



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

Planfeststellungsbeschluss

für

**den Ersatzneubau der Bahnbrücke an
der B 3 in Schallstadt**

und

**den Umbau des Knotenpunktes zu einem
Kreisverkehr**

Freiburg im Breisgau, den 20.07.2021

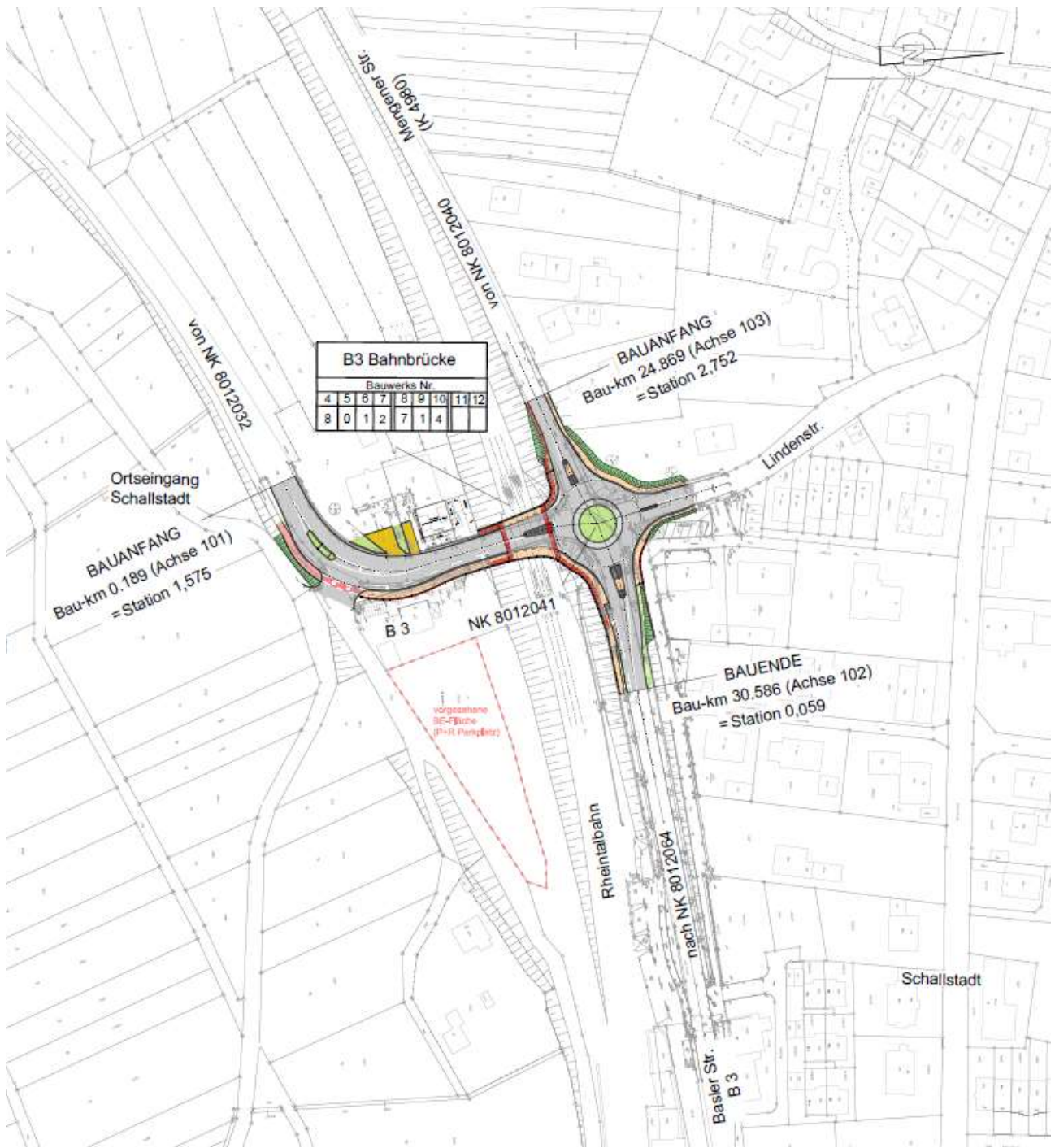


Abb. 1: Übersichtsplan

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baustellenlärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970
B	Bundesstraße
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
bzw.	beziehungsweise
CEF-Maßnahme	vorgezogene Ausgleichsmaßnahme
cm	Zentimeter
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
erff.	erforderlichenfalls
etc.	et cetera
evtl.	eventuell
f.	folgende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
ha	Hektar
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KV	Kreisverkehr
L	Landesstraße

LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lfd. Nr.	Laufende Nummer
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
m	Meter
m ²	Quadratmeter
Nr.	Nummer
NVO 1999	Niederschlagswasserverordnung
o.g.	oben genannt
Pkt.	Punkt
PKW	Personenkraftwagen
RAS-LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
S.	Satz
S.	Seite
s.o.	Siehe oben
Str. / -str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
TK-Linien	Telekommunikationslinien
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwV StVO	
VZ	Verkehrszeichen
WG	Wassergesetz BW
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z. B.	zum Beispiel
ZTVE-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau
ZTVLa-STB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau

Inhaltsverzeichnis

I. Tenor	1
Planunterlagen.....	2
II. Nebenbestimmungen und Zusagen.....	3
III. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen	8
IV. Entscheidung über Einwendungen.....	8
V. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	8
VI. Kosten	9
Begründung	10
1. Verfahren	10
2. Beschreibung des Vorhabens	11
3. Erforderlichkeit.....	11
4. Darstellung der geprüften Varianten	12
5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	13
6. Gesamtvariantenvergleich	14
7. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange	15
7.1 Raumordnung und Landesplanung.....	15
7.2 Kommunale Belange.....	16
7.3 Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit..	17
7.4 Barrierefreiheit	24
7.5 Schutz gegen Immissionen von Kraftfahrzeugen.....	32
7.6 Schutz vor Immissionen während der Bauphase.....	33
7.7 Naturschutz und Landschaftspflege.....	34
7.7.1 Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze	34
7.7.1.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes.....	34

7.7.1.2	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zum Erhalt von Naturschutzgebieten und von Landschaftsschutzgebieten.....	34
7.7.1.3	Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope.....	34
7.7.1.4	Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten.....	34
7.7.2	Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft..	35
7.7.2.1	Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft.....	36
7.7.2.2	Unterlassen vermeidbarer Eingriffe	36
7.7.2.3	Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe.....	37
7.7.3	Beteiligung von Naturschutzverwaltung und von Naturschutzverbänden .	38
7.8	Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten	44
7.9	Landwirtschaft.....	47
7.10	Geologie, Rohstoffe und Bergbau.....	49
7.11	Eisenbahnen und Öffentlicher Nahverkehr	49
7.12	Strom-, Gas- und Wasserversorgung	54
7.13	Internet-, Telefon- und TV-Versorgung	55
7.14	Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind.....	57
8.	Berücksichtigung und Abwägung privater Belange.....	59
9.	Gesamtabwägung und Zusammenfassung	62
	Rechtsbehelfsbelehrung	63



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN


Freiburg i. Br. 20.07.2021

Name Simone Etter

Durchwahl 0761 208-1009

Aktenzeichen 24-0513.2/1.479

(Bitte bei Antwort angeben)

 Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Bahnbrücke im Verlauf der B 3 am Ortseingang Schallstadt und die Umgestaltung des anliegenden Verkehrsknotenpunktes zu einem Kreisverkehr, Gemeinde Schallstadt, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Auf den Antrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium Freiburg, vom 28.04.2020 ergeht folgender

Planfeststellungsbeschluss

I. Tenor

Der Plan für den Ersatzneubau der Bahnbrücke im Verlauf der B 3 am Ortseingang Schallstadt und die Umgestaltung des anliegenden Verkehrsknotenpunktes zu einem Kreisverkehr auf der Gemarkung Schallstadt, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald wird gemäß §§ 17, 17b Abs.1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 bis 78 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) festgestellt.

Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1 Ordner

Unterlage Nr.	Plan/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	30.01.2020	
2		Übersichtskarte	30.01.2020	1:25.000
3	1	Übersichtslageplan	30.01.2020	1:1.000
5	1	Lageplan	30.01.2020	1:250
6	1	Höhenpläne 101-104, 110	30.01.2020	1:500/50
6	2	Höhenpläne 150-153	30.01.2020	1:500/50
8	1	Lageplan Entwässerung	30.01.2020	1:250/1.00
9	1	LBP-Maßnahmenplan	30.01.2020	1:500
9.2		LBP-Maßnahmenblätter	30.01.2020	
10	1	Grunderwerbsplan	30.01.2020	1:250
10		Grunderwerbsverzeichnis		
11		Regelungsverzeichnis	30.01.2020	
14	1	Regelquerschnitte Kreisfahrbahn	30.01.2020	1:50
14	2	Regelquerschnitte B 3	30.01.2020	1:50
14	3	Regelquerschnitte Mengener Str. / Lindenstr.	30.01.2020	1:50
14	4-6	Ermittlung der Belastungsklasse B nach RStO 12		
14	7-9	Ermittlung Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus		
15	1	Bauwerksskizze (IB Seibert)	30.01.2020	1:100/50
16	1	Lageplan Höhenlinien	30.01.2020	1:250
16	2	Schleppkurven Sattelzug	30.01.2020	1:500
16	3	Schleppkurven Sonstige	30.01.2020	1:500
16	4	Prüfung Sichtweiten	30.01.2020	1:500
16	5	Kostenteilungsplan	30.01.2020	1:250
17		Immissionstechnische Untersuchung: Lärm	17.08.2018	
19		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht	30.01.2020	
19.1	1	Bestands- und Konfliktplan	30.01.2020	1:500
19.2		UVP-Einzelfallprüfung	30.01.2020	

II. Nebenbestimmungen und Zusagen

Die Planfeststellung ergeht unter den nachstehend genannten Auflagen (A), Auflagenvorbehalte (AV), Zusagen (Z) und Hinweisen (H). Die im Laufe des Verfahrens vom Vorhabenträger erteilten Zusagen werden für verbindlich erklärt.

Allgemein

- (1) Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten. (A)
- (2) Der Vorhabenträger hat zur Durchführung des Vorhabens einen persönlich und fachlich geeigneten Bauleiter zu bestellen. (A)
- (3) Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßgaben sind dem verantwortlichen Bauleiter zur Kenntnis zu geben. (A)
- (4) Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde über den Baubeginn und die Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. (A)
- (5) Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung getroffenen Maßgaben zu berichten. (A)

Kommunale Belange

- (6) Die Zeitplanung der Bauausführung wird vom Vorhabenträger mit der Gemeinde Schallstadt abgestimmt. (Z)

Barrierefreiheit

- (7) Bei der Ausführungsplanung wird eine Kennzeichnung der eingeschränkten Passierbarkeit des Gehweges auf der Westseite der geplanten Bahnbrücke vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten. (Z)
- (8) Der Gehweg auf der Ostseite der Lindenstraße wird bis zur Einmündung der Anliegerstraße durchgängig mit einer Breite von 2,50 m hergestellt und die notwendige Stützmauer im Nordostsektor des Kreisverkehrs entsprechend verlängert. (Z)
- (9) Die Lage des abgesenkten Bords des Fahrbahnteilers im Ostast des geplanten Kreisverkehrs wird in der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Schallstadt abgestimmt. (Z)
- (10) Die Möglichkeit, einen Fußgängerüberweg auf der gesamten Breite der Mittelinsel im Ostast des geplanten Kreisverkehrs auszuweisen, sowie eine Wartefläche von 2,50

m muss baulich gewährleistet sein. Die Straßenverkehrsbehörde darf hierin nicht durch bauliche Gegebenheiten beschränkt werden. (Z)

Schutz vor Immissionen während der Bauphase

- (11) Der Vorhabenträger hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. (A)
- (12) Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der AVV Baulärm anzuwenden und ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen. (A)

Naturschutz und Landschaftspflege

- (13) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten und damit planfestgestellten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen. (H)
- (14) Die in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen sind durch den Vorhabenträger für die Dauer des Eingriffs dauerhaft zu unterhalten und zu sichern. Sollten einzelne Maßnahmen wegfallen, hat der Vorhabenträger für gleichwertigen Ersatz zu sorgen. (A)
- (15) Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden und das Entwicklungsziel nicht erreicht wird. (AV)
- (16) Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind durch eine ökologische Baubegleitung anzuleiten und zu beaufsichtigen. Die damit beauftragte fachkundige Person ist der Unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat festzustellen und dafür zu sorgen, dass die vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen vollständig, richtig und zeitgerecht durchgeführt und die naturschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Die ökologische Baubegleitung hat unter den genannten Vorgaben einen Tätigkeitsbericht über die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen zu erstellen und diesen der Unteren Naturschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen. (A)
- (17) Sofern im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V2 statt des Brückenabrisses zwischen Oktober und Februar lediglich ein Verschluss der Einflugspalten in diesem Zeitraum erfolgt, ist der Verschluss durch eine ökologische Baubegleitung durchzuführen und zu dokumentieren. (A)
- (18) Die Ausgleichsmaßnahme A1 wird mit heimischen Baumarten durchgeführt. (Z)

- (19) Hinsichtlich der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF1 (Aufhängen von Nist- und Fledermauskästen) ist die standörtliche Auswahl für die Anbringung der Nist- und Fledermauskästen mit der Umweltbaubegleitung abzustimmen. Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ist rechtzeitig vor etwaigen Eingriffen umzusetzen. (Z)
- (20) Sämtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in das naturschutzrechtliche Kompensationsverzeichnis einzutragen. Über die Abbuchung der Ökokontomaßnahme der Gemeinde Schallstadt (Maßnahme A 1) ist der Unteren Naturschutzbehörde ein Nachweis vorzulegen. (A)

Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

- (21) Bei Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass nur so viel Mutterboden abgeschoben wird, wie es für die Erschließung des Baufeldes unbedingt notwendig ist. Unnötiges Befahren oder Zerstören von Mutterboden auf verbleibenden Freiflächen ist nicht zulässig. (A)
- (22) Bodenarbeiten dürfen grundsätzlich nur bei schwach feuchtem Boden (dunkelt beim Befeuchten nach) und bei niederschlagsfreier Witterung erfolgen. (A)
- (23) Ein erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen. (A)
- (24) Bei Geländeaufschüttungen innerhalb des Baugebietes (z.B. zum Zwecke des Massenausgleichs, der Geländemodellierung usw.) darf der Mutterboden des Urgeländes nicht überschüttet werden, sondern ist zuvor abzuschieben. Für die Auffüllung ist ausschließlich Aushubmaterial (Unterboden) zu verwenden. (A)
- (25) Die Bodenversiegelung durch Nebenanlagen ist auf das unabdingbare Maß zu beschränken, wo möglich sind Oberflächenbefestigungen durchlässig zu gestalten. Zur Befestigung von Gartenwegen, Garageneinfahrten, Stellplätzen usw. werden Rasengittersteine oder Pflaster mit groben Fugen empfohlen. (A)
- (26) Anfallender Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen; er darf nicht als An- bzw. Auffüllmaterial (Mulden, Baugruben, Arbeitsgraben usw.) benutzt werden. (A)
- (27) Bodenbelastungen, bei denen Gefahren für die Gesundheit von Menschen oder erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes nicht ausgeschlossen werden können, sind der Unteren Bodenschutzbehörde zu melden. (A)
- (28) Ein Überschuss an Mutterboden soll nicht zur Krumenerhöhung auf nicht in Anspruch genommenen Flächen verwendet werden. Er ist anderweitig zu verwenden (Grünanlagen, Rekultivierung, Bodenverbesserungen oder wiederverwertbar auf geeigneten (gemeindeeigenen) Flächen in Mieten zwischenzulagern). (A)

- (29) Für die Lagerung bis zur Wiederverwertung ist der Mutterboden maximal 2 Meter hoch locker aufzuschütten, damit die erforderliche Durchlüftung gewährleistet ist. (A)
- (30) Vor Wiederauftrag des Mutterbodens sind Unterbodenverdichtungen durch Auflockerung bis an die wasserdurchlässige Schicht zu beseitigen, damit ein ausreichender Wurzelraum für die Bepflanzung und eine flächige Versickerung von Oberflächenwasser gewährleistet sind. Die Auftragshöhe soll 20 cm bei Grünanlagen und 30 cm bei Grabeland nicht überschreiten. (A)
- (31) Sobald beim Aushub der Baugrube Grundwasser angetroffen wird, sind die Bauarbeiten umgehend einzustellen und die untere Wasserbehörde zu benachrichtigen (§ 43 Abs. 1 WG). (Z)
- (32) Das Grundwasser ist sowohl während des Bauens als auch nach der Fertigstellung des Vorhabens vor jeglicher Verunreinigung zu schützen (Sorgfalt beim Betrieb von Baumaschinen und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen). (Z)

Straßenplanung und -bau

- (33) Die Straßen „Am Hockenbuck“ und „Weinweg“ sind nicht als Bestandteil einer planmäßigen Umleitungsstrecke während der Bauausführung vorgesehen. (H)

Eisenbahnen und öffentlicher Nahverkehr

- (34) Es ist ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen. (A)
- (35) Bei der Realisierung des Vorhabens darf weder die Substanz der benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen, noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werden. (A)
- (36) Der Vorhabenträger und die DB Netz AG passen die Kreuzungsvereinbarung zur Straßenüberführung B3 Basler Straße über die Strecke 4000, Mannheim - Basel - Konstanz in Bahn-km 217,215 an oder erstellen diese bei Bedarf neu. (Z)
- (37) Vor der Erstellung des Bauwerksentwurfs wird vom Vorhabenträger bei der DB AG der Sachstand der Planungen zur Ertüchtigung der Rheintalbahn und zu ggf. notwendigen Vorkehrungen für Schutzeinrichtungen erfragt. (Z)
- (38) Der Vorhabenträger gewährleistet die Isolierung der Tragseile (Bahnstrom-Oberleitungen) unter dem geplanten Brückenbauwerk zum Zweck des Vogelschutzes. (Z)
- (39) Für den Bau und für die Planungsphasen ist vom Vorhabenträger eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG Produktionsdurchführung Freiburg abzuschließen. (Z)

- (40) Die alten Widerlager im Bereich der Bahnbrücke sind zurück zu bauen. (Z)
- (41) Im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenüberführung ist eine neue Tiefenentwässerung jeweils rechts und links der Gleise zu verlegen und an den Bestand anzuschließen. Die alte Leitung in der Bahnachse ist zurückzubauen. Die Kosten dieser Baumaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu tragen. (Z)
- (42) Die an die vorhandene Straßenüberführung angrenzende Stützwand ist bei Bedarf auf Kosten des Vorhabenträgers neu zu errichten. (Z)
- (43) Die Standsicherheit der Bahnanlagen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Baugruben müssen außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Soweit dies nicht möglich ist, muss der DB Netz AG rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau ist entsprechend dieser Berechnung auszuführen. Erdarbeiten im Druckbereich von Gleisen werden nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrslasten) erfolgen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen bei der DB Netz AG zugelassenen Bauüberwacher Bahn. (Z)

Strom-, Gas- und Wasserversorgung

- (44) Für die weitere Planung und Bauausführung ist vom Vorhabenträger eine gemäß der Stellungnahme der Energiedienst Netze GmbH vom 06.08.2020 aktualisierte Tabelle über die im Planungsabschnitt bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen (Unterlage 1, S. 31 ff., Tabelle 4-2) zugrunde zu legen. (H)
- (45) Die Sicherung von Kabeln der Energiedienst Netze GmbH wird vom Vorhabenträger mit dem Betriebsstützpunkt Schallstadt abgesprochen. (Z)
- (46) Der Vorhabenträger berücksichtigt bei der weiteren Planung, dass seitens der Energiedienst Netze GmbH im neuen Brückenbauwerk vier Kabelschutzrohre DN 110 benötigt werden. (Z)

Internet-, Telefon- und TV-Anbieter

- (47) Für die Telekom Deutschland GmbH sind im neuen Brückenbauwerk zwei Kabelrohre KKR 110 einzubauen. (Z)
- (48) Zur Abstimmung der Planungen mit der Deutsche Telekom AG wendet sich der Vorhabenträger mindestens neun Monate vor Baubeginn an die Deutsche Telekom Technik GmbH. (Z)

- (49) Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH vermieden werden. Die Bauausführenden haben sich hierzu zum Zeitpunkt der Bauausführung über die Lage der vorhandenen Kabel zu informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. (Z)
- (50) Bei der Bauausführung ist die Kabelschutzanweisung der Vodafone BW GmbH zu beachten. (Z)

Private Belange

- (51) Der Vorhabenträger bezieht bei der zeitlichen Planung der Bauausführung die Belange der Einwenderin 1 ein. Dies beinhaltet jedoch keine Verpflichtung zur Durchführung der Baumaßnahmen in einem bestimmten Zeitraum. (Z)
- (52) Der Vorhabenträger hat die Einwenderin Nr. 1 bei der Umleitungsgestaltung im Rahmen der Bauausführungsplanung rechtzeitig mit einzubeziehen. (A)

III. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind von der Planfeststellung nicht erfasst. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

IV. Entscheidung über Einwendungen

Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger oder in anderer Weise bereits vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses erledigt sind oder ihnen nicht ausdrücklich durch Planänderungen oder -ergänzungen in der Begründung, den Nebenbestimmungen oder den Zusagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde.

V. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

VI. Kosten

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

Begründung

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 28.04.2020 hat die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg – vertreten durch Abteilung 4 (Straßenwesen und Verkehr) des Regierungspräsidiums Freiburg – bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag auf Planfeststellung für den Ersatzneubau der Bahnbrücke der B 3 am Ortseingang Schallstadt und für die Umgestaltung des anliegenden Verkehrsknotenpunktes gestellt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde daraufhin eingeleitet und die Untere Naturschutzbehörde zur Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Schreiben vom 18.06.2020 gehört. Am 14.07.2020 hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben entbehrlich ist und hat diese Entscheidung am Folgetag bekannt gegeben.

Die Offenlage der Planunterlagen erfolgte im Rathaus der Gemeinde Schallstadt in der Zeit vom 27.07.2020 bis einschließlich zum 14.09.2020. Ort und Zeit dieser Auslegung wurden durch Veröffentlichung im Mitteilungsblatt der Gemeinde Schallstadt am 24.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Im Rahmen der Anhörung überarbeitete der Vorhabenträger dem Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde folgend den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Entsprechend geändert wurden der LBP-Erläuterungsbericht (Unterlage 19), der LBP-Maßnahmenplan (Unterlage 9) und die LBP-Maßnahmenblätter (Unterlage 9.2).

Inhaltlich beschränken sich die Änderungen auf geringfügige Überarbeitungen von zwei artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen, sowie die teilweise Umwandlung einer Ausgleichs- in eine Gestaltungsmaßnahme und den entsprechenden Ausgleich durch eine Ökokontomaßnahme. Durch die vorgenannten Änderungen entstanden keine neuen Betroffenheiten. Eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit war daher nicht erforderlich. Die betroffenen Behörden erklärten sich mit den Änderungen einverstanden.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde im allseitigen Einvernehmen nach Anhörung aller Verfahrensbeteiligten verzichtet.

Zwischen dem Vorhabenträger, der Gemeinde Schallstadt und der Planfeststellungsbehörde fand am 07.05.2021 ein Besprechungstermin per Videokonferenz statt, um unterschiedliche Auffassungen zu Aspekten der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu behandeln.

2. Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst den Ersatzneubau der Brücke über die Bahnstrecke Karlsruhe-Basel im Verlauf der B 3 am Ortseingang Schallstadt und den Umbau des anschließenden Verkehrsknotenpunktes zu einem Kreisverkehr. Die Planung für den Neubau der Bahnbrücke erfolgt aufgrund von Mängeln am bestehenden Brückenbauwerk und bildet den Anstoß für das Gesamtvorhaben.

Der derzeit unübersichtliche Verkehrsknotenpunkt auf der Nordseite der Bahnbrücke, an dem die K 4980/Mengener Straße und die Lindenstraße (Ortsstraße) in die abknickende B 3 einmünden, wird zum Kreisverkehr umgebaut und die vorgenannten Straßen wieder angeschlossen. Der untergeordnete Anliegerweg, der bislang ebenfalls etwa auf Höhe der Lindenstraße in die B 3 einmündet, wird nicht an den Kreisverkehr angeschlossen, sondern ist nur noch über das bestehende Wegenetz erreichbar.

Der Ausbau des Kreisverkehrsplatzes erfolgt als „Kleiner Kreisverkehr“ im Sinne des Merkblatts für Kreisverkehre der FGSV mit einem Außendurchmesser von 30 m (ohne anschließende Fuß-/Radwege) und einer Kreisfahrbahn von 8,50 m. Die Mittelinsel im Zentrum des Kreisverkehrs ist nicht überfahrbar (Durchmesser 13 m). Die Breiten der Kreisverkehrszufahrten betragen 3,50 bis 4,00 m, die Ausfahrbreiten sind mit 4,00 bis 4,25 m geplant.

Im Zuge des Vorhabens soll auch die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkt und Bahnlinie verkehrssicherer werden. Als Hauptweg ist der östliche Gehweg im Querungsbereich von Bahnlinie und B 3 vorgesehen, der bis zur Einmündung des Wirtschaftsweges am Batzenberg südlich der Bahnbrücke verlängert wird. Dort schließt ein bereits bestehender Zweirichtungsweg für Fußgänger und Radfahrer Richtung Norsingen, sowie ein Wirtschaftsweg Richtung Osten bzw. Freiburg an. Daneben sind Querungshilfen für Fußgänger im Knotenpunktbereich nördlich der Bahnbrücke vorgesehen.

Darüber hinaus wird südlich der Bahnlinie auf Höhe der Wirtschaftsweginmündung ein Aufstellbereich für Linksabbieger eingerichtet, der durch eine gegenüberliegende Mittelinsel zusätzlich geschützt wird.

Einschließlich der Anpassungsbereiche an der B 3 und den betroffenen Kreis- und Ortsstraßen erstreckt sich der umzubauende Abschnitt auf eine Länge von etwa 200 m.

3. Erforderlichkeit

Hinsichtlich des Ersatzneubaus der Brücke der B 3 über die Bahnlinie Freiburg – Basel ergibt sich die Erforderlichkeit bereits aus den Bauwerksmängeln an der bestehenden Brücke. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist eine Behebung dieser Mängel geboten.

Das Bedürfnis für die darüberhinausgehende Umgestaltung des anliegenden Knotenpunktes auf der Nordseite der Bahnlinie und der Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs ist hingegen hiervon unabhängig zu begründen. Die sanierungsbedürftige Bahnbrücke könnte auch ohne weitere Umgestaltungen anliegender Verkehrsflächen nahezu deckungsgleich neugebaut werden.

Die gegenwärtige Verkehrsführung am Knotenpunkt mit insgesamt fünf Anschlüssen und der B 3 als abknickender Vorfahrtsstraße gestaltet sich unübersichtlich und teilweise schwer erkennbar. Die Bahnbrücke ist derzeit für den Fußgänger- und den Radverkehr schwerlich bis gar nicht passierbar. Am anschließenden Verkehrsknotenpunkt bestehen keine gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über die Ortsdurchfahrt der hoch belasteten B 3.

Durch die Anlage der geplanten Fuß- und Radwege und der Querungsmöglichkeiten wird die Sicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr im Planungsbereich wesentlich erhöht.

Die Umgestaltung zum Kreisverkehr bewirkt ein gleichmäßiges Herabbremsen des Verkehrs aus allen Fahrtrichtungen und trägt zusammen mit der baulichen Mittelinsel zur besseren und rechtzeitigen Erkennbarkeit des Knotenpunktes bei. Die Verkehrsabwicklung ist für alle Verkehrsteilnehmer schon frühzeitig erfassbar und verständlich. Zudem weisen Kreisverkehre aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus eine vergleichsweise hohe Verkehrssicherheit auf.

Mit dem Wegfall des Anschlusses der Anliegerstraße und der damit einhergehenden Reduzierung der Zufahrten wird die Funktionalität und Übersichtlichkeit des Knotenpunktes weiter erhöht.

4. Darstellung der geprüften Varianten

Im Laufe der Planung und des Verfahrens wurden mehrere Varianten für den Umbau des an die Bahnbrücke nördlich angrenzenden Verkehrsknotenpunktes diskutiert und geprüft:

- **Nullvariante**

In Bezug auf den an die Bahnbrücke angrenzenden Verkehrsknotenpunkt stellt die Nullvariante die Situation bei einem vollständigen Verzicht auf eine Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes und der bestehenden Fahrbahnen dar.

- **Variante 1 / Antragsvariante: Kleiner Kreisverkehr (Durchmesser 30 m)**

Diese Variante sieht den Bau eines neuen Kreisverkehrsplatzes mit einem Außendurchmesser von 30 m (ohne anschließende Fuß-/Radwege) und einer Kreisfahrbahn mit 8,50 m Breite vor. Die Kreiszufahrten sollen dabei eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m und die Ausfahrten eine Fahrstreifenbreite von mindestens

4,25 m haben. Die Kreiszufahrten der B 3 und der Kreisstraße erhalten Fahrbahnteiler, die teilweise als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen sind.

Auf der anschließenden Bahnbrücke ist auf der Westseite eine Fußgängerführung mit einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,50 m und auf der Ostseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) mit einer nutzbaren Breite von 3,00 m vorgesehen.

▪ **Variante 2: Minikreisverkehr (Durchmesser 22 m, Insel überfahrbar)**

Diese Variante sieht den Bau eines Kreisverkehrsplatzes mit einem Durchmesser von 22 m und einer Kreisfahrbahn von 6 m vor. Die Kreisinsel soll hierbei überfahrbar sein und einen Durchmesser von 10 m haben. Hinsichtlich der Führung des Fußgänger- und Radverkehrs ist die gleiche Ausgestaltung wie bei der vorgenannten Variante 1 geplant.

▪ **Variante 3: Einmündung mit abknickender Vorfahrt (analog Bestand)**

Diese dritte Variante sieht im Wesentlichen den Erhalt des heutigen Bestandes als Einmündung mit abknickender Vorfahrt für die B 3 vor. Lediglich der Anschluss eines untergeordneten Anliegerweges auf der Nordseite des Knotenpunktes soll entfallen. Außerdem soll die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs weitestgehend entsprechend den vorgenannten Varianten 1 und 2 gestaltet werden.

▪ **Variante 4: Kleiner Kreisverkehr (30 m) mit Radschutzstreifen davor**

Diese Variante entspricht im Wesentlichen Variante 1. Lediglich die Führung des Radverkehrs soll nicht auf einem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Brücke erfolgen, sondern stattdessen mit Ausnahme des Kreisverkehrs über einen Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn abgewickelt werden. Innerhalb des Kreisverkehrs soll der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt werden.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für das Vorhaben war nach § 7 Abs. 1, Abs. 5 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Der Vorhabenträger teilte im Rahmen des Prüfkataloges zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben (Unterlage 19.2) mit, dass eine UVP-Pflicht nach seiner Auffassung nicht bestehe. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19) legte er zusätzlich dar, dass die baubedingten Beeinträchtigungen bei Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert werden könnten. Auch das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG könne durch die vorgesehenen Maßnahmen verhindert werden.

Die Planfeststellungsbehörde informierte das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald mit Schreiben vom 18.06.2020, dass der Verzicht auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung geplant sei und bat um Stellungnahme. Mit Schreiben vom 07.07.2020 teilte die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald ausführlich begründet mit, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung ebenfalls für entbehrlich gehalten werde.

Daraufhin stellte die Planfeststellungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 S.1 UVPG am 14.07.2020 fest, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und gab dies am Folgetag bekannt.

6. Gesamtvariantenvergleich

Die Bau- und Grunderwerbskosten für die Antragsvariante liegen nach derzeitigen Berechnungen bei rund 683.000 € (brutto). Mit vergleichbaren Kosten ist für die nur geringfügig von der Antragsvariante (= Variante 1) abweichende Variante 4 zu rechnen. Die Variante mit Anlage eines Minikreisverkehrs verursacht geschätzte Kosten von rund 635.000 €. Bei der Variante ohne Kreisverkehr, die lediglich eine umgebaute Einmündung vorsieht, ist von etwa 450.000 € Bau- und Grunderwerbskosten auszugehen. Nicht berücksichtigt sind bei den vorgenannten Beträgen Kosten für den Ersatzneubau der Brücke, Kosten für mögliche Verkehrsumleitungen beim Bau der Brücke und Baunebenkosten. Diese betreffen jedoch alle Varianten gleichermaßen und sind somit ohne Einfluss auf die Abwägung im Gesamtvariantenvergleich.

Der Flächenbedarf für das Vorhaben ist bei der Antragsvariante aufgrund des größeren Kreisverkehrsdurchmessers am größten, bei Variante 3 (Einmündung) hingegen am geringsten. Die benötigte private Grundfläche beläuft sich bei der Antragsvariante auf rund 300 m², bei der Variante 2 mit Minikreisverkehr auf etwa 235 m² und bei der Einmündungsvariante auf rund 140 m².

Bei allen betrachteten Kreisverkehrsvarianten kann von einer qualitativ guten Leistungsfähigkeit hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgegangen werden. Die maximale Spitzenstundenbelastung liegt hierbei bei kleinen Kreisverkehren wie in den Varianten 1 und 4 etwas höher als bei Minikreisverkehren wie in Variante 2. Die Leistungsfähigkeit der in Variante 3 vorgeschlagenen Beibehaltung der Einmündung wird als befriedigend eingeschätzt. Für Linkseinbieger auf die abknickende Vorfahrtsstraße aus untergeordneten Zufahrten ist jedoch im Verhältnis zu den Kreisverkehrsvarianten mit einer höheren Wartezeit in Hauptverkehrszeiten zu rechnen.

Im Hinblick auf sicherheitstechnische Erwägungen ist zu konstatieren, dass Kreisverkehre aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der passierenden Fahrzeuge eine vergleichsweise

hohe Verkehrssicherheit aufweisen. Bei kleinen Kreisverkehren, wie in der Antragsvariante vorgesehen, fällt dieser Effekt etwas stärker aus, da die Mittelinsel im Gegensatz zum Mini-kreisverkehr der Variante 2 nicht überfahren werden kann und die Geschwindigkeit daher tendenziell weiter verringert wird. Zudem führt die bauliche Kreisinsel eines kleinen Kreisverkehrs zu einer deutlicheren Sichtbarkeit und damit zu einer frühzeitigeren Erkennbarkeit der Knotenpunktsituation für die Verkehrsteilnehmer. Durchgehende Fahrbahnen wie in Variante 3 ermöglichen prinzipiell eine höhere Grundgeschwindigkeit, durch die abknickende Führung der B 3 relativiert sich dies jedoch. Da Variante 4 keine eigenständigen Radwege, sondern lediglich (nicht durchgängige) Radschutzstreifen vorsieht, ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer hier deutlich schlechter einzustufen als in den alternativen Varianten.

Bei Kreisverkehren ist in den Hauptverkehrszeiten mit einem kontinuierlicheren Verkehrsablauf, geringeren Wartezeiten und kürzeren Rückstaus zu rechnen. Daher ergeben sich für die Varianten mit Kreisverkehr im Verhältnis zur Einmündung (Variante 3) Vorteile im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zusammenfassend ist die Antragsvariante insbesondere im Hinblick auf die höhere Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des kleinen Kreisverkehrs und unter Umweltgesichtspunkten vorzugswürdig. Der Flächenbedarf der geprüften Varianten unterscheidet sich hingegen nur in sehr geringem Umfang und zeitigt daher keine entscheidenden raumstrukturellen Unterschiede, die zu einer abweichenden Einschätzung führen würden.

Die Auswahl der beantragten Variante 1 durch den Vorhabenträger ist daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

7. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange

7.1 Raumordnung und Landesplanung

Die untere Flurbereinigungs- und Vermessungsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat in der Stellungnahme vom 24.09.2020 mitgeteilt, dass das Vorhaben außerhalb laufender oder geplanter Flurneuordnungsverfahren liege und keine Bedenken gegen die Planung bestünden.

Auch anderweitig haben sich im Verfahren keine Gesichtspunkte der Raumordnung oder Landesplanung ergeben, die dem Vorhaben entgegenstehen würden.

7.2 Kommunale Belange

Die Gemeinde Schallstadt hat mit Schreiben vom 23.09.2020 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Darin hat sie das Vorhaben zum Umbau des an die Bahnbrücke angrenzenden Verkehrsknotenpunktes grundsätzlich begrüßt und auf die folgenden kommunalen Belange aufmerksam gemacht ¹:

- *Zur Kompensation für den anlagenbedingten Verlust der Biotop- bzw. anderen Flächen und für die anlagenbedingte zusätzliche Versiegelung solle eine Entnahme in Höhe von 22.000 Ökopunkten vom Ökokonto der Gemeinde Schallstadt erfolgen. Die Kosten des notwendigen Ausgleichs würden nach der bisherigen Planung somit voll zu Lasten der Gemeinde Schallstadt gehen. In diesem Punkt müsse eine verursachergerechte Aufteilung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen bzw. einzubringenden Ökopunkte erfolgen. Von Bund und Landkreis sei der Gemeinde Schallstadt eine angemessene Erstattung für die Abbuchung der für deren Maßnahmen erforderlichen Ökopunkte zu zahlen.*

Hierzu hat der Vorhabenträger entgegnet, dass die Ausführungen so nicht korrekt seien. Die Entnahme von Ökopunkten sei ein Kostenfaktor für das Gesamtprojekt. Jeder Beteiligte (Bund, Kreis und Gemeinde) habe dabei seinen Anteil kostenmäßig zu übernehmen. Die Gemeinde Schallstadt werde also von den anderen Beteiligten Bund und Kreis für deren Anteil finanziell entschädigt. Dieser Sachverhalt sei bei der Kostenaufstellung bereits berücksichtigt.

