



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

für die

**K 3335 – Beseitigung der Bahnübergänge
Goldshöfe und Wagenrain**

Az.: 24-3912-5/401-18

19.08.2019

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	III
A) Tenor	1
I Grundentscheidung	1
II Planunterlagen	2
III Nebenbestimmungen.....	6
IV Zusagen.....	16
V Zurückweisung von Einwendungen	19
VI Kostenentscheidung	19
B) Begründung	20
I Beschreibung des Vorhabens.....	20
II Zuständigkeit und Verfahren.....	22
III Rechtliche Würdigung.....	26
1) Planrechtfertigung	26
2) Dimensionierung	29
3) Trassenauswahl.....	30
4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen	40
4.1 Immissionen.....	40
4.2 Natur und Landschaft.....	51
4.3 Forstwirtschaft.....	62
4.4 Landwirtschaft.....	64
4.5 Wasserwirtschaft.....	68
4.6 Boden und Fläche.....	71
4.7 Verkehr	73

4.8	Kommunale Belange	79
4.9	Öffentliche Sicherheit	79
4.10	Landesplanung und Raumordnung	81
4.11	Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	82
4.12	Denkmalschutz	82
4.13	Arbeitsschutz	84
4.14	Private Rechte, insbesondere Eigentum	84
IV	Gesamtabwägung	88
V	Kosten	89
C)	Rechtsbehelfsbelehrung	90

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
Beschl.	Beschluss
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)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Baden-Württemberg
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CEF-Maßnahme	Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality-measures)
DB	Deutsche Bahn
dB (A)	Dezibel (A-Bewertung)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung

DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
etc.	et cetera
EUR	Euro (€)
ff.	fortfolgend
FFH-Gebiet (Natura-2000- Gebiet)	Europäisches Schutzgebiet nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FFH-Richtlinie	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
HQ	Hochwasser
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge je 24 Stunden
L	Landesstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGebG	Landesgebührengesetz Baden-Württemberg
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
Lkw	Lastkraftwagen
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
LWaldG	Landeswaldgesetz Baden-Württemberg
Mio.	Millionen
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.g.	oben genannt
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart

RPT	Regierungspräsidium Tübingen
RQ	Regelquerschnitt
Rspr.	Rechtsprechung
sog.	sogenannt
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
TKG	Telekommunikationsgesetz
u.a.	unter anderem
Urt.	Urteil
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz
v.	vom
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
Vogelschutz- Richtlinie	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z.B.	zum Beispiel

A) Tenor

Auf Antrag des Ostalbkreises vom 11.06.2018 (im Folgenden Antragsteller), erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 37 ff. StrG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG jeweils in der derzeit gültigen Fassung für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I Grundentscheidung

Der Plan für die K 3335 – Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain 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**.

II Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt	Beschreibung	Maßstab
Unterlage 1b		Erläuterungsbericht, Stand März 2019	
Unterlage 2		Übersichtskarte	1 : 100.000
Unterlage 3		Übersichtslageplan	1 : 10.000
Unterlage 4		nicht belegt	
Unterlage 5		Lageplan	1 : 1.000
Unterlage 6		Höhenpläne	
Unterlage 6.1		Höhenplan 1 – Achse 10 – K 3320 – „Goldshöfer Straße“ / „Aalener Straße“	1 : 1.000 / 100
Unterlage 6.2		Höhenplan 2 – Achse 20 – K 3335 (neu) – „Verbindung K 3320 - Goldshöfe“	1 : 1.000 / 100
Unterlage 6.3		Höhenplan 3 – Achse 30 – Zufahrtstraße Bahnhof	1 : 1.000 / 100
Unterlage 6.4		Höhenplan 4 – Achse 40 – Anbindung Wagenrain	1 : 1.000 / 100
Unterlage 7		nicht belegt	
Unterlage 8		nicht belegt	
Unterlage 9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
Unterlage 9.1b		<i>Maßnahmenübersichtsplan, Stand März 2019</i>	1 : 50.000
Unterlage 9.2		Maßnahmenplan	1 : 1.000
Unterlage 9.3		Maßnahmenpläne 2 E	1 : 1.000 / 1.500
	<i>Blatt 1a</i>	<i>2 E externe Flächen Nr. 1 -3</i>	1 : 1.500
	Blatt 2	2 E externe Fläche Nr. 4	1 : 1.000
	Blatt 3	2 E externe Fläche Nr. 5	1 : 1.000
	<i>Blatt 4</i>	<i>2a E Waldrandgestaltung FlSt. 610/5</i>	1 : 2.000
Unterlage 9.4b		<i>Maßnahmenblätter, Stand März 2019</i>	
Unterlage 9.5b		<i>Vergleich Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Stand März 2019</i>	

Unterlage 9.5.1		<i>Rechnerische Bilanzierung Schutzgut Boden nach LUBW (Arbeitshilfe Bodenschutz 24)</i>	
Unterlage 10		Grunderwerb	
Unterlage 10.1		Grunderwerbspläne	
Unterlage 10.1.1		Übersichtskarte Grunderwerb	1 : 100.000
Unterlage 10.1.2c		<i>Grunderwerbsplan 1c, Stand April 2019</i>	1: 1.000
Unterlage 10.1.3		Grunderwerbsplan 2	1: 1.000
Unterlage 10.1.4		Grunderwerbsplan 3	1: 1.000
Unterlage 10.1.5a		<i>Grunderwerbsplan 4a, Stand Dezember 2018</i>	1: 1.000
Unterlage 10.2c		<i>Grunderwerbsverzeichnis, Stand April 2019</i>	
Unterlage 11		Regelungsverzeichnis	
Unterlage 12		nicht belegt	
Unterlage 13		nicht belegt	
Unterlage 14		Straßenquerschnitte	
Unterlage 14.1		Ermittlung der Bauklasse	
Unterlage 14.2		Regelquerschnitt 1 – K 3335 (neu) – „Verbindung K 3320 – Goldshöfe“	1 : 50
Unterlage 14.3		Regelquerschnitt 2 – Anbindung Wagenrain	1 : 50
Unterlage 14.4		Regelquerschnitt 3 – Zufahrtstraße Bahnhof	1 : 50
Unterlage 14.5		Regelquerschnitt 4 – Gehweg „Buch - Bahnhof Goldshöfe“	1 : 50
Unterlage 15		Bauwerksskizzen (nachrichtlich)	
Unterlage 15.1		Bauwerk 01 Brücke i.Z.d. K 3335 (neu) – „Verbindung K 3320 – Goldshöfe“ über die Bahnlinien „Aalen – Crailsheim“ und „Aalen – Nördlingen“	1 : 1.000 / 200 / 100
Unterlage 15.2		Bauwerk 02 Schüttboxen AMO-Gelände	1 : 250 / 100
Unterlage 16		Sonstige Pläne	
Unterlage 16.1		Perspektivische Anbindung Richtung Osten an die B 290 (nachrichtlich)	
Unterlage 16.1.1		Lageplan (nachrichtlich)	1 : 5.000

Unterlage 16.1.2		Höhenplan 1 – Perspektivische Anbindung B 290 (nachrichtlich)	1 : 2.500 / 250
Unterlage 16.1.3		Höhenplan 2 – Perspektivische Anbindung Goldshöfe (nachrichtlich)	1 : 2.500 / 250
Unterlage 16.2		Entwässerungspläne	
Unterlage 16.2.1		Entwässerungsplan Bestand	1 : 500
Unterlage 16.2.2		Entwässerungsplan Bestand DB	1 : 500
Unterlage 16.2.3		Einzugsbereiche „Lageplan - Oberflächenentwässerung“	1 : 5.000
Unterlage 16.3		Schleppkurvennachweis	
Unterlage 17		Immissionstechnische Untersuchungen	
Unterlage 17.1		Lärmschutzgutachten	
Unterlage 18		nicht belegt	
Unterlage 19		Umweltfachliche Untersuchungen	
Unterlage 19.1b		<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan, Stand März 2019</i>	
Unterlage 19.2		Übersichtslageplan (mit Darstellung der Schutzgebiete)	1 : 10.000
Unterlage 19.3		Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000
Unterlage 19.4		Bewertungskarte Arten- und Biotoppotential	1 : 3.500
Unterlage 19.5		Themenkarten Bodenfunktionen	
Unterlage 19.5.1		Standort für naturnahe Vegetation	1 : 4.000
Unterlage 19.5.2		Natürliche Bodenfruchtbarkeit	1 : 4.000
Unterlage 19.5.3		Ausgleichskörper im Wasserkreislauf	1 : 4.000
Unterlage 19.5.4		Filter und Puffer für Schadstoffe	1 : 4.000
Unterlage 19.6		Faunistische Sonderuntersuchungen	
Unterlage 19.7		Fundortkarten Fauna	
Unterlage 19.7.1		Vögel	
Unterlage 19.7.2		Amphibien, Fledermäuse, Reptilien, Haselmaus	
Unterlage 19.8		Artenschutzbeitrag	
Unterlage 19.9		Flächenbilanz Waldumwandlung	1 : 2.000
Unterlage 19.9.1		<i>Waldfunktionskarte - Waldumwandlung</i>	1 : 2.500

Unterlage 19.9.2		<i>Flurbilanzkarte Waldumwandlung</i>	
	<i>Blatt 1</i>	<i>2 E externe Teilflächen Nr. 1 -3</i>	1 : 1.000
	<i>Blatt 2</i>	<i>2 E externe Teilfläche Nr. 4</i>	1 : 1.000
	<i>Blatt 3</i>	<i>2 E externe Teilfläche Nr. 5</i>	1 : 1.000
Unterlage 19.10a		<i>Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. §§ 10, 11 und 12 UVwG, Stand Dezember 2018</i>	
Unterlage 20		Geotechnische Untersuchungen	
Unterlage 20.1		Baugrundgutachten	
Unterlage 21		Sonstige Gutachten	
Unterlage 21.1		Verkehrsgutachten	

III Nebenbestimmungen

Immissionsschutz

Betriebsbedingte Lärmimmissionen

1. Der Antragsteller hat beim Bau der planfestgestellten Maßnahme und bei nachfolgenden Fahrbahnbelagserneuerungen den der Lärmberechnung zugrunde gelegten Fahrbahnbelag oder einen vergleichbaren Fahrbahnbelag zu verwenden, für den eine dauerhafte Lärminderung von mindestens 2 dB (A) nachgewiesen ist und der eine gleichwertige Haltbarkeitsdauer des Materials aufweist.
2. Der Antragsteller hat den Eigentümern folgender Gebäude für die jeweiligen Gebäudeteile
 - a) Aalener Straße 76, OG 2, Fassadennummer A, Richtung SO
 - b) Aalener Straße 76, OG 3, Fassadennummer A, Richtung SO
 - c) Aalener Straße 82, OG 2, Fassadennummer A, Richtung SO
 - d) Aalener Straße 82, OG 2, Fassadennummer B, Richtung SO

auf Antrag die notwendigen Kosten für die nach der aktuell gültigen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) zu erstatten.

Baubedingte Lärmimmissionen

3. Der Antragsteller hat die Baustelle so zu betreiben, dass die Vorgaben der AVV Baulärm während der Bauzeit eingehalten werden. Diese Regelungen sind auch in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.
4. Im Rahmen der Ausführungsplanung hat der Antragsteller ein detailliertes Gesamtkonzept zum Bauablauf und zur Vermeidung bzw. Minimierung der Lärm-

immissionen und ggf. erforderlicher Schutzmaßnahmen vorzulegen. Diese Maßnahmen sind mit der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Umwelt und Gewerbeaufsicht) abzustimmen und bis sechs Wochen vor Beginn der Bauarbeiten der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

5. Sollten Schutzvorkehrungen untunlich sein, ist eine angemessene Entschädigungsregelung zu treffen und die Planfeststellungsbehörde hiervon frühzeitig zu informieren.
6. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte in der Nachtzeit um nicht mehr als 20 dB (A) überschreiten.
7. Bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm tagsüber und nachts um mehr als 5 dB (A) sind die Bauarbeiten einzustellen. Die Baueinstellung kann aufgehoben werden, wenn nachgewiesen wird, dass geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung auf die vorgeschriebenen Immissionsrichtwerte durchgeführt werden oder wenn nachgewiesen wird, dass eine Lärmreduzierung auf die maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach dem Stand der Technik auch bei Ausschöpfung aller Maßnahmen nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm i.V.m. Anlage 5 nicht möglich ist (unvermeidbarer Baulärm).
8. Bei den Bauarbeiten sind nur geräuschgedämpfte, der AVV Baulärm entsprechende Baumaschinen einzusetzen.
9. Die Vorgaben der aktuellen Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind zu beachten. Dies ist in der Ausschreibung den ausführenden Baufirmen vorzugeben.
10. Die betroffenen Anwohner und die zuständige untere Immissionsschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Umwelt und Gewerbeaufsicht) sind umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren und rechtzeitig vor der Durchführung von besonders lärmintensiven Bauarbeiten zu unterrichten.

11. Im Rahmen eines Beschwerdemanagements sind vom Antragsteller konkrete Ansprechpartner für die betroffenen Anwohner zu benennen.
12. Im Beschwerdefall sind die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch baubegleitende Messungen zur Beweissicherung festzuhalten.

Erschütterungen

13. Erschütterungsintensive Bauverfahren bzw. Baumaschinen dürfen nur eingesetzt werden, wenn dies bautechnisch erforderlich ist und sie nicht mit zumutbarem Aufwand durch ebenso geeignete erschütterungsärmere Verfahren bzw. Maschinen ersetzt werden können.
14. Sollen im Zuge der Bauausführung unvermeidbare erschütterungsintensive Baumaßnahmen durchgeführt werden, hat der Antragsteller rechtzeitig vor Beginn der entsprechenden Bauarbeiten in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden und der Planfeststellungsbehörde ein geeignetes Beweissicherungsverfahren an allen betroffenen baulichen Anlagen durchzuführen, welches bauvorbereitende, baubegleitende und zur Feststellung der Auswirkungen des Vorhabens erforderliche baunachfolgende Beweissicherungsmaßnahmen bzw. Untersuchungen umfasst.
15. Der Antragsteller hat Bohrungen zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten beim Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau anzuzeigen. Hierfür steht eine elektronische Erfassung unter <http://www.lgrb-bw.de/informationssysteme/geoanwendungen/banz> zur Verfügung.

Natur und Landschaft

16. Der Antragsteller hat die Ausführungsplanung zum landschaftspflegerischen Begleitplan mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Baurecht und Naturschutz) abzustimmen.

17. Entsprechend der Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführungsplanung im Straßenbau ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) vorzusehen. Die mit der Umweltbaubegleitung beauftragte Person ist der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Baurecht und Naturschutz) anzuzeigen. Die mit der Umweltbaubegleitung beauftragte Person hat die Naturschutzverwaltung in regelmäßigen Zeitabständen, welche von der Naturschutzverwaltung festgelegt werden, über die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und deren Situation vor Ort sowie über die Umsetzung der eigentlichen Baumaßnahme zu unterrichten.
18. Die im planfestgestellten LBP vorgesehenen Maßnahmen (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) sind plan- und zeitgerecht umzusetzen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft ordnungsgemäß zu unterhalten. Sofern in den Maßnahmenblättern bzw. –plänen als Zeitpunkt für die Umsetzung „nach Abschluss der Straßenbauarbeiten“ angegeben ist, sind diese Maßnahmen zeitnah zum Bau und unmittelbar nach Fertigstellung des Baus, spätestens jedoch innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen.
19. Um die ökologische Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen nachzuweisen, sind Monitoring-Berichte zu erstellen und der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Baurecht und Naturschutz) vor Baubeginn vorzulegen. Die Monitoring-Maßnahmen haben durch eine fachlich geeignete Person zu erfolgen.
20. Sollten einzelne artenschutzrechtliche Maßnahmen – wider Erwarten – nicht die ihnen zugewiesene ökologische Funktionsfähigkeit erlangen, bleibt die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen bzw. Auflagen vorbehalten.

Spezielle Nebenbestimmungen zur Zauneidechse

21. Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse sind mit der parallel erfolgenden Baumaßnahme der DB („Planfeststellungsverfahren

für den Neubau des ESTW Goldshöfe und der Bahnübergänge Staudenfeld und Frankenreute“) zu koordinieren.

22. Die Vorgaben aus den Maßnahmenblättern zu den Maßnahmen 6 A, 7 A, 13 A_{CEF}, 19 V_{CEF} und 20 V_{CEF} sowie dem Artenschutzbeitrag sind bei der Realisierung des Vorhabens stringent einzuhalten und zu dokumentieren. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen im Rahmen der Bauausführung sind mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Baurecht und Naturschutz) abzustimmen.

Forstwirtschaft

23. Die Grenzen der Waldumwandlungsfläche sind im Gelände vor Beginn der Bauarbeiten eindeutig zu markieren.
24. Die Ausstockung der für das Bauvorhaben in Anspruch genommenen Flächen ist in Absprache mit der zuständigen unteren Forstbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Wald und Forstwirtschaft) vorzunehmen.
25. Die Baumfällarbeiten sind im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen. Der Holzeinschlag sowie die Flächenrodung sind bodenschonend, d.h. die Holznutzung ist von Rückegassen aus und die Flächenrodung bei trockener oder Frostwitterung, durchzuführen. Das Stock- und Wurzelholz ist ordnungsgemäß auszubauen und ggf. zu häckseln (thermische Verwertung).
26. Die an der Umwandlungsfläche angrenzenden Waldbestände sind im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Forstbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Wald und Forstwirtschaft) vor Befahrungen, Beschädigungen und Ablagerungen jeglicher Art zu schützen.
27. Als Ausgleich für den Verlust an Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes sind für die dauerhafte Waldinanspruchnahme eine Ersatzaufforstung von 1,427 ha mit standortgerechten, naturnahen Baumarten sowie Waldrandge-

staltungsmaßnahmen auf 0,245 ha in Absprache mit der zuständigen unteren Forstbehörde bis 31.12.2022 durchzuführen.

28. Die Durchführung der Umwandlung ist bis zum 31.12.2022 befristet.

29. Der Vollzug der Umwandlung und die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen sind der unteren Forstbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Wald und Forstwirtschaft) und höheren Forstbehörde (Landesbetrieb Forst Baden-Württemberg) bis spätestens zu der unter Nebenbestimmung Nr. 28 genannten Frist zu melden.

Wasserwirtschaft

30. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf der Baustelle (z.B. Öle, Fette und sonstige Betriebsstoffe) hat nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen. Erforderliche Maßnahmen sind bei der späteren Ausschreibung und Ausführung zu berücksichtigen.

Gewässerausbau des Eichwaldgrabens (Gewässer II. Ordnung)

31. Bei Gewässerausbauarbeiten (Gewässerverlegung, Ausbau und Verdolung) sind die Schonzeiten für Fische und Amphibien zu beachten.

32. Bei den Umgestaltungsarbeiten bzw. bei der Gewässerverlegung ist sicherzustellen, dass das Gewässer einen natürlichen Charakter erhält, insbesondere ist hierbei auf die Durchgängigkeit der Gewässersohle und der Ufer zu achten.

33. Neue Gewässersohlen sind aus natürlichem, ortsüblichem Sohlsubstrat herzustellen. Außerhalb der Verdolung dürfen ausschließlich natürliche Baustoffe für den Gewässerausbau eingesetzt werden.

34. Die Leistungsfähigkeit der neuen Verdolung des Eichwaldgrabens auf einer Länge von ca. 100 m ist auf mindestens ein Hochwasser „HQ 50“ auszulegen.

35. Dem neuen Einlaufbauwerk des Eichwaldgrabens sind ein räumlicher Rechen und ein Sandfang vorzuschalten.
36. Der Antragsteller hat mit den Unterhaltungspflichtigen des Eichwaldgrabens (Gemeinde Rainau und Stadt Aalen), den Unterhaltungspflichtigen der bestehenden Verdolung unter dem Asphaltmischwerk und der Deutschen Bahn eine Vereinbarung bezüglich der zukünftigen Gewässerunterhaltung abzuschließen.
37. Während der Bauzeit dürfen keine Schadstoffe (z.B. Beton, Betonstaub, Zementschlempe, Öle, Holzschutzmittel, sonstige schädliche Abwässer usw.) in den Eichwaldgraben gelangen. Außerdem sind übermäßige Wassertrübungen zu vermeiden.
38. Vorhandene Bäume und Sträucher im Umfeld der neuen Verdolung sind weitgehend zu erhalten, der Gewässerrandstreifen ist soweit wie möglich einzuhalten.
39. Werden an den Übergängen von Bauwerken zu Gewässerböschungen Ufersicherungen erforderlich, sind dafür ausschließlich natürliche Baustoffe zu verwenden.
40. Trübungen des Eichwaldgrabens sind während der Bauzeit zu verhindern. Zum Schutz des Eichwaldgrabens und des unterstromliegenden Fischteichs ist an geeigneter Stelle ein Absetzbecken vorzusehen. Das Absetzbecken ist regelmäßig auf Ablagerungen zu überprüfen und ggf. zu entladen.
41. Werden Gewässerkreuzungen durch Leitungen erforderlich, sind diese Kreuzungen frühzeitig mit der zuständigen unteren Wasserbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Geschäftsbereich Wasserwirtschaft) abzustimmen.

