



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat 24, Recht, Planfeststellung

Az.: 24-2/0513.2-20 G Riedlingen, Aufhebung von Bahnübergängen

Planfeststellungsbeschluss

vom 20. Januar 2012

**zur Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge der Hindenburgstraße
und der Gemeindeverbindungsstraße Eichenau
sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und
neuen Straßen und Wegen in Riedlingen**

A. Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans	6
2. Weitere Entscheidungen	6
3. Planunterlagen	8
4. Nebenbestimmungen und Zusagen	15
4.1. Nebenbestimmungen	15
4.2. Zusagen	21
5. Entscheidung über die Einwendungen	26
6. Kostenentscheidung	26
B. Begründung	27
1. Verfahren	27
2. Planungsgegenstand	31
3. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	34
4. Planrechtfertigung	37
4.1. Verkehrsuntersuchungen	37
4.2. Planrechtfertigung	46
5. Abschnittsbildung und Zwangspunkte	53
5.1. Abschnittsbildung	53
5.2. Zwangspunkte	56
6. Trassenvarianten und Planungsalternativen	57
6.1. Null-Variante	58
6.2. Querung der Bahnlinie hinter dem ZOB/Bahnhof mit Durchquerung des Baywa-Geländes	60
6.3. Verschiebung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 in Richtung Fa. Silit 68	
6.4. Reduzierung des Ausbaustandards des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 69	
6.5. Über- oder Unterführung unmittelbar an der Hindenburgstraße	70
6.6. Ertüchtigung des BÜ Hindenburgstraße in Kombination mit Steuerung des Verkehrs auf der B 311	73
6.7. Bauwerk 4 als Unterführung statt als Überführung	74
6.8. Alternativen zur Beseitigung des BÜ Eichenau	74
6.9. Ergebnis	76
7. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen	76
7.1. Lärmschutz	76
7.1.1. Aktiver Lärmschutz	79
7.1.2. Passiver Lärmschutz	82
7.1.3. Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)	85
7.1.4. Weitere Aspekte	86
7.2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	89
7.2.1. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft	90
7.2.2. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe	90
7.2.3. Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen	94
7.2.4. Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme von Ausgleichsflächen des Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“	96
7.2.5. Auswirkungen der Planänderungen auf das Kompensationskonzept	97
7.2.6. Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen	99

7.2.7.	Angemessenheit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Vergleich zum Flächenbedarf für die Abschnitte dieses Vorhabens	100
7.2.8.	Verhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken	100
7.2.9.	Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen	101
7.2.10.	Vorbringen der Naturschutzverwaltung	102
7.2.11.	Vorbringen der Naturschutzverbände	103
7.2.12.	Kompensations-Verzeichnis	105
7.2.13.	Ergebnis	105
7.3.	FFH-Vorprüfung	105
7.3.1.	Zum FFH-Gebiet „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ (Gebietsnummer 7922-342)	106
7.3.2.	Zum FFH-Gebiet „Donau zwischen Munderkingen und Riedlingen“ (Gebietsnummer 7823-341)	111
7.3.3.	Fazit	114
7.4.	Sonstige Schutzgebiete	114
7.4.1.	Naturschutzgebiete	114
7.4.2.	Landschaftsschutzgebiete	114
7.4.3.	Gesetzlich geschützte Biotop e	117
7.5.	Artenschutzrechtliche Prüfung	118
7.5.1.	Allgemeines	118
7.5.2.	Methode der Bestandserfassung	119
7.5.3.	Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG....	121
7.6.	Umweltschadengesetz	134
8.	Öffentliche Belange	134
8.1.	Landwirtschaft und Flurneuordnung	134
8.1.1.	Belange der Flurneuordnung	134
8.1.2.	Belange der Landwirtschaft	134
8.2.	Luftschadstoffe	135
8.3.	Belange der Wasserwirtschaft	139
8.3.1.	Hochwasserschutz und Retentionsraumausgleich	139
8.3.2.	Grundwasserströme und Druckwassersituation	147
8.3.3.	Überschwemmungsgebiete	149
8.3.4.	Sonstige Belange	153
8.4.	Forstwirtschaft	154
8.5.	Bodenschutz	155
8.5.1.	Belange des Schutzgutes Boden	155
8.5.2.	Altlasten	156
8.6.	Raumordnung	157
8.7.	Denkmalschutz	157
8.8.	Kommunale Belange	157
8.8.1.	Belange der Stadt Riedlingen und der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen	158
8.8.2.	Belange der Gemeinde Unlingen	158
8.8.3.	Belange des Abwasserzweckverbandes Donau-Riedlingen	158
8.9.	Belange der Leitungsträger	159
8.10.	Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs	159
8.11.	Belange des Bahnverkehrs	160
8.11.1.	Donautalbahn	160