Diese Ausführungen hat die Gemeinde Schallstadt in ihrer nachfolgenden Stellungnahme vom 29.03.2021 nicht beanstandet. Sie sind auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend, sodass die Anordnung diesbezüglicher Maßgaben im vorliegenden Beschluss nicht geboten ist.

- *Wegen der erforderlichen Umleitung des Verkehrs während der Durchführung der Baumaßnahme - die zum überwiegenden Teil voraussichtlich unter Vollsperrung durchgeführt werden müsse - bitte man um rechtzeitige Abstimmung, um eine übermäßige Belastung der Anwohner an vorausszusehenden innerörtlichen Ausweichstrecken zu vermeiden. Insbesondere der Schwerlastverkehr solle großräumig umgeleitet werden.*

Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass die Zeitplanung der Bauausführung mit der Gemeinde abgestimmt werde. Rechtzeitige und großräumige Hinweise auf die Sperrung in Schallstadt würden ebenfalls für sinnvoll gehalten.

¹ Der Inhalt der Stellungnahme ist nachfolgend in **Kursivschrift** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und erff. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorstehende Zusage in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

7.3 Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit

Zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit der hier planfestzustellenden Variante eines Kleinen Kreisverkehrs wird im Erläuterungsbericht nachvollziehbar ausgeführt, dass der zu erwartende Verkehr von der Kreisverkehrslösung problemlos bewältigt werden kann. Diesbezüglich ist nach den plausiblen Berechnungen von einer verkehrlichen Belastung von rund 14.000 Kfz pro Tag auszugehen. Die Leistungsfähigkeit eines Kleinen Kreisverkehrs liegt demgegenüber bei 15.000 Kfz pro Tag.

Dementsprechend ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des beantragten Vorhabens.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat das Polizeipräsidium Freiburg in seiner Stellungnahme vom 11.08.2020 und in den Ergänzungen vom 28.02.2021 und vom 08.03.2021 die nachfolgenden Einwände mitgeteilt:

- *Der gemeinsame Fuß/Radweg aus Süden (Norsingen) enthalte kurz vor der dortigen Mittelinsel der B3 einen nicht erklärbaren Knick mit Annäherung zum Fahrbahnrand. Es werde vorgeschlagen, den gemeinsamen Fuß/Radweg zu begradigen.*

Der Vorhabenträger hat diese Feststellung bestätigt und angegeben, dies werde im Rahmen der Ausführungsplanung korrigiert. Der Pflasterstreifen zwischen dem Geh-/Radweg und der Fahrbahn werde bis zur Wirtschaftswegeinmündung durchgezogen.

- *Der Gehweg auf der Südseite von der Mengener Straße über die Bahnbrücke auf die B 3, ende nahezu abrupt, bzw. werde nur in bestehendem sehr schmalen Bestand fortgeführt. Um ein sicheres Querens der Fußgänger zu ermöglichen, solle die Mittelinsel analog zu den beiden anderen Mittelinseln der Mengener Straße und der B 3 mit einer Querungshilfe ausgestattet werden.*

Hierzu weist der Vorhabenträger darauf hin, dass der Gehweg in der gesamten Breite bündig mit dem Flurstück 185/1 ende. Die Anwohner des Flurstückes 185/1 könnten ohne Versatz auf der eigenen Flurstücksfläche weitergehen, welche unmittelbar anschliesse. Die private Fläche sei heute im Bestand bereits gepflastert.

Die Mittelinsel im Südast der B 3 werde nicht als offizielle Querungsstelle ausgewiesen, weil die Bordsteine an den Brückenkappen aus Sicherheitsgründen (Auffahrverhinderung von Kraftfahrzeugen auf die Brückenkappe und weiter ins Geländer und evtl. Absturz auf die Bahnstrecke) 15 cm hoch sein müssten. Dies gäben die

technischen Regelwerke (Richtzeichnungen Brückenbau) so vor. Deswegen sei die offizielle Route – für den potentiell sehr wenigen Fußgängerverkehr – umwegig über die Äste West und Nord.

Nichtsdestotrotz könnten agile Personen auch den Inselbereich im Südast als "Zwischenpodest" beim Fahrbahnqueren benutzen.

Nach Kenntnisnahme dieser zwingenden Erfordernisse und Erwägungen des Vorhabenträgers hat das Polizeipräsidium im Schreiben vom 28.02.2021 mitgeteilt, keine weiteren verkehrspolizeilichen Bedenken zu haben.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen des Vorhabenträgers für zutreffend und eine Änderung der Planung für rechtlich nicht geboten.

- *Der Kurvenradius von der Mengener Straße rechtwinklig in die B 3 nach Süden, könne nach der derzeitigen Planung nicht von größeren Fahrzeugen befahren werden. Dadurch bestehe die Möglichkeit des „Festfahrens“ oder Beschädigens des Straßenkörpers und der Einrichtungen durch größere Fahrzeuge. Dass Fahrzeuge die Kreisumrundung vollziehen, werde auch mit bestehender Beschilderung in Frage gestellt. Es werde vorgeschlagen, die Fläche aufzuweiten um ein rechtwinkliges Abbiegen zu ermöglichen.*

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, die Mittelinsel im Südast der B 3 werde überfahrbar ausgebildet (reduzierte Höhe). Damit werde ein direktes Abbiegen auch für größere Fahrzeuge möglich. Dies werde in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Hiergegen hat das Polizeipräsidium Freiburg im Schreiben vom 28.02.2021 ebenfalls keine verkehrspolizeilichen Bedenken geäußert.

Ein Regelungsbedürfnis ergibt sich diesbezüglich auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

- *Auf der B 3 von Ortsmitte Richtung Süden fehle eine Ausleitung und Aufstellfläche für Radfahrer. Sofern Radfahrenden auf der B 3 in Richtung Süden, die Befahrung des linken Gehwegs ermöglicht werde/werden solle, müsse auf der Westseite der Mittelinsel der B 3 entweder eine Ausleitung – analog dem Entwurf 1 – oder eine größere, besser anfahrbare Aufstellfläche zur Verfügung gestellt werden.*

Zu diesem Aspekt weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die reguläre Führung des Radverkehrs innerorts auf der Fahrbahn sei, so auch im angesprochenen Bereich. Die Ausleitung der Radfahrer erfolge in Richtung Norsingen erst bei der Wirtschaftsweeinmündung Bau-km 0+040, wo der gemeinsame Geh- und Radweg in Richtung Norsingen beginne.

Auch diesbezüglich hat das Polizeipräsidium Freiburg im Schreiben vom 28.02.2021 deutlich gemacht, dass nach der Erwidernng des Vorhabenträgers keine verkehrspolizeilichen Bedenken verbleiben. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

- *Eine weitere Gefährdung werde bei dem Schutzstreifen auf dem östlichen Brückenbauwerk ab Einmündung Basler Straße 113 über das Brückenbauwerk hinweg bis zum neuen Kreisverkehr gesehen. Der Radverkehr komme aus Südwesten – aus Richtung Norsingen auf dem landwirtschaftlichen Weg angefahren. Im Einmündungsbereich sei eine Furt markiert und diese rot eingefärbt. Am anderen Ende beginne ein Gehweg, der für Radfahrer frei gegeben werden solle. Zeitgleich werde dem Radfahrer eine Radfurt angeboten. (Nr. 1)*

Der Radfahrer müsse sich also im Bereich der Einmündung entscheiden, wechselt er auf die Fahrbahn oder fährt er weiter geradeaus. Durch einen Wechsel auf die Fahrbahn (der Radfahrer ist hierbei untergeordnet) entstehe die Gefahr eines schwerwiegenden Unfallereignisses durch Kollision mit einem nachfolgenden Verkehrsteilnehmer, für die das Verhalten nicht vorhersehbar sei. Handele es sich hierbei um ein Schwerverkehrsfahrzeug sei der Ausgang vermutlich tödlich.

Ein Radfahrer werde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch seiner Wartepflicht nicht nachkommen, da er ja seiner Ansicht nach von einer „bevorrechtigten Furt“ auf einen „bevorrechtigten Schutzstreifen“ wechsele.

Im Bereich der Einmündung verbleibe eine Restbreite von 3.50 m die im weiteren Verlauf immer geringer werde. Da entsprechendes Verkehrsaufkommen auf der B 3 vorhanden sei, werde der Schutzstreifen sehr wahrscheinlich durchgehend überfahren. Nach der VwV StVO dürfe ein Schutzstreifen nicht angeordnet werden, wenn der Ausnahmefall zum Regelfall werde. Das sei hier auf Grund der Fahrzeuglängen von Sattel-Kfz, dem Kurvenverlauf und dem hohen Verkehrsaufkommen der Fall. Eine Anordnung sei daher aus Sicht des Polizeipräsidiums rechtswidrig.

Befahre ein Radfahrer dennoch die B 3 auf der Fahrbahn und wolle man für den Radfahrer einen Sicherheitsgewinn erreichen, könne die Mittellinie zwischen Einmündung und Kreisverkehr durchgehend als VZ 295 angeordnet werden (Nr. 2). Hierdurch würde auf Grund des geltenden Seitenabstandes faktisch ein Überholverbot von Radfahrenden bestehen (auch aus der Gegenrichtung die keinen Schutzstreifen besitze). Gefährliche Überholvorgänge auf dem Brückenbauwerk zwischen Einmündung und Kreisverkehr würden somit konsequent verhindert werden.

Des Weiteren bestehe auch keinerlei Bedarf für diesen Schutzstreifen. Der vorhandene Gehweg besitze eine Breite von mehr als 2,5 m und könne daher als gemeinsamer Fuß und Radweg frei gegeben und mittels VZ 240 beschildert werden. Eine

Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung sei zumindest denkbar und müsse im späteren Verlauf geprüft werden. Radfahrer würden nach dem Kreisverkehr nach Musterlösung mittels Absenkung, Radfahrstreifen auf den sich anschließenden Schutzstreifen in den Verkehr auf der Fahrbahn in Richtung Osten – Ortsmitte eingegliedert. (Nr.3)

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass im Bereich der Wirtschaftsweeinmündung keine Furt für den Radverkehr angeordnet werden könne und die Darstellung in den Planunterlagen insoweit falsch sei. Der Lageplan sei jedoch kein Markierungsplan. Ein Markierungsplan werde erst im Zuge der Ausführungsplanung erstellt und von der zuständigen Verkehrsbehörde nach Anhörung unter anderem auch der Polizei angeordnet.

Die Gesamtfahrbahnbreite betrage an ihrer schmalsten Stelle 7,50 m, bei einer Breite von 1,50 m für einen Schutzstreifen auf jeder Seite verbleibe eine Restfahrbahnbreite von 4,50 m (für die einzelne Fahrtrichtung: 1,50 m Schutzstreifen + 2,25 m Restfahrbahnbreite). Dies entspreche den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Kap. 3.2., sei also regelkonform. Ein Schutzstreifen solle von größeren Fahrzeugen mitbenutzt werden können, dies sei explizit so vorgesehen. Ansonsten sei es ein Radfahrstreifen.

Ob ein Schutzstreifen in einer oder beiden Fahrtrichtungen angebracht werde, oder in keine Richtung sei im Zuge des Markierungsplanes zu entscheiden. Durch den Ausbau würden die baulichen Voraussetzungen geschaffen, dass Schutzstreifen markiert werden könnten, sie müssten es aber nicht. Eine Überholverbotslinie brauche es nicht, weil die Abmessungen ERA-konform seien und Überholungen durch PKW daher möglich seien. Die ERA sehe im Übrigen keine Mittelmarkierungen bei Restfahrbahnbreiten von 4,50 m vor.

Die Fahrbahnbenutzung innerorts sei für den Radverkehr der Regelfall. Im vorliegenden Fall im Bereich der Bahnbrücke sei die Fahrbahnführung ohnehin zwingend, da der Radverkehr von Norsingen kommend sowohl in die Kreisstraße (Mengener Straße) als auch in die Lindenstraße fahren können müsse. Für die Gegenrichtung gelte dies analog. Daher könne kein benutzungspflichtiger Radweg im Bereich der Bahnbrücke eingerichtet werden. Allenfalls eine „Radfahrer frei“-Regelung sei denkbar. Ob dies sinnvoll sei oder nicht, könne im Zuge der Erstellung des Beschilderungsplanes entschieden werden. Notwendig sei eine „Radfahrer frei“-Regelung nicht, es könne auch ein reiner Gehweg angeordnet werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an, dass die Festlegung von Fahrbahnmarkierungen und Radschutzstreifen (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, Zeichen 340) nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Zuständig

hierfür ist gemäß § 44 StVO die Straßenverkehrsbehörde. Dementsprechend ist hier keine Entscheidung darüber zu treffen, inwieweit die Festsetzung von Radschutzstreifen zulässig oder rechtswidrig ist.

Das planfestzustellende Vorhaben schafft auch keine tatsächlichen Zwänge, die einer Markierung von Radschutzstreifen zwingend entgegenstehen oder diese erforderlich machen würden. Wie von Vorhabenträger und Polizeipräsidium übereinstimmend festgestellt wurde, ermöglicht die für den Gehweg vorgesehene Breite jedenfalls auch eine Ausweisung als gemeinsamer Fuß- und Radweg. Damit bleibt sowohl die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges, als auch die Markierung von Radschutzstreifen möglich.

- *Die Eingliederung an jener Örtlichkeit [Anm.: vom Kreisverkehr kommend in Richtung Ortsmitte Schallstadt] werde als ungünstig angesehen. Es entstehe ein Konflikt wegen der Restfahrbahnbreite, die wegen des VZ 295 im weiteren Verlauf lediglich nur 2.00 m betrage. Der Ausnahmefall werde dann wieder der Regelfall, was rechtswidrig sei. Bei 7 m Fahrbahnbreite sei die Aufteilung 1.50 / 2.75 / 2.75 m. Da aber auch zu Radfahrenden auf dem Schutzstreifen ein Seitenabstand von 1.50 m einzuhalten sei und VZ 295 nicht überfahren werden dürfe, bestehe auch hier faktisch ein Überholverbot von Radfahrern. Da es sich um eine Gefällstrecke handele, wiege dieser Umstand nicht allzu schwer, denn Radfahrende dürften ähnlich schnell sein wie der restliche Fahrverkehr.*

Es verkehrspolizeilicher Sicht sei eine andere Variante jedoch die weitaus bessere Lösung:

Der Gehweg werde nach dem Brückenbauwerk mit bestehender Breite von ca. 2.70 m baulich weitergeführt und weiterhin als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen. Auf die Eingliederung an jener Stelle werde verzichtet. Diese erfolge weiter abgesetzt in Richtung Ortsmitte. Im Gegenzug werde ansteigend von der Ortsmitte in Richtung Kreisverkehr ein Schutzstreifen mit den o.g. Maßen markiert. Hierdurch könne der langsame, bergwärts fahrende Radfahrer auf einer geraden Strecke überholt werden. Ab Kreisverkehr bestehe dann faktisch wieder ein Überholverbot bis sich der Radfahrer nach dem Brückenbauwerk auf die Linksabbiegespur einordne, um dort auf den landwirtschaftlichen Weg zu gelangen, da auf seiner Seite ein Wegeangebot erst nach der Einmündung „Am Hockenbuck“ bestehe.

In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass die bereits aufgebrachten Schutzstreifen in der Ortsmitte von nahezu allen Verkehrsteilnehmern überfahren werden. Neuste Erkenntnis würden belegen, dass ein Schutzstreifen bei zu geringer Restfahrbahnbreite keine Sicherheit für Radfahrende darstellten und diese eher gefährdeten.

Zu diesem Vorbringen merkt der Vorhabenträger an, dass die Fahrstreifenbreite auch hier mindestens 3,75 m für die Fahrtrichtung Ortsmitte betrage. 1,50 m Schutzstreifen und 2,25 m Restfahrbahnbreite entsprächen der ERA 2010. Eine Markierungsanordnung der Radfahrerschleuse (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) sei nicht zwingend erforderlich. Ein Markierungsplan werde erst im Zuge der Ausführungsplanung erstellt und von der zuständigen Verkehrsbehörde nach Anhörung unter anderem auch der Polizei angeordnet.

Gemeinsame Geh- und Radwege innerorts seien durch das höhere Fußgängerverkehrsaufkommen konfliktträchtig und daher grundsätzlich zu vermeiden – insbesondere auf Gefällestrecken mit hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs. Eine Änderung der Planung gemäß dem Vorschlag der Polizei sei damit nicht angezeigt. Innerorts sei die Fahrbahnführung von Radverkehr die Regel.

Der Hinweis auf die Bestandsstrecke in der Ortsdurchfahrt sei nicht zielführend. Die bestehende Ortsdurchfahrt verfüge an diversen Stellen nicht über die erforderlichen Maße nach ERA, wie anhand der Bilder der Polizei aufgezeigt werde. Die vorliegende Planung hingegen erfülle die Vorgaben der ERA.

Hinsichtlich der Festlegung von Fahrbahnmarkierungen wird seitens der Planfeststellungsbehörde auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen, wonach dies nicht Gegenstand dieses Beschlusses ist.

Eine Änderung der Planung in Bezug auf die Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn der B 3 vom Kreisverkehr kommend Richtung Ortsmitte wird auch von der Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich gehalten.

Ein Anschluss des Bauvorhabens an das angrenzende bestehende Straßennetz ist geboten, um die lückenlose Befahrbarkeit und damit die Verkehrsfunktion des Vorhabens zu gewährleisten. Die Umgestaltung von Bestandsstrecken, die räumlich und sachlich über die Grenzen des beantragten Vorhabens hinausgehen, kann hingegen nicht Gegenstand der Entscheidung über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens sein. Die Planfeststellungsbehörde ist vielmehr an den Antragsumfang gebunden. Anhaltspunkte, die einer Einhaltung der ERA 2010 innerhalb des Planungsbereichs entgegenstehen, haben sich nicht ergeben.

Darüber hinaus würden die vom Polizeipräsidium dargestellten Sicherheitsbedenken in Bezug auf die Radschutzstreifen in der Ortsdurchfahrt Schallstadt bei einer Verschiebung der Ausleitung in Richtung Ortsmitte lediglich um einige Meter verschoben, aber nicht aufgehoben.

- *Durch die Gemeinde Schallstadt sei bekannt geworden, dass man bereits mit Planungen zum barrierefreien Umbau der Haltestelle begonnen habe. Dies wirke sich gegebenenfalls auch auf die Planung des Kreisverkehrs aus.*

Der Vorhabenträger weist hier zutreffend darauf hin, dass die betreffende Bushaltestelle außerhalb des Planungsbereiches liege. Auch die Gemeinde Schallstadt hat auf Nachfrage mit E-Mail vom 23.03.2021 mitgeteilt, dass kein Zusammenhang zwischen beiden Vorhaben gesehen werde, sodass diese getrennt voneinander geplant und umgesetzt werden könnten.