Bodenschutz und Altlastenschutz

42. Zur Sicherstellung der Belange des Bodenschutzes bzw. zur Umsetzung und Kontrolle der Maßnahmen zum Bodenschutz ist im Rahmen der Umweltbau-

begleitung eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Vor Baubeginn ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen.

43. Folgende im Bodenschutz- und Altlastenkataster des Ostalbkreises erfasste Fläche ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen:

-Altablagerung AA Goldshöfer Bahnhof

Öffentliche Sicherheit

44. Der Antragsteller hat rechtzeitig vor Beginn von jeglichen Baumaßnahmen auf allen Bauflächen die nach Maßgabe des Kampfmittelbeseitigungsdienstes erforderlichen Gefahrenverdachtserforschungs- und Entmunitionierungsmaßnahmen durchzuführen.

45. Sollten Hinweise auf vorhandene Kampfmittel bekannt sein oder werden, sind diese unverzüglich dem Kampfmittelbeseitigungsdienst (RPS – Referat 16) mitzuteilen.

46. Der Einsatz von Feuerwehr und Rettungsdiensten muss auf allen Bauflächen jederzeit sichergestellt sein.

47. Sofern bei oder nach den Baumaßnahmen in Betrieb befindliche Teile des Straßennetzes oder die umliegende Bebauung hinsichtlich der Verkehrsführung, der Zugänglichkeit und der Funktionsfähigkeit von Sicherheitseinrichtungen beeinflusst bzw. beeinträchtigt werden, müssen entsprechende Maßnahmen mit den Feuerwehren und Rettungsdiensten sowie der für den Brandschutz zuständigen Dienststelle (Landratsamt Ostalbkreis – Kreisbrandmeister) rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen abgestimmt werden.

48. Im Rahmen eines Sicherheitsaudits nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind sämtliche verkehrliche Verhältnisse vor Ort zu prüfen und ggf. sind verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen) zu ergreifen.

49. Die einschlägigen Vorschriften (Richtlinien 954 und 997) in Bezug auf den Bahnstrom – 16,7 Hz/50 Hz Anlagen sind einzuhalten.

50. Die Mindestmaße der DIN EN 1991-1-7 hinsichtlich der Einwirkungen auf Tragwerke sind einzuhalten.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

51. Die Bauausführenden haben sich unmittelbar vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Versorgungsleitungen bei den zuständigen Stellen der Versorgungsunternehmen – u.a. Netze NGO, Stadtwerke Aalen und Deutsche Telekom Technik – zu informieren.

52. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Leitungen der Versorgungsunternehmen vermieden werden. Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

Denkmalschutz

53. Für den Abbruch der ehemaligen Verladestation am Bahnhof Goldshöfe sowie des nördlich des Bahnhofs liegenden Bahnübergangs und sämtlicher Signalanlagen sind Abbruchdokumentationen mit folgendem Inhalt zu erstellen:

- Allgemeine Angaben zum Objekt und zur Dokumentation
 - Lageplan mit Kennzeichnung des Objekts (funktionale Einbindung)
 - Zeichnerische Dokumentation
 - Fotodokumentation
 - Datierung des Objekts bzw. seiner Hauptbauphasen
 - Schriftliche Zusammenfassung der bauhistorischen Erkenntnisse,
- vgl. die Vorgaben des Landesamts für Denkmalpflege vom 10.07.2018.

54. Die abgeschlossenen Abbruchdokumentationen sind in die Datenbank Bau- forschung / Restaurierung unter www.bauforschung-bw.de einzugeben.
55. Die abgeschlossenen Abbruchdokumentationen sind beim Landesamt für Denkmalpflege zur Archivierung abzugeben, vgl. die Vorgaben des Landes- amts für Denkmalpflege vom 10.07.2018.
56. Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind gemäß § 20 DSchG die Denkmalschutz- behörden oder die Gemeinde umgehend zu benachrichtigen. Archäologische Funde oder Befunde sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der An- zeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutz- behörde (RPS – Abteilung 8) mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird hingewiesen, vgl. § 27 DSchG.

Arbeitsschutz

57. Der Antragsteller hat spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung gemäß der Baustellenverordnung an die zuständige un- tere Arbeitsschutzbehörde (Landratsamt Ostalbkreis – Umwelt und Gewerbe- aufsicht) zu übermitteln.
58. Für die Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die einschlägigen Arbeitsschutzbestimmungen einschließlich der speziel- len Maßnahmen bei besonders gefährlichen Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung enthält.

Sonstige Nebenbestimmungen

59. Der Antragsteller hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich vom Baube- ginn und von der Fertigstellung des Straßenbauvorhabens zu unterrichten.

IV Zusagen

Der Antragsteller hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

Immissionsschutz

1. Bei etwaigen Blendwirkungen zum Bahnbetriebsgelände wird eine Abstimmung mit der DB Netz AG erfolgen.
2. In Bauphasen mit zu erwartenden nächtlichen Ruhestörungen wird den Betroffenen der Aalener Str. 76, der Aalener Str. 82 jeweils in Rainau sowie des Bahnhofsgebäudes Goldshöfe Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt.

Forstwirtschaft

3. In der Ausführungsplanung wird eine Abstimmung mit dem LGRB bezüglich einer Änderung des LBP für die Rahmenbetriebszulassung eines Abbauvorhabens auf den Waldumwandlungsflächen – Flurstücke Nr. 1718, 1719 und 1721 der Gemarkung Schwabsberg – erfolgen.

Landwirtschaft

4. Es werden keine Baustelleneinrichtungsflächen auf landwirtschaftlichen Flächen vorgesehen. Dies wird bei der späteren Ausschreibung und Ausführung berücksichtigt. Etwaige privatrechtliche Regelungen mit den Landwirten bleiben unberührt.
5. Die Zügigkeit und Durchgängigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs wird während und nach der Bauausführung gewährleistet. Dies wird bei der späteren Ausschreibung und Ausführung berücksichtigt.
6. Ggf. werden verkehrssteuernde Maßnahmen (Beschilderung/Geschwindigkeitsregelungen) für landwirtschaftliche Fahrzeuge ergriffen.

Wasserwirtschaft

7. Eine Versickerung von anfallenden Abwässern und Oberflächenwässern wird nicht in Gleisnähe stattfinden.

Bodenschutz, Altlastenschutz

8. Die Altablagerung AA Goldshöfer Bahnhof wird bei der Herstellung der Fußwegverbindung Buch – Bahnhof Goldshöfe beachtet und bei der späteren Ausschreibung und Ausführung der Maßnahme berücksichtigt.
9. Technische Versickerungsanlagen (z.B. Sickerschächte, Sickerbecken und Mulden-Rigolen-Systeme) werden nicht vorgesehen.
10. Weitergehende objektbezogene Baugrunduntersuchungen werden ggf. gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro erstellt.

Verkehr

11. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird eine enge Abstimmung mit der DB Netz AG zur Koordination des hiesigen Straßenbauvorhabens mit dem Vorhaben „Neubau des ESTW Goldshöfe“ der DB Netz AG erfolgen.
12. Im Zuge der Ausführungsplanung wird eine Abstimmung und frühzeitige Beteiligung des Geschäftsbereichs Straßenverkehr des Landratsamts Ostalbkreis erfolgen.
13. Es wird während der Ausführungsplanung ggf. eine Abstimmung mit Ostalb Mobil zur Thematik – Lage der Bushaltestellen – erfolgen.
14. Nach Fertigstellung des Vorhabens können im Rahmen der Verkehrsschau konkrete verkehrliche Maßnahmen an der Ein-/Ausfahrt zum Weiler Goldshöfe geprüft werden. Dies wird der Antragsteller dem Geschäftsbereich Straßenverkehr des Ostalbkreises vorschlagen.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

15. In der Ausführungsplanung werden die Kabel der Netze NGO im Lageplan nachgeführt.
16. Bei Änderungen oder Umlegungen der TK-Linien der Telekom wird die Deutsche Telekom Technik gemäß TKG frühzeitig informiert.
17. Die Deutsche Telekom Technik (Niederlassung Südwest) wird rechtzeitig über Beginn und Ablauf der Baumaßnahme informiert.
18. Den bauausführenden Firmen wird aufgegeben, vor Beginn der Bauarbeiten den aktuellen Leitungsbestand der Deutschen Telekom zu erheben.

Private Rechte, insbesondere Eigentum

19. Es wird keine sog. kritische Bepflanzung im Grenzbereich zu den Eisenbahnanlagen, auf Bahngelände oder in dessen Nähe erfolgen.
20. Die „inneren“ Restgrundstücksflächen der Flurstücke 1715, 1717 und 1721 auf Gemarkung Schwabsberg – östlich der K 3335 – werden abgekauft, soweit dies von den Eigentümern gewünscht ist.
21. Mit der Eigentümerin der Flurstücke 1716 und 1711/1 auf Gemarkung Schwabsberg wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine Einigung hinsichtlich der Ersatzherstellung von Schüttboxen getroffen.
22. Den Flurstücken 1710, 1712, 1713, 1714, 1715, 1717, 1718, 1719 und 1721 jeweils auf Gemarkung Schwabsberg wird ein dinglich gesichertes Fahrrecht zu Lasten des Staatswaldgrunds (Flurstück 610/5 auf Gemarkung Hüttlingen) eingeräumt.

V Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Bedenken 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

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

B) Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Straßengesetzes BW gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das vom Antragsteller geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Planfeststellung sind die baulichen Maßnahmen, die erforderlich sind, um die bestehenden schienengleichen Bahnübergänge Goldshöfe (zwei Bahnübergänge) und Wagenrain (ein Bahnübergang) zu beseitigen und durch eine Straßenüberführung zu ersetzen. Diese Straßenüberführung erhält Straßenanbindungen nach Wagenrain und zum Bahnhof Goldshöfe. Übergeordnete Veranlassung für die Maßnahme ist die Realisierung eines elektronischen Stellwerks im Bahnhof Goldshöfe durch die Deutsche Bahn. Dieses soll die veralteten und wartungsintensiven Bestandsstellwerke ersetzen. In das elektronische Stellwerk kann die derzeit vorhandene Bahnübergangstechnik nicht eingebunden werden. Daher müssen die Bahnübergänge entweder signaltechnisch und bautechnisch umgebaut oder durch Ersatzmaßnahmen beseitigt werden. Nach umfangreichen Abstimmungen zwischen der Deutschen Bahn, dem Ostalbkreis und den beteiligten Kommunen Aalen, Hüttlingen und Rainau entschloss sich der Ostalbkreis, die betroffenen drei Bahnübergänge zu schließen und durch eine planfreie Kreuzung zu ersetzen.

Die derzeitigen Bahnübergänge Goldshöfe bestehen aus zwei getrennten Schrankenanlagen etwa 230 m nördlich des Bahnhofs Goldshöfe und liegen am südlichen

Rand der Gemeinde Rainau auf Gemarkung Schwabsberg. Im Bahnhof Goldshöfe zweigt die sog. Jagstbahn (Strecke 4940 Goldshöfe – Crailsheim) von der sog. Riesbahn (Strecke 4710 Stuttgart – Nördlingen) ab. Die Bahnübergänge Goldshöfe verbinden die K 3320 mittels der K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) mit der L 1029 in Aalen-Oberalfingen.

Der Bahnübergang Wagenrain liegt etwa 270 m südlich des Bahnhofs Goldshöfe, am nördlichen Rand des Stadtgebiets Aalen auf Gemarkung Hofen. An dieser Stelle befindet sich noch der Bereich der Hauptbahnstrecke 4710 (Stuttgart – Nördlingen). Der Bahnübergang Wagenrain verbindet den Weiler Goldshöfe mittels eines städtischen Wegs (sog. Nachbarschaftsweg) mit dem Wohnplatz Wagenrain sowie verschiedenen Einzelwohnsitzen.

Die zu errichtende Straßenüberführung verläuft etwa 50 m nördlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes Goldshöfe. Es handelt sich um ein Brückenbauwerk mit einer Gesamtlänge von etwa 77 m. Die Ausbaustrecke für die Straßenüberführung mitsamt der Verbindungsstraße nach Wagenrain und einer Rampe zum Bahnhof Goldshöfe umfasst eine Gesamtausbaulänge von etwa 2 km. Zudem wird auch die K 3320 an die neuen Verkehrsbedürfnisse angepasst. Für die Fußgänger und Radfahrer wird entlang des nördlichen Fahrbahnrandes der K 3335 ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,5 m errichtet. Die neue Straßenverbindung wird als Kreisstraße K 3335 die Funktion einer regionalen Straßenverbindung nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) erfüllen. Der Ostalbkreis ist der zuständige Straßenbaulastträger der K 3335.

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

II Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Das Landratsamt Ostalbkreis, vertreten durch den Geschäftsbereich Straßenbau, beantragte mit Schreiben vom 11.06.2018 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die K 3335 – Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain. Für den Bau und die Änderung einer Kreisstraße kann gemäß § 37 Abs. 1 S. 2 StrG auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Da der Vorhabenträger aufgrund der mit einer Planfeststellung verbundenen Rechtssicherheit (§ 75 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 S. 1 LVwVfG) ein rechtliches Interesse an der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens hat und vorliegend außerdem Grunderwerb in erhöhtem Maße erforderlich wird, hat das Regierungspräsidium Stuttgart in Ausübung seines diesbezüglichen Ermessens beschlossen, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Referat 24 der Abteilung 2, leitete am 14.06.2018 das hiesige Planfeststellungsverfahren ein. Das Regierungspräsidium Stuttgart ist nach § 37 Abs. 8 StrG die für dieses Straßenbauvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde.

Zeit und Ort der Planauslage wurden am 20.06.2018 im Mitteilungsblatt der Stadt Aalen und am 22.06.2018 im Mitteilungsblatt der Gemeinde Rainau sowie im Amtsblatt der Stadt Ellwangen, außerdem am 23.06.2018 im Amtsblatt der Gemeinde Hüttlingen ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 73 Abs. 4 LVwVfG hingewiesen. Die Planunterlagen lagen gemäß § 73 Abs. 3 LVwVfG in der Zeit vom 25.06.2018 bis einschließlich 24.07.2018 in den Rathäusern der Städte Aalen und Ellwangen, wie auch in den Rathäusern von Hüttlingen und Rainau zur Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endete am 07.08.2018. Die betroffenen Kommunen, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die weiteren Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.06.2018 um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens kam es zu Planänderungen und Planergänzungen. Die erste Planüberarbeitung bezog sich auf die Aufnahme detaillierterer

Planunterlagen zur standortbezogenen UVP-Vorprüfung hinsichtlich der dauerhaften Waldumwandlung. Außerdem wurden eine Waldfunktionskarte und Flurbilanzkarten zur Waldumwandlung aufgenommen. Des Weiteren wurde die Teilfläche 2 der Maßnahme 2 E ausgedehnt. Neu hinzugekommen war außerdem die Unterlage 9.5.1 „Rechnerische Bilanzierung Schutzgut Boden nach LUBW-Arbeitshilfe Bodenschutz 24“. Es erfolgten zudem Anpassungen im Grunderwerbsverzeichnis und in den Grunderwerbsplänen. Die hinsichtlich der Überarbeitung der Pläne gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG erforderlichen Einzelanhörungen erfolgten ab dem 23.01.2019.

Die zweite Planänderung bezog sich auf das landschaftsplanerische Maßnahmenkonzept. Im Rahmen der Anhörung wurde die Erforderlichkeit einer weiteren Kompensationsmaßnahme für zu rodende Laubwald- und Fichtenforstbestände festgestellt. Daher wurde eine Waldrandgestaltungsmaßnahme (Maßnahme 2a E) am nordwestlichen Rand der Flur-Nr. 610/5 (Staatsforstfläche) auf Gemarkung Hüttlingen vorgesehen und in die Unterlagen integriert. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen wurden mit Schreiben vom 19.03.2019 hierzu gehört.

Der Erörterungstermin wurde gemäß § 73 Abs. 6 LVwVfG am 27./29./30.03.2019 in den amtlichen Bekanntmachungsorganen der Kommunen Aalen, Ellwangen, Rainau und Hüttlingen ortsüblich bekannt gemacht. Die Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie die privaten Einwender wurden mit Schreiben vom 26./27.03.2019 vom Erörterungstermin benachrichtigt.

Im April 2019 kam es zu einer weiteren Planänderung, vgl. Unterlage 10. Hierbei wurden allerdings keine Belange erstmals oder stärker als bisher berührt, so dass eine weitere Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG nicht erforderlich war.

Am 10.04.2019 wurden die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen sowie die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des Erörterungstermins im Gemeindesaal des Gemeindehauses St. Georg in Aalen-Hofen mit dem Antragstel-

ler, den Trägern öffentlicher Belange sowie den anwesenden Einwendern und Betroffenen diskutiert.

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 in gebührendem Maße berücksichtigt.

Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls aufgrund von § 11 UVwG i.V.m. Ziff. 1.4.2 der Anlage 1 des UVwG in Verbindung mit dem UVPG hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVwG aufgeführten Kriterien durch das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVwG zu erwarten sind. Diese Feststellung wurde der Öffentlichkeit am 21.06.2018 auf der Internetseite des RPS bekannt gegeben. Maßgebend für diese Einschätzung war insbesondere, dass die Neuversiegelung des Bodens zu einem großen Teil auf bereits vorbelasteten, bestehenden Straßennebenflächen stattfindet und keine FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete oder Landschaftsschutzgebiete vom Vorhaben betroffen sind. Eine Beeinträchtigung der im Plangebiet vorhandenen Zauneidechse kann durch die Neuschaffung von Zauneidechsen-Habitaten, bauzeitlichen Beschränkungen und der Vergrämung aus dem Baufeld vermieden werden. Ergänzend war aufgrund des Verfahrensstandes die Durchführung einer gesonderten forstlichen standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 2 UVPG i.V.m. Ziff. 17.2.3 der Anlage 1 des UVPG erforderlich, da die dauerhafte Waldumwandlung gemäß § 9 LWaldG beim geplanten Vorhaben die Fläche eines Hektars übersteigt. Die höhere Forstbehörde hat am 15.10.2018 festgestellt, dass für die geplante dauerhafte Waldumwandlung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Die Prüfung hat ergeben, dass keine besonderen örtlichen Gegebenheiten vorliegen. Zwar liegen als Waldumwandlungsfläche Wälder mit besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen vor, aufgrund der Lage zwischen Kreisstraßen, Gewerbegebiet und Bahntrasse ist die Erholungsfunktion allerdings von un-

tergeordneter Bedeutung und die grundsätzliche Schutzfunktion dieser Wälder geht durch das Vorhaben nicht verloren. Diese Feststellung wurde der Öffentlichkeit auf den Internetseiten des RPS und des RPT bekannt gegeben. Insgesamt können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen hinreichend ausgeschlossen werden.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden somit eingehalten.

Soweit einwenderseitig gerügt wurde, dass der Antragsteller auch nach der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung an seiner Planung festhielt, obwohl Teile der Bürgerschaft diese ablehnten, wird dies zurückgewiesen.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durch den Vorhabenträger, bei der die Öffentlichkeit möglichst vor Antragstellung über die Ziele, Mittel und Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet sowie ihr Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben wird, vgl. VwV Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Antragsteller hat seit Ende 2014 eine umfangreiche Bürgerinformation und Gremienbefassung durchgeführt, so beispielsweise im Ausschuss für Umweltschutz und Kreisentwicklung, in den Gemeinderatssitzungen von Rainau und Hüttlingen sowie im Ortschaftsrat von Aalen-Hofen. Außerdem veranstaltete der Antragsteller eine Informationsveranstaltung für Grundstücksbetroffene des hiesigen Planfeststellungsverfahrens (17.07.2018) sowie persönliche Abstimmungsgespräche. Auch wenn der Antragsteller hierbei als Ziel herausgestellt hat, eine gemeinsame und für alle annehmbare Lösung finden zu wollen, kann dies bei umfangreichen Infrastrukturprojekten nicht in jedem Fall gewährleistet werden. Der Alternativvorschlag der Bürgerschaft wurde mithin aufgegriffen und mit den anderen Varianten verglichen, siehe Kapitel B) III 3).

