücke in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Das einwenderseits vorgeschlagene Zusammenlegen der Einzelmaßnahmen hinsichtlich der Ersatzmaßnahme E1 stellt kein gleich geeignetes, milderes Mittel dar. Eine zusammenhängende Fläche wäre aus artenschutzfachlicher Sicht deutlich weniger geeignet die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu vermeiden, da die für die Offenlandarten notwendige Vernetzungsfunktion auf diese Weise nicht entsprochen werden kann. Das gewichtige öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit überwiegt vorliegend die Interessen der Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Exis-

tenzgefährdungen einzelner landwirtschaftlicher Betriebe durch Eingriffe in Eigentums- und Pachtflächen stehen vorliegend nicht zu befürchten.

Der Einwand der Natursteinwerke Güglingen GmbH hinsichtlich der Inanspruchnahme Ihres Grundstücks/Steinbruchs für die Ersatzmaßnahme E2 konnte im Nachgang zum Erörterungstermin im Rahmen einer Planänderung entsprochen werden. Die Lage des für die Wechselkröte vorgesehenen Laichgewässers wurde im Einvernehmen mit der Stadt Güglingen, der Vorhabenträgerin und dem artenschutzfachlichen Gutachter sowie den TöBs auf das Flurstück 3490 verlegt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke. Die Planung der Antragstellerin trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessenen Rechnung, indem sie diese soweit als möglich vor (mittelbaren) Beeinträchtigungen schont. Die vorgesehene Planung gewährleistet, dass den (mittelbar) betroffenen Grundstücken keine unzumutbaren Nachteile erwachsen. Mit dem geplanten Wegenetz ist sichergestellt, dass weiterhin alle Grundstücke aus allen Richtungen erreicht werden können und dass mögliche Umwege zumutbar sind und keinen Entschädigungsanspruch begründen.

Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Maßnahme ist im Übrigen auch angemessen. Der mit der Planung verfolgte Zweck – Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Gemeinde Pfaffenhofen und der Stadt Güglingen sowie die Verbesserung der Lebensqualität durch Senkung der Immissionswerte – überwiegt in der Gesamtschau die mit der Planung verbundenen Eingriffe in privates Eigentum und sonstige Rechte. Die Interessen der Grundstückseigentümer, Pächter und Mieter haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen. Im planfestgestellten Umfang müssen die privaten Eigentumsbelange zurückgestellt werden; die sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt. Für die Inanspruchnahme von Grund und Boden sowie sonstige Folgeschäden steht den Betroffenen eine angemessene Entschädigung zu. Über die konkrete Entschädigung für den Landverlust wird in diesem Planfeststellungsverfahren

nicht entschieden. Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren (und erforderlichenfalls Enteignungsverfahren) geklärt.

IV. Bewertung der Umweltauswirkungen und Gesamtabwägung

Das Vorhaben wurde zur Entscheidungsreife geführt.

Soweit es möglich war, wurde den vorgebrachten Einwendungen durch die Planung selbst, die von der Antragstellerin getätigten Zusagen sowie die aufgenommenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Die darüber hinausgehenden Einwendungen waren zurückzuweisen. Die Einwendungen sind in obigen Kapiteln fachthematisch geordnet sowie unter den Nebenbestimmungen und Zusagen miteinbezogen und mitabgehandelt.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange im Ergebnis die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden

Hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG bringt das Vorhaben u.a. Zerschneidungen und Versiegelungen sowie weitere Beeinträchtigungen. Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und ihrer Berücksichtigung in umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in den oben genannten Kapiteln ist bei diesem Vorhaben in einer wertenden Betrachtung nach § 12 UVPG eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Absatz 1 S. 2 und 4 UVPG, nach Maßgabe der geltenden Gesetze, getroffen worden.

Das RPS hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen.

Die auferlegten Nebenbestimmungen beruhen auf § 74 Absatz 2 S. 2 LVwVfG und sollen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Verträglichkeit des Projektes mit der Umwelt und anderen Rechtsgütern sichern. Sie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

V. Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Absatz 1 Nr. 1 LGebG.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragten Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG NVwZ 1990, 59 ff.).

Der Antragsteller ist gemäß § 10 Absatz 1 i. V. m. Absatz 5 LGebG von der Entrichtung einer Verwaltungsgebühr befreit.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Hinweis:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden bei den Gemeinden Pfaffenhofen und Güglingen nach vorheriger Bekanntmachung 2 Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft über Daten (u. a. Namen und Anschrift) nach § 69 Absatz 2 S. 3 LVwVfG von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist (74 Absatz 4 i. V. m. § 69 Absatz 2 Sätze 3 und 4 LVwVfG).

Christian Wolff