Anforderungen an das hier gegenständliche Vorhaben ergeben sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Die Gemeinde Schallstadt hat in ihrer Stellungnahme vom 23.09.2020 im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den folgenden Aspekt vorgebracht:

- *Gemeinsamer Geh-/Radweg: Mit der Kennzeichnung der Radverkehrsfurt auf der Südseite der Brücke (Einmündung der Straße auf der Bahngleissüdseite) mit einem Fahrradsymbol werde die gemeinsame Nutzung des Geh-/Radweges aufgehoben. Hier solle geprüft werden, ob diese Kennzeichnung mit dem Fahrradsymbol so richtig ist oder ob nicht eine andere Kennzeichnung als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ korrekt wäre.*

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die Darstellung im Bereich der Wirtschaftswegeeinmündung kein Markierungsplan sei. Dieser werde zu einem späteren Zeitpunkt erstellt, die Darstellung so wie beispielhaft dargestellt, werde so nicht zur Ausführung kommen. Es könne keine reine Radverkehrsfurt sein, wie richtig ausgeführt werde. Wenn überhaupt als Furt markiert, dann müsse es ohne Radfahrpiktogramme sein. Über die konkrete Markierung werde im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnung entschieden, nicht im Zuge dieser Planfeststellung.

Die Planfeststellungsbehörde verweist diesbezüglich auf die obenstehenden Ausführungen, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Über die vom Polizeipräsidium Freiburg und der Gemeinde Schallstadt vorgetragene Erwägungen hinaus ergeben sich seitens der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken gegen die Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Vorhabens. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die nachvollziehbaren Ausführungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Punkt 4.1.3) verwiesen.

7.4 Barrierefreiheit

Die Gemeinde Schallstadt hat in ihrer Stellungnahme vom 23.09.2020 einige Vorschläge zum Bauvorhaben angebracht, die die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen betreffen:

- *Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 Straßengesetz Baden-Württemberg seien beim Bau von Straßen „die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.“ Hierzu seien im vorliegenden Entwurf keine Ansätze erkennbar. Auch im Erläuterungsbericht fehle ein entsprechendes Kapitel, nicht einmal der Begriff Barrierefreiheit sei erwähnt.*

Die technischen Maße für Barrierefreiheit würden über Normen geregelt, die keinen Rechtscharakter hätten. Die Landesregierung verweise auf die DIN 18040 (Barrierefreies Bauen: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, 2016). Darüber hinaus sei in diesem Fall die DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) relevant. Weiterhin habe die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA, 2011) herausgegeben. Auf diese Normen werde im Folgenden Bezug genommen.

Diese Normen zugrunde gelegt, sehe die Gemeinde Schallstadt im vorliegenden Entwurf die folgenden Mängel bzw. gebe hierzu Anregungen, um Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit - und damit für praktisch alle Verkehrsteilnehmer - zu erreichen:

Gehwegbreiten: Die Gehwege beidseits der Lindenstraße, auf der Nordseite der Mengener Straße und auf der Westseite der Brücke wiesen nicht die erforderliche Breite für einen Begegnungsfall zweier Rollstühle oder Kinderwagen/Rollstuhl auf. Die erforderliche Breite für den Begegnungsfall zweier Rollstühle betrage mindestens 1,80 m (DIN 18040/3, Pkt. 4.2). Hinzuzurechnen sei der Sicherheitsraum von 0,50 m für vielbefahrene Straßen, so dass hier eine Mindestbreite von 2,30 m erforderlich sei. Zur Realisierung der erforderlichen Mindestgehwegbreite solle eine Verschmälerung der Fahrbahn auf der Brücke auf 7,00 m zugunsten des Gehwegs vorrangig geprüft werden. Hierdurch könne auch eine Dämpfung der Geschwindigkeit bzw. der Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erreicht werden. Hilfsweise solle eine Optimierung unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit (zusätzlicher Grunderwerb möglich?) bzw. der Zwangspunkte durch das Brückenbauwerk geprüft werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die Gehwege beidseits der Lindenstraße und auf der Nordseite der Mengener Straße in den Bestand übergingen, der

jeweils eine geringere Breite habe. Hier seien Übergänge an die reduzierten Bestandsbreiten erforderlich. Die Bestandsbreiten in der Fortsetzung würden durch die Maßnahme nicht verändert.

Zum Ast B 3-Süd merkt der Vorhabenträger an, dass die Fahrbahnbreite auf der Brücke durchgängig größer als 7,50 m sei. Sie sei bestimmt durch die erforderlichen Aufweitungen (Fahrbahnweiler) in der Zu- und Abfahrt zum Kreisverkehr und sei daher auf der Brücke nicht reduzierbar.

Sofern die Gemeinde Schallstadt jedoch einen 2,30 m (anstatt 2,00 m) breiten Gehweg auf dem Brückenbauwerk wünsche, so sei dies technisch durch eine 0,30 m breitere Kappe möglich. Der zusätzliche Grunderwerb auf dem Bahngelände sei mit $9 \text{ m} * 0,30 \text{ m} = 2,70 \text{ m}^2$, also rund 3 m^2 minimal (bei bisherigem Gesamterwerb von 499 m^2). Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass sich der Kostenanteil der Gemeinde Schallstadt für den Knotenpunktsumbau dadurch zu Lasten der Gemeinde Schallstadt erhöhe, da als Gehwegbreite dann 2,30 m anstatt 2,00 m anzusetzen sei. Die Akzeptanz von höheren Kostenanteilen (29,5 % anstatt 28,6 %) sei von Seiten der Gemeinde Schallstadt in diesem Fall zu bestätigen.

Aus Sicht des Regierungspräsidiums erscheine es übertrieben, den Gehweg auf der Brückenwestseite für einen Rollstuhl-Begegnungsfall zzgl. Sicherheitsstreifen zu bemessen. Das Fußgängerverkehrsaufkommen sei sehr gering. Für den noch viel selteneren, wenn nicht gar nur theoretischen Fall der Rollstuhlbegegnung, stünden 1,80 m zur Verfügung, wenn der Sicherheitsstreifen teilweise mitbenutzt werde.

Im Rahmen der Anhörung zum Verzicht auf den Erörterungstermin hat die Gemeinde Schallstadt hierauf mit Nachricht vom 15.04.2021 wie folgt erwidert:

Mit dem Argument, dass es in der Wegekette einen Engpass gebe, sei es faktisch nirgendwo erforderlich, ausreichende Gehwegbreiten herzustellen. Zudem seien auch Gehwegbreiten in der RAS, in der EFA und in der HBVA (die aktueller ist als die RAS) geregelt.

Im Anschluss des Nordostsektors nach Osten (Nordseite Basler Straße Richtung Bahnhof) werde zwischen Stat. 0+036 und 0+066 eine Gehwegbreite von 1,0 m (plus 0,50 m Sicherheitsraum, der bei überschlägig 40 Schwerverkehr pro Stunde zweifellos erforderlich und eben nicht nutzbar sei) vorgesehen. Dies sei absolut nicht Stand der Technik. Die Breite von 1,0 m sei selbst für die Begegnung Kinderwagen – Person nur möglich, wenn der Sicherheitsraum unwillkürlich mitbenutzt werde; dies sei jedoch sowohl nach den Richtlinien unzulässig als auch real gefährlich.

Hier seien eventuell Winkelelemente oder die Fortführung/Erhöhung der Stützmauer auf der Nordseite erforderlich, um eine ausreichende Breite herzustellen. Ein Grunderwerb von Privat sei jedoch nicht erforderlich.

Im Anschluss Lindenstraße bestehe durchaus die Möglichkeit, dass die Gemeinde zukünftig eine entsprechende Anpassung des Ausbaus der Gemeindestraße vornehme, allein weil dort ein Kindergartenstandort liege. Es sei nicht erkennbar, welche Gründe gegen eine regelgerechte Ausbaubreite des Gehweges sprechen würden. Im Nordostsektor des Kreisels sei nicht einmal privater Grunderwerb erforderlich.

Insgesamt stelle die Strecke Lindenstraße – LSA [Anm.: Lichtsignalanlage] am Bahnhof eine wesentliche und alternativlose barrierefreie Verbindung zwischen dem Ortskern Schallstadt und dem Bahnhof/Geschäftsbereich Basler Straße dar, da sie vom Gefälle und wegen der Querungssicherheit an der LSA barrierefrei sei.

Die Verbreiterung des Gehwegs auf der Westseite der Bahnbrücke sei selbstverständlich nur sinnvoll, wenn auch eine barrierefreie Querung auf der Brücke existiere. Im Übrigen gelte auch hier, dass eine Mitbenutzung des Sicherheitsraumes an einer Bundesstraße mit etwa 700 Schwerverkehr pro Tag nicht zulässig und real gefährlich sei.

In der gemeinsamen Besprechung der Planfeststellungsbehörde mit dem Vorhabenträger und der Gemeinde Schallstadt am 07.05.2021 wurden die zu berücksichtigenden Bedürfnisse erörtert.

Für den Gehweg auf der Westseite der Brücke über die Bahntrasse wurde festgestellt, dass sowohl ein Bedürfnis für die fußläufige Anbindung der Wohnhäuser südwestlich der Bahnbrücke (insb. Fußweg für dort gemeldete Kinder), als auch für die Gewährleistung der Sicherheit potentieller Wegenutzer besteht. Letztere wird insbesondere durch die vorgesehene geringe Breite des Fußweges eingeschränkt.

Beide Bedürfnisse können dadurch in Einklang gebracht werden, dass der Fußweg zwar nur in der in den Planunterlagen vorgesehenen Breite angelegt wird, zusätzlich aber in der Ausführungsplanung eine Kennzeichnung (auch für Sehbehinderte) vorgesehen wird, die auf die eingeschränkte Passierbarkeit des Gehweges hinweist. Grundsätzlich wird eine Lenkung des Fußgängerverkehrs über die Mittelinsel im Ostast des Kreisverkehrs und den Geh- und Radweg auf der Ostseite der Brücke beabsichtigt.

Um den angemessenen Ausgleich der dargestellten Interessen sicherzustellen, wurde die Zusage des Vorhabenträgers zur Kennzeichnung der eingeschränkten Passierbarkeit in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

Die konkrete Ausgestaltung der Beschilderung und Markierung ist jedoch nicht Gegenstand dieses Beschlusses, sondern im Rahmen der Ausführungsplanung zu bestimmen. Hierbei wird die Gemeinde Schallstadt vom Vorhabenträger erneut beteiligt werden.

In der Besprechung am 07.05.2021 hat der Vorhabenträger weiter zugesagt, den Gehweg auf der Ostseite der Lindenstraße bis zur Einmündung der Anliegerstraße entsprechend dem Wunsch der Gemeinde Schallstadt durchgängig mit einer Breite von 2,50 m herzustellen. Die notwendige Stützmauer im Nordostsektor des Kreisverkehrs wird entsprechend verlängert. Die notwendigen Flächen befinden sich im Eigentum der Gemeinde Schallstadt, sodass sich hieraus keine Betroffenheiten Dritter ergeben. Die Zusage wurde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

Zur Frage der Verbreiterung des Gehweges auf der Nordseite der Mengener Straße erklärt der Vorhabenträger im Termin am 07.05.2021, dass die Verbreiterung des Gehweges über die Querungsstelle am Kreisverkehr (Westarm) hinaus nicht Gegenstand des Vorhabens sei. Die weitergehende Darstellung in den Plänen liege lediglich darin begründet, dass ein Anschluss an den bestehenden Gehweg in Höhe und Breite erfolgen müsse, der in seiner Substanz aber nicht verändert werden solle. Die Gemeinde Schallstadt hat sich mit diesen Ausführungen einverstanden erklärt. Es bestand Einigkeit, dass die Gehwegbreite bis zur Querungsstelle im Westarm des Kreisverkehrs (von der Lindenstraße kommend) unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit ausreichend sei.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass für weitergehende Maßgaben, da die Gehwegverbreiterung entlang der Mengener Straße nicht Gegenstand des hier planfestzustellenden Vorhabens ist.

- *Querungen: Es seien keine gesicherten Querungen am Kreisverkehr vorgesehen (Zebrastrifen/FGÜ oder Ampeln/LSA). Über FGÜ solle erst „eventuell“ später entschieden werden (Erläuterungsbericht S. 20). Diese seien jedoch zwingend erforderlich, da drei der vier Fahrbahnteiler nicht die für Barrierefreiheit ausreichenden Maße einer Mittelinsel bzw. Querungshilfe aufweisen würden (erforderliche Breite 3,00 m, ausnahmsweise 2,50 m; DIN 18040/3, Pkt. 5.3.5) und zudem so angeordnet seien, dass wartende Pkw im Weg stehen (keine 5 m Abstand). Nur der östliche Fahrbahnteiler in der Basler Straße sei in Größe und Lage einigermaßen korrekt. Auch hier sei denkbar, dass zumindest der Fahrbahnteiler in der Lindenstraße die korrekten Maße für eine Querungshilfe erhalten könne. Besser seien FGÜ an allen Einmündungen, man bitte um entsprechende Prüfung. Sollten nicht an allen Querungen FGÜ realisiert werden können, solle zumindest am östlichen Ast über die B 3 zwingend ein FGÜ hergestellt werden, da über diese Querung aller Voraussicht nach der*

Großteil des Fußgängerverkehrs aus dem Ortsteil Schallstadt in Richtung Bahnhof (Gleis 2) und umgekehrt abgewickelt werde.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) bedürften einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch Straßenverkehrsbehörden. Darüber entscheide nicht der Vorhabenträger. In Planfeststellungsverfahren werde über verkehrsrechtliche Regelungen nicht entschieden.

Ein Zusammenhang zwischen Barrierefreiheit und der Notwendigkeit von FGÜs könne nicht nachvollzogen werden.

Unabhängig davon werde festgehalten, dass der Fahrbahnteiler im Ostast der B 3 die Maße nach der DIN eingehalten habe. Auch der Fahrbahnteiler in der Kreisstraße (westlicher Kreisverkehrs-Ast) habe an der breiten Seite das Maß von 2,50 m eingehalten. Im Übrigen richte sich die Tiefe nach den Anforderungen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Dort sei im Kapitel 6.3.5.6 als Regelmaß 2,00 m vorgegeben. Im vorliegenden Fall gebe es keine Anhaltspunkte dafür, dass ein besonderes barrierefreies Verkehrsbedürfnis vorliege, so dass vom Regelfall nach RAST abgewichen werden müsse.

Hierauf hat die Gemeinde Schallstadt am 15.04.2021 wie folgt erwidert:

Der Vorhabenträger dürfe aus seiner Sicht sinnvolle verkehrsrechtliche Anordnungen nicht dadurch erschweren, dass er unzureichende bauliche Voraussetzungen schaffe. Da ein Zusammenhang zwischen der Barrierefreiheit für sehbehinderte Personen und der Frage, ob sie eine gesicherte Querung (FGÜ oder LSA) über eine Bundesstraße mit einer DTV von 30.000 zur Verfügung haben, bestehe, solle ein Hinweis erfolgen, dass hier ein FGÜ sinnvoll sei.

Der Fahrbahnteiler im Ostast sei im westlichen Teil des Aufstellbereiches hinsichtlich der Barrierefreiheit ausreichend, weiter östlich sei er zu schmal. Die Anordnung von Bordsteinabsenkungen müsse entsprechend ausgerichtet sein, müsse aber ausreichend Aufstellfläche für PKW vor der Einfahrt in den Kreisel ermöglichen.

Im Besprechungstermin mit Vorhabenträger und Gemeinde am 07.05.2021 bestand zwischen den Beteiligten Einigkeit, dass sichergestellt sein müsse, dass die Ausweisung eines Fußgängerüberweges auf der gesamten Breite der Mittelinsel im Ostast des Kreisverkehrs möglich bleibe und die Straßenverkehrsbehörde hierin nicht durch bauliche Gegebenheiten beschränkt werden dürfe. Eine Wartefläche von 2,50 m müsse zudem baulich gewährleistet sein.

Dies wurde von der Planfeststellungsbehörde in die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen. Weitergehende Anordnungen sind insoweit nicht geboten, da straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind.

Im Hinblick auf die Gestaltung der weiteren vorgesehenen Fahrbahnteiler hat die Gemeinde Schallstadt in dem Termin ausdrücklich bestätigt, dass aufgrund der Ausführungen des Vorhabenträgers keine Bedenken gegen die geplante Ausgestaltung verblieben.

Daneben hat der Vorhabenträger in dem Termin zugesagt, die Lage des abgesenkten Bords des Fahrbahnteilers im Ostast des geplanten Kreisverkehrs in der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Schallstadt abzustimmen. Diese Zusage wurde in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Orientierung blinder Personen: Beim Gehwegabschnitt zwischen Brücke und Mengener Straße (Südwestsektor des Kreisels) könne es bei der Benutzung durch blinde, sehbehinderte oder Personen im Rollstuhl, die von der Mengener Straße kommen, insbesondere bei blinden Menschen zu Orientierungslosigkeit kommen, da dieser Abschnitt in einer Sackgasse ende. Hier sollten entsprechende Kennzeichnungen/Orientierungshilfen für die genannten Personengruppen geprüft werden.*

Zu diesem Aspekt führt der Vorhabenträger aus, der Gehweg auf der Westseite der Brücke ende im Norden an der Querungsstelle über die Kreisstraße. Südlich der Brücke schließe der Gehweg auf der Westseite ebenerdig an eine private Fläche an, auf der weitergegangen werden könne. Er ende also nicht an einer Sackgasse.

In der Erwiderung vom 15.04.2021 führt die Gemeinde Schallstadt hierzu aus:

Die Fortsetzung einer öffentlichen Wegefläche als 0,7 m breiter Streifen, von dem 0,5 m als Sicherheitsstreifen zu bewerten seien, könne nicht ernsthaft als Anschluss betrachtet werden, in keinem Fall für rollstuhlnutzende oder blinde Personen. Dieser Abschnitt solle als nicht barrierefrei gekennzeichnet werden.

Im Besprechungstermin mit Vorhabenträger und Gemeinde am 07.05.2021 wurde Einigkeit darüber erzielt, dass hier die widerstreitenden Interessen der Verkehrssicherheit für Sehbehinderte und der Anwohner an der Anbindung in Einklang zu bringen sind. Wie bereits oben unter dem Stichwort der „Gehwegbreite“ ausführlich dargestellt, kann der Interessenausgleich durch eine Kennzeichnung des Fußweges als nicht barrierefrei passierbar erzielt werden.