III Rechtliche Würdigung

Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1) Planrechtfertigung

Die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain durch die Straßenüberführung K 3335, die Straßenanbindungen nach Wagenrain und zum Bahnhof Goldshöfe sowie die Anpassungen der K 3320 sind planerisch gerechtfertigt.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Es ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es „vernünftigerweise geboten“ ist (vgl. u.a. BVerwGE 56, 71). Die Beseitigung der vorhandenen Bahnübergänge dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Nach § 9 Abs.1 S. 2 StrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer jeweiligen Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes und das Ziel möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Das planfestgestellte Vorhaben wird diesen Erfordernissen gerecht. Für die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain mittels einer Straßenüberfüh-

rung besteht unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Straßengesetzes und daran gemessen ein Bedürfnis. Die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen rechtfertigen die Planung. Die Umsetzung des Vorhabens stellt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Der derzeitige Zustand im Bereich der Bahnübergänge Goldshöfe sowie im Bereich des Bahnübergangs Wagenrain ist insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit unbefriedigend. Die drei Bahnübergänge werden aktuell durch handbediente Schrankenanlagen gesichert, sie sind nicht in die Signaltechnik eingebunden, so dass Zugfahrten bei geöffneten Schranken möglich sind. Zusätzlich beträgt die Aufstelllänge zwischen den beiden Bahnschrankenanlagen Goldshöfe lediglich 40 m, so dass bei zeitversetzter Schließung beider Schranken erhebliche Verkehrsgefahren entstehen, wenn aufgestaute Fahrzeuge den zeitlich später schließenden Bahnübergang nicht räumen können. Des Weiteren ist unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu nennen, dass die unmittelbare Nähe der westlichen Schrankenlage Goldshöfe zur über Eck vorbeiführenden K 3320 bei Schrankenschließungen Rückstauungen auf der K 3320 verursacht. Diese Rückstauungen betreffen auch Verkehrsteilnehmer, die nicht die Bahnübergänge Goldshöfe überqueren wollen. Gefährliche Situationen entstehen in der Folge dann, wenn Fahrzeuge aus den Rückstauungen ausscheren und versuchen auf der Gegenfahrspur an den wartenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Dies wird durch die Unfallauswertung des Polizeipräsidiums Aalen bestätigt, im Zeitraum vom 01.01.2014 bis 30.06.2019 kam es zu insgesamt sieben erfassten Unfällen teilweise mit schwer- bzw. leichtverletzten Personen. Um das Risiko fehlerhaften menschlichen Handelns auszuschließen, werden die drei Bahnübergänge beseitigt. Dies entspricht dem gesetzlichen Auftrag des § 3 EBKrG, wenn es die Sicherheit erfordert, Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen zu beseitigen. Mit dem geplanten Vorhaben wird sich die Verkehrssicherheit deutlich verbessern.

Auch im Hinblick auf den Verkehrsfluss weist der vorhandene Zustand Defizite auf. Aufgrund der nördlich vom Bahnhof Goldshöfe nur eingleisigen Streckenabschnitte sowohl auf der Jagstbahn als auch auf der Riesbahn führen die Zwänge der Fahrplangestaltung zu sehr langen Schrankenschließzeiten an allen drei Bahnübergängen. Rückstauungen im Bereich der Bahnübergänge Goldshöfe betreffen wie oben bereits ausgeführt auch Verkehrsteilnehmer, die die Bahnübergänge gar nicht über-

queren wollen. Außerdem wird die Situation für Fußgänger und Radfahrer durch das Überführungsbauwerk verbessert. Derzeit wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, Fußgänger müssen den Bahnübergang queren, um zum Bahnhof zu gelangen.

Um diesen Missständen entgegenzuwirken und sowohl die Verkehrssicherheit zu verbessern als auch die Abhängigkeiten zwischen Schienen- und Straßenverkehr zu beenden, ist die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain erforderlich. Allein hierdurch wird das gewünschte Maß an Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität erreicht. Das Vorhaben ist also „vernünftigerweise geboten“.

Einwender machten geltend, dass eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Baumaßnahme nicht erreicht werden könne, da der Knotenpunkt an der Autobahnauffahrt Westhausen überlastet sei und es durch die vorliegende Maßnahme am sog. Kellerhaus (Anschluss K 3335 an L 1029) zum Stillstand komme. Sie forderten den Ausbau der B 29/B 290.

Dem ist zu entgegnen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der K 3335 im Planfall 2030 lediglich zusätzliche 700 Kfz/24 h im Vergleich zum Nullfall 2030 ausweist. Bei der Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain handelt es sich um eine relativ kleinräumige Maßnahme an der K 3335, die nicht im Stande ist, eine Verbesserung des Gesamtverkehrsflusses an der BAB 7 bzw. B 29 und deren Anschlüssen herbeizuführen. Im Übrigen ist die B 29 in die Verbindungsfunktion I gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung aufgestuft worden, was deren 4-streifigen Ausbau beinhaltet. Eine kleinräumige Verbesserung des Verkehrsflusses kann durch die Beseitigung der Bahnübergänge und die Anpassung der Straßenführung an die Verkehrsströme hingegen erreicht werden, siehe oben.

Einwenderseitig wurde gefragt, ob die Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain nicht bereits 2015 technisch nachgerüstet worden seien. Dies sei eine Festlegung des Eisenbahnbundesamts aus dem Jahr 2007.

Ein gesicherter Zustand der Bahnübergänge liegt derzeit noch nicht vor. Auch das Planfeststellungsverfahren für den Neubau des elektronischen Stellwerks im Bahnhof

Goldshöfe wurde erst im Jahr 2018 eingeleitet und ist aktuell noch nicht abgeschlossen.

2) Dimensionierung

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Planunterlagen festgelegte Dimensionierung des Vorhabens im Hinblick auf dessen Funktion und das für den Planfall 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen von etwa 2.700 Kfz/24 h auf der K 3335 und ca. 5.300 bzw. 3.000 Kfz/24 h auf der K 3320 nach Abwägung aller Belange für angemessen. Entsprechend ihrer Verbindungsfunktionsstufe nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) Tabelle 1 als regionale Landstraße ist die K 3335 in die Straßenkategorie LS III einzustufen. Nach Tabelle 7 der RAL 2012 ist als Planungsgrundlage für die regionale Landstraße die Entwurfsklasse 3 anzuwenden. Der nach der RAL 2012 für die Entwurfsklasse 3 vorgesehene Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8 m wurde vorliegend reduziert und die Fahrbahnbreite auf 7 m festgelegt, da die anschließenden Straßen einen geringeren Ausbaustandard aufweisen und die zu erwartende Verkehrsmenge eher im unteren Bereich der für die Entwurfsklasse 3 vorgesehenen Bandbreite angesiedelt ist.

Der Ausbaubereich, der die K 3320 betrifft (Goldshöfer Straße / Aalener Straße) wird ebenfalls der Entwurfsklasse 3 zugeordnet. Die Fahrbahnbreite wird in diesem Bereich aber nur 6 m betragen, um einen Gleichlauf mit den anschließenden Abschnitten der K 3320 herzustellen.

Für die Anbindung Wagenrain wurde eine Fahrbahnbreite von 5 m und für die Zufahrtsrampe zum Bahnhof eine Fahrbahnbreite von 5,5 m gewählt, da beide als nah-räumige bzw. kleinräumige Verbindungen der Entwurfsklasse 4 zugeordnet werden. Der Knotenpunkt K 3335 / K 3320 wird als dreiarmer Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 35 m geplant und befindet sich damit im untersten Bereich der Spanne der RAL 2012 für Kreisverkehre (35 m – 50 m).

3) 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. Der Antragsteller hat die vorzugswürdigste Alternative zum Erreichen seiner Planungsziele gewählt.

Das Beibehalten des aktuellen Status quo, also ein Verzicht auf das Vorhaben (sog. Null-Variante) würde den genannten Zielen der Planung nicht gerecht und den bisher gegebenen nicht ausreichenden Zustand verfestigen. Die Beibehaltung des aktuellen Zustands widerspricht der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, da die Bahnübergänge sowohl für den querenden Verkehr als auch für den Zugbetrieb ein auf Dauer verbleibendes Sicherheitsrisiko mit unkalkulierbaren, ggf. schwersten Folgen für alle Beteiligten darstellt. Zwar ließen sich bei der Null-Variante Eingriffe in Landwirtschaft, Privateigentum sowie Natur und Landschaft vermeiden, doch sind diese Eingriffe im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Ferner entspricht die Null-Variante nicht dem gesetzlichen Auftrag des § 3 EBKrG, Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen zu beseitigen, wenn es die Sicherheit erfordert. Die Null-Variante ist daher keine taugliche Alternative.

Im Folgenden werden die einzelnen Varianten beschrieben und anschließend im Rahmen der Variantenabwägung gewürdigt. Hinsichtlich näherer Details wird auf die Planunterlagen (v.a. Unterlage 1b) verwiesen.

3.1 Variante 1 – Kreuzung nördlich Bahnhofsgebäude

Bei Variante 1 zweigt die neue Straßenüberführung ca. 220 m westlich des heutigen Bahnübergangs Goldshöfe in südliche Richtung von der K 3320 mittels eines neu zu

errichtenden Kreisverkehrs ab und führt dann in östliche Richtung über die Bahngleise. Die Straßenüberführung der Variante 1 mit einer Länge von etwa 530 m befindet sich ca. 50 m nördlich des heutigen Bahnhofsgebäudes. Im weiteren Verlauf folgt ein Rechtsbogen, der in die bestehende K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) ca. 400 m vor dem Weiler Goldshöfe übergeht. Die beiden Bahnstrecken am Bahnhof Goldshöfe werden durch zwei voneinander getrennte Brückenbauwerke überspannt. Die Verbindungsstraße nach Wagenrain zweigt 150 m südlich des Kreisverkehrs von der K 3320 ab und verläuft unmittelbar am Dammfuß der neuen Überführungsstraße, um dann in südlicher Richtung parallel zum Streckengleis bis zum heutigen Bahnübergang Wagenrain zu führen. Die Anbindung des Bahnhofs erfolgt über eine Rampe, die zwischen den Bahngleisen als Schleife zunächst nach Norden und anschließend zurück nach Süden unter dem östlichen Überführungsbauwerk hindurch, auf das Bahnhofsgelände zuläuft.

3.2 Variante 2 – Kreuzung südlich Bahnhofsgebäude

Die Variante 2 sieht vor, dass die K 3335 etwa 220 m westlich des heutigen Bahnübergangs Goldshöfe von der K 3320 in südliche Richtung abzweigt und nach ca. 200 m mittels einer Straßenbrücke in östliche Richtung über die Bahngleise schwenkt. Die Straßenüberführung der Variante 2 mit einer Länge von 640 m befindet sich ca. 20 m südlich des heutigen Bahnhofsgebäudes. Östlich der Bahngleise bindet die neue Straßenüberführung nach 230 m in die bestehende K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) in Richtung Weiler Goldshöfe ein. Die Anbindung nach Wagenrain erfolgt analog zur Variante 1 westlich der Bahnstrecke. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs erfolgt unabhängig von der neuen Straßenüberführung von Norden über eine Anbindung an die Straße „Im Forst“.

3.3 Variante 3 – Kreuzung im Bereich der heutigen Bahnübergänge mit Straßenüberführung

Bei Variante 3 beginnt etwa 200 m westlich des heutigen Bahnübergangs Goldshöfe die Anrampung der K 3320. Die beiden Bahnlinien werden im Bereich der heutigen

Bahnübergänge Goldshöfe mit jeweils einer Straßenbrücke überführt. Nach ca. 340 m schwenkt die Trasse im Bogen in die bestehende K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) in Richtung Weiler Goldshöfe ein. Die K 3320 nach Rainau zweigt untergeordnet auf dem Damm unmittelbar vor der Straßenüberführung in nördlicher Richtung ab und erreicht dann wieder den Bestand. Die verkehrliche Erschließung des Bahnhofs erfolgt über eine zwischen den Bahnlinien herzustellende Abfahrtsrampe in südliche Richtung. Eine Rampe in nördliche Richtung erschließt den dort gelegenen Gewerbebetrieb. Als Ersatz für den Bahnübergang Wagenrain ist eine separate Feldwegbrücke ca. 200 m südlich dieses Bahnübergangs mit einer neuen Zuwegung vorzusehen.

3.4 Variante 4 – Kreuzung im Bereich der heutigen Bahnübergänge mit Eisenbahnüberführung

Anstelle einer Straßenüberführung wie in Variante 3 wird bei Variante 4 die Straße in Tieflage unter den Gleisen im Bereich der heutigen Bahnübergänge hindurchgeführt. Die Linienführung wie auch die Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Wagenrain (Feldwegbrücke) entsprechen in etwa denen aus Variante 3. Aus den Dammbereichen der Variante 3 werden hier Einschnittslagen, Trogbereiche und Grundwasserwannen. Die verkehrliche Erschließung des nördlichen Gewerbebetriebs muss über eine neue Anliegerstraße von der ca. 700 m entfernten Straße „Im Forst“ aus erfolgen. Die Anbindung des Bahnhofs in Richtung Süden muss als Einmündung am Tiefpunkt der Unterführung in einer Grundwasserwanne erfolgen.

3.5 Variante – Vorschlag im Anhörungsverfahren

Im Anhörungsverfahren wurde von privater Seite eine neue Variante vorgebracht. Das Ingenieurbüro hat diesen Vorschlag in der Folge ausgearbeitet. Auf der K 3320 erfolgt bei dieser Variante westlich des Bahnhofs eine Anrampung. Die Straßenbrücke führt in gerader Verlängerung der K 3320 nördlich der bestehenden Bahnübergänge Goldshöfe über die Bahngleise. Nach den Bahngleisen folgt die neue Straße zunächst dem Verlauf der Bahnstrecke nach Nördlingen (Riesbahn). Eine perspekti-

vische Fortführung in Richtung B 290 ist somit entlang dieser Bahnstrecke möglich. Die Anbindung an die K 3320 in Richtung Rainau erfolgt über eine ca. 150 m lange Anrampung mit hohen beidseitigen Stützwänden. Die verkehrliche Erschließung des Bahnhofs und des nördlichen Gewerbebetriebs erfolgt durch eine Rampe, die von der Straßenüberführung in südliche Richtung abgeht. Die bestehende K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) in Richtung Weiler Goldshöfe wird über eine Abzweigung von der Straßenüberführung auf Höhe des nördlichen Gewerbebetriebs angebunden.

3.6 Variantenabwägung

Ein Variantenvergleich zwischen den Varianten 1 bis 4 und der Variante aus dem Anhörungsverfahren zeigt, dass die antragsgegenständliche Variante 1 die ausgewogenste Lösung – insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und den Flächenbedarf – für die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain darstellt.

Die im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Variante (siehe Ziffer 3.5) erfordert ein langes Brückenbauwerk mit vier großen Anrampungen und teilweise 7 m hohen Stützwänden. Für die notwendige Realisierung von Geh- und Radwegen auf den Bauwerken sind große Querschnitte notwendig. Alle Bauwerkelemente sind auf engstem Raum – im Bereich der heutigen Bahnübergänge Goldshöfe – komprimiert, so dass keine Entflechtungen möglich sind. Dies bedingt einen deutlich erhöhten Bauaufwand, da keine baulich und zeitlich losgelöste Realisierung vom Bestand möglich ist. Mit in die Abwägung einzustellen ist hierbei auch, dass die Verknüpfung der Hauptverkehrswege K 3320 und K 3335 (ehemals Gemeindeverbindungsstraße) durch unübersichtliche und damit gefahrenträchtige Einmündungen auf dem Brückenbauwerk erfolgt. Für die Anbindung der K 3335 sind erhebliche Eingriffe in intakte Waldflächen sowie in ökologisch hochwertige Bereiche erforderlich. Auf Grund des verbleibenden dauerhaften Sicherheitsrisikos und der fraglichen bautechnischen Realisierbarkeit, scheidet diese Variante aus planungsrechtlicher Sicht aus.

Die vier weiteren Varianten wurden nach den Kriterien „raumstrukturelle Wirkungen“, „verkehrliche Wirksamkeit und Verkehrssicherheit“, „bautechnische Realisierbarkeit“, Umweltverträglichkeit sowie Wirtschaftlichkeit miteinander verglichen. Hinsichtlich der erfolgten tabellarischen Gegenüberstellung der einzelnen Varianten wird auf die Unterlage 1b verwiesen.

Die Variante 4 (siehe Ziffer 3.4) scheidet auf Grund der schlecht kalkulierbaren Grundwassersituation und dem damit verbundenen hohen Baukostenrisiko aus. Die Unterführung liegt mit hoher Wahrscheinlichkeit im Grundwasser und erfordert daher den Bau von auftriebssicheren Grundwasserwannen. Überdies würde die Realisierung der Variante 4 den Antragsteller vor große bautechnische Herausforderungen stellen, insbesondere was Sicherungsmaßnahmen und Baubehelfe während der Bauzeit angeht, um einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten zu können. Für die K 3335 wäre während der Bauzeit voraussichtlich eine Vollsperrung notwendig, da das Unterführungsbauwerk im Bereich der Bestandstrasse hergestellt werden müsste. Weiterhin beinhaltet diese Variante keine Möglichkeit zur Anbindung des Wohnplatzes Wagenrain, so dass der Bahnübergang Wagenrain nicht beseitigt werden kann bzw. eine zusätzliche Feldwegüberführung zu schaffen wäre, was zu weiterem Flächenbedarf führen würde. Zu nennen sind außerdem die erheblichen Eingriffe in geschützte Feuchtbiotope und Kleingewässer nördlich der K 3320 und östlich der K 3335. Zwar kann die Variante 4 mit der vorgesehenen Straße in Tieflage überzeugen, was sich positiv auf das Landschaftsbild auswirkt und weniger Emissionen für Mensch und Umwelt zur Folge hat, in der Gesamtabwägung überwiegen jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die beschriebenen Nachteile.

Auch Variante 3 (siehe Ziffer 3.3) kann nach einer Gesamtschau der Vor- und Nachteile nicht überzeugen. Für die vorgesehene Hochlage wären umfangreiche Dammschüttungen für sämtliche Richtungen und Verkehrsbeziehungen erforderlich, was das Landschaftsbild massiv überformen würde. Auch die Variante 3 verläuft auf der Bestandstrasse, so dass eine Vollsperrung der K 3335 während der Bauzeit voraussichtlich erforderlich wäre. Im Variantenvergleich ist weiterhin die fehlende Anbindung des Wohnplatzes Wagenrain mit den Auswirkungen analog zur Variante 4 zu

nennen. Die Realisierung der Variante 3 hätte die größten Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Fläche zur Folge, da für die Hochlage große Böschungsbereiche notwendig würden. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die Varianten 3 und 4 abzulehnen, da die dichte Folge der Knotenpunkte – Bahnhofsanbindung und Anbindung der K 3320 – zu Problemen bei den Sichtweiten (Erkennbarkeit) führt. Zudem ist sowohl bei Variante 4 als auch bei Variante 3 die sichere Führung für den Fußgänger- und Radverkehr von Rainau zum Bahnhof unzureichend. Für die Variante 3 spricht, dass sich keine Beeinträchtigungen mit vorliegenden Kultur- und Sachgütern ergeben. Auf Grund der aufgezeigten Nachteile scheidet diese Variante aus planungsrechtlicher Sicht dennoch aus.

Die Betroffenheit der Landwirtschaft ist bei Variante 2 (siehe Ziffer 3.2) besonders stark, da in großflächige landwirtschaftliche Flächen eingegriffen wird – mit zahlreichen Flächenzerschneidungen als Folge. Für die Variante 2 spricht zwar, dass die aktuell stärkste und auch prognostiziert stärkste Verkehrsbeziehung zwischen Hüttlingen und Rainau die bevorrechtigte Streckenführung darstellt. Allerdings ist diese Variante auch mit hohen Eingriffen in bestehende Waldflächen und Feldgehölze sowie in einen alten Streuobstbestand östlich der Bahnlinie verbunden, so dass hochwertige Habitate verloren gingen. Außerdem ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs Goldshöfe auf Grund der Lage der Straßenüberführung nur über die Straße „Im Forst“ gewährleistet, vgl. Variante 4. Gleiches gilt für das nördlich des Bahnhofs ansässige Gewerbegebiet. Aus den genannten Gründen scheidet Variante 2 ebenfalls aus.

Im Vergleich zu den anderen Varianten vermag Variante 1 (siehe Ziffer 3.1) zu überzeugen. Sie schneidet hinsichtlich der Umweltverträglichkeit am besten ab. Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass Variante 1 hinsichtlich des Schutzguts Kultur- und Sachgüter nachteilig zu bewerten ist, da die denkmalgeschützte Verladestation im Bahnhofsbereich abgebrochen werden muss. Für das Schutzgut Mensch sind bei den Varianten 1 – 4 zwar keine nennenswerten Unterschiede hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung bzw. der Schadstoffbelastung des maßgeblichen Wohnumfelds (Aalener Str. 76 und 82 sowie Bahnhofsgebäude) zu verzeichnen. Da-

für weist Variante 1 hinsichtlich der Schutzgüter Flora und Fauna eindeutig die geringsten Eingriffe aus. Hier werden überwiegend nur Biotoptypen von geringer bis mittlerer naturschutzfachlicher Wertigkeit in Anspruch genommen. Für die Variante 1 spricht weiterhin, dass die verkehrstechnische Ausgestaltung mit einer vorfahrtsberechtigten Verkehrsbeziehung Hüttlingen – Rainau den bestehenden und prognostizierten Verkehrserfordernissen am besten gerecht wird, vgl. auch Variante 2. Allerdings schneidet Variante 1 was die Linienführung in Lage- und Höhenplan und die Knotenpunktausgestaltung betrifft, im Vergleich zur Variante 2 besser ab. Zu nennen ist außerdem, dass sich Variante 1 als die wirtschaftlichste aller untersuchten Varianten darstellt. Besonders zu gewichten war, dass Variante 1 den geringsten Flächenbedarf aufweist – sowohl was die Landwirtschaft als auch die bestehenden Gewerbegebiete betrifft. In der Gesamtabwägung wird der Variante 1 deshalb der Vorzug eingeräumt.