8.11.2.	Sonstige Belange	161
8.12.	Belange des öffentlichen Personennahverkehrs	162
8.13.	Sonstige öffentliche Belange	164
9.	Private Belange bzw. Einwendungen	165
9.1.	Eigentum und Pacht	166
9.1.1.	Allgemeines	166
9.1.2.	Wertminderung von Grundstücken	168
9.2.	Umwege und Steigungen auf den neuen Wegstrecken	169
9.2.1.	Umwege	169
9.2.2.	Steigungen auf den als Ersatz dienenden Wegstrecken	171
9.3.	Hinweis zum Datenschutz	172
9.4.	Einzelne Einwendungen	173
9.4.1.	Einwender (EW) Nr. 1	173
9.4.2.	EW Nr. 2	174
9.4.3.	EW Nr. 3 und 4	174
9.4.4.	EW Nr. 5	174
9.4.5.	EW Nr. 7	174
9.4.6.	EW Nr. 9	174
9.4.7.	EW Nr. 10	175
9.4.8.	EW Nr. 11 bis 13	182
9.4.9.	EW Nr. 14	183
9.4.10.	EW Nr. 15	183
9.4.11.	EW Nr. 16	183
9.4.12.	EW Nr. 17	184
9.4.13.	EW Nr. 18 und 19	185
9.4.14.	EW Nr. 22	185
9.4.15.	EW Nr. 23	186
9.4.16.	EW Nr. 24	187
9.4.17.	EW Nr. 25	187
9.4.18.	EW Nr. 26	188
9.4.19.	EW Nr. 27	188
9.4.20.	EW Nr. 28	189
9.4.21.	EW Nr. 29	189
9.4.22.	EW Nr. 31	189
9.4.23.	EW Nr. 33	190
9.4.24.	EW Nr. 34	190
9.4.25.	EW Nr. 35	190
9.4.26.	EW Nr. 39	190
9.4.27.	EW Nr. 40	191
9.4.28.	EW Nr. 42	192
9.4.29.	EW Nr. 43	194
9.4.30.	EW Nr. 45	195
9.4.31.	EW Nr. 46	196
9.4.32.	EW Nr. 50	197
9.4.33.	EW Nr. 51	197
9.4.34.	EW Nr. 52	197
9.4.35.	EW Nr. 53	197
9.4.36.	EW Nr. 54	198
9.4.37.	EW Nr. 55	198

9.4.38. EW Nr. 56	198
9.4.39. EW Nr. 58 und 59	199
9.4.40. EW Nr. 60	199
9.4.41. EW Nr. 61 und 62	201
9.4.42. EW Nr. 63	203
9.4.43. EW Nr. 64	203
9.4.44. EW Nr. 66	204
9.4.45. EW Nr. 67	205
9.4.46. EW Nr. 68 und 69	205
9.5. Zurückgenommene Einwendungen.....	205
10. Gesamtabwägung und Ergebnis	205
11. Begründung der Kostenentscheidung.....	207
C. Rechtsbehelfsbelehrung	208
D. Hinweise	208