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine entsprechende Nebenbestimmung, die konkrete Ausgestaltung des Hinweises auf die eingeschränkte Passierbarkeit ist

jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

- *Orientierung sehbehinderter Personen: Auch im übrigen Bereich seien keine Orientierungsmöglichkeiten für blinde Menschen mit Langstock erkennbar, z.B. Klopfkanten an der inneren Leitlinie (= Außenseite, von der Fahrbahnmittle gesehen). Diese seien erforderlich, da eine akustische Orientierung im Kreisverkehr- und Brückenbereich besonders kompliziert, fast unmöglich sei. Falls die vorgesehenen Pflasterstreifen am Gehwegrand überhaupt taktil erkennbar sein sollten, würde dies zu erheblichen Irritationen und Gefährdungen führen, da sie z.B. im Brückenbereich unterbrochen seien. Ebenso seien visuelle Kontraste für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen erforderlich.*

Es sei bisher anscheinend kein taktiles Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen vorgesehen, das die Querungsmöglichkeiten anzeigt (siehe HBVA Kap. 3.3.7). Dies sei erforderlich, da durch die teilweise nicht fortgeführten Gehwege Querungen unvermeidbar seien.

Der Vorhabenträger gibt dazu an, dass Elemente der Barrierefreiheit im Zuge der Ausführungsplanung dargestellt würden. Zum jetzigen Stadium sei dies ein zu großer Detaillierungsgrad.

Da die Gemeinde Schallstadt Baulastträger der Gehwege sei, sei durch die Gemeinde auch anzugeben, welche Elemente der Barrierefreiheit angewendet werden sollten. Es sei sinnvoll, dass der Standard der jeweiligen Gemeinde angewendet werde, damit sich die Situation innerhalb einer Gemeinde ähnlich darstelle.

Die Gemeinde Schallstadt werde vor Beginn der Ausführungsplanung nach den gemeindlichen Standards gefragt.

Den vorstehenden Ausführungen hat die Gemeinde Schallstadt in Ihrer erneuten Stellungnahme am 15.04.2021 ausdrücklich zugestimmt.

Auch die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass es sich hier um Fragen der Ausführungsplanung handelt, die nicht Gegenstand dieses Beschlusses sind.

- *Gemeinsamer Geh-/Radweg: In diesem Bereich (Radverkehrsfurt) sei ein höhen gleicher Übergang des Rad-/Gehweges über die Einmündung zu vermeiden, stattdessen seien 3 cm Bordhöhe oder ein taktiles Leitsystem vorzusehen (DIN 18040/3, Pkt 5.3.), um ein unbeabsichtigtes Betreten der Fahrbahn durch blinde Personen zu verhindern.*

Aus Sicht des Vorhabenträgers liegen hier widerstreitende Interessen vor. Für den Radverkehr sei ein möglichst ebenerdiger Übergang anzustreben, damit man bei

der Benutzung keine "Schläge" erhalte. Demgegenüber stehe das Interesse der taktilen Elemente blinder Personen. Dem regelmäßigen Radverkehr werde an dieser Stelle die höhere Bedeutung zugemessen.

Eventuell lasse sich die Einmündung auch zweiteilen in einen taktilen Bereich und einen abgesenkten Bereich, der mit querlaufenden Rillenplatten versehen sei. Das könne in der Ausführungsplanung geprüft werden.

Hierzu hat die Gemeinde Schallstadt am 15.04.2021 erwidert:

Die vorgeschlagene 3-cm-Kante sei ein Kompromiss, der bereits alle Interessen abwäge. Darüber hinaus wiege das Interesse des Sehbehinderten besonders schwer, weil er bei höhengleicher Ausbildung Gefahren nicht erkenne.

Diese Lösung mit 3-cm-Bord sei in der ERA 11.1.6. (S. 79) ausdrücklich genannt, allerdings solle für den Radverkehr und für die Ausrichtung einer blinden Person das Bord lotrecht zur Lauf-/Fahrrichtung verlegt werden. (Alternativ: Rippenplatte in Laufrichtung).

Die Alternative sei die Anordnung einer getrennten Querung nach HBVA; dies sei jedoch als nicht sicherer und starrer für die Verkehrsabläufe zu bewerten.

Im Besprechungstermin am 07.05.2021 einigten sich die Gemeinde Schallstadt und der Vorhabenträger darauf, den Übergang außer Orts (von Scherzingen kommend) mit einem 0 cm-Bord auszugestalten und die Barrierefreiheit für Sehbehinderte durch taktile Elemente sicherzustellen. Der Übergang innerorts von der Einmündung in Richtung Brücke soll hingegen entsprechend dem Standard der Gemeinde Schallstadt mit einem 3 cm-Bord ausgestaltet werden. Alle Beteiligten waren sich einig, dass die endgültige Festlegung erst in der Ausführungsplanung erfolgen soll.

Auch die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass es sich hier um Fragen der Ausführungsplanung handelt, die keiner Festsetzung im Planfeststellungsverfahren bedürfen. Von der Aufnahme diesbezüglicher Maßgaben in den Beschluss wurde daher abgesehen.

- *Gemeinsamer Geh-/Radweg: Auf der Südseite der Basler Straße/Ostarm des Kreisel werde der Radverkehr auf den Radfahrstreifen gefädelt. Dieser Übergang scheine für blinde Menschen mit Langstock nicht erkennbar, so dass die Gefahr bestünde, dass diese auf der Radspur laufen und auf die Fahrbahn geraten. Der Übergang sei mit einem 3-cm-Bord auszubilden, um eine taktile Kante zu schaffen. Alternativ sei am Übergang des gemeinsamen Geh-/Radwegs auf die Basler Straße im Osten der Radweg mindestens 10 m vorher taktil vom Gehweg abzutrennen (gut erstastbarer Pflasterstreifen von mindestens 30 cm Breite), um ein versehentliches Laufen blinder Personen auf die Fahrbahn zu verhindern.*

Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass die detaillierte Ausführung im diesem Bereich im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt werde.

Dem stimmt auch die Gemeinde Schallstadt ausweislich ihrer zweiten Stellungnahme vom 15.04.2021 zu.

Auch von der Planfeststellungsbehörde wird diese Auffassung geteilt, sodass diesbezüglich keine weiteren Belange in diesem Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung finden müssen.

- *Quergefälle: Das Quergefälle des Gehwegs solle wegen der Abdrift von Rollstühlen und Rollatoren maximal 2,0 % betragen (DIN 18040/3, Pkt 4.3), in ebenen Bereichen 2,5%. Es seien jedoch durchgängig 2,5 % vorgesehen. In den meisten Abschnitten dürften aber 2,0 % ausreichend sein, da für die notwendige Entwässerung ein ausreichendes Längsgefälle vorliege.*

Nach Angaben des Vorhabenträgers kann das Quergefälle auf 2 % reduziert werden. Dies werde in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Im Bereich der Brücke sei dies bereits so vorgesehen gewesen, siehe Unterlage 15 im Detail-Querschnitt der Brücke.

Diesen Aussagen des Vorhabenträgers hat die Gemeinde Schallstadt in ihrer Äußerung vom 15.04.2021 ausdrücklich zugestimmt.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergibt sich hier kein weiterer Regelungsbedarf.

7.5 Schutz gegen Immissionen von Kraftfahrzeugen

Nach der 16. BImSchV sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, wenn von einer wesentlichen Änderung des Verkehrsweges B 3 auszugehen ist und gleichzeitig an Gebäuden mit schutzbedürftiger Nutzung die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 17). Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachlich fundiert sind. Im Ergebnis kommen die Untersuchungen zu dem Schluss, dass sich durch das Vorhaben für ein Stockwerk eines Immissionsortes eine geringfügige Erhöhung des Beurteilungspegels um 0,2 dB(A) ergibt. Da das betroffene Stockwerk des Immissionsortes jedoch nicht über Fenster verfügt, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Auffassung an, dass Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich oder verhältnismäßig sind.

Auch von privater Seite wurde diesbezüglich keine Einwendung vorgebracht.

Den Belangen des Schutzes vor Immissionen von Kraftfahrzeugen ist damit Genüge getan.

7.6 Schutz vor Immissionen während der Bauphase

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig. Gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG).

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baustellenlärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm), die aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 erlassen wurde und gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter gilt. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Bei der Durchführung von Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm vom Vorhabenträger bzw. dem Bauunternehmen zu beachten und bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte grundsätzlich weitere Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen. Von Maßnahmen zur Lärminderung kann nach Ziffer 4.1 abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen angesichts anderer Fremdgeräusche (z. B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Für die Herstellung des neuen Brückenbauwerks und des neuen Kreisverkehrsplatzes veranschlagt der Vorhabenträger eine Bauzeit von rund sechs bis acht Monaten.

Bedenken im Hinblick auf Lärmimmissionen während der Bauphase wurden weder von Seiten der Träger öffentliche Belange noch von Einwendern vorgebracht. Die Lärmbelastung wird sich aller Voraussicht nach innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte halten. Die Einhaltung der Regelungen der AVV Baulärm hat der Vorhabenträger sicherzustellen. Bei Verstößen gegen diese ist die zuständige Immissionsschutzbehörde zum Einschreiten befugt. Die aufgenommenen Nebenbestimmungen zur Einhaltung der Grenzwerte berücksichtigen die Belange zum Schutz vor Immissionen während der Bauphase ausreichend

Dem Belang des Immissionsschutzes während der Bauzeit ist insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

7.7 Naturschutz und Landschaftspflege

7.7.1 Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze

7.7.1.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Das Vorhaben befindet sich nicht innerhalb eines geschützten Natura 2000-Gebietes. Die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete „Mooswälder bei Freiburg“ (Schutzgebiet Nr. 7912311) und „Schönberg mit Schwarzwaldhängen“ (Schutzgebiet Nr. 8012342) befinden sich in über einem Kilometer Entfernung. Aufgrund der engen räumlichen Begrenzung des Vorhabens, der vorhandenen Vorbelastung durch die bestehende B 3 und der Distanz zu den vorgenannten Schutzgebieten ergeben sich auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für Natura 2000-Gebiete.

7.7.1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zum Erhalt von Naturschutzgebieten und von Landschaftsschutzgebieten

Im Planungsgebiet und dem näheren Umfeld befinden sich keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete. Demgemäß führt das beantragte Vorhaben nicht zu Beeinträchtigungen entsprechend geschützter Gebiete und ist mithin mit § 23 Abs. 2 und § 26 Abs. 2 BNatSchG vereinbar.

7.7.1.3 Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope

Weiterhin befinden sich im Bereich des Bauvorhabens keine gesetzlich besonders geschützten Biotope. Eine Beeinträchtigung von Biotopen, die im weiteren Umfeld des Vorhabens liegen, ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch die B 3 nicht anzunehmen. Ein Verstoß gegen § 30 Abs. 2 BNatSchG kann daher ausgeschlossen werden.

7.7.1.4 Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten

Dem Vorhaben stehen auch keine besonderen Verbotstatbestände des Artenschutzes entgegen:

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen des Vorhabens und mögliche Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten ausreichend untersucht.

Er kommt dabei zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen in Verbindung mit einer vorgezogenen CEF-Maßnahme vermieden werden können.

Die vorgelegte artenschutzrechtliche Relevanzprüfung geht von der Prämisse aus, dass die erforderliche Rodung von Bäumen, Sträuchern und Hecken und die Entfernung von Ruderalflächen und anderen Habitatelelementen potentiell zu einer Beeinträchtigung und einem Lebensraumverlust führen kann. Dies betrifft insbesondere Vögel, Fledermäuse, Schmetterlinge, Heuschrecken, Reptilien und Amphibien.

Die naturschutzfachliche Untersuchung kommt jedoch nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen im konkreten Fall kein Eingreifen von Verbotstatbeständen zu erwarten ist: Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht diesbezüglich insbesondere das Aufstellen von Reptilien- und Amphibien-schutzzäunen am Rande des Baufelds während der Bauarbeiten und die Beschränkung von Gehölzrodungen und Abbrucharbeiten auf die Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar vor.

Klarstellungshalber wird darauf hingewiesen, dass es artenschutzrechtlich zur Vermeidung von Verbotstatbeständen genügt, wenn die Rodungsarbeiten und der Verschluss der Einflugspalten innerhalb des Zeitraums Oktober bis Februar erfolgen und dass der Abriss der Brücke dann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann. Dieses Vorgehen ist so bereits im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19, S. 7) vorgesehen und wurde von der Unteren Naturschutzbehörde ausdrücklich bestätigt. Der Verschluss der Einflugspalten ist in diesem Fall durch eine ökologische Baubegleitung durchzuführen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist Teil dieses Beschlusses.

Als Ausgleich für den Verlust potentieller Habitats ist als CEF-Maßnahme das Aufhängen von Vogelnistkästen und Fledermauskästen vorgesehen.

Eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG durch das Vorhaben kann daher ausgeschlossen werden, sodass eine Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

7.7.2 Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft

Im Rahmen einer Gesamtabwägung ist nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zu berücksichtigen, dass ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht zugelassen oder durchgeführt werden darf, wenn die Beeinträchtigungen vermeidbar oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung anderen Belangen vorgehen.

Das beantragte Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft, unterlässt aber vermeidbare Beeinträchtigungen, § 15 Abs. 1 BNatSchG. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausreichend kompensiert, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

7.7.2.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Einen solchen Eingriff stellt das beantragte Vorhaben aufgrund der Beeinträchtigung maßgeblicher Schutzgüter dar: Der Flächenbedarf für die Baumaßnahme beträgt etwa 0,41 ha, wobei eine Fläche von rund 880 m² neu versiegelt wird. Daneben müssen 19 kartierte Einzelgehölze entfernt werden und es ergibt sich ein Verlust von rund 250 m² Gehölzflächen.

Für weitere Einzelheiten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19) verwiesen. Dort werden die bau- und anlagebedingten Auswirkungen der Planung auf Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie ihre Erheblichkeit dargestellt. Die Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und zutreffend.

7.7.2.2 Unterlassen vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Planung entspricht diesem naturschutzrechtlichen Gebot. Der Vorhabenträger hat Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit wie möglich und zumutbar ausgeschöpft. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19) und dem zugehörigen LBP-Maßnahmenplan (Unterlage 9) dargestellt. Im Wesentlichen sind zur Verminderung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- Gehölzschutzmaßnahmen für Gehölzbestand mit hoher Bedeutung im und am Bau- und entsprechende Einweisung der Baufirma (V1)
- Beschränkung der Rodungs- und Brückenabbruchzeiten auf den Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar oder Verschluss der Einflugspalten in diesem Zeitraum zum Schutz für Vögel und Fledermäuse (V2)
- Amphibien- und Reptilienschutzzaun entlang des erforderlichen Baufeldes (V3)
- Ausbau, seitliche Lagerung und anschließender Wiedereinbau von humosem Oberboden gemäß den Regelungen DIN 18915 und RAS-LP 2, ZTVE-SB, ZTVLa-

STB; Einhaltung der technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser bei den Bauarbeiten; Vermeidung von Schadstoffeinträgen in den Boden durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen beim Umgang mit umweltschädlichen Stoffen (V4)

Anhaltspunkte für weitere mögliche und verhältnismäßige Vermeidungsmaßnahmen bestehen nicht. Die Verwirklichung des Vorhabens kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden.

7.7.2.3 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe

Gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG).

Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sieht das Kompensationskonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 19) folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- (zeitlich befristeter) Ersatz von beseitigten potentiellen Bruthabitaten durch Aufhängen von zehn Nistkästen und zwei Fledermauskästen (CEF 1)
- Gestaltung der neuen Böschungs-/Restflächen im öffentlichen Eigentum der Gemeinde bzw. der Straßenbauverwaltung durch Gehölzpflanzungen und Einsaat von heimischem Wiesendrusch (A1)
- Gestaltung/Wiederherstellung von Böschungsflächen im Privatbesitz und von Bahnböschungen als Gestaltungsmaßnahme (G1)

Trotz dieser Maßnahmen verbleiben Eingriffswirkungen, die nur durch zusätzliche Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Zur Kompensation der verbleibenden, nicht ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen sieht das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes als Ersatzmaßnahme den Kauf von 22.371 Ökopunkten aus der Maßnahme „Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit des Mühlebachs“ aus dem Ökokonto der Gemeinde Schallstadt (vgl. Anlage 1 zur Unterlage 19) vor.

Unter Berücksichtigung dieser Ersatzmaßnahme kommt der Landschaftspflegerische Begleitplan zu dem Ergebnis, dass durch diese Maßnahme insgesamt eine Vollkompensation der Eingriffe erreicht wird (vgl. Unterlage 19, S. 22).

Die angehörte Untere Naturschutzbehörde hat diese Bilanzierung naturschutzfachlich als plausibel eingestuft. Auch andere Träger öffentlicher Belange haben hiergegen keine Bedenken geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Ergebnis des Landschaftspflegerischen Begleitplanes an und hält die entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die vorgesehene Maßnahme ebenfalls für vollständig kompensiert.

7.7.3 Beteiligung von Naturschutzverwaltung und von Naturschutzverbänden

Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald verweist in der Stellungnahme vom 24.09.2020 vollumfänglich auf die fachliche und rechtliche Stellungnahme, die sie im Rahmen der Anhörung zur Vorprüfung der UVP-Pflicht des Vorhabens abgegeben hat. Es hätten sich bei Durchsicht der Planunterlagen im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange keine neuen Anregungen seitens der Naturschutzbehörde ergeben. Darüber hinaus hat die Untere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 08.03.2021 im Rahmen der Anhörung zum Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins einige Aspekte ergänzt. Diese sind nachfolgen ebenfalls aufgenommen.

Die in Bezug genommene Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde zur Vorprüfung der UVP-Pflicht vom 07.07.2020 beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Aspekte:

- *Das Vorhaben befinde sich innerhalb des Flächennutzungsplans (FNP) VG Ebringen-Pfaffenweiler-Schallstadt, ausgewiesen als Verkehrsfläche Bestand. Naturschutzrechtliche Schutzkulissen seien keine betroffen.*

Gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan (im folgenden LBP), vom 30.01.2020, betrage der Flächenbedarf des Vorhabens 0,41 ha, wobei 88,5% dieser Fläche zukünftig versiegelt seien. Die Neuversiegelung liege allerdings nur bei 880 m². Im Rahmen der Baumaßnahmen würden Flächen, vor allem im Böschungsbereich etwa 1000 m², in Anspruch genommen, wobei nach Abschluss der Bauarbeiten eine Rekultivierung der Flächen stattfinde.

Die Flächenversiegelung stelle einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG, § 14 Abs. 1 Ziffer 2 NatSchG, dar. Der Verursacher eines Eingriffs sei gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Bedürfe ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften einer behördlichen Zulassung oder einer Anzeige an eine Behörde oder werde er von einer Behörde durchgeführt, so habe diese Behörde zugleich die zur Durchführung des § 15 Bundesnaturschutzgesetz erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen (§ 17 Abs. 1 BNatSchG).

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu diesem Vorhaben (Unterlage 19), dem zugehörigen Maßnahmenplan (Unterlage 9) und den Maßnahmenblättern (Unterlagen 9.2) sind verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Diese sind oben unter 7.7.2.3 aufgelistet und durch die Maßgaben zu diesem Beschluss verbindlich.