Einwenderseitig wurde geltend gemacht, auf die vorliegende Planung gänzlich zu verzichten und die Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain auf modernste Signaltechnik umzubauen. Dies ist zurückzuweisen.

Das vorrangig verfolgte Planungsziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass jeder – auch signalisierte und mit modernster Technik ausgestattete – Bahnübergang sowohl für den querenden Verkehr als auch für den Zugbetrieb ein auf Dauer verbleibendes Sicherheitsrisiko mit ggf. schwersten Folgen darstellt. Nur durch Vermeidung einer höhengleichen Kreuzung können die genannten Risiken und Sicherheitsdefizite vermieden werden. Auch im Hinblick auf den Verkehrsfluss weist der Bahnübergang Goldshöfe Defizite auf, siehe Rückstauungen auf der K 3320. Des Weiteren können durch den Wegfall der teilweise sehr langen Schrankenschließzeiten volkswirtschaftliche Kosten im gewerblichen Verkehr reduziert werden. Im Übrigen sei noch darauf hingewiesen, dass durch den Wegfall dieser Wartezeiten der Schadstoffausstoß der wartenden Fahrzeuge gesenkt werden kann.

Darüber hinaus wurde die Umgestaltung der K 3335 als Sackgasse bis Goldshöfe vorgeschlagen. Die Anbindung Wagenrain sei dann mit einer Signalampel für Anlie-

ger und landwirtschaftlichen Verkehr zu regeln. Der Bahnhof Goldshöfe könne nur noch über Rainau angefahren werden. Diesem Vorschlag kann nicht gefolgt werden. Die K 3335 ist für den Allgemeingebrauch ausgewiesen und dafür bestimmt überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Gerade mit Blick auf den Bahnhof ist eine Anbindung aus beiden Fahrtrichtungen sinnvoll, da andernfalls keine ausreichende Verknüpfung des Schienennetzes mit dem Straßennetz gewährleistet ist. Eine ersatzlose Schließung der Bahnübergänge muss auch aus volkswirtschaftlichen Gründen abgelehnt werden. So ist u.a. die für die ganze Region bedeutsame Asphaltmischanlage dringend auf die K 3335 angewiesen. Die Verbindungsfunktion der K 3335 muss aus diesen Gründen erhalten bleiben.

Weiterhin wurde eingewandt, dass die vorliegende Planung nicht zukunftsweisend und eine Fehlplanung sei. Der richtige Standort für das Brückenbauwerk sei der bisherige Bahnübergang Goldshöfe, da an dieser Stelle ein deutlich geringerer Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Flächen notwendig sei. Außerdem könne das bestehende Straßennetz weitestgehend weitergenutzt werden. Auch könnte eine Straßenüberführung an dieser Stelle gleichzeitig mit der Planung der Ausweichstrecke erfolgen, wobei ein Bau neben dem bestehenden Bahnübergang problemlos möglich sei. Dieser Einwand ist zurückzuweisen.

Es handelt sich bei diesem Vorschlag um die Variante aus dem Anhörungsverfahren, vgl. Ziffer 3.5. Richtig ist, dass die Variante aus dem Anhörungsverfahren einen geringeren landwirtschaftlichen Flächenverbrauch aufweist. Der Variantenvergleich hat aber gezeigt, dass das Brückenbauwerk am Standort des bisherigen Bahnübergangs vielfältige Nachteile mit sich bringt. So müsste beispielsweise in ökologisch hochwertige Waldrandbereiche eingegriffen werden. Die planfestgestellte Variante wurde unter Einbeziehung sämtlicher Abwägungskriterien ausgewählt. Zu nennen sind hier auszugsweise nur folgende: technische Machbarkeit/Realisierbarkeit, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Der Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen ist somit nur ein – wenn auch gewichtiger – Abwägungsbelang unter mehreren. Im Übrigen ist der landwirtschaftliche Flächenverbrauch bei Variante 1 im Vergleich zu den anderen im Erläuterungsbericht dargestellten Varianten relativ gering, siehe oben. Das bestehende Straßennetz müsste auch bei der Variante aus dem Anhö-

rungsverfahren mit großen Rampen und Dammschüttungen an die Straßenüberführung mit anderem Höhenniveau angepasst werden. Mit der in der Einwendung genannten Ausweichstrecke ist wohl die perspektivische Trassenfortführung zur B 290 gemeint. Dabei handelt es sich jedoch um eine andere Planung des Antragstellers mit notwendigerweise eigener Variantenuntersuchung und Planrechtfertigung. Für die Beseitigung der hiesigen Bahnübergänge und die perspektivische Anbindung an die B 290 ist nicht nur eine einheitliche Entscheidung möglich, mithin handelt es sich auch nicht um ein Fall des § 78 LVwVfG.

Von Einwenderseite wurde zudem die Beseitigung des Bahnübergangs Wagenrain kritisiert. Hier müsse für die Anwohner eine andere Lösung gefunden werden, beispielsweise eine Signalampelanlage oder eine Feldwegbrücke. Die Einwender machten geltend, ein Recht darauf zu haben, die Bahnstrecke an dieser Stelle zu überqueren. Dem kann nicht gefolgt werden.

Nach der vorliegenden Planung erfolgt die Anbindung des Wohnplatzes Wagenrain durch eine von der Straßenüberführung abzweigenden Rampe westlich der Bahngleise. Mit dieser Lösung kann das vorrangig verfolgte Planungsziel – Sicherstellung der Verkehrssicherheit – erreicht werden. Dies entspricht auch den Vorgaben des EBKrG, siehe oben. Bei jedem Bahnübergang verbleibt für den querenden Verkehr und den Zugbetrieb ein Sicherheitsrisiko, dies kann durch das Brückenbauwerk mit Rampe zum Wohnplatz Wagenrain vermieden werden. Eine Signalampelanlage scheidet somit aus, vgl. bereits oben. Eine gesonderte Feldwegbrücke als Ersatz für den Bahnübergang Wagenrain kann aufgrund des begrenzten Raumes und der zu überwindenden Höhe der Bahnstromleitungen nicht am Standort des aktuellen Bahnübergangs Wagenrain errichtet werden. Vielmehr müsste ein Standort weiter südlich gewählt werden, der aber gleichzeitig auf Grund der Topographie ein immenses Brückenbauwerk und beidseitige Zuwegungen erfordern würde. Dies kann dem Antragsteller nicht mehr im Rahmen einer notwendigen Folgemaßnahme abverlangt werden. Die gewählte Lösung zur Anbindung des Weilers Wagenrain erachtet die Planfeststellungsbehörde als zumutbar. Im Übrigen besteht kein grundsätzlicher Anspruch des Anliegers bzw. Nutzers einer Straße auf die Aufrechterhaltung einer bis-

her vorliegenden günstigen Verkehrslage – vgl. nur BVerwG vom 28.01.2004 – 9 A 27/03.

Außerdem wurde im Anhörungsverfahren eine Unterführung unter den Bahnlinien im Bereich des jetzigen Bahnübergangs gefordert. Dies ist zurückzuweisen.

Richtig ist, dass eine Unterführung weniger Fläche verbrauchen würde, da statt großer Böschungen Stützwände ausreichen würden. Auch gelingt eine optische Einbindung in die Landschaft bei einer Unterführung besser. Eine Unterführung ist aus Sicht des Antragstellers jedoch technisch an dieser Stelle nicht realisierbar und auch wirtschaftlich nicht sinnvoll, siehe Grundwasserproblematik oben. Die Planfeststellungsbehörde bewertet diese Variante ebenfalls als nicht zielführend, vgl. die Ausführungen in der Variantenabwägung (Ziffer 3.6).

Einwender machten überdies eine mangelnde Barrierefreiheit der Vorzugsvariante im Bereich des Bahnhofs geltend. Dieser Kritikpunkt geht fehl.

Eine barrierefreie Anbindung des Bahnhofs Goldshöfe als auch des Wohnplatzes Wagenrain erfolgt über das planfestgestellte Wege- und Straßennetz. Der Bahnhof kann zum einen über die Treppenanlagen und zum anderen über die neue Rampe erreicht werden. Für Rollstuhlfahrer ist vorgesehen, die Rampe zu nutzen, was mit Blick auf die vorliegende geringe Auslastung des Bahnhofs im ländlichen Raum vertretbar ist. Die Rampe hat eine maximale Steigung von 6 % und befindet sich damit im zulässigen Rahmen für Zuwegungen im öffentlichen Bereich nach DIN 18040-1.

Schließlich wurde vorgebracht, dass die Variante 1 hinsichtlich der Kosten „schön“ gerechnet und mit viel höheren Kosten als angegeben zu rechnen sei. Dieser Einwand ist zurückzuweisen.

Gemäß vorliegender Kostenberechnung vom 01.08.2017 handelt es sich um Gesamtkosten von 15,2 Mio. EUR (brutto). Die von Einwendern genannten ursprünglichen 8 Mio. EUR (siehe Ziffer 3.3.5 aus dem Erläuterungsbericht) sind auf die groben Kostenabschätzungen zu Beginn der Planungen zurückzuführen und dienen einer grundlegenden Gegenüberstellung der Wirtschaftlichkeit der unterschiedlichen Varianten. Eine konkrete Kostenberechnung konnte erst nach einer konkreten Pla-

nung erfolgen. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass auch die Varianten 3 und 4 (im Bereich der aktuellen Bahnübergänge Goldshöfe) zur Überwindung der Höhenunterschiede neue Rampen bzw. Dämme sowie Geh- und Radwegrampen benötigen. Die Variante 4 ist deutlich kostenintensiver als ein Brückenbauwerk, da die Eisenbahnüberführung als Grundwasserwanne ausgestaltet werden muss.

4) Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

4.1 Immissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

4.1.1 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben trägt den Belangen der betroffenen Anlieger im Hinblick auf die Belastung durch Verkehrsgeräusche in gebotenem Maße Rechnung. Der Planungsgrundsatz des § 50 S. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Gebiete möglichst zu vermeiden, wurde berücksichtigt.

Gemäß § 41 Abs. 1 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. Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG solche Verkehrsgeräuschimmissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der auf Grund von § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist vorliegend eröffnet. Gemäß § 1 Abs.1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Bau

oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Die geplante Straßenüberführung stellt einen Neubau dar. Die bisherigen Straßenverkehrsflächen im Bereich der drei Bahnübergänge werden auf die neue Straßenüberführung verlegt. Die bestehenden Trassen (K 3335 ehemals Gemeindeverbindungsstraße + Nachbarschaftsweg zum Bahnübergang Wagenrain) werden jeweils auf einer längeren Strecke verlassen. Maßgeblich für diese Beurteilung ist nach Nr. 10.1 der VLärmSchR 97 das räumliche Erscheinungsbild im Gelände. Die neue Straßenüberführung mitsamt der Verbindungsstraße nach Wagenrain und einer Rampe zum Bahnhof Goldshöfe (Gesamtausbaulänge von etwa 2 km) stellt eine signifikante Veränderung des räumlichen Erscheinungsbildes dar.

Da das Vorhaben dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, ist der Antragsteller verpflichtet sicherzustellen, dass die in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch die ermittelten Beurteilungspegel nicht überschritten werden. Die Beurteilungspegel berechnen sich nach den vom zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Geräuschemissionen. Dabei kommt es allein auf den Verkehrslärm an, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95). Die 16. BImSchV sieht für ihren Anwendungsbereich folgende, nach der Schutzwürdigkeit der Baugebiete abgestufte Immissionsgrenzwerte vor:

Zeile	Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte in dB (A)	
		Tag 6 Uhr bis 22 Uhr	Nacht 22 Uhr bis 6 Uhr
1	Krankenhäuser Schulen Kurheime Altenheime	57	47
2	Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3	Kerngebiete Dorfgebiete Mischgebiete	64	54
4	Gewerbegebiete	69	59

Die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen der Art der baulichen Nutzung in den Bebauungsplänen. Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV sind sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen; bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach den Nr. 1, 3 und 4 des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung. Wohngebäude im Außenbereich werden gemäß § 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebieten vorgesehenen Grenzwerten geschützt (64 dB (A) tags und 54 dB (A) nachts). Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur während der Nacht ausgeübt, so ist gemäß § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Auswirkungen durch Verkehrslärm im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens wurden in der Schalltechnischen Untersuchung vom 26.06.2017 (Unterlage 17.1) ermittelt. Die Untersuchungen des Gutachterbüros Möhler + Partner Ingenieure – Augsburg beruhen auf korrekten methodischen Ansätzen und Annahmen. Der Beurteilungspegel wurde nach den Vorgaben der Anlage 1 der 16. BImSchV und der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) ermittelt. Die Berechnungen erfolgten mit dem schalltechnischen Berechnungsprogramm SoundPLAN 7.4 der SoundPLAN GmbH. Dabei wurden die Emissionspegel des Straßenverkehrslärms im Nullfall 2030 (vorhandene Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain im Jahr 2030) mit der Situation im Planfall 2030 verglichen. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte stockwerkscharf an allen Fassaden schutzbedürftiger Gebäude, die innerhalb eines Korridors mit möglichen Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV liegen. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite. Im Untersuchungsgebiet beträgt die Geschwindigkeit auf allen Straßen 70 km/h, außerdem wurden der Lkw-Anteil, sowie die

Straßenoberfläche und Steigungen der Trasse berücksichtigt. Auf dieser Grundlage errechnen sich die in den Anlagen 4.1 und 4.2 der Unterlage 17.1 aufgeführten Schallemissionen.

4.1.1.1 Innerhalb des Bauabschnitts

Innerhalb des Bauabschnitts werden die gebietsspezifischen Lärmgrenzwerte ausnahmslos eingehalten und auch teilweise deutlich unterschritten. Die Lärmgrenzwerte für Goldshöfe 5 + 6 + 12 und Goldshöfer Bahnhof 7 liegen bei 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht, die Lärmgrenzwerte für den Goldshöfer Bahnhof 1 liegen bei 69 / 59 dB (A) tags/nachts. Es besteht folglich kein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass es innerhalb des Bauabschnitts vereinzelt auch zu deutlichen Erhöhungen der Beurteilungspegel kommen wird – bis zu 5,7 dB (A) im Vergleich Nullfall 2030 / Planfall 2030. Auch Lärmeinwirkungen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte können als belästigend empfunden werden. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Beschl. v. 05.10.1990 – 4 B 249/89 und Beschl. v. 31.01.2011 – 7 B 55/10) stellt das Interesse, von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn die planbedingte Verkehrslärmzunahme die Geringfügigkeitsschwelle überschreitet. Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es sich vorliegend um einen besonders gelagerten Fall handelt, der es erforderlich machen könnte, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Allerdings sind keinerlei Anhaltspunkte für eine derartige, im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV atypische Konstellation erkennbar. Zu berücksichtigen ist hierbei vor allem, dass trotz den Erhöhungen der Beurteilungspegel die Grenzwerte für Mischgebiete deutlich unterschritten werden. Es werden sogar die Grenzwerte für die schutzbedürftigste Gebietskategorie (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime) eingehalten.

Einwenderseitig wurde die durchgeführte Schallschutzbeurteilung kritisiert. Durch das geplante Bauwerk sei mit einer erhöhten Lärmbelastung durch den Schwerlast-

verkehr zu rechnen, da sich die Schlafräume im 1. und 2. OG des Bahnhofsgebäudes auf gleicher Höhe wie die spätere Brücke befänden. Die Kritik ist zurückzuweisen.

Das Lärmgutachten (Unterlage 17.1) berücksichtigt einen Lkw-Anteil von 3,4 % tags und 2,5 % nachts. An einzelnen Fassaden des Bahnhofsgebäudes kommt es auch zu deutlichen Lärmerhöhungen – bis zu 5,7 dB (A). Allerdings werden die in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sehr deutlich unterschritten, so dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, siehe oben.

4.1.1.2 Außerhalb des Bauabschnitts

Auch die Bereiche außerhalb des Bauabschnitts (Aalener Straße 55 + 57 + 59 + 76 + 82 + Goldshöfe 1 + 2/1 + 3 + 4 + 7 + 9 + 11 + 13 + 15 + Im Forst 1 + 4 + 12) wurden vom Lärmgutachter untersucht. Der gebietsspezifische Lärmgrenzwert für Mischgebiete liegt bei 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht. Diese Lärmgrenzwerte werden im Planfall 2030 an allen o.g. Gebäuden eingehalten, vgl. Anlage 4.2 der Unterlage 17.1. Zu nennen ist außerdem, dass im Vergleich zum Nullfall 2030 eine Lärminderung für den Großteil der Anlieger bewirkt wird.

Soweit von Einwanderseite gefordert wurde, die Lärmbelastungen durch Lärmschutzwände zu verringern, kann dies dem Antragsteller nicht abverlangt werden.

Die in § 2 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden nicht überschritten, siehe oben. Die Beurteilungspegel berechnen sich nach den vom zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Geräuschemissionen.

Weiterhin machten Einwander aus dem Weiler Goldshöfe geltend, dass ihre Lebensqualität durch das planfestgestellte Vorhaben vor allem wegen des Lärms verschlechtert werde. Diesem subjektiven Empfinden kann nicht abgeholfen werden.

Die Ansprüche auf Lärmschutz richten sich nach den oben dargestellten Grenzwerten aus der 16. BImSchV. Diese sind in Goldshöfe ausnahmslos eingehalten und

zudem weit unter den Grenzwerten (Tag/Nacht) für Mischgebiete. Auch wenn sich die subjektive Lebensqualität der Anwohner durch das prognostizierte erhöhte Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Lärm verschlechtern mag, kann diesem Umstand im Planfeststellungsverfahren nicht begegnet werden.

4.1.2 Gesamtlärm

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach § 41 BImSchG und der 16. BImSchV keine Berücksichtigung, da für diese nur der vom neu hinzukommenden oder wesentlich geänderten Verkehrsweg ausgehende Lärm maßgeblich ist. Eine vorhandene Vorbelastung durch den Verkehrslärm aller auf den jeweiligen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen wird grundsätzlich nicht im Sinne eines Summenpegels berücksichtigt. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz kommt nur in Betracht, wenn die Gesamtlärmbelastung für den Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder in die Substanz des Eigentums i.S. des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG eingreift. Die Rechtsprechung sieht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht überschritten (BVerwG, Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11/10). Ein Anspruch auf Lärmvorsorge aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG setzt neben dem Vorliegen dieser Lärmwerte zusätzlich voraus, dass das geplante Vorhaben einen zusätzlichen kausalen Lärmerhöhungsbeitrag leistet. Die Berechnung der Schallemissionspegel der Straßenabschnitte erfolgte nach Maßgabe der RLS-90, siehe oben. Die Geräuschemissionen der maßgeblichen Gleistrassen im Zuge der Bahnstrecken 4710 und 4940 wurden nach der Richtlinie zur Berechnung der Geräuschimmissionen an Schienenwegen (Schall 03) berechnet. Die zur Berechnung der Schallemissionen verwendeten Verkehrsmengendaten der Bahnlinie wurden dem Gutachterbüro von der DB Engineering & Consulting GmbH zur Verfügung gestellt. Die Berechnungsergebnisse sind in der Unterlage 17.1 – Anlage 4.3 dargestellt. Es ergeben sich an insgesamt zwei Gebäuden (Aalener Straße 76 und 82) Gesamtlärmerhöhungen oberhalb der maßgeblichen Schwellenwerte. Die Lärmerhöhung bei diesen Schutzfällen bewegt sich in einer Größenordnung von 0,1 bis 0,6 dB (A).

Die Planung sieht für diese Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV vor. Grundsätzlich haben Betroffene einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. In Betracht kommen Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle. Als passiven Lärmschutz bezeichnet man eine Lärmschutzmaßnahme an der baulichen Anlage, wie z.B. Lärmschutzfenster. Der Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz hat zur Folge, dass Betroffenen prinzipiell ein Anspruch auf sog. Vollschutz, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte durch aktive Schutzmaßnahmen, zusteht. Stehen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, kann von dem Grundsatz aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz abgewichen werden.

Nach einer Variantenuntersuchung des Gutachterbüros von Lärmschutzwänden mit unterschiedlichen Höhen (2 m bis 6 m) und einer Länge von insgesamt 95 m entlang der Aalener Straße zeigt sich, dass eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m erforderlich wird, um die berechneten Pegelerhöhungen zu kompensieren. Die plausiblen Ausführungen des Gutachterbüros zu den Kosten kommen zu dem Ergebnis, dass sich die Erstellung dieser Lärmschutzwand auf ca. 163.400 € belaufen würde. Damit erweist sich die Lärmschutzwand für gerade einmal zwei Schutzfälle als unverhältnismäßig. Zu beachten ist außerdem, dass die Umsetzung aufgrund der notwendigen Unterbrechung der Lärmschutzwand wegen der Einfahrt zu den beiden Gebäuden technisch nicht realisierbar ist. Nach alledem sind die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen für die zwei betroffenen Gebäuden nicht zu beanstanden.