Zur Beurteilung, ob von den vorgesehenen Maßnahmen eine hinreichende Kompensationswirkung ausgeht, wurden von der Planfeststellungsbehörde die Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde herangezogen. In Abstimmung mit der Naturschutzbehörde kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die vorhabenbedingten naturschutzrechtlichen Eingriffe durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinreichend kompensiert werden im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Zu Einzelfragen hinsichtlich der vorgesehenen Maßnahmen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

- *Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Eingriffs-/ Ausgleichregelung: Nach fachlicher Einschätzung der Naturschutzfachkraft sei die Bilanzierung im LBP für die Schutzgüter Arten/Biotop plausibel. Der Einsatz einer Umweltbaubegleitung für die vorgeschlagenen Vermeidungs-, Minimierungs-, und Ausgleichsmaßnahmen werde als zwingend notwendig erachtet. Die damit beauftragte fachkundige Person sei der unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen, sowie deren Einsatz zu dokumentieren und ein Tätigkeitsbericht im Weiteren unaufgefordert bei der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.*

Der vorstehend geforderte Einsatz einer Umweltbaubegleitung mit den genannten Maßgaben wurde zur Sicherung naturschutzrechtlicher Belange von der Planfeststellungsbehörde in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Die Ausgleichsmaßnahme A1, Gestaltung der neuen Böschungs-/ Restflächen, sei mit heimischen Baumarten (siehe Kapitel 8.2) durchzuführen.*

Man begrüße die geplante Ansaat der Böschungsbereiche mit gebietsheimischem Saatgut oder bevorzugt Wiesendrusch aus dem Ursprungsgebiet 9 Oberrheingraben. Fachlich zu prüfen sei nochmal, inwieweit auf den steilen Böschungsflächen (vermutlich Böschungsneigung 1:1,5) eine Glatthaferwiese frischer Standorte dauer-

haft entwickelt werden könne. Gegebenenfalls sei die Entwicklung von Säumen trockenwarmer Standorte mit wertgebenden Arten der Magerrasen standörtlich besser geeignet und der Pflegeaufwand geringer. Ein Konzept für die langfristige Pflege dieser Flächen sei ergänzend vorzulegen.

Die Durchführung der Ausgleichsmaßnahme A1 mit heimischen Baumarten wurde vom Vorhabenträger zugesagt und in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

Hinsichtlich der geplanten Ansaat der Böschungsbereiche hat der Vorhabenträger die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A1 auf die Anregungen der Unteren Naturschutzbehörde hin wie folgt überarbeitet:

Aufgrund fehlender Gewährleistung einer langfristigen Pflege bzw. des Erhalts der vorgesehenen Wiesenflächen wurden Teilflächen der Maßnahme A 1 zu einer Gestaltungsmaßnahme G 1 umgewandelt (ohne naturschutzrechtliche Anerkennung für den Ausgleich, d.h. keine Berücksichtigung in der Bilanzierung). Dabei handelt es sich um die Böschungen entlang der Bahnlinie (keine Möglichkeit des Grunderwerbs/dingliche Sicherung bzw. kein Zugriff auf Pflegevorgaben an die DB) sowie Maßnahmenflächen im Bereich des Privatgrundstücks 3403 (keine Zustimmung zum Grunderwerb bzw. zur dingliche Sicherung).

Alle anderen für eine Ansaat vorgesehenen Flächen der Ausgleichsmaßnahme A 1 gehen nach Abschluss der Bauarbeiten in die Unterhaltung durch die Gemeinde über und können von der Gemeinde mit entsprechenden Auflagen (zweimalige Mahd mit Abräumen) gepflegt werden. Dies ist im zugehörigen Maßnahmenblatt (Unterlage 9.2 A) entsprechend dargestellt.

Die Untere Naturschutzbehörde hat in ihrem Schreiben vom 08.03.2021 mitgeteilt, dass mit der Maßnahme G1 im Bereich der Bahnböschungen die artenschutzrechtlich geforderten Belange abgedeckt würden. Die Maßnahme sei zielführend und könne mitgetragen werden.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich hiergegen keine Bedenken.

- *Im Weiteren bitte man zum geplanten Einsatz von 22.000 Ökopunkten (als Ausgleich für die Versiegelung von 880 m2 Boden) aus der Maßnahme „Mühlebach“, aus dem baurechtlichen Ökokonto der Gemeinde Schallstadt, um Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenblatts zur fachlichen Beurteilung. Das Maßnahmenblatt solle eine Beschreibung des Ausgangs- und Zielzustands sowie eine Durchführungsbeschreibung enthalten.*

Der Vorhabenträger ist dieser Anforderung nachgekommen und hat eine ausführliche Beschreibung der Ökokontomaßnahme vorgelegt. Nach Sichtung dieser Unterlagen hat die Untere Naturschutzbehörde im Schreiben vom 08.03.2021 mitgeteilt, dass sie den ökologischen Mehrwert der Ökokontomaßnahme als nachvollziehbar dargelegt erachte. Es sei zu beachten, dass die Ausgleichsmaßnahme aus dem baurechtlichen Ökokonto auszubuchen und in das naturschutzrechtliche Ökokonto einzustellen sei. Man bitte darum, über die Einstellung informiert zu werden.

Die Pflicht zur Vorlage eines Nachweises bei der Unteren Naturschutzbehörde über die Abbuchung der Ökokontomaßnahme wurde zur Sicherung der Naturschutzbelange als Auflage in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Artenschutz, artenschutzrechtliche Relevanzprüfung im LBP: Im Weiteren seien der allgemeine sowie der besondere Artenschutz nach §§ 39 BNatSchG, 44 Abs. 1 BNatSchG im Rahmen des Vorhabens beachtlich. Gemäß der artenschutzrechtlichen Relevanzeinschätzung im LBP sei als eine Vermeidungsmaßnahme, V 3, ein Schutzzaun für Reptilien/Amphibien geplant. Hinsichtlich der Maßnahme V 3 bitte man um eine zeitliche Konkretisierung des genauen Ablaufs.*

Das Aufstellen eines für Reptilien und Amphibien unüberwindbaren Zaunes sei sinnvoll, jedoch solle zuvor sichergestellt werden, dass sich keine Individuen mehr im Eingriffsbereich aufhalten. Bestenfalls seien die für die Zauneidechse, welche im Rahmen einer Übersichtsbegehung 2017 im Eingriffsbereich nachgewiesen worden sei, relevanten Habitatstrukturen ab dem Winter zu entfernen. Dazu gehöre der Rückschnitt von Gehölzen und das permanente Kurzhalten von Bewuchs, sodass keine Versteckmöglichkeiten für die Tiere vorhanden seien und diese aus dem Eingriffsbereich von selbst abwandern. In der Maßnahmenbeschreibung sei des Weiteren zu ergänzen, dass auch im Bereich der Brachfläche südwestlich des Eingriffsbereichs, auf den bauzeitlich beanspruchten Flächen sowie im Privatgarten an der Lindenstraße Schutzzäune zu stellen seien.

Auf die vorstehenden Anmerkungen der Unteren Naturschutzbehörde hin hat der Vorhabenträger die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V 3 überarbeitet und konkretisiert. Insbesondere wurde der geplante Schutzzaun erweitert und eine zeitliche Präzisierung vorgenommen.

Vonseiten der Naturschutzbehörde wurde im Schreiben vom 08.03.2021 erklärt, dass die Maßnahme zu ihrer Zufriedenheit ergänzt worden sei.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich diesbezüglich keine Anhaltspunkte für weiteren naturschutzrechtlichen Ergänzungs- oder Überarbeitungsbedarf.

- *Hinsichtlich der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF1, Aufhängen von Nistkästen, (§ 44 Abs.5 BNatSchG) bitte man, die standörtliche Auswahl für die Anbringung der Nist- und Fledermauskästen mit der Umweltbaubegleitung abzustimmen. Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme sei rechtzeitig vor etwaigen Eingriffen umzusetzen.*

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Standortauswahl für die Nist- und Fledermauskästen mit der Umweltbaubegleitung abzustimmen. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist Bestandteil dieses Beschlusses.

- *Nicht abgearbeitet oder als konkrete Maßnahme formuliert sei bisher die in der artenschutzrechtlichen Relevanzeinschätzung geforderte Maßnahme für Reptilien: „Daher ist für den Lebensraumverlust auf der o.g. Brachfläche die Einsaat von Ruderalfluren auf dem nicht beanspruchten Teil der Brachfläche oder auf der Bahnböschung als Ausgleichsmaßnahme durchzuführen“ (S. 4 der Relevanzprüfung). Bei der Planung sei zu berücksichtigen, dass die Böschungsbereiche bereits über die Maßnahme A1 überplant würden.*

Hierzu hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass die in der artenschutzrechtlichen Relevanzeinschätzung genannte Brachfläche inzwischen mit einem Mehrfamilienhaus bebaut und eine Einsaat dort daher nicht mehr möglich sei.

Hinsichtlich der Böschungflächen ist auf die obenstehenden Ausführungen zur teilweisen Umwandlung der Ausgleichsmaßnahme A1 in die Gestaltungsmaßnahme G1 zu verweisen, die von der Unteren Naturschutzbehörde mitgetragen wird.

Insgesamt hat die Untere Naturschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 08.03.2021 zum Ausdruck gebracht, dass sie mit den Naturschutz- und Artenschutzmaßnahmen in der nunmehr vorgesehenen Form und der daraus resultierenden naturschutzfachlichen Bilanzierung einverstanden ist.

Es haben sich im Verfahren keine Hinweise ergeben, die eine hiervon abweichende Bewertung der Planfeststellungsbehörde erfordern. Eine Notwendigkeit für weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen besteht daher nicht.

- *Empfehlen wolle man auch noch, die Mittelinsel des Kreisverkehrs ebenfalls nektarblütenreich anzupflanzen und zu gestalten.*

Diese Empfehlung wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen, jedoch nicht zugesagt, da die gestalterische Bepflanzung der Kreisinnenflächen oftmals durch die Gemeinden erfolgen solle.

Ein zwingendes rechtliches Erfordernis für die Einhaltung dieser Empfehlung ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Demgemäß ist eine diesbezügliche Festsetzung nicht geboten.

- *Allgemein weise man auch vorsorglich darauf hin, dass sämtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG, (auch artenschutzrechtliche, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen/ CEF- Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG) in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern seien. Der Unterhaltungszeitraum von z. B. Baum- und Strauchpflanzungen betrage in der Regel 25 Jahre. Man bitte daher um Mitteilung, wer die Grundstückseigentümer der Grundstücke seien, auf denen naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt würden. Man mache darüber hinaus darauf aufmerksam, dass zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen der Eintrag einer Grunddienstbarkeit erforderlich sei, wenn sich die Grundstücke, auf denen der Ausgleich durchgeführt werden sollte, nicht im Eigentum des Vorhabenträgers (Land) befinde. Sämtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien in das naturschutzrechtliche Kompensationsverzeichnis einzutragen. Über die Abbuchung von Ökokontomaßnahmen sei der unteren Naturschutzbehörde zu gegebener Zeit ein Nachweis vorzulegen.*

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Eigentümerangaben könnten den Grunderwerbsunterlagen entnommen werden. Die Flächen befänden sich im Eigentum der drei beteiligten Vorhabenträger Bund, Kreis und Gemeinde oder würden erworben. Die Flächen stünden somit zur Verfügung.

In ihrem Schreiben vom 08.03.2021 hat die Untere Naturschutzbehörde diesbezüglich ergänzt, dass im Maßnahmenblatt zur CEF-Maßnahme (CEF 1) noch die Angabe des Grundstückseigentümers „südlich der Mengener Straße“ fehle. Man gehe davon aus, dass die rechtliche Sicherung im Planfeststellungsverfahren erfolgen werde. Sofern das Grundstück nicht im Besitz des Landes als Vorhabenträgerin sei, sondern im Privateigentum, sei die Sicherung des Ausgleichs über Grunddienstbarkeit notwendig.

Hierzu hat der Vorhabenträger angegeben, dass die Aufhängung der Nistkästen nur vorübergehend erfolge (Bauzeit + Anwachszeit der Ersatzpflanzungen), nicht dauerhaft. Damit sei auch nur eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich, so wie es im Grunderwerbsverzeichnis für das Flurstück 164 auch aufgeführt sei. Bei den Bemerkungen seien unter d) die Nistkästen aufgeführt.

Die Untere Naturschutzbehörde hat mit E-Mail vom 25.03.2021 auf Rückfrage der Planfeststellungsbehörde klarstellend darauf hingewiesen, dass es Jahrzehnte dauern werde, bis sich in den neu gepflanzten Gehölzen ein adäquates Höhlen- und Spaltenpotential eingestellt habe. Keinesfalls sei hier nur von der von der Vorhabenträgerin angesprochenen Bauzeit bzw. Anwachszeit der Ersatzpflanzungen auszugehen. Erst wenn nachweislich wieder ausreichend natürliche Höhlen zur Verfügung stünden, könnten die Kästen entfernt werden. Insofern sei die Maßnahme zwar zeitlich befristet, jedoch über mehrere Jahrzehnte. Sofern seitens des Vorhabenträgers

hierüber artenschutzfachlich eine andere Meinung bestehe, sei dies fachgutachterlich zu begründen.

Zwischen der Unteren Naturschutzbehörde, dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde besteht Einigkeit darüber, dass die Ausgleichsmaßnahme solange aufrecht zu erhalten ist, bis der Eingriff ausgeglichen ist. Dies ist artenschutzfachlich dann der Fall, wenn ausreichend neue Habitate entstanden sind, um die durch Rodungen entfallenden Habitate zu ersetzen.

Um dem berechtigten naturschutzfachlichen Interesse an der dauerhaften Sicherung der Maßnahme Rechnung zu tragen, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen. Diese sieht vor, dass die vorgesehenen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen durch den Vorhabenträger für die Dauer des Eingriffs dauerhaft zu unterhalten und zu sichern sind. Sollten einzelne Maßnahmen wegfallen, hat der Vorhabenträger für gleichwertigen Ersatz zu sorgen.

Die übrigen beteiligten Träger öffentlicher Belange und Verbände äußerten sich nicht zu Fragen des Naturschutzes und der Landschaftspflege oder sahen von einer Stellungnahme ab.

7.8 Gewässer- und Bodenschutz sowie Altlasten

Die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat mit Schreiben vom 24.09.2020 wie folgt Stellung genommen:

- *Aus Sicht des Bodenschutzes bestünden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.*

Die folgenden Bestimmungen sollten dazu dienen, die Erhaltung des Bodens und seiner Funktion zu sichern. Gesetzliche Grundlage sei das Bundes-Bodenschutz- und Altlastengesetz. Nach § 1 und § 7 dieses Gesetzes sei insbesondere bei Baumaßnahmen auf einen sparsamen und schonenden und haushälterischen Umgang mit dem Boden zu achten.

Allgemeine Bestimmungen:

- *Bei Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass nur so viel Mutterboden abgeschoben wird, wie für die Erschließung des Baufeldes unbedingt notwendig ist. Unnötiges Befahren oder Zerstören von Mutterboden auf verbleibenden Freiflächen ist nicht zulässig.*

- *Bodenarbeiten sollten grundsätzlich nur bei schwach feuchtem Boden (dunkelt beim Befeuchten nach) und bei niederschlagsfreier Witterung erfolgen.*
- *Ein erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen.*
- *Bei Geländeaufschüttungen innerhalb des Baugebietes, z.B. zum Zwecke des Massenausgleichs, der Geländemodellierung usw. darf der Mutterboden des Urgeländes nicht überschüttet werden, sondern ist zuvor abzuschieben. Für die Auffüllung ist ausschließlich Aushubmaterial (Unterboden) zu verwenden.*
- *Die Bodenversiegelung durch Nebenanlagen ist auf das unabdingbare Maß zu beschränken, wo möglich sind Oberflächenbefestigungen durchlässig zu gestalten. Zur Befestigung von Gartenwegen, Garageneinfahrten, Stellplätzen usw. werden Rasengittersteine oder Pflaster mit groben Fugen empfohlen.*
- *Anfallender Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen; er darf nicht als An- bzw. Auffüllmaterial (Mulden, Baugruben Arbeitsgraben usw.) benutzt werden.*
- *Bodenbelastungen, bei denen Gefahren für die Gesundheit von Menschen oder erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes nicht ausgeschlossen werden können, sind der Unteren Bodenschutzbehörde zu melden.*

Bestimmungen zur Verwendung und Behandlung von Mutterboden:

- *Ein Überschuss an Mutterboden soll nicht zur Krumenerhöhung auf nicht in Anspruch genommenen Flächen verwendet werden. Er ist anderweitig zu verwenden (Grünanlagen, Rekultivierung, Bodenverbesserungen oder wiederverwertbar auf geeigneten (gemeindeeigenen) Flächen in Mieten zwischenzulagern).*
- *Für die Lagerung bis zur Wiederverwertung ist der Mutterboden maximal 2m hoch locker aufzuschütten, damit die erforderliche Durchlüftung gewährleistet ist.*
- *Vor Wiederauftrag des Mutterbodens sind Unterbodenverdichtungen durch Auflockerung bis an die wasserdurchlässige Schicht zu beseitigen, damit ein ausreichender Wurzelraum für die Bepflanzung und eine flächige Versickerung von Oberflächenwasser gewährleistet sind.*
- *Die Auftragshöhe soll 20 cm bei Grünanlagen und 30 cm bei Grabeland nicht überschreiten.*

Der Vorhabenträger hat sein Einverständnis mit den vorstehend aufgelisteten Bestimmungen erklärt. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde in die Maßgaben dieses Beschlusses aufgenommen und sind damit verbindlich

- *Wasserversorgung/Grundwasserschutz: In Schallstadt lägen geringe Grundwasserflurabstände vor. An dem Standort des Bauvorhabens sei jedoch nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben in das Grundwasser reiche. Dennoch könne dieser Fall nicht vollständig ausgeschlossen werden und somit gelte: Sobald beim Aushub der Baugrube Grundwasser angetroffen werde, müssten umgehend die Bauarbeiten eingestellt werden und die untere Wasserbehörde benachrichtigt werden (§ 43 Abs. 6 WG).*

Daraufhin sei zu prüfen, ob folgende, wasserrechtliche Benutzungstatbestände vorlägen:

- *das Errichten von Gebäuden im Grundwasser ist ein Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die dafür bestimmt oder geeignet sind (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG)*
- *Wasserhaltungen während der Bauzeit stellen je nach Ausführung das Entnehmen, Zutage fördern, Zutage leiten und Ableiten von Grundwasser dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG)*

Diese Benutzungen bedürften grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Ob eine solche Erlaubnis erteilt werden könne bzw. ob bei unvorhergesehenem Antreffen von Grundwasser weitere Anordnungen durch die untere Wasserbehörde erforderlich würden, sei im Einzelfall zu klären.

Zudem sei das Grundwasser sowohl während des Bauens als auch nach der Fertigstellung des Vorhabens vor jeglicher Verunreinigung zu schützen (Sorgfalt beim Betrieb von Baumaschinen und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen).