4.1.3 Baubedingte Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen der betroffenen Anlieger auch hinsichtlich baubedingter Lärmimmissionen vereinbar. Diesen Belangen wird durch die Planung selbst und die festgesetzten Nebenbestimmungen in hinreichendem Maße entsprochen. Baustellenlärm beurteilt die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegan-

gen werden kann. Bei Überschreitung der Richtwerte um mehr als 5 dB (A) (vgl. Ziffer 4 der AVV-Baulärm) sollen Schutzmaßnahmen vorgesehen werden. Als Maßnahmen kommen insbesondere in Betracht: Maßnahmen bei der Errichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Ausgehend von den Bautätigkeiten in den einzelnen Phasen des vorläufigen Baubetriebsablaufs wurden die Schalleistungspegel der gutachterlich abgeschätzten voraussichtlich zum Einsatz kommenden Baumaschinen bzw. Arbeitsvorgängen als Schalleistungswirkpegel abgebildet, vgl. Anlage 3 der Unterlage 17.1. Nach einer Abschätzung des Lärmgutachters sind potenziell die Gebäude Goldshöfer Bahnhof 1 und Aalener Straße 82 von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte – in unterschiedlichen Bauphasen – betroffen. Beim Goldshöfer Bahnhof 1 wird es sich potenziell sogar um Überschreitungen von Beurteilungspegeln von über 70 dB (A) am Tag handeln. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass es sich für die betroffenen Gebäude um Baustellentätigkeiten in großem Ausmaß handeln wird. Sie ist sich auch bewusst, dass der Baulärm von den Anwohnern im Einzugsbereich als störend empfunden wird. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass der betroffene Bereich von einer Vorbelastung durch die Schallemissionen der Bahnlinien und untergeordnet auch durch die bestehenden Kreisstraßen geprägt ist.

In dem vom Antragsteller zu erstellenden Gesamtkonzept werden Maßnahmen zum Schutz der Anwohner festgelegt. Die Detaillierung des Gesamtkonzepts wird im Zuge der Ausführungsplanung in Kenntnis der genauen Bauabläufe erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt lassen sich der Bauablauf und insbesondere die Zahl, die Art und die jeweilige Verteilung der eingesetzten Baumaschinen sowie die Bauverfahren in ihren spezifischen Einzelheiten ausgestalten. Dies wurde dem Antragsteller auch als Verpflichtung aufgegeben. In der Nebenbestimmung A) III Nr. 4 ist dem Antragsteller auferlegt worden, der Planfeststellungsbehörde spätestens bis sechs Wochen vor Beginn der Bauarbeiten ein mit der unteren Immissionsschutzbehörde abgestimmtes detailliertes Gesamtkonzept zum Bauablauf und zur Vermeidung bzw. Minimierung

der Lärmimmissionen und ggf. erforderlicher Schutzmaßnahmen vorzulegen. Die betroffenen Anwohner und die untere Immissionsschutzbehörde werden regelmäßig und rechtzeitig vor der Durchführung von besonders lärmintensiven Bauarbeiten unterrichtet. Sollte eine Überschreitung der Richtwerte unvermeidbar sein, hat der Antragsteller entsprechend geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. Falls solche im Einzelfall untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein sollten, haben Betroffene gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Vor diesem Hintergrund erachtet es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich aber auch ausreichend, dass dem Antragsteller die Beachtung der Vorgaben der AVV Baulärm und die Einhaltung spezieller Minimierungsboten auferlegt werden, vgl. A) III Nr. 3 – 12. Die unter Beachtung der Auflagen verbleibenden Immissionen durch den Bau sind den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten.

Der mehrfach geäußerten Kritik, einer zusätzlichen Belastung durch Lärm, Schmutz und Feinstaub für die Anwohner während der Bauphase, kann zumindest teilweise begegnet werden.

Im Rahmen der Ausführungsplanung hat der Antragsteller ein detailliertes Gesamtkonzept zum Bauablauf und zur Vermeidung bzw. Minimierung der Lärmimmissionen und ggf. erforderlicher Schutzmaßnahmen zur Minderung des Baulärms vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde geht auf der Grundlage der vorliegenden Planung und den im Lärmschutzgutachten aufgezeigten Maßnahmen zur Minderung des Baulärms davon aus, dass der Baulärm sachgerecht bewältigt werden kann. Der Antragsteller wurde zugleich verpflichtet, die Baustelle so zu betreiben, dass die Vorgaben der AVV Baulärm während der Bauzeit eingehalten werden. Im Übrigen hat der Antragsteller zugesagt, den Bewohnern der besonders betroffenen Gebäude in Bauphasen mit zu erwartenden nächtlichen Ruhestörungen jeweils Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen, vgl. Zusage Nr. 2.

4.1.5 Luftschadstoffimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftqualität vereinbar.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG ist der Anwendungsbereich des BImSchG für öffentliche Straßen auf die §§ 41 – 43 BImSchG beschränkt, d.h. die Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Luftschadstoffgrenzwerte ist im Immissionsschutzrecht für den Bau öffentlicher Straßen nicht festgelegt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität sind in der Planfeststellung dennoch zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08). Die Planfeststellungsbehörde ist sich bewusst, dass es durch den prognostizierten Mehrverkehr im Planfall 2030 auch höhere Luftschadstoffemissionen geben wird. Allerdings setzen Berechnungsverfahren nach RLuS 2012 (Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) erst bei Fahrzeugmengen über 5000 Kfz/24h ein. Für darunterliegende Verkehrsmengen wie vorliegend im Bereich der K 3335 sind keine Beeinträchtigungen der Luft zu befürchten.

Einwender aus Goldshöfe machten geltend, dass die Abgase der Autos die Luft vor Ort in einen Ausnahmezustand setzten. So nannten sie beispielsweise Feinstaub, Reifenabrieb und Dieselaabgase. Dies ist zurückzuweisen.

Auch wenn die Verkehrsmengen vorhabenbedingt zunehmen, handelt es sich immer noch um relativ geringen ländlichen Verkehr, so dass keine Beeinträchtigungen der Luft zu befürchten sind, siehe RLuS.

4.1.6 Erschütterungen

Dieser Planfeststellungsbeschluss trägt auch den Belangen des Erschütterungsschutzes Rechnung. Zum einen wurde unter A) III Nr. 13 angeordnet, dass erschütterungsintensive Bauverfahren bzw. Baumaschinen nur eingesetzt werden dürfen, wenn dies bautechnisch erforderlich ist und sie nicht mit zumutbarem Aufwand durch ebenso geeignete erschütterungsärmere Verfahren bzw. Maschinen ersetzt werden können. Zum anderen wurde festgelegt, dass ein Beweissicherungsverfahren durch-

zuführen ist, sofern im Zuge der Bauausführung unvermeidbare erschütterungsintensive Baumaßnahmen durchgeführt werden, vgl. A) III Nr. 14.

4.1.7 Licht

Der Geschäftsbereich Umwelt und Gewerbeaufsicht des Landratsamts Ostalbkreis hat angeregt, eine Betrachtung der zusätzlichen Lichtimmissionen in die Planunterlagen aufzunehmen. Dies wird als nicht zwingend erachtet.

Zusätzliche Lichtemissionen durch den Schienenverkehr können ausgeschlossen werden, da sich durch die Planung keine Änderungen gegenüber der derzeitigen Anordnung der Gleis- bzw. Bahnanlagen ergeben. Im Bereich der Straßenüberführung (Brückenbauwerk) ist eine Brüstungsmauer mit einer Höhe von > 1 m über Fahrbahnniveau vorgesehen, die Lichtemissionen der Scheinwerfer der verkehrenden Fahrzeuge können somit abgefangen werden. Änderungen hinsichtlich Blendwirkung und Lichtimmissionen können sich nur im Bereich des Bahnhofsgebäudes ergeben, da es sich vorliegend aber um sehr geringe Verkehrszahlen handelt, können Belästigungen ausgeschlossen werden.

Einwender machten geltend, dass der zukünftige Verkehr Reflektionen und Blendungen verursache, die die Bewohner in den Obergeschossen des Bahnhofsgebäudes stören und beeinträchtigen könnten. Dieser Einwand greift nicht.

Der Abstand des Bahnhofsgebäudes zur Fahrbahn der Straßenüberführung beträgt mehr als 50 m. Eine Streuung der Lichtkegel in Zusammenhang mit der vorgesehenen Brüstungsmauer kann auf diese Breite nicht stattfinden. Geringfügige Lichteinwirkungen sind für Anlieger an Straßen grundsätzlich hinzunehmen. Belästigungen können bei den geringen Verkehrszahlen ausgeschlossen werden, siehe oben.

Das Beleuchtungskonzept wurde eng mit der Deutschen Bahn abgestimmt, so dass eine Blendwirkung zum Bahnbetriebsgelände nahezu ausgeschlossen werden kann. Sollten die geplanten Beleuchtungsanlagen wider Erwarten doch nicht blendfrei sein, hat der Antragsteller zugesagt, weitere Abstimmungen vorzunehmen.

4.2 Natur und Landschaft

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Soweit nicht vermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, können diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen.

4.2.1 Eingriff in Natur und Landschaft

Mit Realisierung des etwa 2 km langen Bauvorhabens geht eine Flächenversiegelung von insgesamt ca. 1,5 ha und einer nach dem Rückbau verbleibenden Nettoneuversiegelung von ca. 1 ha einher. Eingriffe sind gemäß § 14 Abs.1 BNatSchG 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. Das planfestgestellte Vorhaben stellt damit zweifellos einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist. Im LBP (Unterlage 19.1b) sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Schutzgüter (Flora und Fauna, Boden, Wasser, Klima und Luft) und die für das Landschaftsbild zu erwartenden Beeinträchtigungen im Einzelnen beschrieben. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Der Antragsteller hat alles unternommen, um die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten, um auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden soweit wie möglich vermindert und minimiert, womit dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 15 Abs.1 BNatSchG entsprochen wird. Nach § 15 Abs.1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu

unterlassen. Das Vermeidungsgebot ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand der fachplanerischen Abwägung (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.10.1992 – 4 A 4/92). Die Vermeidbarkeit bezieht sich 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. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen, die zum Erreichen eines planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, vermieden werden müssen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden Fall erfüllt. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die übrigen Ausführungsmodalitäten stellen sicher, dass Natur und Landschaft nur in einem unerlässlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Die dennoch verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden in Anbetracht der vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung der Maßnahme zugelassen.

Geplante Vermeidungs- und Minimierungs- bzw. Gestaltungsmaßnahmen sind im LBP und den Maßnahmenblättern dargestellt (Unterlagen 19.1b und 9.4b). Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter anderem durch den teilweise übereinstimmenden Verlauf der neuen Fahrbahnflächen auf Flächen der bestehenden Kreisstraßen 3320 und 3335 sowie der Bahnhofszufahrt (Maßnahme 14 V) vermieden bzw. minimiert. Des Weiteren sind Bodenschutzmaßnahmen auf den Straßennebenflächen und den an die Baumaßnahme angrenzenden Ackerflächen, Fettwiesen, Waldmänteln und Gehölzen vorgesehen (Maßnahme 15 V). Die Arbeitsstreifen beidseits der geplanten Maßnahme werden auf 5 m beschränkt, außerdem werden Tabuflächen für Bestände mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung ausgewiesen (Maßnahme 16 V), somit wird die vorübergehende Flächeninanspruchnahme soweit wie möglich minimiert. Planungsbedingt beanspruchte straßenbegleitende Obstbäume und Bäume im Bahnhofsbereich werden geschützt (Maßnahme 17 V). Außerdem werden hochwertige Biotopflächen vor baubedingten Beeinträchtigungen, z.B. durch Zäune, geschützt (Maßnahme 18 V). Bei den Maßnahmen 19 V_{CEF} bis 24 V_{CEF} handelt es sich um vorgezogene Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG (sog. CEF-

Maßnahmen). Diese sind geeignet, die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durchgängig sicherzustellen. Das Konzept sieht die Vergrämung von Individuen der Zauneidechse (Maßnahme 19 V_{CEF}) und eine Bauzeitenregelung mit Rücksicht auf die Zauneidechse vor (Maßnahmen 20 V_{CEF}). Hinzu kommen Bauzeitenbeschränkungen für die Baufeldfreimachung mit Blick auf die besonders bzw. streng geschützten europäischen Brutvogelarten während der Brutzeiten (Maßnahme 21 V_{CEF}). Des Weiteren werden Bäume vor ihrer Rodung (Maßnahme 22 V_{CEF}) und Gebäude vor ihrem Abbruch (Maßnahme 23 V_{CEF}) auf Höhlen und Besatz von Fledermäusen überprüft. Schließlich tragen zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs die Verwendung von insektenfreundlicher Beleuchtung und die Anpassung der Lampenhöhen auf die lichte Höhe des geplanten Brückenbauwerks bei (Maßnahme 24 V_{CEF}). Die Gestaltungsmaßnahmen zielen auf die Entwicklung von mageren, artenreichen Landschaftsrasen im Bereich der neuen Straßennebenflächen mit Ökotypensaatgut (Maßnahme 3 G) sowie auf die Pflanzung von straßenbegleitenden Laubbaumhochstämmen (Maßnahme 4 G) und zweireihigen straßenbegleitenden Feldhecken bzw. Gebüsch (Maßnahme 5 G).

Der private Naturschutz erhob fachliche und methodische Einwände gegenüber der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung.

Dazu ist Folgendes auszuführen: Es gibt keine rechtliche Verpflichtung, ein bestimmtes Bewertungsverfahren zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung anzuwenden. Der LBP (Unterlage 19.1b) wurde methodisch anhand der „Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt. Hierbei erfolgte eine verbal-argumentative Auseinandersetzung mit der Eingriffsregelung und den Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Außerdem wurde im Rahmen der „Vergleichenden Gegenüberstellung“ (Unterlage 9.5b) in bilanzierender Weise die Gesamtheit der beeinträchtigten planungsrelevanten Funktionen und Strukturen der Gesamtheit der zugeordneten Kompensationsmaßnahmen gegenübergestellt. Hierbei wurde verbal-argumentativ der Nachweis geführt, dass die planungsrelevanten Beeinträchtigungen umfänglich durch das vorgesehene Maßnahmenkonzept kompensiert wurden. Dieses Ergebnis wurde im Anhörungsverfahren auch von der unteren

Naturschutzbehörde bestätigt. Für das Schutzgut Boden wurde im Rahmen der ersten Planänderung zudem eine rechnerische Bilanzierung nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ der LUBW in die Unterlagen aufgenommen, vgl. Unterlage 9.5.1.

Einwender trugen vor, der Naturschutz bliebe bei hiesigen Bauvorhaben komplett auf der Strecke. Dies ist zurückzuweisen.

Im Rahmen der Planung wurden die naturschutzrechtlichen Belange umfassend berücksichtigt, vgl. Variantenabwägung. Es erfolgten umfangreiche faunistische Erhebungen sowie eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung. Im Weiteren wurde ein umfassendes Kompensationskonzept erstellt, so dass die zu erwartenden Eingriffe kompensiert werden und kein Ausgleichsdefizit verbleibt.

4.2.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs-, CEF-, und Ersatzmaßnahmen) kompensiert werden, vgl. Unterlagen 9.2, 9.3, 9.4b, 9.5b, 9.5.1 und 19.1b. Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG müssen so beschaffen sein, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden. Da sich unvermeidbare Beeinträchtigungen im Sinne eines ökologischen Status quo nicht tatsächlich ausgleichen lassen, ist auch hier 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 zwar nicht die Ausführung am unmittelbaren Ort des Eingriffs, die Ausgleichsmaßnahmen müssen sich aber dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Dies ist der Fall, wenn zwischen ihnen und dem Eingriffsort ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.08.1996 – 4 A 29/95).

Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

Für die Kompensation des Eingriffs sind im Planungsbereich unter anderem der Rückbau und die Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenflächen vorgesehen (Maßnahme 1 A). Außerdem erfolgt eine Magerrasen-Ansaat im Bereich der Rückbauflächen der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain (Maßnahme 6 A). Im Zufahrtbereich des Bahnhofs wird eine Straßenböschung mit Ökotypensaatgut für Magerrasen entwickelt, um Habitatstrukturen für die Zauneidechse bereitzustellen (Maßnahme 7 A). Weiterhin wird eine mehrreihige Feldhecke gepflanzt sowie ein vorgelagerter Krautsaum entwickelt (Maßnahme 8 A). Entlang der neuen Anbindung Wagenrain wird ein Waldmantel mit vorgelagertem Krautsaum gepflanzt (Maßnahme 9 A). Des Weiteren erfolgt auf den Straßenrückbauflächen und auf den neuen Grabenböschungen eine Ansaat mit Ökotypensaatgut (Maßnahme 10 A). Hinzu kommt die Neuanlage einer Streuobstwiese mit neun Obstbäumen im Bereich einer Ackerfläche (Maßnahme 11 A). Durch die Maßnahme 12 A_{CEF} werden zehn Nistkästen für Höhlenbrüter geschaffen. Zudem werden Ersatzhabitate für Zauneidechsen geschaffen (Maßnahme 13 A_{CEF}).

Alle Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die Ausgleichsmaßnahme 9 A wird sowohl für den naturschutzrechtlichen als auch waldrechtlichen Ausgleich herangezogen. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sind im LBP nachvollziehbar beschrieben.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Antragstellers, dass der Eingriff durch die Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG nicht vollständig ausgeglichen wird. Die räumlich-funktional nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG durch landschaftsgerechte Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die Beeinträchtigung ist dann ersetzt, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind.

Folgende Ersatzmaßnahmen sind nun vorgesehen:

- Waldneugründung – Pflanzung eines naturnahen, standortgerechten Laubmischwandbestandes als Wiederaufforstung (Maßnahme 2 E)
- Waldrandgestaltungsmaßnahme – Entwicklung eines strukturreichen Waldrands durch Waldpflege (Maßnahme 2a E)

Die ökologischen Funktionen und Eignungen der Ersatzmaßnahmen sind im LBP nachvollziehbar dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können. Über den Erwerb bzw. die dingliche Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu befinden. Dies ist späteren Grunderwerbsverhandlungen bzw. ggf. erforderlich werdenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der private Naturschutz kritisierte das vorliegende Kompensationskonzept dahingehend, dass die weiteren Maßnahmen – neben der Entsiegelung – nicht als Ausgleich für den Eingriff in das Schutzgut Boden anerkannt werden könnten.

Die Kritik ist zurückzuweisen. Bei der geplanten Laubmischwaldpflanzung (Maßnahme 2 E) handelt es sich um keine Ausgleichsmaßnahme, sondern um eine Ersatzmaßnahme zur Kompensation des verbleibenden Eingriffs in das Schutzgut Boden. In der Praxis sind art- und funktionsgleiche Ausgleichsmaßnahme für das Schutzgut Boden häufig schwierig umzusetzen. Soweit Flächen vorliegend entsiegelt werden können, wird dies im Rahmen der Maßnahme 1 A umgesetzt. In der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ sind entsprechende weitere Ausgleichsmaßnahmen aufgeführt: Entsiegelung, Teilentsiegelung, Oberbodenauftrag, Tiefenlockerung, Dachbegrünung, Verbesserung des Wasseraufnahmevermögens, Erosionsschutz und Kalkung. Die Umsetzung solcher Maßnahmen ist vorliegend nicht möglich, wie der Antragsteller im Einzelnen detailliert dargestellt hat. Zur weiteren Kompensation für die Bodenversiegelung blieb letztlich nur eine schutzgutübergreifende Ersatzmaßnahme. Durch die Neubegrünung eines naturnahen Laubmischwaldes wird zum einen der forstrechtliche Ausgleich erbracht

und zum anderen kommt es zu einer Extensivierung von derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen. Wälder beeinflussen den Bodenwasserhaushalt und die Bodenfunktion „Ausgleichskörper im Wasserhaushalt“ positiv. Mit ihrer geschlossenen Pflanzendecke und ihrem dichten Wurzelwerk bilden Wälder zudem einen wirksamen Schutz vor Bodenabtrag. Die multifunktionale Maßnahme 2 E ist daher zur Kompensation des Eingriffs in das Schutzgut Boden geeignet.

4.2.3 Schutzgebiete und geschützte Biotope

Das geplante Vorhaben führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder europäischen Vogelschutzgebieten. Im Untersuchungsraum sind keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorhanden. Südlich des Plangebiets befindet sich mit einem Abstand von ca. 300 m das FFH-Gebiet Nr. 7125-341 „Unteres Leintal und Welland“. Vom geplanten Vorhaben sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen bzw. der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu erwarten. Das nächstgelegene europäische Vogelschutzgebiet Nr. 7126401 „Ostalbtrauf bei Aalen“ befindet sich ca. 6 km südlich des Untersuchungsraums. Negative Auswirkungen durch das geplante Vorhaben können daher auch hier ausgeschlossen werden. Eine FFH-Vorprüfung war somit nicht erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Darstellung in Unterlage 19.1b verwiesen.

Negative Auswirkungen auf Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete im weiteren Umfeld des Untersuchungsrahmens können ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt drei geschützte Biotope:

- Offenlandbiotop-Nr. 7126-136-8166 „Feldgehölz an der K 3320 nordwestlich des Bahnhofs Goldshöfe“
- Offenlandbiotop-Nr. 7126-136-4510 „Feuchtgebiet nordwestlich Goldshöfe“
- Waldbiotop-Nr. 7126-136-0313 „Weiher am Schlackenweg NO Bahnhof Goldshöfe“

Es erfolgt kein direkter Eingriff in die Offenlandbiotope. Durch entsprechende Schutzmaßnahmen wie z.B. Maßnahme 18 V werden baubedingte Beeinträchtigungen vermieden, so dass negative Auswirkungen auf die geschützten Biotope ausgeschlossen werden können. Aufgrund der Entfernung zum Baufeld (ca. 50 m Abstand) können direkte und indirekte negative Auswirkungen auf das geschützte Waldbiotop ebenfalls ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für das innerhalb des Untersuchungsrahmens befindliche Naturdenkmal „Winterlinde nördlich des Bahnhofs Goldshöfe“.

4.2.4 Artenschutz

Bei der Zulassung des Vorhabens wurden auch die speziellen Artenschutzbestimmungen der §§ 44 ff. BNatSchG beachtet.

Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz und der Pflege speziell geschützter wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotsbestimmungen des § 44 Abs.1 BNatSchG zu. Unter die in §§ 44, 7 Abs. 2 Nr. 12 ff. BNatSchG genannten besonders oder streng geschützten Arten fallen insbesondere die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie. Im Rahmen der Umweltbetrachtung fanden auch spezielle artenschutzfachliche Untersuchungen im Plangebiet statt. Hierbei wurde insbesondere auch geprüft, ob Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind. Im Wirkungsbereich des Vorhabens sind mehrere Arten betroffen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die geschützten Arten sind im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.8) beschrieben und unter artenschutzfachlichen Gesichtspunkten bewertet. Die Erhebungsmethode und die Untersuchungszeiträume zur artenschutzrechtlichen Prüfung orientieren sich an den fachlichen Standards und wurden im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Die Avifauna wurde im Wirkungsbereich der Maßnahme anhand von zwölf Begehungen im Zeitraum von Mitte März bis Ende September 2016 kartiert. Die detaillierten Ergebnisse der Vogelkartierung sind den Unterlagen 19.6 (faunistische Untersuchung)

und 19.7.1 (faunistische Fundortkarten) zu entnehmen. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 59 Vogelarten nachgewiesen. Anhand der „Formblätter Artenschutz“ (Unterlage 19.8) wurde gutachterlich geprüft, ob die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vögel ausgelöst werden können. Dabei wurden weit verbreitete und euryöke Vogelarten mit ähnlichen ökologischen Ansprüchen in sogenannte „ökologische Gilden“ zusammengefasst. Planungsrelevante Arten mit einer besonderen naturschutzfachlichen Bedeutung wurden jedoch keiner Gilde zugeordnet und einzeln überprüft. Zu letztgenannten Arten gehören: Bluthänfling, Fitis, Grünsprecht, Mäusebussard, Neuntöter, Rauchschwalbe, Rotmilan, Schwarzspecht, Sperber, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule. Die Planung sieht insbesondere die funktionserhaltende Maßnahme 21 V_{CEF} (Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldfreimachung) vor. Um die Tötung bzw. Schädigung besonders bzw. streng geschützter europäischer Brutvogelarten zu vermeiden, werden die Bauzeiten für die Baufeldräumung im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar beschränkt. Rodungen von Gehölzen und Bäumen werden somit außerhalb der Nestbau-, Lege-, Bebrütungs- und Aufzuchtzeit durchgeführt. Für die in Baumhöhlen brütenden Vogelarten (z.B. Star und Feldsperling) werden Verbotstatbestände zusätzlich durch die Installation von Nistkästen vermieden (Maßnahme 12 A_{CEF}). Nach der überzeugenden Darlegung des Gutachters gewährleisten diese Maßnahmen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt sind.

Im Zuge der faunistischen Untersuchung wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt acht Fledermausarten nachgewiesen. Als häufigste Fledermausart ist hier die Zwergfledermaus zu nennen. Anhand der „Formblätter Artenschutz“ (Unterlage 19.8) wurde gutachterlich geprüft, ob durch das geplante Vorhaben die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten ausgelöst werden können. Durch die funktionserhaltenden Vermeidungsmaßnahmen (Maßnahmen 22 V_{CEF}, 23 V_{CEF} und 24 V_{CEF}) ist sichergestellt, dass keine Verbotstatbestände eintreten. Gleiches gilt für acht weitere Fledermausarten, die im Untersuchungsgebiet zwar nicht nachgewiesen wurden, aber entsprechend den Ver-

breitungsdaten der LUBW im vorliegenden Bereich grundsätzlich vorkommen können.

Im Rahmen der faunistischen Erhebungen wurde im Untersuchungsgebiet außerdem das Vorkommen der Haselmaus geprüft. Hierbei konnte ein typisches Kugelnest der Haselmaus nördlich des Baufelds nachgewiesen werden, so dass gutachterlich von einer sehr kleinen Population der Haselmaus ausgegangen wird. Um eine baubedingte Tötung der streng geschützten Haselmaus während der Baufeldräumung zu vermeiden, erfolgt die Räumung von Gehölzen im Rahmen der Bauzeitenbeschränkung mit folgender gestufter Vorgehensweise (Maßnahme 21 V_{CEF}): Während der Winterruhe der Haselmaus sind die Gehölze zu schneiden und die Bäume zu fällen; die Wurzeln sind erst im späteren Frühjahr (Mitte April – Mitte Mai) zu roden, wenn die Haselmäuse ihre Winterruheplätze verlassen haben. Vorhabenbedingt kommt es zu einem kleinen Eingriff von Lebensräumen bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten östlich der Bahnlinie. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich noch ausreichend Hecken und Gehölze, so dass eine funktionale Entwertung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus aufgrund der geringen Populationsgröße ausgeschlossen werden kann. Zudem werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme ortsnah entsprechende Ersatzpflanzungen (Maßnahme 5 G und 8 A) vorgenommen. Insgesamt bleibt die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach überzeugendem Vortrag des Gutachters im räumlichen Zusammenhang erhalten. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt somit nicht vor.

Auch eine Population von Zauneidechsen konnte im Wirkungsbereich der geplanten Straßenbaumaßnahme nachgewiesen werden. Ein entsprechendes Maßnahmenkonzept wurde entwickelt. Dieses sieht zunächst die Vergrämung aus den Eingriffsflächen in neue vorher geschaffene Ersatzhabitate vor (Maßnahme 19 V_{CEF}). Hierfür werden als vorgezogene Maßnahme entsprechend Ausweichhabitate neu gestaltet (Maßnahme 13 A_{CEF}). Während der Bauphase sind diese Ausweichhabitate zudem durch Reptilienzäune zu sichern (Maßnahme 19 V_{CEF}). Zudem erfolgt eine Bauzeitenbeschränkung bzw. Bauzeitenregelung, die sich an die Lebensweise der Zauneidechse im Jahresverlauf (Fortpflanzung, Eiablage, Aktivphasen etc.) anpasst. In einem kleinen

Teilbereich müssen trotz dieser Maßnahmen einzelne Zauneidechsen umgesetzt werden, so dass durch dieses Fangen der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegt. Die Umsetzung einzelner Individuen erfolgt aber im Rahmen einer CEF-Maßnahme (19 V_{CEF}) und fällt unter die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG. Die Umsetzung erfolgt mithin im Rahmen einer Maßnahme zum Schutz der Tiere. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten kann laut Gutachter vor allem mit den geplanten Ausweichhabitaten (Maßnahme 13 A_{CEF}) im räumlich-funktionalen Zusammenhang erhalten bleiben. Die Umsetzung eines kleinen Teils der Gesamtpopulation ist zwingend, da eine Vergrämung in angrenzende Flächen im Zuge der endgültigen Fertigstellung der Bahnhofszufahrt räumlich nicht möglich ist. Die Problematik der Vergrämung aus diesem Bereich ist bei allen Varianten gegeben, die Beeinträchtigung ist daher unvermeidbar. Somit liegt kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Insgesamt kann die Gesamtsituation der lokalen Population der Zauneidechse durch das vorliegende Maßnahmenpaket verbessert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung, die speziellen Schutzmaßnahmen sowie die verfügbaren Nebenbestimmungen sicherstellen, dass die Planung den artenschutzrechtlichen Vorgaben entspricht. Einzelheiten zur Planung ergeben sich aus dem LBP (Unterlage 19.1b), dem Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.8) sowie den jeweiligen Maßnahmenblättern (Unterlage 9.4b).

Von Einwanderseite wurde geltend gemacht, dass im Einzugsbereich dieser Baumaßnahme Rotmilane brüteten und außerdem viele Zauneidechsen, Molche und weitere geschützte Arten lebten. Dieser Einwand greift nicht.

Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen wurden umfangreiche Erhebungen im Plangebiet durchgeführt. Hierbei wurden insbesondere die Avifauna, Fledermäuse, sonstige Säugetiere, Reptilien sowie Amphibien auf ihr Vorkommen überprüft. Zudem wurden relevante Habitatstrukturen (Baumhöhlen und –spalten und Totholz) erhoben sowie eine Horstkartierung durchgeführt. Ein Horststandort des Rotmilans konnte im Untersuchungsgebiet bzw. im Wirkraum nicht nachgewiesen werden, vgl.

Unterlagen 19.6, 19.7 und 19.8. Für nachgewiesene Tierarten (z.B. Zauneidechse) werden umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, siehe oben.

4.3 Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Forstwirtschaft vereinbar.

Die dauerhafte Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart bedarf gemäß § 9 LWaldG der Genehmigung der höheren Forstbehörde. Diese Genehmigung wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt, siehe § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG.

Durch das Vorhaben werden insgesamt rund 1,2 ha Waldflächen dauerhaft umgewandelt. Hiervon sind größtenteils private Waldeigentümer und kleinflächig Kirchenwald betroffen. Nach § 9 Abs. 2 LWaldG sind die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Umwandlung soll versagt werden, wenn sie mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Zum vollen oder teilweisen Ausgleich nachteiliger Wirkungen einer Umwandlung für die Schutz- oder Erholungsfunktion des Waldes kann nach § 9 Abs. 3 LWaldG insbesondere bestimmt werden, dass in der Nähe als Ersatz eine Neuaufforstung geeigneter Grundstücke innerhalb bestimmter Frist vorzunehmen ist, ein schützender Bestand zu erhalten ist und sonstige Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zu treffen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Umwandlung von Waldflächen im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit für gerechtfertigt. Die Umwandlung widerspricht nicht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Nördlich an die K 3320 grenzt ein Regionaler Grünzug nach PS 3.1.1 (Z) Regionalplan Ostwürttemberg. Die Planung überschreitet die Grenze des Regionalen Grünzugs an der K 3320 nur geringfügig, dies ist als Ausformung des Grünzugs vertretbar. Ein Zielkonflikt besteht daher im Ergebnis nicht. Die Grundsätze PS 3.2.3.1 (G) und PS 3.2.2.1 (G) Regio-

nalplan Ostwürttemberg, welche insbesondere schutzwürdige Bereiche für die Forstwirtschaft und Landwirtschaft ausweisen, sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Allerdings rechtfertigt sich die mit der Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain verbundene dauerhafte Waldumwandlung durch das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens. Des Weiteren sind die betroffenen Waldflächen durch die angrenzende bestehende gewerbliche Nutzung bzw. die bestehende K 3320 vorbelastet. Ein Verzicht auf die geplante Maßnahme wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit des Verkehrs verbunden. Die mit der Vorhabenrealisierung einhergehenden Vorteile überwiegen die mit der Umwandlung verbundenen nachteiligen Funktionsverluste des Waldes.

Durch das Ausgleichskonzept ist sichergestellt, dass die nachteiligen Wirkungen der Umwandlung durch geeignete Maßnahmen im Sinne des § 9 Abs. 3 LWaldG ausgeglichen werden. Mit einem Ausgleichsfaktor von 1:1,3 forderte die höhere Forstbehörde flächengleiche Ersatzaufforstungen sowie Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen. Dies hat zur Folge, dass sich der Ausgleichsbedarf an waldrechtlichen Maßnahmen auf 1,54 ha beläuft. Um den waldrechtlichen Ausgleich vollständig erbringen zu können, wurden im Laufe des Verfahrens folgende Maßnahmen mit Zustimmung der Forstverwaltung in die Planfeststellung aufgenommen:

- Waldneugründung – Pflanzung eines naturnahen, standortgerechten Laubmischwaldbestandes – Wiederaufforstung (Maßnahme 2 E)
- Waldrandgestaltungsmaßnahme – Entwicklung eines strukturreichen Waldrands durch Waldpflege (Maßnahme 2a E)
- Waldmantelpflanzung im Bereich einer neuen Straßen- und Grabenböschung sowie Entwicklung eines vorgelagerten Krautsaums (Maßnahme 9 A)

Für weitere Details wird auf die Unterlage 19.1b verwiesen.

Die Genehmigung zur Waldumwandlung wird im Benehmen mit der höheren Forstbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Landesbetrieb Forst) erteilt. Der Ausgleich für die dauerhafte Waldinanspruchnahme wird durch die aufgeführten Maßnahmen erbracht. Alle Maßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die geplanten waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen insgesamt umgesetzt werden können. Die vorgenannten Maßnahmen wurden mit der Forstverwaltung abgestimmt und von dieser als funktionsgerecht befunden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an und geht mit dem Antragsteller davon aus, dass mit den festgelegten Maßnahmen ein hinreichender Ausgleich im Sinne des § 9 Abs. 3 LWaldG gegeben ist. Die nach §§ 9 Abs. 5 LWaldG zu bestimmende Frist ist in den Nebenbestimmungen enthalten. Die Nebenbestimmungen A) III Nr. 23 – 29 sind notwendig, um die nachteiligen Wirkungen dieser Waldumwandlung insbesondere hinsichtlich der Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes möglichst gering zu halten und um eine ordnungsgemäße Durchführung der Waldumwandlung sicherzustellen.

Die von der Forstverwaltung geforderte standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 2 UVPg, die Waldfunktionskarte und die weiteren Maßnahmen für den forstrechtlichen Ausgleich wurden im Rahmen der ersten sowie der zweiten Planänderung in die Planunterlagen aufgenommen.

4.4 Landwirtschaft

Die planfestgestellte Maßnahme trägt den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft sowie privater landwirtschaftlicher Belange angemessen Rechnung. Für die Trasse werden rund 3,4 ha in Anspruch genommen, davon ca. 0,7 ha landwirtschaftliche Fläche. Ergänzend hierzu erfordert das Vorhaben noch etwa 0,4 ha landwirtschaftliche Flächen für das naturschutzrechtliche Maßnahmenkonzept (Maßnahme 8 A und 11 A). Die Maßnahmen 2 E und 2a E sehen eine Waldneugründung bzw. eine

Waldmantelpflanzung vor; hierfür werden bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen im Umfang von ca. 1,4 ha benötigt.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass die projektbedingte Flächeninanspruchnahme und namentlich die Maßnahmen 8 A, 11 A, 2 E und 2a E mit einem gewichtigen Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden sind. Allerdings ist auch zu beachten, dass es sich bei den für die Aufforstung in Anspruch genommenen Flächen (Maßnahme 2 E und 2a E) laut Flurbilanz um „Grenzflächen“ mit relativ schlechten Böden handelt. Die Planfeststellungsbehörde ist sich auch bewusst, dass die neue Trassenführung der K 3335 bestehende Bewirtschaftungseinheiten der Landwirtschaft beeinflusst – namentlich durch die Maßnahmen 8 A und 11 A. Der Antragsteller hat sich bereits im Vorfeld des Verfahrens um eine Minimierung der Eingriffe in landwirtschaftliche Strukturen bemüht. So wurde mit der Variante 1 eine Variante gewählt, die hinsichtlich der Landwirtschaft die beste Lösung darstellt, vgl. Kapitel B) III 3). Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass auf die landwirtschaftlichen Flächen vorliegend nicht verzichtet werden kann.

Ein Eigentümer von Flurstücken auf der Gemarkung Hofen hat eingewandt, dass durch den teilweisen Wegfall sowie die künftige erschwerte Bewirtschaftung von Ackerflächen eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs drohe. Zutreffend ist, dass die besagten Flächen unter anderem für die Maßnahmen 8 A und 11 A benötigt werden und deren Verlust eine Belastung für den Eigentümer darstellt. Zutreffend ist auch, dass die Beseitigung der Bahnübergänge einen Umweg von ca. 850 m für den landwirtschaftlichen Verkehr zu den Eigentums- und Pachtflächen auf der anderen Seite der Bahnlinie verursacht. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass ein Anlieger bzw. Nutzer einer Straße keinen Anspruch darauf hat, dass eine bisher gegebene günstige Verkehrslage aufrechterhalten bleibt (BVerwG vom 28.01.2004 – 9 A 27/03). Die Umwege müssen für die Landwirtschaft aber weiterhin zumutbar sein (OVG Thüringen vom 19.05.2010 – 1 O 8/09). Der Umweg für die Verbindung Wagenrain – Goldshöfe beträgt ca. 850 m, die Gehzeit für Fußgänger verlängert sich um ca. 10,5 Minuten. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die verbesserte Verkehrssicherheit zumutbar. Im Übrigen geht

mit der Beseitigung der Bahnübergänge auch ein Wegfall der langen Wartezeiten an den Bahnübergängen einher.

Der von der Planfeststellungsbehörde beauftragte landwirtschaftliche Gutachterdienst kam mit seinem Gutachten vom 21.02.2019 zu dem Ergebnis, dass die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain keine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders auszulösen vermag. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung. Der Gutachter hat nachvollziehbar dargelegt, dass die erschwerte Fahrt zur Pachtsache in Wagenrain mangels langfristigen Pachtvertrags keine Existenzgefährdung begründen kann. Außerdem liegt bei der vorliegenden Betriebsgröße bereits keine langfristige Existenzsicherheit vor. Der dauerhafte Flächenverlust beträgt 8721 m^2 , liegt aber unterhalb der sog. Bagatellgrenze von 5 %. Auch aus gutachterlicher Sicht ist der Umweg von 850 m nicht unzumutbar. Die geforderte Festsetzung von Entschädigungszahlungen für den Eigentumsverlust ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Über diese Positionen ist im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen bzw. in einem ggf. durchzuführenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu befinden.

Einwender kritisierten den Flächenverbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen und stellten die Umweltverträglichkeit des planfestgestellten Vorhabens in Frage. Dieser Einwand geht fehl.

Die planfestgestellte Variante ist auch unter den Gesichtspunkten Landwirtschaft und Umweltverträglichkeit am günstigsten zu bewerten, siehe Variantenabwägung im Kapitel B) III 3). Die Variante aus dem Anhörungsverfahren wurde untersucht und in die Variantenabwägung eingestellt, scheidet jedoch aus verschiedenen Gründen aus, siehe oben.

Der von der Landwirtschaftsverwaltung unterbreitete Vorschlag, anstatt den Maßnahmen 8 A und 11 A die Aufwertung vorhandener Biotope durchzuführen, kann nicht umgesetzt werden.

Auch wenn es sich um gute landwirtschaftliche Standorte handelt (Vorrangstufe II), ist die Inanspruchnahme dieser Flächen dennoch vertretbar. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen befinden sich größtenteils im Bereich bestehender oder neuer

Straßennebenflächen. Lediglich eine relativ kleine landwirtschaftliche Fläche – nördlich der neuen Trasse – wird für Ausgleichszwecke (8 A und 11 A) verwendet. Bei dieser Fläche handelt es sich um eine Restfläche zwischen der alten K 3335 und der neuen Trasse, die auf Grund ihrer Flächengröße und dem Flächenzuschnitt (Dreieck) mit modernen landwirtschaftlichen Maschinen schlecht zu bearbeiten ist. Des Weiteren ist dieser Standort naturschutzfachlich sinnvoll, da die DB unmittelbar westlich mit eigenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen ihres o.g. Planfeststellungsverfahrens anschließt.

Der Bauernverband regte an, verkehrssteuernde Maßnahmen zu ergreifen (z.B. Beschilderung und Geschwindigkeitsregelung), so dass eine gefahrenfreie Bewirtschaftung der Felder trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen möglich bliebe. Der Antragsteller sagt zu, ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen zu ergreifen.

Allerdings herrschen auch nach der Baumaßnahme relativ niedrige Verkehrsstärken, so dass keine nennenswerten Verkehrsbeeinträchtigungen auf Grund von Begegnungen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern zu erwarten sind.

Einwender kritisierten das hiesige Vorhaben, weil dadurch landwirtschaftliche Flächen zerschnitten würden. Eine rentable Bewirtschaftung sei nicht mehr möglich. Dieser Einwand ist zurückzuweisen.

Durch die neue Trassenführung werden nur geringfügig landwirtschaftliche Flächen zerschnitten. Die Restflächen werden vom Antragsteller für Ausgleichsflächen erworben, siehe oben.

Einwenderseitig wurde geltend gemacht, dass der Umweg nach Wagenrain zu den dort gelegenen landwirtschaftlich genutzten Feldern über das geplante Brückenbauwerk unzumutbar sei. Dies ist zurückzuweisen.