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Untere Wasserschutzbehörde umgehend zu benachrichtigen, wenn beim Aushub der Baugrube Grundwasser angetroffen werden sollte. Weiter hat er zugesagt, das Grundwasser sowohl während des Bauens als auch nach der Fertigstellung des Vorhabens vor Verunreinigungen zu schützen.

Beide Zusagen wurden in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen. Dadurch ist gewährleistet, dass im Falle eines unvorhergesehenen Antreffens von Grundwasser eine wasserrechtliche Überprüfung stattfinden kann und eine Gefährdung des Grundwassers vermieden wird.

- *Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung*

Gegen die vorgelegte Planung bestünden aus abwassertechnischer Sicht keine Einwände. Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 Niederschlagswasserverordnung (NVO 1999) dürfe

das im Planungsabschnitt anfallende Oberflächenwasser erlaubnisfrei dezentral versickert oder in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden.

Für eine abweichende Beurteilung abwassertechnischer Fragen haben sich im Verfahren keine Anhaltspunkte ergeben. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Einschätzung der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde an.

Als Ergebnis ihrer Prüfung stellt die Planfeststellungsbehörde zusammenfassend fest, dass die Planung unter Berücksichtigung der verfügbaren Auflagen und gegebenen Zusagen die Belange des Gewässer- und Bodenschutzes sowie der Altlasten im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt.

7.9 Landwirtschaft

Die Untere Landwirtschaftsbehörde beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat im Schreiben vom 24.09.2020 zum Vorhaben die folgende Stellungnahme abgegeben:

- *Von der geplanten Erneuerung der B 3 Bahnbrücke am Ortsrand von Schallstadt seien keine landwirtschaftlich nutzbaren Flächen betroffen. Die Anbindung des Wirtschaftsweges zum Batzenberg erfolge ohne Niveauänderung. Es werde davon ausgegangen, dass der Radius des kleinen Kreisverkehrs (Vorzugvariante 1) und die Tragfähigkeit des Neubaus für schwere Lasten wie z.B. Getreidetransporte ausreichend dimensioniert seien.*

Die BE Fläche werde auf Flurstück 164/5 (Parkplatzgelände am Ortsrand) eingerichtet, was keine landwirtschaftlichen Interessen berühre. Laut LBP seien vier Vermeidungsmaßnahmen und eine CEF-Maßnahmen geplant, welche ohne Verbrauch von Landwirtschaftsflächen umgesetzt werden könnten. Gehölzpflanzungen als Ausgleichsmaßnahme (A 1) seien auf fünf Kleinflächen entlang der B 3 geplant. Insbesondere bei der Bepflanzung angrenzend an die Einmündung des Wirtschaftsweges zum Batzenberg und entlang des Geh- und Radweges müsse das jeweilige Sichtdreieck freigehalten sein.

Sollten sich im weiteren Planungsverlauf Änderungen bezüglich der dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen ergeben, würden § 15 Abs. 3 BNatSchG (Berücksichtigung agrarstruktureller Belange) und § 15 Abs. 6 NatSchG (frühzeitige Einbindung der zuständigen Landwirtschaftsbehörde bei Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen) gelten.

Aus landwirtschaftlicher Sicht bestünden keine Einwände gegen die vorliegenden Planungen.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass sich die Dimensionierung des Neubaus nach den heutigen Lasten richte. Bei der Einmündung des Wirtschaftsweges seien weder Sträucher noch Bäume geplant.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus den festzustellenden Planunterlagen nichts Abweichendes. Grundsätzliche Bedenken, die landwirtschaftliche Belange betreffen, wurden von der Unteren Landwirtschaftsbehörde nicht vorgetragen und müssen hier daher nicht diskutiert werden.

Die Gemeinde Schallstadt hat in ihrer Stellungnahme vom 23.09.2020 auf Folgendes hingewiesen:

- *In den Monaten August bis Oktober finde in der Gemeinde Schallstadt in den unmittelbar angrenzenden Rebflächen („Batzenberg“) die Weinlese statt. Hier sei mit einem erhöhten Aufkommen an Fahrzeugen allgemein, speziell aber mit großen Zugmaschinen, Vollerntern usw. zu rechnen. Die Nutzung der unmittelbar an die Baumaßnahme angrenzenden Wege sei zur reibungslosen Durchführung der Weinlese von großer Bedeutung. Zur Vermeidung von Verkehrssicherheitsproblemen solle im dortigen sensiblen Bereich in unmittelbarer Bahnhofsnähe die Baumaßnahme mit der Weinlese abgestimmt und Kollisionen vermieden werden.*

Der Vorhabenträger sagt diesbezüglich zu, die Zeitplanung der Bauausführung mit der Gemeinde abzustimmen. Eine explizite Zusage, dass dem Ansinnen entsprochen werde, könne nicht gegeben werden. Es werde informatorisch darauf hingewiesen, dass viele Faktoren auf den Bauablauf Einfluss nehmen würden, wie z. B. die Jahreszeit, mögliche Bahnsperrenpausen etc.

Dieses Vorbringen wird auch von der Planfeststellungsbehörde für zutreffend gehalten. Im Hinblick auf den Baubeginn ergeben sich verschiedene, widerstreitende Belange. Zu verweisen ist hier vor allem auf die artenschutzrechtlich gebotene Vermeidungsmaßnahme V2, die eine Rodung sowie den Brückenabriss bzw. den alternativen Verschluss der Einflugschlitze an der Brücke nur in den Monaten Oktober bis Februar zulässt. Die Einhaltung dieser verbindlichen Maßgabe genießt bei der Bestimmung des Zeitplanes eine große Bedeutung, da die artenschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nur unter dieser Voraussetzung gewährleistet ist (s.o. Punkt 7.7). Insoweit erscheint die verbindlich festgesetzte Zusage des Vorhabenträgers als angemessene Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange.

7.10 Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (Regierungspräsidium Freiburg – Abteilung 9 – Referat 91) hat in seiner Stellungnahme vom 15.09.2020 mitgeteilt, dass dem Vorhaben keine fachgesetzlichen Regelungen entgegenstünden. Auch seien keine eigenen Planungen und Maßnahmen des Landesamtes berührt. Weder aus bodenkundlicher, noch aus rohstoffgeologischer, hydrogeologischer, bergbehördlicher oder geowissenschaftlich-naturschutzfachlicher Sicht bestünden Bedenken gegen das Vorhaben.

Anhaltspunkte für eine abweichende Bewertung haben sich im Verfahren nicht ergeben. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher der Einschätzung des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau an.

7.11 Eisenbahnen und Öffentlicher Nahverkehr

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 29.07.2020 zum vorliegenden Vorhaben wie folgt Stellung genommen:

- *Das Eisenbahn-Bundesamt sei die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüfe als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berührten. Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes würden von der Planung berührt.*

Man bitte darum, zur Wahrung der Belange des Eisenbahn-Bundesamtes folgende Nebenbestimmungen in die Genehmigung aufzunehmen:

„Sofern nicht geschehen, ist ein vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes hinzuzuziehen, um den Einfluss der Eisenbahnlasten auf dieses Bauwerk zu überprüfen.“

Im Übrigen sei sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werde.

Es sei zu beachten, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe.) prüfe. Die Betreiber dieser Anlagen seien möglicherweise betroffen. Daher würden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden. Dort erhalte man auch Hinweise auf neue geplante Projekte auf dieser Strecke.

Der Vorhabenträger hat zu der erbetenen Nebenbestimmung sein Einverständnis erklärt. Diese wurde von der Planfeststellungsbehörde in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

Weiterhin hat der Vorhabenträger versichert, dass die Planung und Bauausführung unter Berücksichtigung angrenzender Nutzungen (Bahnstrecke, Wohnbebauung, Straße...) erfolge.

Aus den Planunterlagen ergeben sich auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei sachgerechter Bauausführung keine Anhaltspunkte für eine unmittelbare Gefährdung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen oder des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs durch das Vorhaben. Um eine Beeinträchtigung der Eisenbahnbetriebsanlagen und des Eisenbahnverkehrs dennoch auszuschließen, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

Die vom Eisenbahn-Bundesamt angesprochene Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, wurde ebenfalls als Träger öffentlicher Belange im Verfahren angehört. Sie hat sich als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen mit Schreiben vom 24.09.2020 zum Bauvorhaben geäußert und keine grundsätzlichen Einwände vorgebracht. Die folgenden Punkte seien aber im weiteren Verfahren beziehungsweise der weiteren Planung zu berücksichtigen und in den Beschluss aufzunehmen:

- *Aus Sicht der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Freiburg, werde eine Anpassung der bisherigen Kreuzungsvereinbarung (aus dem Jahre 1956) zur Straßenüberführung B 3 Basler Straße über die Strecke 4000, Mannheim - Basel - Konstanz in Bahn-km 217,215 notwendig. Vermutlich müsse hier die Kreuzungsvereinbarung ganz neu erstellt werden, da das bisherige Bauwerk ja gänzlich umgestaltet werde und ein Nachtrag hier nicht passend sei. Dem Bauherrn / Antragsteller stehe hierfür folgende Ansprechpartnerin² zur Verfügung: DB Netz AG, I.NP-SW-S-FBU (P), Wilhelmstraße 1a-c, 79098 Freiburg, Tel. 0761-212-2571*

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger zugesagt, die Kreuzungsvereinbarung je nach Erfordernis anzupassen oder neu zu erstellen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Die Kaufabsicht für die Grundstücksteilflächen gem. Grunderwerbsverzeichnis werde bei DB Immobilien eingesteuert. Die für die Maßnahme benötigten Grundstücksflächen der Bahn seien wie vorgesehen im Rahmen des Vorhabens vor Baubeginn zu erwerben, sofern bahnseits eine Entbehrlichkeit festgestellt werde. Ein*

² Aus Datenschutzgründen wird auf die namentliche Nennung von Kontaktpersonen in diesem Beschluss verzichtet. Nähere Kontaktdaten kann der Vorhabenträger der Stellungnahme der DB Netz AG entnehmen.

Kaufantrag für diese Flächen sei daher frühestmöglich an folgende Stelle zu richten: DB AG, DB Immobilien, Region Südwest, CR.R-SW-V, Kundenmanagement, Gut-schstraße 6, 76137 Karlsruhe

Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass der Grunderwerb zeitnah nach Vor-liegen des Baurechtes erfolgen solle.

Regelungsbedarf ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in diesem Zu-sammenhang nicht.

- *Das neue Brückenbauwerk müsse bereits so ausgestaltet werden, dass bei einer künftigen Ertüchtigung der Rheintalbahn auf eine Streckengeschwindigkeit von Vmax 200 km/h (Planungen des Großprojekts Karlsruhe-Basel, PfA 8.5-8.9, ABS Freiburger Bucht) noch die dann zusätzlich erforderlichen Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand der B3 für den Straßenverkehr nachrüstbar seien und nicht hierfür ein Neubau der Straßenüberführung erforderlich werde.*

Zu diesem Aspekt stellt der Vorhabenträger fest, dass derzeit die Vorplanungen der DB AG zur Ertüchtigung der bestehenden Bahnstrecke liefen. Im vorliegenden Be-reich gebe es Überlegungen, die Bahnstrecke neu in einem Batzenbergtunnel ver-laufen zu lassen. Eine Entscheidung hierüber stehe in den nächsten Jahren (nach vorliegender Info Ende 2022) an. Bei einer neuen Streckenführung erledige sich die Fragestellung nach einer Schutzeinrichtung.

Es werde zugesagt, dass vor der Erstellung des Bauwerksentwurfes der Sachstand bei der DB AG nachgefragt werde, ob Vorkehrungen für Schutzeinrichtungen erfor-derlich sind. Falls ja, würden die statische Bemessung und Abmessungen des Bau-werkes so erfolgen, dass die spätere Nachrüstung einer Schutzeinrichtung möglich wäre. Eine Zusage der DB AG, dass eventuelle Mehrkosten für prophylaktische Maßnahmen seitens der DB AG übernommen würden, sei zu diesem Zeitpunkt dann erforderlich.

Hiergegen wurden im Zuge der erneuten Anhörung zum Verzicht auf den Erörte-rungstermin vonseiten der DB keine Bedenken vorgetragen. Die vorstehend wider-gegebene Zusage des Vorhabenträgers wurde in die Nebenbestimmungen zu die-sem Beschluss aufgenommen. Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabenträgers.

- *Da das in den zur Verfügung gestellten Unterlagen auf der Internetseite des Regie-rungspräsidiums Freiburg genannte Maß des Bauwerkes (hier: Lichte Höhe von 6,10 m) das in der aktuell gültigen DB-Richtlinie 997 (Ril-OLA) geforderte Maß zur Lichten Höhe von 6,50 m (siehe Auszug unten) unterschreite und daher die Berück-sichtigung des Vogelschutzes nicht vollumfänglich eingehalten werden könne, müssten hier zwingend isolierte Tragseile zur Verwendung kommen.*

Der Vorhabenträger gibt an, dass aus seiner Sicht nichts gegen eine Isolierung der Trageile spreche, um den Vogelschutz zu gewährleisten. Er geht dabei davon aus, dass es sich um die Trageile der Bahnstrom-Oberleitungen handelt. Dem hat die DB Netz AG in ihrer zweiten Stellungnahme nicht widersprochen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher in diesen Beschluss die Zusage des Vorhabenträgers zur Isolierung der Bahnstrom-Oberleitungen aufgenommen. Weitergehender Regelungsbedarf ist nicht ersichtlich.

- *Es sei für den Bau und auch bereits für die Planungsphasen eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG Produktionsdurchführung Freiburg abzuschließen. Ansprechpartner hierfür sei: DB Netz AG, I.NP-SW-D-FBU (IF), Wilhelmstraße 1b, 79098 Freiburg im Breisgau, Tel. 0761 212-4565, Fax 0761 212-3389*

Seitens des Vorhabenträgers wurde zugesagt, eine solche Baudurchführungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Dies wurde in die Maßgaben dieses Beschlusses aufgenommen.

- *Die alten Widerlager seien zurück zu bauen. Durch die Engstelle der alten Widerlager habe seinerzeit die Tiefenentwässerung im Bereich der Straßenüberführung in der Bahnachse errichtet werden müssen. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenüberführung sei auch eine neue Tiefenentwässerung jeweils rechts und links der Gleise zu verlegen und an den Bestand anzuschließen. Die alte Leitung in der Bahnachse sei zurückzubauen. Die Kosten dieser Baumaßnahmen seien vom Antragsteller / Bauherren der Straßenüberführung zu tragen. Die an die vorhandene Straßenüberführung angrenzende Stützwand sei auf Kosten des Antragstellers / Bauherrn ggf. neu zu errichten.*

Sowohl der Rückbau der alten Widerlager, als auch die Anpassungsarbeiten an der Entwässerungseinrichtung und die Errichtung der angrenzenden Stützmauern auf Kosten des Vorhabenträgers wurden vom Vorhabenträger zugesagt. Diese Zusagen wurden in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verbindlich festgehalten.

- *Oberflächenwasser aus der neuen Straßenüberführung dürfe nicht auf Bahngelände geleitet werden. Versickerungsanlagen auf Bahngelände seien nicht gestattet. Eventuelle Versickerungsanlagen seien baulich so zu errichten, dass das Wasser die Bahninfrastruktur nicht beeinflusse.*

Der Vorhabenträger gibt hierzu an, es werde kein Straßenwasser auf Bahngelände geleitet. Die Entwässerung erfolge über Straßeneinläufe, Versickerungsanlagen seien nicht vorgesehen.

Wie aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 36 f.) und dem Lageplan Entwässerung (Unterlage 8) ersichtlich ist, trifft diese Aussage zu. Die genannten Unterlagen sind Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses und damit verbindlich. Daher wird seitens der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf gesehen, um die Versickerung von Oberflächenwasser auf Bahngelände zu verhindern.

- *Die Standsicherheit der Bahnanlagen dürfe durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Baugruben müssten außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Sei dies nicht möglich, müsse rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau sei gemäß dieser Berechnung auszuführen. Erdarbeiten im Druckbereich von Gleisen dürften nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrslasten) dürften nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen bei der DB Netz AG zugelassenen Bauüberwacher Bahn erfolgen.*

Nach Angaben des Vorhabenträgers erfolgt die konstruktive Bemessung des neuen Brückenbauwerks auch für sämtliche Bauzustände unter Berücksichtigung angrenzender Nutzungen (Bahnstrecke, Wohnbebauung, Straße...). Die Einhaltung der Vorgaben für die Bauausführung werde zugesagt.

Diese Zusage wurde von der Planfeststellungsbehörde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen und ist damit verbindlich. Weiterer Regelungsbedarf ist nicht ersichtlich.

- *Das eventuelle Einbringen von temporären Ankern zur Baugrubensicherung auf DB Gelände bedürfe einer gesonderten Genehmigung (Gestattungsvertrag).*

Zur vorhandenen Oberleitungsanlage seien seitens des Fachdienstes keine expliziten Bedingungen genannt worden. Die weitere Planung in Bezug auf die Führung der Oberleitung unterhalb der neuen Straßenüberführung sei dann direkt mit dem folgenden Ansprechpartner abzustimmen: DB Netz AG, I.NP-SW-D-FBU (IO), Schwarzwaldallee 200, CH-4058 Basel, Tel. 0041-616901-124

Im Planungsbereich befinde sich rechts der Bahn ein sichtbarer Kabelkanal mit Signalkabeln und Streckenfernmeldekabeln der DB Netz AG und Fernmeldekabeln der Vodafone GmbH. Ebenfalls rechts befinde sich auch das vom Kabelkanal abgehende erdverlegte Streckenfernmeldekabel F 4030 der DB Netz AG. Dieses verlaufe im Kreuzungsbereich dann oberhalb der Bahnböschung.

Während der Baumaßnahme seien die Kabel und Kabelführungssysteme entsprechend zu sichern.

In der Stellungnahme ist ein entsprechender Planauszug mit der Lage der Systeme enthalten.

Die vorstehenden Hinweise wurden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Regelungsbedarf ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich nicht.

7.12 Strom-, Gas- und Wasserversorgung

Zu Fragen der Strom-, Gas- und Wasserversorgung hat einzig die Energiedienst Netze GmbH mit Schreiben vom 06.08.2020 Anmerkungen zum Vorhaben vorgebracht:

- *Es sei aufgefallen, dass im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.10 – Leitungen (Tabelle 4-2) die E-Leitungen und die Straßenbeleuchtungskabel falsch zugeordnet seien. Es werde um Korrektur der Tabelle gemäß der Liste im Anhang gebeten.*

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Projektbearbeitung beachtet. Eine formale Anpassung der Tabelle werde aus Gründen des Verwaltungsaufwandes nicht gemacht.

Ein entsprechender Hinweis wurde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Es sei zu beachten, dass im Plangebiet bereits Kabel der Energiedienst Netze GmbH verlaufen. Details dazu seien auf der Internetseite <https://planservice.region-data-service.de> zu sehen. Falls die Kabel gesichert werden müssten, solle dies mit dem Betriebsstützpunkt in Schallstadt abgesprochen werden. Der zuständige Ansprechpartner³ sei unter der Telefonnummer 07623 92-6127, oder per Mail an Betrieb.Schallstadt@ednetze.de zu erreichen.*

Seitens des Vorhabenträgers wurde zugesagt, das Vorstehende zu beachten. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in diesen Beschluss aufgenommen.