Der Umweg für die Verbindung Wagenrain – Goldshöfe beträgt ca. 850 m, die Gehzeit für Fußgänger verlängert sich um ca. 10,5 Minuten, siehe bereits oben. Dies ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auf Grund der Verbesserung der Verkehrssicherheit zumutbar. Ein grundsätzliches Recht auf die Aufrechterhaltung einer

günstigen Verkehrslage gibt es nicht. Im Übrigen geht mit der Beseitigung der Bahnübergänge auch ein Wegfall der langen Wartezeiten an den Bahnübergängen einher.

Die von der Landwirtschaftsverwaltung geforderte Darstellung der landwirtschaftlichen Belange (Flurbilanz in Karte und Text) wurde mit der ersten Planänderung in den Planunterlagen aufgenommen, vgl. Unterlagen 19.9.2.1/2/3. Der Antragsteller hat zugesagt, Baustelleneinrichtungsflächen nicht auf landwirtschaftlichen Flächen vorzusehen und die Zügigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs während und nach der Bauausführung zu gewährleisten.

4.5 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Durch die Planung selbst, die vom Antragsteller getätigte Zusage sowie die festgesetzten Nebenbestimmungen wird diesen Belangen in hinreichendem Maße Rechnung getragen. Die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen werden im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde durch den Planfeststellungsbeschluss konzentriert.

4.5.1 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. Die Entwässerung der neuen Fahrbahnen erfolgt durch breitflächige Versickerung über Bankette und Mulden sowie teilweise in Borde/Rinnen oder über die Rohrleitungen in den Eichwaldgraben. Insgesamt handelt es sich um geringfügige Änderungen im Vergleich zur Bestandsituation, z.B. wird der bestehende Kanal saniert und ertüchtigt. Retentionsbereiche sind ausreichend vorhanden.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien geltend gemacht, dass anfallende Abwässer und Oberflächenwässer nicht

auf Bahngelände geleitet und keine Versickerung in Gleisnähe stattfinden dürfe. Dem ist zu entgegnen, dass der Antragsteller das Entwässerungskonzept eng mit der DB Netz AG abgestimmt hat und eine Versickerung in Gleisnähe nicht erfolgen wird.

Von einer Anwohnerin wurde eingewandt, dass zu befürchten sei, dass durch die Entwässerung des Straßenabschnitts der naheliegende Weiher samt Zulauf kontaminiert werden könne. Außerdem könne die Wasserversorgung des Weihers sogar abgeschnitten bzw. beeinträchtigt werden.

Hierzu ist Folgendes auszuführen: Die Entwässerung des neuen Straßenabschnitts wurde nach den aktuellen Regelwerken geplant und mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmt. Eine Kontaminierungsgefahr ist nach Aussage des Antragstellers nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Der geplante Fahrbahnaufbau ist durchlässig und befindet sich auf gleichem Höhenniveau wie die bestehende Fahrbahn, so dass auch kein Abschneiden der Wasserzufuhr zu befürchten ist.

4.5.2. Oberflächengewässer

Bei der Anpassung und Verlegung des Eichwaldgrabens (Gewässer II. Ordnung) handelt es sich um einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 S. 1 WHG. In § 67 Abs. 2 S. 1 WHG ist der Gewässerausbau als die Herstellung und die Beseitigung sowie die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer definiert. In Betracht kommt vorliegend die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Ein Gewässer wird umgestaltet, wenn es einschließlich seiner Ufer auf Dauer in seiner bisherigen Gestalt verändert wird. Die Umgestaltung ist wesentlich, wenn sie sich auf den Wasserhaushalt, d.h. beispielsweise Wasserstand, Wasserabfluss, Fließgeschwindigkeit und Selbstreinigungsvermögen oder auf den Naturhaushalt oder das äußere Bild der Landschaft auswirkt. Der Neubau der Verdolung mit neuem Einlassbauwerk und der damit verbundenen Verlegung des Eichwaldgrabens stellt eine wesentliche Umgestaltung dar. Das neue Einlassbauwerk wirkt sich auf den Wasserabfluss und die Fließgeschwindigkeit aus. Die Verlegung des

Eichenwaldgrabens wirkt sich sowohl auf den Wasserhaushalt als auch auf das Landschaftsbild aus.

Auf Grundlage der vorgelegten Planunterlagen und im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde wird die wasserrechtliche Entscheidung nach § 68 Abs. 1 WHG für die Anpassung und Verlegung des Eichenwaldgrabens durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilt.

4.5.3. Grundwasser und Wasserschutzgebiete

Durch die Zunahme von versiegelten Flächen kommt es anlagenbedingt zu einer Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate und zu einer Verringerung der Infiltration von Regenwasser. Dies ist auf Grund der relativ kleinflächigen Neuversiegelung und der geplanten breitflächigen Versickerung von anfallendem Oberflächenwasser als nicht erheblich einzustufen. Zudem wird das anfallende Oberflächenwasser über die belebte Bodenzone der angrenzenden Geländeflächen ortsnahe der natürlichen Retention zugeführt. Durch einen ordnungsgemäßen Baubetrieb und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften können grundsätzlich mögliche baubedingte Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität in Form von Schadstoffeinträgen durch Baumaschinen (z.B. Öl oder Diesel) vermieden werden. Eine betriebsbedingte Gefährdung des Grundwassers durch den Schadstoffeintrag von Kraftfahrzeugen (z.B. Öl oder Diesel) bzw. Tausalze kann ebenfalls vermieden werden, da grundwasserschützende Deckschichten nicht abgetragen werden und der gesamte Ausbau in Dammlage erfolgt.

Das Plangebiet liegt außerhalb von bestehenden Wasserschutzgebieten.

4.6 Boden und Fläche

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Boden- und Flächenschutzes vereinbar.

In Anbetracht der planungsbedingten Versiegelung (Fahrbahn), der Überprägung ursprünglicher Bodenverhältnisse (Brückenbauwerk und Straßennebenflächen) sowie des temporären Baubetriebs stellt das Vorhaben einen Eingriff in die Schutzgüter Boden und Fläche einschließlich derer Funktionen dar. Im LBP (Unterlage 19.1b) sind die Eingriffe umfassend und sachgerecht beschrieben. Im Rahmen der vorliegenden Straßenbaumaßnahme kommt es zu einer Neuversiegelung auf einer Fläche von ca. 9.360 m². Die Bodenverhältnisse werden durch Bodenmodellierung im Bereich des Brückenbauwerks und der geplanten Böschungen und Mulden auf einer Fläche von 23.150 m² überprägt. Als teilweiser Ausgleich erfolgt eine Entsiegelung von 5.386 m² nicht mehr benötigter Verkehrsflächen (Maßnahme 1 A). Darüber hinaus ist die Pflanzung eines naturnahen, standortgerechten Laubmischwaldbestandes als schutzgutübergreifende Ersatzmaßnahme vorgesehen (Maßnahme 2 E). Im Verbund mit den übrigen Bodenschutzmaßnahmen sind diese geeignet, den Eingriff vollständig zu kompensieren (vgl. Unterlagen 9.4b und 9.5b). Baubedingte Beeinträchtigungen des Bodens können durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (Minimierung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme – Maßnahme 16 V) und Bodenschutzmaßnahmen (u.a. tiefengründige Bodenlockerung – Maßnahme 15 V) kompensiert werden.

Der private Naturschutz hat vorgetragen, dass eine Bilanzierung nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ zu erstellen und eine bodenkundliche Baubegleitung erforderlich sei. Dieser Forderung wurde entsprochen.

Die Bilanzierung wurde in der ersten Planänderung vorgenommen, siehe Unterlage 9.5.1. Eine qualifizierte ökologische Umweltbaubegleitung ist für sämtliche Maßnahmen vor Baubeginn und bei der Bauausführung im LBP bereits vorgesehen. Die Umweltbaubegleitung deckt auch die bodenschutzfachlichen bzw. –rechtlichen Belange ab.

Weiterhin kritisierte der private Naturschutz, dass dem Vollverlust von 21.240 m² Fläche lediglich ein Ausgleich von 5.386 m² gegenübergestellt sei und die Vermeidung einer Neuversiegelung nicht als realer Ausgleich angerechnet werden könne.

Dem ist folgendes zu entgegnen: Bei den 21.240 m² handelt es sich um die versiegelte Fläche nach Straßenplanung, diese Flächenangabe entspricht jedoch nicht der tatsächlichen Neuversiegelung durch das hiesige Vorhaben. Im Zuge der Entwurfsoptimierung wurde der neue Trassenverlauf soweit wie möglich im Bereich der aktuellen Straße bzw. Zufahrten geführt. Insgesamt verläuft die neu geplante Straßentrasse nunmehr auf einer Fläche von 6.494 m im Bereich bereits versiegelter Flächen. Werden diese 6.494 m² von den planerischen Straßenflächen abgezogen, ergibt sich eine Fläche von 14.746 m² neuer Straßenfläche. Für den funktionsgleichen Ausgleich der Versiegelung werden als Ausgleichsmaßnahme 1 A nicht mehr benötigte Straßenflächen von insgesamt 5.386 m² rückgebaut und entsiegelt. Zieht man diese Rückbauflächen von den 14.746 m² ab, verbleibt eine tatsächliche Neuversiegelung von 9.360 m². Dieser verbleibende Eingriff wird durch die schutzgutübergreifende Ersatzmaßnahme 2 E (Neupflanzung eines Laubmischwaldes) kompensiert, siehe bereits oben. Die Vermeidung einer Neuversiegelung wurde somit nicht als realer Ausgleich angerechnet, sondern belegt nur, dass im Rahmen der Straßenplanung das Vermeidungsgebot gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG berücksichtigt wurde. Die bereits derzeit und auch in Zukunft versiegelte Fläche von 6.494 m² wird zur rechnerischen Ermittlung der tatsächlich neuversiegelten Fläche benötigt.

Einwender kritisierten den unnötigen Flächenverbrauch und die Versiegelung von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken. Diese Kritik ist zurückzuweisen.

Es wurden bereits antragsgegenständlich vier Varianten und zusätzlich die im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Variante untersucht. Es erfolgte eine umfangreiche Abwägung mit dem Ergebnis der Vorzugsvariante. Diese stellt sich im Vergleich zu den vier antragsgegenständlichen Varianten hinsichtlich des Flächenverbrauchs als die günstigste dar. Die im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Variante scheidet aus anderen Gründen aus, siehe bereits oben.

Das Bodenschutz- und Altlastenkataster weist im Plangebiet die Altablagerung AA Goldshöfer Bahnhof aus. Diese Fläche befindet sich unter dem heutigen AMO-Gelände, dort sind keine Tiefeneingriffe bzw. kein Aushub vorgesehen. Um Freisetzen von Schadstoffen entgegen zu wirken, hat der Antragsteller zugesagt, die genannte Altablagerung bei der Herstellung der Fußwegverbindung Buch – Bahnhof Goldshöfe zu beachten und bei der späteren Ausschreibung und Ausführung zu berücksichtigen.

Das LGRB wies daraufhin hin, dass im Bereich der Sandgrube Schwabsberg ggf. auf einen entsprechenden Abstand zu den Rändern des Rohstoffabbaugebiets zu achten ist. Die Linienführung wurde dahingehend bereits bei der Planung optimiert. Der Sandabbau wird bis zur Bauausführung abgeschlossen sein, der entsprechende Rahmenbetriebsplan war bis zum 01.04.2019 befristet.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen A) III Nr. 42 – 43 im Verbund mit den gemachten Zusagen A) IV Nr. 8 – 10 gewährleisten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass das planfestgestellte Vorhaben mit den bodenschutzrechtlichen Vorschriften vereinbar ist. Zugleich ist hiermit den Vorgaben des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau entsprochen.

4.7 Verkehr

Das Vorhaben ist mit den verkehrlichen Belangen vereinbar. Auf das umliegende Straßen- und Wegenetz wurde bei der Planung hinreichend Rücksicht genommen.

Einwender machten geltend, dass der Verkehr über den Weiler Goldshöfe durch die Beseitigung der Bahnübergänge um ein Vielfaches zunehme, was mit einer hohen gesundheitlichen Belastung einhergehe. Außerdem wurde in diesem Zusammenhang auch das Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 11.01.2017 kritisiert, der Verkehr stiege nach Fertigstellung der vorliegenden Maßnahme anders als im Verkehrsgutachten dargestellt auf 8.000 Kfz pro Tag an. Ein-

gewandt wurde überdies, die Erweiterung des Gewerbegebiets in Hüttlingen sei in der Verkehrsuntersuchung unberücksichtigt geblieben. Diese Kritik geht fehl.

Ausweichlich des Verkehrsgutachtens (Unterlage 21.2) werden im Nullfall 2030 für die K 3335, welche den Weiler Goldshöfe quert, 2.000 Kfz/24 h prognostiziert. Mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen des Antragstellers werden für die K 3335 im Jahr 2030 ca. 2.700 Kfz/24 h prognostiziert. Folglich wird der Verkehr an dieser Stelle im Vergleich zwischen Nullfall 2030 und Planfall 2030 voraussichtlich um 700 Kfz/24 h ansteigen. Dabei handelt es sich noch immer um geringe ländliche Verkehrsströme. Das Ingenieurbüro Dr. Brenner hat die Verkehrsprognose mit dem Programm VISUM der Firma PTV AG erstellt. Dieses Programm gilt als wissenschaftlich anerkanntes Werkzeug und wird in zahlreichen Projekten angewendet. Begutachtet wurden auch die jeweiligen Schwerverkehrsanteile.

Die B 29 ist am 23.04.2018 mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 07/2018“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Verbindungsfunktion I gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung aufgestuft worden, was deren 4-streifigen Ausbau beinhaltet. Der Verkehrsgutachter hat in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 29.04.2019 klarstellend dargelegt, dass für den Fall, dass der entsprechende B 29-Abschnitt wider Erwarten nicht 4-streifig ausgebaut würde, dass Verkehrsaufkommen auf der K 3335 im Planfall 2030 maximal 3.200 Kfz/24h (statt 2.700 Kfz/24h) betrüge und auch diese Verkehrsmengen sachgerecht bewältigt werden könnten. Ergänzend hierzu hat der Lärmgutachter in seiner Stellungnahme vom 11.08.2019 nachgewiesen, dass die um 500 Kfz/24h erhöhte Verkehrsmenge eine Lärmpegelerhöhung in einer Größenordnung von lediglich ca. 0,4 bis 1,5 db (A) mit sich brächte. Diese beschränkten Lärmzuwächse führen weder in den nach der 16. BImSchV zu beurteilenden Gebieten zu Grenzwertüberschreitungen noch leisten sie in hochbelastenden Bereichen – im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung – spürbare vorhabenkausale Lärmerhöhungsbeiträge. Dies gilt insbesondere auch für den Bereich des Bahnhofs Goldshöfe.

Für die Erweiterung umliegender Gewerbegebiete (u.a. Hüttlingen) wurden im Verkehrsgutachten zusätzliche 800 Kfz/24 h angesetzt. Diese Verkehrserzeugung wurde somit berücksichtigt.

Hinsichtlich der perspektivischen Anbindung an die B 290 gab es von der Stadt Aalen, den Gemeinden Hüttlingen und Westhausen sowie von privater Seite viele Anmerkungen. Teilweise wurde eine zeitgleiche Fertigstellung des hiesigen Vorhabens und der Anbindung an die B 290, teilweise wurde auch eine direkte Straßenverbindung zur B 29 gefordert, wieder andere forderten eine Anbindung an die B 290 entlang der Bahnstrecke 4710 oder aber überhaupt keine Anbindung.

Dazu ist folgendes anzumerken: Die perspektivische Anbindung Richtung Osten an die B 290 wurde nachrichtlich in die Unterlage 16 aufgenommen, um die Raumschaft über die anstehenden weiteren Planungen zu informieren. Nichtsdestotrotz handelt es sich um ein zweites Vorhaben, dessen Planungen einschließlich einer umfassenden Variantenuntersuchung zwar beim Antragsteller begonnen wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind. Eine großräumige Verkehrsprognose steht beispielsweise noch aus. Die perspektivische Anbindung ist daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme. Die Beseitigung der Bahnübergänge ist vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen gerechtfertigt (siehe Planrechtfertigung) und steht nicht in einem solchen Zusammenhang zur Anbindung an die B 290, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Es liegt somit kein Fall des § 78 LVwVfG vor. Auch nach der Beseitigung der Bahnübergänge sind sämtliche Varianten für die Anbindung an die B 290 weiterhin realisierbar.

Außerdem wurde vorgetragen, dass die Brücke über die Westumgehung (B 29) im weiteren Verlauf der K 3335 nach dem Weiler Goldshöfe für den zunehmenden Begegnungsverkehr insbesondere für den Schwerlastverkehr nicht ausgelegt sei und ein besonderes Gefahrenpotenzial darstelle.

Hierzu verhält es sich wie folgt: Die genannte Brücke befindet sich schon heute im Verlauf der Kreisstraße 3335, es gibt keine Tonnagebeschränkung. Die Planfeststellungsbehörde konnte sich ein Bild von den bestehenden verengten Verhältnissen auf der Brücke machen. Richtig ist, dass ein Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen auf der Brücke kaum möglich ist. Allerdings ist bei der prognostizierten Verkehrsstärke von 2.700 Kfz/24 h entsprechend den Grundlagen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) in den Spitzenstunden nur mit

einer durchschnittlichen Anzahl von 4,5 Fahrzeugen pro Minute zu rechnen. Im Schnitt fährt somit nur alle 27 Sekunden ein Auto je Fahrtrichtung. Die Brücke über die Westumgehung ist ca. 50 m lang, selbst bei einer geringen Geschwindigkeit von 50 km/h – zulässig sind 60 km/h – kann die Engstelle innerhalb von vier Sekunden passiert werden. Im Durchschnitt ist somit nicht mit einem Rückstau zu rechnen. Die Verhältnisse sind somit auch noch für die künftigen Verkehrsstärken – mit Blick auf die Verbindungsfunktion III – ausreichend. Mit einem besonderen Gefahrenpotenzial ist daher nicht zu rechnen.

Auch wurde eingewandt, dass durch den Mehrverkehr im Planfall 2030 ein Befahren und Kreuzen der K 3335 unmöglich sei. Dies ist mit Blick auf die 2.700 Kfz/24 h und das oben Gesagte zurückzuweisen.

Einwender forderten, dass nur Anwohner und Anlieger die K 3335 durch Goldshöfe frequentieren dürften. Das ist zurückzuweisen.

Die bestehende Straße ist als Kreisstraße ausgewiesen und für den Allgemeingebrauch bestimmt. Jede Verkehrsverbindung generiert Verkehre bzw. Fahrten, die nicht zwingend genau auf dieser Verbindung erfolgen müssten, im Straßennetz aber von gesamtheitlicher Bedeutung sind. Allen Verkehrsteilnehmern stehen im Gemeininteresse Straßen nach der jeweiligen Verkehrsbedeutung zur Verfügung.

Kritisiert wurde zudem der Umweg für Fußgänger, der durch die Beseitigung des Bahnübergangs Wagenrain entsteht.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Umweg von 840 m und etwa 10,5 Minuten zusätzliche Gehzeit zumutbar und vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit gerechtfertigt, siehe bereits oben.

Die Stadt Aalen kritisierte die Einfahrtssituation auf die L 1029 und die Durchfahrtssituation am sog. Kellerhaus (Anschluss K 3335 an L 1029).

Dem ist zu entgegnen, dass die bestehende Straße bereits als Kreisstraße 3335 ausgewiesen ist und dafür bestimmt ist, überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Dies ist auch bei den prognostizierten 2.700 Kfz/24 h weiterhin möglich. Vom Antragsteller

kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht abverlangt werden, sämtliche Verkehrsprobleme im Umkreis der vorliegenden Maßnahme zu beheben. Fest steht, dass der durch die Beseitigung der Bahnübergänge prognostizierte Mehrverkehr immer noch mittels der K 3335 bewältigt werden kann.

Einwender machten geltend, dass der Ausweichverkehr von der B 29 bzw. B 290 durch die Beseitigung der Bahnübergänge weiter verstärkt wird. Solange keine Entschärfung der Verkehrssituation rund um Goldshöfe erfolge, lehnen die Einwender die Beseitigung der Bahnübergänge ab.

Richtig ist, dass es bei Überlastung der B 29 und B 290 zu Ausweichverkehren auch auf der K 3335 kommen kann. Die Beseitigung der Bahnübergänge ist aber vor allem durch die verbesserte Verkehrssicherheit gerechtfertigt, so dass der Mehrverkehr im Planfall 2030 hingenommen werden muss. Im Übrigen ist die B 29 in die Verbindungsfunktion I gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung aufgestuft worden, was deren 4-streifigen Ausbau beinhaltet.

Die Ostalb Mobil GmbH trug in ihrer Stellungnahme die Befürchtung vor, dass es zu einem erhöhten Zeitaufwand für den Buslinienverkehr (Linien 313 und 7846A) komme, wenn die Bushaltestelle am Bahnhof vorgesehen werde. Alternativ werden beidseitige Bushaltestellen vor dem geplanten Kreisverkehr vorgeschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde ist mit dem Antragsteller der Auffassung, dass der Umsteigeknotenpunkt zentral am Bahnhof die Akzeptanz des ÖPNV im Vergleich zu Bushaltestellen außerhalb des Bahnhofs (mit einer Gehzeit von etwa fünf Minuten) steigert. Der Antragsteller hat aber zugesagt, soweit gewünscht, eine Abstimmung mit Ostalb Mobil diesbezüglich in der Ausführungsplanung vorzunehmen.