- *Des Weiteren würden im neuen Brückenbauwerk 4 Kabelschutzrohre DN 110 benötigt. Es werde darum gebeten, dies bei der Planung zu berücksichtigen. Der zuständige Ansprechpartner sei unter der Telefonnummer 07623 92-6135, oder per Mail zu erreichen.*

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dies zu berücksichtigen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde von der Planfeststellungsbehörde in diesen Beschluss aufgenommen.

³ Aus Datenschutzgründen wird auf die namentliche Nennung von Kontaktpersonen in diesem Beschluss verzichtet. Nähere Kontaktdaten kann der Vorhabenträger der Stellungnahme der Energiedienst Netze GmbH entnehmen.

7.13 Internet-, Telefon- und TV-Versorgung

Die Telekom Deutschland GmbH (Technik Niederlassung Südwest, PTI 31 Freiburg) hat mit Schreiben vom 04.09.2020 zu dem Vorhaben Stellung genommen:

- *Grundsätzlich: Die im Planfeststellungsbereich vorhandenen Telekommunikationslinien (TK-Linien) seien im Feststellungsentwurf in Unterlage 8 (Lageplan Entwässerung) erfasst und in der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) im Abschnitt 4.10 (Leitungen) beschrieben.*

Bei den TK-Linien handele es sich um Kabel zum Anschluss der Gemeinden Norsingen und Mengen an das Netz der Telekom sowie um Kabel zur Anbindung von Anschlüssen im Bereich der geplanten Baumaßnahme sowie im Bereich der Gärtnerei Müller/Vinolivio.

Diese Kabel könnten nicht dauerhaft für den Zeitraum des Neubaus der Bahnbrücke außer Betrieb genommen werden.

Im Einzelnen: Man gehe davon aus, dass der Ausbau der Fahrbahn sowie der Neu-/Ausbau der Geh-/Radwege im gesamten Baufeld im Vollausbau erfolge. Dies könne zu Konflikten mit den nicht genau bekannten Tiefenlagen der einzelnen Bestandskabel führen. Es werde daher angestrebt, alle Kabel neu lagerichtig in die neuen Geh-/Radwege einzubauen. Dies betreffe die Bereiche:

- *Achse 101 von Station 0+010 bis zum KV (Ifd.Nr. 1, 4 und 6 im Erläuterungsbericht Abschnitt 4.10).*
- *Kreisfahrbahn im nordwestlichen bzw. südöstlichen Abschnitt (Ifd.Nr. 10 und 11 im Erläuterungsbericht Abschnitt 4.10).*
- *Achse 102 bei Station ca. 70+012 (Ifd.Nr. 16 im Erläuterungsbericht Abschnitt 4,10).*
- *Achse 103 von Station 0+025 bis zum KV (Ifd. Nr. 21 im Erläuterungsbericht Abschnitt 4.10).*

Weitaus schwieriger sei die Situation beim Brückenneubau. Da die Kabel nur kurzfristig für Schaltarbeiten unterbrochen werden könnten, müsse ein Provisorium zur Überbrückung des Baufeldes geschaffen werden. Denkbar sei hier eine Kabelbrücke, die den Bereich der DB-Anlage überspanne zwischen der Basler Straße (Achse 102, Station 70+012) und dem Bereich vor dem Brückenneubau (Achse 101, Station 0+080) unter Berücksichtigung des Neubaus der südöstlichen Flügelwand (Bau-raum in der Höhe),

Für die endgültige Lage bitte man darum, im neuen Brückenbauwerk zwei Kabelrohre KKR 110 für die Telekom einzubauen. Dies sei bereits am 21.01.2015 dem

Regierungspräsidium Freiburg im Rahmen der Stellungnahme zur Vorplanung gemeldet worden.

Fazit: Man bitte, wie im Erläuterungsbericht Abschnitt 4.10 festgehalten, die entsprechenden Abstimmungsprozesse mit der Deutsche Telekom AG zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu starten. Für erforderliche Planungen, Abstimmungen bzw. Koordinierungen mit allen Beteiligten und Bauvorbereitung setze man einen Zeitraum von wenigstens 9 Monaten an. Man bitte um einen entsprechenden Vermerk im Planfeststellungsbeschluss.

Die Kontaktadresse laute: Deutsche Telekom Technik GmbH, T NL Südwest, PTI 31, Linnéstraße 7, 79110 Freiburg.

Der Vorhabenträger hat den von der Telekom geplanten lagerichtigen Einbau der Kabel sowie den Vorschlag einer Kabelbrücke zur Kenntnis genommen und eine frühzeitige Abstimmung mit der Deutsche Telekom Technik GmbH mindestens neun Monate vor Baubeginn zugesagt. Weiterhin hat der Vorhabenträger zugesagt, im neuen Brückenbauwerk zwei Kabelrohre KKR 110 für die Telekom AG einzubauen.

Die Planfeststellungsbehörde hat beide Zusagen des Vorhabenträgers als Nebenbestimmungen in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH vermieden werden. Die Bauausführenden müssten sich unbedingt zum Zeitpunkt der Bauausführung über die Lage der vorhandenen Kabel informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH sei zu beachten.*

Die Beachtung der vorstehenden Hinweise hat der Vorhabenträger zugesagt und eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in die Maßgaben zu diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Weiterhin hat die Vodafone BW GmbH mit Schreiben vom 28.07.2020 mitgeteilt, dass keine Einwände gegen die Planungen bestünden und Neu- oder Mitverlegungen nicht geplant seien. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass sich im Planbereich Versorgungsanlagen der Vodafone BW GmbH befänden. Die Kabelschutzanweisung der Vodafone GmbH sei zu beachten.

Die Beachtung der Kabelschutzanweisung wurde vom Vorhabenträger zugesagt und in die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen.

Darüber hinaus weist die Vodafone BW GmbH in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass weitere (näher aufgeführte) Hinweise zu beachten seien, sofern durch das Vorhaben Änderungen am Bestandsnetz der Vodafone BW GmbH notwendig würden.

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die Bestandskabel der Vodafone BW GmbH im Bahngraben hinter dem Widerlager verliefen und dementsprechend durch den Brückenneubau und die Umgestaltung des Knotenpunktes nicht betroffen seien.

Aus den Planunterlagen ergeben sich keine gegenteiligen Anhaltspunkte. Auch die Vodafone BW GmbH hat dieser Darstellung im Rahmen ihrer Anhörung zum Verzicht auf einen Erörterungstermin nicht widersprochen. Aus diesem Grund verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf weitere Ausführungen oder Maßgaben im Hinblick auf lediglich hypothetische Änderungen am Kabelbestand.

7.14 Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind

Folgende Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden von der Planfeststellungsbehörde am Verfahren beteiligt und angehört, haben jedoch keine Stellungnahme abgegeben oder sind nicht betroffen:

Name	mit Schreiben vom
Regierungspräsidium Freiburg – Referat 33 – Staatliche Fischereiaufsicht	27.07.2020
Regierungspräsidium Freiburg – Referat 46 – Höhere Straßenverkehrsbehörde	27.07.2020
Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege	27.07.2020
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg	27.07.2020
Regionalverband Südlicher Oberrhein	27.07.2020
IHK Südlicher Oberrhein	27.07.2020
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben	27.07.2020
Vermögen und Bau Baden-Württemberg – Amt Freiburg	27.07.2020
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Referat Infra I 3	27.07.2020
Bundesamt für Güterverkehr	27.07.2020
Handwerkskammer Freiburg	27.07.2020
BUND Landesverband Baden-Württemberg e.V. – Landesgeschäftsstelle	27.07.2020

Naturschutzbund Deutschland – Landesverband Baden-Württemberg	27.07.2020
Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg – Landesgeschäftsstelle	27.07.2020
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	27.07.2020
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFV)	27.07.2020
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Landesverband Baden-Württemberg e.V. (SDW)	27.07.2020
Schwarzwaldverein e.V. (SWV)	27.07.2020
NaturFreunde Deutschlands – Landesverband Baden e.V.	27.07.2020
Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.	27.07.2020
Landschafts- und Naturschutzinitiative Schwarzwald e.V. (LANA)	27.07.2020
Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V.	27.07.2020
Südbadenbus GmbH	27.07.2020
Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG)	27.07.2020
Zweckverband Regio Freiburg (ZRF)	27.07.2020
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF)	27.07.2020
Freiburger Verkehrs AG (VAG)	27.07.2020
Netze BW GmbH	27.07.2020
NetCom BW	27.07.2020
bnNETZE	27.07.2020
Transnet BW GmbH	27.07.2020
terranets.bw	27.07.2020
Abwasserzweckverband (AZV) Breisgauer Bucht	27.07.2020

8. Berücksichtigung und Abwägung privater Belange

Im Zuge der Offenlage der Planunterlagen wurde von privater Seite eine Einwendung erhoben, die sich auf befürchtete bauzeitliche Einschränkungen bezieht. Die dort vorgebrachten Belange wurden in einem Telefongespräch zwischen der Verfahrensführung und der Einwenderin am 25.02.2021 ausführlich erörtert.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden der Name und die Adresse sowie sensible betriebliche Informationen des Einwenders nicht in diesen Beschluss aufgenommen. Die am Verfahren Beteiligten können von der Planfeststellungsbehörde auf schriftlichen Antrag Auskunft über die Daten des anonymisierten Einwenders erhalten, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist (§§ 74 Abs. 1 S. 2, 69 Abs. 2 S. 4 LVwVfG).

Einwender Nr. 1

- Die Einwenderin legt in ihrem Schreiben betriebliche Belange dar, die für eine Durchführung der Baumaßnahme außerhalb der Monate April und Mai streiten. Auf eine detailliertere Widergabe wird insoweit aus Datenschutzgründen verzichtet, dem Vorhabenträger ist das Schreiben und die dort dargelegten Belange jedoch im Original bekannt.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass die Zeitplanung der Bauausführung von vielen Faktoren abhängt (Jahreszeit, Bahnsperrpausen, Wünsche/Forderungen der Gemeinde Schallstadt, etc.). Eine Zusage zu einem bestimmten Baubeginnzeitpunkt könne daher nicht gemacht werden. Der Zugang zum Betrieb sei grundsätzlich gewährleistet, je nach Herkunft der Kunden seien jedoch Umwege erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an, dass eine verbindliche Festsetzung des Baubeginns im vorliegenden Verfahrensstadium noch nicht möglich ist. Es ergeben sich mehrere widerstreitende Belange und Interessen, die für einen unterschiedlichen Bauzeitpunkt sprechen.

Hierzu gehören beispielsweise die naturschutzfachlichen Belange, die in den vorgesehenen und gebotenen Vermeidungsmaßnahmen Niederschlag gefunden haben (insb. Maßnahme V2). Die Einhaltung dieser verbindlichen Maßgaben kann bei der Bestimmung des Zeitplanes für den Bau Priorität genießen, da die artenschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nur bei Einhaltung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen gewährleistet ist (s.o. Punkt 7.7). Wie oben dargelegt (vgl. 7.7.1.4), begründen die naturschutzrechtlichen Maßgaben jedoch ebenfalls keine Festlegung auf einen bestimmten Bauzeitpunkt für sämtliche

Baumaßnahmen, sondern ermöglichen bei rechtzeitiger Vornahme entsprechender Schutzmaßnahmen eine gewisse Flexibilität im Bauablauf.

Daneben wurde seitens der Gemeinde auf die von August bis Oktober stattfindende Weinlese hingewiesen. Zudem können sich weitere bautechnische Erfordernisse und Zwangspunkte ergeben.

Aus den vorgenannten Erwägungen ergibt sich, dass kein Anspruch auf einen bestimmten Baubeginn oder Bauablauf bestehen kann. Die oben (nicht abschließend) aufgeführten Belange sind bei der Planung des Bauablaufs jedoch bestmöglich zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger hat dementsprechend zugesagt, die Belange der Einwenderin bei der Bestimmung des Zeitplanes zu berücksichtigen. Von der Planfeststellungsbehörde wurde eine entsprechende Bestimmung in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen, die den Vorhabenträger zur Berücksichtigung der Belange verpflichtet. Dies beinhaltet jedoch keine Zusage, dass Baubeginn oder Bauablauf außerhalb der Monate April und Mai erfolgen. Die Abwägung mit den oben dargestellten gegenläufigen Belangen kann in der konkreten Ausführungsplanung auch zu einem Überwiegen anderer Belange führen.

- *Dem Planfeststellungsverfahren sei zu entnehmen, dass die Umleitung des Verkehrs während der Sanierung über die Straße ‚Am Hockenbuck‘ eingerichtet werden solle. Durch die Umleitung sei mit einem höheren Verkehrsaufkommen in der Straße ‚Am Hockenbuck‘ zu rechnen. Hierbei werde dringend darum gebeten, Vorkehrungen zu treffen, die die Überquerung der Straße sowie das sichere Entlanglaufen ermöglichen, da hier Familien mit Kleinkindern wohnten. Darüber hinaus sei aufgrund der Umleitung auch generell mit einem deutlich höheren Fußgängeraufkommen in diesem Bereich zu rechnen. Daher solle für eine ausreichende Beleuchtung durch Straßenlaternen gesorgt werden.*

Die bisherige Beleuchtung werde aktuell von den Anliegern allein getragen und reiche nur vom Parkplatz des Restaurants „Vinolivio“ bis zum Wohnhaus ‚Am Hockenbuck la‘. Auch wolle man auf eine ausreichende Beschilderung (Geschwindigkeitsbeschränkung etc.) hinweisen, da die vorliegenden Gegebenheiten (Enge der Straße, Lastwagen durch Lieferverkehr und den eigenen Betrieb) dies unbedingt erforderlich machen würden.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass der Verkehr für die Zeit der Vollsperrung im Zuge des Brückenabrisses bzw. -neubaus großräumig darauf hingewiesen werde, sodass sich Verkehrsverlagerungen auf die L 122 (Hexental), L 125 (Schneckenental) als auch auf die A 5 einstellen würden. Die eigentliche Umleitungsstrecke

werde über das Landes-/Kreisstraßennetz abzuwickeln sein (z.B. über Mengen-Offnadingen). Die Straßen „Am Hockenbuck“ oder „Weinweg“ könnten allenfalls für Anlieger oder gar nur für Anwohner dienen. Diese Möglichkeiten müssten aber in der Bauvorbereitung auch mit der Gemeinde Schallstadt (Baulastträger dieser Wege) und Polizei und Verkehrsbehörde besprochen werden. Eine planmäßige Umleitung über die Straßen „Am Hockenbuck“ oder „Weinweg“ solle es nicht geben. Über die genaue Ausgestaltung von Umleitungen könne zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht entschieden werden.

Zur Erwiderung des Vorhabenträgers hat die Einwenderin im Gespräch mit der Verfahrensführung am 25.02.2021 betont, dass ihr zentrales Anliegen in der Gewährleistung der Sicherheit auf der Straße „Am Hockenbuck“ liege. Diese sei sehr eng und stellenweise nur mit einem Auto gleichzeitig befahrbar. Da hier regelmäßig viel Rad- und Fußgängerverkehr (auch mit Kinderwagen) herrsche, bestehe ein hohes Gefahrenpotenzial, insbesondere, wenn hohe Geschwindigkeiten gefahren würden. Sie rechne damit, dass diese Straße trotz weitläufiger Umleitungsbeschilderung insbesondere von Schallstädtlern viel genutzt werden wird.

Eine Beschränkung auf reinen Anwohnerverkehr sei ausdrücklich nicht im Sinne der anliegenden Betriebe. Vielmehr gehe es um eine Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrs (z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und weitere Maßnahmen).

Wie der Einwenderin im Gespräch vom 25.02.2021 dargelegt wurde, kann eine verbindliche Gestaltung von Umleitungsstrecken nicht bereits innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Insbesondere für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) ist die Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig und daher bei der Ausführungsplanung vom Vorhabenträger einzubeziehen.

Zur Wahrung der Belange der Einwenderin ist es jedoch erforderlich, dass ihre Interessen bei der Umleitungsgestaltung im Rahmen der straßenrechtlichen Möglichkeiten berücksichtigt werden. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde in diesen Beschluss die Maßgabe aufgenommen, dass die Einwenderin bei der Umleitungsgestaltung einzubeziehen ist.

Ein klarstellender Hinweis zu Seite 48 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1), dass die Straßen „Am Hockenbuck“ und „Weinweg“ nicht Teil einer planmäßigen Umleitungsstrecke sein werden, wurde in die Maßgaben zu diesem Beschluss aufgenommen.

Zusätzlich wurde der Gemeinde Schallstadt seitens des Vorhabenträgers zugesagt, dass die Zeitplanung der Bauausführung mit der Gemeinde abgestimmt werde, um eine übermäßige Belastung der Anwohner an vorauszusehenden innerörtlichen

Ausweichstrecken zu vermeiden. Auch in diesem Rahmen dürfte den berechtigten Interessen der Einwenderin Rechnung getragen werden.

Andere privat Betroffene

Vonseiten der anderen durch die Planung betroffenen Grundstückseigentümer und Grundstücksbetroffenen wurden keine Einwendungen erhoben.

Gleichzeitig ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass durch das Vorhaben private Grundstücke über das unbedingt erforderliche Maß hinaus in Anspruch genommen werden.

9. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Das Vorhaben ist unter Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange gerechtfertigt und im überwiegenden öffentlichen Interesse geboten.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Unter Abwägung aller in Frage kommenden, offenkundigen und vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Planung mit den ergänzenden Maßgaben angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses für verhältnismäßig.

Es wird nicht verkannt, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf öffentliche Interessen verbunden sind. Hierzu zählt insbesondere die Neuversiegelung von Flächen, die Beseitigung einzelner Bäume und Gehölze und der damit einhergehende Verlust potentieller Habitate. Diese Beeinträchtigungen werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die in diesem Beschluss aufgeführten Maßgaben aber auf das unabdingbare Maß begrenzt.

Zudem wird durch das Vorhaben die Übersichtlichkeit des Verkehrsknotenpunktes deutlich verbessert und damit die Verkehrssicherheit maßgeblich erhöht. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs. Hierzu trägt insbesondere die Verbesserung der Fußgängerführung und die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten bei.

Die Erneuerung der Brücke über die Bahnstrecke ist bereits aufgrund der Bauwerksmängel am bestehenden Bauwerk zur langfristigen Gewährleistung der Sicherheit zwingend erforderlich.

Dem Antrag auf Planfeststellung kann deshalb - nachdem die Voraussetzungen des §§ 17, 17b Abs.1 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG vorliegen - entsprochen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim.

Hinweis

Der Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung der o. g. Planunterlagen werden in der Gemeinde Schallstadt nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung von Ort und Zeit zwei Wochen lang zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsbehelfsfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Regierungspräsidium Freiburg