Einwender kritisierten zudem, dass die ehemalige Gemeindeverbindungsstraße zur K 3335 aufgestuft wurde.

Die Aufstufung erfolgte bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und entspricht den bereits heute vorliegenden Verkehrsverhältnissen und der Verbindungsfunktion dieser Straße (Verbindungsfunktionsstufe III).

Soweit von Verfahrensbeteiligten gefordert wurde, die Straßenüberführung auf der Westseite für ein künftiges optionales drittes Gleis der Jagstbahn zu verlängern, um den mittel- bis langfristig steigendem Schienenverkehrsaufkommen gerecht zu werden, ist diesem Vorbringen entgegen zu halten, dass es sich bei dieser Planungsabsicht nicht um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG handelt und folglich dem Antragsteller auch nicht zwingend abverlangt werden kann. Notwendig ist eine Folgemaßnahme nur dann, wenn sie dem Anschluss bzw. der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dient. Dass eine Folgemaßnahme nur nützlich oder zweckmäßig erscheint, reicht für das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG nicht aus.

Außerdem wurde um Prüfung der Notwendigkeit eines Gehwegs und Treppenabgängen entlang der südlichen Brückenlängsseite gebeten. Hierbei handelt es sich ebenfalls um keine notwendige Folgemaßnahme, siehe oben. Auf Grund der sehr geringen Fußgängerzahlen sind zusätzliche – außer den in der Planung enthaltenen – Fußgängeranlagen nicht angezeigt.

Einwenderseitig wurde schließlich geltend gemacht, dass an der Ein-/Ausfahrt zum Weiler Goldshöfe durch den Mehrverkehr im Planfall 2030 insbesondere mit Blick auf landwirtschaftliche Zugmaschinen eine zunehmende Unfallgefahr bestehe. Dies habe vor allem mit den dortigen Geschwindigkeitsüberschreitungen zu tun. Gefordert wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 bzw. 40 km/h.

Der Antragsteller hat zugesagt, konkrete verkehrliche Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) nach Fertigstellung des Vorhabens durch die zuständige Verkehrsbehörde zu prüfen. Grundsätzlich wird bei Neubauten vor der Verkehrsfreigabe eine Verkehrsschau mit u.a. Verkehrsbehörde, Polizei und Baulastträger durchgeführt.

4.8 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar.

Soweit die städtebaulichen Planvorstellungen der Gemeinden hinreichend konkretisiert sind, sind sie bei der Straßenplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urt. v. 30.09.1993 – 7 A 14/93). Die Städte Aalen und Ellwangen sowie die Gemeinden Hüttlingen und Rainau hatten im laufenden Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Interessenlagen darzustellen. Aalen und Hüttlingen begrüßen vom Grundsatz her die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain, haben hierzu jedoch noch ergänzende Anmerkungen vorgetragen, siehe vorheriges Kapitel Verkehr.

Hinsichtlich des geplanten Gewerbegebiets in Hüttlingen wurde einwenderseitig gefordert, die geplante Verkehrsführung offenzulegen.

Die Erschließung des Gewerbegebiets Bolzensteig in Hüttlingen erfolgt über die K 3320 in Hüttlingen. Dieser Verkehrszuwachs wurde im Verkehrsgutachten mit zusätzlichen 800 Kfz/24 h berücksichtigt (Unterlage 21.1).

4.9 Öffentliche Sicherheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Eine Einwanderin machte geltend, dass die geplante Kurvenabflachung auf der K 3320 zu einer Gefahrenstelle an der Ein- und Ausfahrt zur Aalener Str. 82 führe. Es wird befürchtet, dass die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h nicht ausreiche. Hierzu ist Folgendes zu sagen:

Die Sichtverhältnisse an der o.g. Stelle sind nach den Erfordernissen der entsprechenden Regelwerke eingehalten. Berücksichtigt wurde dabei eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h. Im Rahmen eines Sicherheitsaudits werden bei Fer-

tigstellung der Maßnahme sämtliche verkehrliche Verhältnisse vor Ort geprüft und bewertet. Gegebenenfalls erforderliche verkehrsrechtliche Maßnahmen können in diesem Zuge dann noch ergriffen werden, vgl. Nebenbestimmung Nr. 48.

Außerdem wurde eingewandt, dass zwischen Goldshöfe und der neuen Straßenüberführung über die Bahnlinien auf der K 3335 eine noch stärkere Kurve als die vorhandene geplant werde, was zu Unfällen führen könne. Dem ist zu entgegnen, dass die Planung zwar eine stärkere Richtungsänderung auf der K 3335 vorsieht, der Kurvenradius aber deutlich vergrößert wird, so dass der vorhandene „Knick“ verschwindet. Die Linienführung sowie die Erkennbarkeit und Ablesbarkeit der Strecke wird dadurch verbessert.

Kritisiert wurde auch die Breite der neuen Straßenüberführung über die Bahnlinien. Ein Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sei nicht problemlos möglich. Diese Kritik geht fehl.

Der gewählte Brückenquerschnitt ist regelkonform und ausreichend auf Begegnungsverkehr auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausgelegt.

Eine Einwenderin machte geltend, dass sich auch schon andere Gefahrenquellen wie Ethylen-Pipeline, Makadamwerk und Hauptstromleitungen in unmittelbarer Nähe von Goldshöfe befänden. Dies wird zur Kenntnis genommen, jedoch sind durch das hiesige Vorhaben keine kumulativen Wirkungen erkennbar.

Das Eisenbahnbundesamt forderte, dass die einschlägigen Vorschriften in Bezug auf 16,7 Hz/50 Hz Anlagen (Bahnstrom) sowie die Mindestmaße der DIN EN 1991-1-7 hinsichtlich der Pfeilerscheiben einzuhalten sind. Dies wurde in den Nebenbestimmungen Nr. 49 + 50 aufgenommen.

4.10 Landesplanung und Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung vereinbar.

Ziele der Raumordnung sind als verbindliche Vorgaben im Planfeststellungsverfahren zu beachten und unterliegen nicht der Abwägung, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, siehe § 4 Abs. 1 ROG.

Das im Plansatz 4.1.2.6 (Z) des Regionalplans Ostwürttemberg 2010 festgelegte Ziel der Trassensicherung für einen zukünftigen zweigleisigen Ausbau der Riesbahn wurde bei der Ausgestaltung des Brückenbauwerks über die Bahnstrecke beachtet. Gleiches gilt für den ausgewiesenen und in der Raumnutzungskarte dargestellten regional bedeutsamen Schwerpunkt für Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen gemäß PS 2.5.3 (Z). Die ansässigen Gewerbebetriebe wurden im Rahmen der Planung beteiligt und ihren Bedürfnissen Rechnung getragen. Nach den Plansätzen grenzt zudem nördlich der K 3320 ein Regionaler Grünzug PS 3.1.1 (Z). Die Planung überschreitet die Grenze des Regionalen Grünzugs an der K 3320 nur geringfügig, dies ist als Ausformung des Grünzugs vertretbar. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde und des Regionalverbands Ostwürttemberg wie auch der Planfeststellungsbehörde besteht daher im Ergebnis kein Zielkonflikt. In die Abwägung einzustellen sind außerdem die Grundsätze PS 3.2.3.1 (G) und PS 3.2.2.1 (G), die schutzwürdige Bereiche für die Forstwirtschaft bzw. für Landwirtschaft und den Bodenschutz ausweisen. Die K 3335 quert den schutzwürdigen Bereich für die Forstwirtschaft und grenzt unmittelbar östlich an den schutzwürdigen Bereich für Landwirtschaft und Bodenschutz. Allerdings gibt es auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte (bestehende Bahnübergänge, Trassenbestand, Abfahrtsrampe zum Bahnhof etc.) vorliegend nur einen geringfügigen Spielraum bei der Linienführung. Dies hat zur Folge, dass die Zerschneidung sowie Flächeninanspruchnahme der genannten schutzwürdigen Bereiche unvermeidlich sind. Im Rahmen der Entwurfsoptimierung wurde darauf geachtet, so wenig Fläche wie möglich in Anspruch zu nehmen. Die Grundsätze PS 3.2.3.1 (G) und PS 3.2.2.1 (G) müssen daher in der Abwägung zu-

rückstehen. Im Übrigen ist hinsichtlich PS 3.2.3.1 (G) noch auf den forstrechtlichen Ausgleich hinzuweisen.

4.11 Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Im Bereich des planfestgestellten Vorhabens befinden sich Leitungen verschiedener Versorgungsunternehmen. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung angemessen Rechnung getragen. Bei der Bauausführung werden vorhandene Leitungen beachtet, erforderlichenfalls unter Einbeziehung des jeweiligen Versorgungsunternehmens gesichert und/oder verlegt. Der Antragsteller hat darüber hinaus zugesagt, die betroffenen Leitungs- und Versorgungsträger soweit erforderlich auch im Zuge der Ausführungsplanung zu beteiligen und deren Hinweise zu beachten. Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung selbst, die Nebenbestimmungen A) III Nr. 51 + 52 und durch die Zusagen des Antragstellers A) IV Nr. 15 – 18 in hinreichendem Maße entsprochen.

4.12 Denkmalschutz

Die festgestellte Planung nimmt auf die Belange der Denkmalpflege in gebotenem Maße Rücksicht.

Die Strecke 4940 Goldshöfe – Crailsheim (Jagstbahn) mitsamt dem Bahnhof Goldshöfe stellt ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG dar. Ebenfalls unter Denkmalschutz stehen die Signale, die ehemalige Verladestation (historisches Fachwerkgebäude) und die Bahnübergänge. An diesen Kulturdenkmälern besteht somit ein öffentliches Erhaltungsinteresse. Eingriffe in das Bahnhofsgebäude sowie in die Nebengebäude können durch die vorliegende Planung vermieden werden. Allerdings sieht die vorliegende Planung einen Abbruch der ehemaligen Verladestation vor. Der Antragsteller hat zwei zusätzliche Varianten zum Erhalt der Verladestation untersucht, vgl. Anla-

ge 2 der Unterlage 1b. Die planfestgestellte Variante als Straßenüberführung im Zuge der K 3335 über die beiden Bahnlinien mit einer Verbindungsrampe zum Bahnhof sieht sich insbesondere folgenden Zwangspunkten gegenüber: Zum einen ist das begrenzte räumliche Platzangebot zwischen den Bahnlinien und zum anderen die Höhendifferenz zwischen Straßenüberführung und Grundniveau des Bahnhofs zu nennen. Bei den beiden untersuchten Varianten zum Erhalt der Verladestation wären erhebliche Stützmauern an der Verbindungsrampe zum Bahnhof notwendig. Die technische Realisierbarkeit ist zumindest bei Variante 1 fraglich. Bei Variante 2 ist zu beachten, dass das Fachwerkgebäude im Schatten der Abfahrtsrampe bzw. Gesamtbrückenbauwerks liegen würde. Durch diese bauliche Einhausung ist die Verladestation nur noch bedingt wahrnehmbar. Außerdem besteht auf Dauer die Gefahr einer Verschattung/Durchfeuchtung des Fachwerks. Schließlich sprechen Mehrkosten in Höhe von ca. 780.000 € gegen eine Variante, bei der die Verladestation erhalten werden kann. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde muss das Erhaltungsinteresse an der ehemaligen Verladestation hinter dem Realisierungsinteresse der Vorzugsvariante zurückstehen. Die planfestgestellte Variante überzeugt durch die relativ geringen Eingriffe in die Schutzgüter Fläche, Wasser, Flora und Fauna – vgl. Kapitel B) III 3). Folglich wird für die Verladestation eine Abbruchdokumentation erforderlich. Gleiches gilt für den nördlich des Bahnhofs liegenden Bahnübergang und sämtliche im Bereich des Bahnhofs liegende Signalanlagen.

Die unter A) III Nr. 53 – 55 aufgeführten Nebenbestimmungen zur Abbruchdokumentation wurden verbindlich festgeschrieben. Dies entspricht auch den Forderungen der Denkmalschutzverwaltung.

Private Einwender kritisierten, dass der Denkmalschutz des Gebäudes nicht beachtet werde. Durch Streusalz und Salzlauge werde die denkmalgeschützte Sandsteinfassade an der ganzen Giebelseite erheblichen Schaden erleiden. Hierzu ist Folgendes auszuführen:

Die verschiedenen Belange, die in einem Planfeststellungsverfahren behandelt werden, sind in die Abwägung einzustellen. Hierbei können Belange auch zurückgestellt werden. Dem Denkmalschutz wird mit der planfestgestellten Variante Rechnung getragen, auch wenn die Verladestation abgebrochen werden muss, siehe oben. Schät-

den an der Sandsteinfassade des Bahnhofsgebäudes durch Streusalz sind nicht zu befürchten. Der Abstand des Bahnhofsgebäudes zur Straßenüberführung beträgt mehr als 50 m.

4.13 Arbeitsschutz

Den arbeitsschutzrechtlichen Belangen ist durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen A) III Nr. 57 + 58 Rechnung getragen. Diese beruhen auf § 2 Abs. 2 und 3 der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung).

4.14 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Die dauerhafte und / oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Realisierung des Vorhabens samt der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG vereinbar. Bei der Abwägung der von dem Straßenbauvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, seien sie bebaut, landwirtschaftlich genutzt oder natürliche Flächen, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dies gilt grundsätzlich auch für die Mieter und Pächter der Grundstücke. Weder das Interesse, das ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, noch das Interesse der Mieter oder Pächter an der Nutzung der Grundstücke genießt jedoch absoluten Schutz. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d.h., die Belange der betroffenen Eigentümer bzw. Mieter oder

Pächter können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige öffentliche Interesse an der Realisierung des Straßenbauvorhabens überwiegt vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutztes Gelände eingegriffen werden muss – vgl. Kapitel B) III 4) 4.4. Es ist nicht möglich, die Dimensionierung so zu modifizieren, dass ein geringerer Eingriff in privates Eigentum resultiert; vielmehr muss es im Interesse der Funktionstauglichkeit des geplanten Straßenbauvorhabens bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Kleinräumliche Verschiebungen beim landschaftspflegerischen Maßnahmenpaket würden in Einzelfällen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Die Eingriffe in private Eigentumsrechte durch die notwendigen natur- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen beschränken sich auf das – ökologisch und naturschutzrechtlich – unbedingt erforderliche Maß.

Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Die Eigentümerin eines Gebäudes in der A-Straße in Rainau befürchtet, dass sie auf Grund des mehrjährigen Bauvorhabens Mietminderungen und Mietausfälle zu erleiden habe.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Befürchtung nicht. In der Nebenbestimmung Nr. 2 wird für das besagte Gebäude ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach für die Fassaden mit Grenzwertüberschreitungen festgeschrieben. Zu-

sätzlich hat der Antragsteller zugesagt, den Betroffenen in Bauphasen mit zu erwartenden nächtlichen Ruhestörungen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen.

Der Eigentümer eines Flurstücks auf Gemarkung Hofen wandte ein, dass die Maßnahme auch ohne Grunderwerb von seiner Seite umzusetzen sei. Dem kann entsprochen werden.

Der Antragsteller überprüfte seine Planung dahingehend und kam zu dem Ergebnis, dass bei einer Anpassung des Fahrbahnrandes ohne wesentliche Qualitätsverluste, mit einem gewissen Mehraufwand für die Entwässerung, der Forderung des Eigentümers nachgekommen werden kann. Auf einen Grunderwerb kann somit verzichtet werden. Im Rahmen der ersten Planänderung wurde dies in die Planunterlagen aufgenommen.

Der Eigentümer eines Flurstücks auf Gemarkung Schwabsberg machte geltend, dass durch den geplanten Straßenverlauf der Kreisstraße sein Grundstück in zwei Grundstücke geteilt werde. Für das östlich gelegene Grundstück benötige er eine Zufahrt. Außerdem entstehe ihm sowohl durch die geplante Gasleitung als auch in Bezug auf die spätere Nutzung seines Grundstücks ein Nachteil. Aus diesen Gründen könne er dem vom Antragsteller angebotenen Preis nicht zustimmen.

Dem wird insoweit entsprochen, als die „äußere“ Erschließung seines Grundstücksteils (westlich der K 3335) über einen bestehenden Waldweg mit einem dinglich gesicherten Fahrrecht erfolgen kann und die „innere“ Erschließung seines Grundstücksteils (östlich der K 3335) mittels dinglicher Überfahrtsrechte über das angrenzende Firmengelände. Im Übrigen hat der Antragsteller auch zugesagt, die Restfläche östlich der K 3335 im Rahmen des Grunderwerbs abzunehmen, vgl. Zusage Nr. 20. Die angesprochene Gasleitung wird innerhalb des Straßenkörpers verlegt, so dass keine Beeinträchtigungen des Flurstücks zu befürchten sind. Konkrete Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Gleiches gilt für einen Eigentümer dessen Flurstück ebenfalls durch die K 3335 in zwei Grundstücke geteilt wird.

Die Eigentümer eines Flurstücks auf Gemarkung Hofen wandten ein, dass ihre zukünftige Lebensqualität durch das geplante Bauvorhaben wegen Verlärmung beeinträchtigt sei, derzeit sei das Gebäude noch vermietet, es solle ihnen aber später als Altersruhesitz dienen. Eventuell eingeplante Lärmschutzwände würden das optische Lebensumfeld verschlechtern. Außerdem entfiele durch die neue Straßentrasse ein Großteil der Mieteinnahmen, was zu einer massiven Wertminderung führe. Zusätzlich könnten die Parkplätze direkt unterhalb der Brücke aus Sicherheitsgründen nicht mehr genutzt werden, da mit Verwehungen von Rollsplit und Lkw-Ladungen zu rechnen sei.

Diese Einwände sind zurückzuweisen. Es gibt für das besagte Gebäude keine Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV. Die Gesamtlärmbelastung aus Schiene und Straße ist für das Gebäude bereits im Nullfall oberhalb der Schwelle von 70 / 60 dB (A) tags/nachts, vorhabenbedingt kommt es zu keiner weiteren Erhöhung. Entlang der neuen Straßenüberführung sind keine Lärmschutzwände vorgesehen, vergleiche zur gesamten Lärmthematik Kapitel B) III 4) 4.1.

Entschädigungszahlungen für den Eigentumsverlust bzw. für sonstige Vermögens-einbußen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Über diese Positionen ist im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen bzw. in einem ggf. durchzuführenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu befinden. Hinsichtlich der Nutzbarkeit der Parkplätze ist zu sagen, dass das Ingenieurbüro keinerlei Risiken und Beeinträchtigungen erkennen kann. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung.

Im Zuge des Verfahrens wurde von Seiten einer Eigentümerin geltend gemacht, dass ihre Flächen für das Vorhaben nur gegen einen notwendigen Flächentausch zur Verfügung stehen. Außerdem forderte sie, die kostenlose Ersatzherstellung von Schüttboxen, die auf ihrem Flurstück an anderer Stelle auf Grund der vorliegenden Maßnahme weichen müssen.

Der Antragsteller hat zugesagt, in den anstehenden Grunderwerbsverhandlungen die Ersatzherstellung der angesprochenen Schüttboxen zu verhandeln. Im Übrigen handelt es sich bei diesen Entschädigungsfragen um Themen des dem Planfeststellungsverfahren nachgelagerten Verfahrens.

IV Gesamtabwägung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen gebührend berücksichtigt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen der rund 60 Privatpersonen, den Erwiderungen des Antragstellers und den vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Ergänzungen ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Gesamtsaldierend betrachtet ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die für die planfestgestellte Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain sprechenden Belange und der damit zusammenhängenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen. Vor dem Hintergrund der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich mit den Bahnlinien und der Tatsache, dass der Verkehr durch den Wegfall der Wartezeiten an den Bahnübergängen sowie durch eine Anpassung der K 3320 besser fließen kann, ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Verschiedene Varianten wurden untersucht, mit dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Variante 1 die ausgewogenste Lösung für die Beseitigung der Bahnübergänge Goldshöfe und Wagenrain darstellt. 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.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen, vgl. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG.

V Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf § 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG. Eine Gebührenfestsetzung erfolgt vorliegend nicht, da der Antragsteller Gebührenfreiheit genießt, vgl. § 10 Abs. 2 LGebG.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragte Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. Eine Kostenerstattung ist deshalb nicht möglich.

C) Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgericht Stuttgart (Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart) Klage erhoben werden.

Hinweise:

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden bei den Kommunen Aalen, Ellwangen, Hüttlingen und Rainau nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen oder das Vorbringen anderer Beteiligter bezieht, sowie über Namen, Anschrift und betroffene Grundstücke von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist (§ 38 Abs. 1 StrG i.V.m. § 74 Abs. 4 S. 2 und § 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG).

Die Klage richtet sich gegen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Eine Klage muss Kläger, Beklagten und Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben

Yvonne Ackermann

Ausgefertigt

Stuttgart, den 23.08.2019

Laura Bartel