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der Gemeindeverbindungsstraße Eichenau sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen wird einschließlich aller sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere an Bahnanlagen und die Verlegung des Rötenbachs) nach §§ 37 f. des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) i. V. m. §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere die Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Hindenburgstraße bei Bahn-km 65+328 und die Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Riedlingen-Eichenau (Vehringerstraße) bei Bahn-km 63+840. Zu deren Ersatz erfolgt beginnend an der Hindenburgstraße die Erstellung einer neuen Straße (Römerstraße) mit neuer Bahnüberquerung am südöstlichen Stadtrand und im weiteren Verlauf einem kreuzungsfreien Anschluss an die B 311. Ferner erfolgt im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße die Erstellung einer höhenfreien Bahnüberführung, im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße die Verlängerung der Industriestraße bis zur Vehringerstraße bzw. bis zur B 311. Zudem wird am nördlichen Ortsrand des Ortsteiles Eichenau eine neue Bahnüberführung erstellt. Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Maßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen, die Maßnahmen zum Lärmschutz sowie die Maßnahmen zum Ausgleich des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts.

2. Weitere Entscheidungen

1. Für das Gebäude Hindenburgstraße 62 in Riedlingen wird nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) i. V. m. den entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) mit diesem Planfeststellungsbeschluss für die Bereiche, bei denen nach Plan 1a in Planunterlage 11.1 Lärmgrenzwertüberschreitungen berechnet sind, dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - soweit trotz der dortigen Lärmschutzwand notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst.

Für das Gebäude Gartenstraße 1 in Riedlingen wird für dessen 1. Obergeschoss nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) i. V. m. den entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) mit diesem Planfeststellungsbeschluss für die Bereiche des 1. Oberge-

schosses, bei denen nach Plan6d in Planunterlage 11.2a Lärmgrenzwertüberschreitungen berechnet sind, dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, der - soweit trotz der dortigen Lärmschutzwände notwendig - auch eine Außenwohnbereichsentschädigung umfasst.

2. Hinsichtlich des Vereinsheims auf Flst. Nr. 1574/58 der Gemarkung Riedlingen wird die Errichtung der in Plan 2b der Lärmuntersuchung (Planunterlage 11.1) dort beim Vereinsheim eingezeichneten ca. 25 m langen Lärmschutzwand zwischen der Römerstraße und dem Vereinsheim mit einer Höhe von 2,0 m von ca. Bau-km 0+815 bis ca. Bau-km 0+840 angeordnet. Sofern der Eigentümer dieses Flurstücks wegen der relativ nahe am Vereinsheim verlaufenden Lärmschutzwand, die nur dem Schutz des Vereinsheims dient, es vorziehen sollte, auf diese Lärmschutzwand zu verzichten, bleibt es ihm unbenommen, sich entsprechend mit der Stadt Riedlingen zu einigen.

3. Für die Flurstücke Nummern 1574/59, 1574/60, 1574/61, 1574/62, 1574/63, 1574/64, 1574/65, 1574/66, 1574/67, 1574/68, 1574/69 und 1574/70 der Gemarkung Riedlingen wird entsprechend der Berechnung in Randnummer 54 VLärmSchR 97 mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigung dem Grunde nach angeordnet.

4. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen, soweit nicht ohnehin Erlaubnisfreiheit nach der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagwasser vom 22.03.1999 besteht, erteilt:

- die Genehmigung des Baus der mit dem Vorhaben verbundenen Straßen und sonstigen Anlagen bzw. die Zulassung von Vertiefungen der Erdoberfläche nach § 78 Abs. 3 Satz 1 bzw. Abs. 4 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in den festgesetzten Überschwemmungsgebieten nach den Rechtsverordnungen des Landratsamts Biberach über die Ausweisung von Überschwemmungsgebieten entlang dem Gewässer I. O. Donau im Bereich des Landkreises Biberach (ab der Kreisgrenze Biberach/Sigmaringen bis nach Riedlingen/Hindenburgstraße vom 22. Februar 1995 sowie über die Erklärung von Flächen entlang dem Gewässer I. Ordnung Donau zum Überschwemmungsgebiet ab der Kreisgrenze Alb-Donau-Kreis/Biberach flussaufwärts bis nach Riedlingen (Hindenburgstraße) vom 11. September 2001, wobei nach § 78 Satz 3 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) i. V. m. § 76 Abs. 5 Satz 2 WG von einer Bestimmung einer Frist für die Genehmigung abgesehen wird,
- die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz bzw. dem Wassergesetz für Baden-Württemberg.

5. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden nach Maßgabe der Planunterlagen weiter erteilt:

- die Befreiungen nach § 67 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG),

- die Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG.

6. Die nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG festzusetzenden Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden wie folgt festgesetzt:

Bei den LBP-Maßnahmen A/E1, A/E2 und A/E3 wird ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit festgesetzt. Bei der LBP-Maßnahme A/E4 ist kein Unterhaltungszeitraum festzusetzen, da diese Flächen einer natürlichen Sukzession zu überlassen sind. Bei den LBP-Maßnahmen A5 und A6 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung der entwickelten Fettwiesen dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme A7 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um ein Einwandern von Gehölzen zu verhindern. Bei den LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2, SoA3 und SoA4 wird ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit festgesetzt. Bei der LBP-Maßnahme ABo1 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung des Grünlands dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme ABo2 ist kein Unterhaltungszeitraum festzusetzen, da die Verbesserung der Bodenfunktionen mit dem Oberbodenauftrag erreicht ist, ohne dass eine weitere Unterhaltung notwendig wird. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, wird zudem festgesetzt, dass dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen beginnt.

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von der Stadtverwaltung Riedlingen vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
<u>Ordner 1</u>			
1	Erläuterungsbericht		04.03.2009
Anhang A	Variantenübersicht	1:5.000	04.03.2009
Anhang B	Verkehrsuntersuchung Riedlingen		04.03.2009
	Fortschreibung Verkehrsprognose 2020		
	Ergänzende Planungsfälle 20.0 - 20.3 (Juni 2007)		
Anhang C	Bemessung des frostsicheren Oberbaues nach RStO 01		04.03.2009
Anhang D	Nachweis der Verkehrsqualität der Knotenpunkte		04.03.2009
Anhang E	Knotenpunkt B 311/Vehringstraße/Daimlerstraße		04.03.2009

Verkehrstechnische Untersuchung			
Anhang F	Bauablaufplanung		04.03.2009
Anhang G	Darstellung relevante Verkehrsbeziehungen 1:5.000		04.03.2009
2	Übersichtskarte	1:25.000	04.03.2009
3	Übersichtslageplan	1:2.500	04.03.2009
6.1	Ausbauquerschnitt Römerstraße	1:50	04.03.2009
6.2	Ausbauquerschnitt Bahnhof-/Industriestraße	1:50	04.03.2009
6.3	Ausbauquerschnitt Industrie-/Vehringerstraße	1:50	04.03.2009
6.4	Ausbauquerschnitt B 311	1:50	04.03.2009
6.5	Ausbauquerschnitt Anschlussrampen Römerstraße/B 311	1:50	04.03.2009
6.6	Ausbauquerschnitt Radweg	1:50	04.03.2009
7.1	Lageplan 1 Römerstraße	1:1.000	04.03.2009
7.2	Lageplan 2 Bahnhof-/Industriestraße	1:500	04.03.2009
7.3	Lageplan 3 Industrie-/Vehringerstraße	1:500	04.03.2009
7.4	Lageplan 4 Radweg	1:500	04.03.2009
8.1	Höhenplan 1 Römerstraße	1:1.000/100	04.03.2009
8.2	Höhenplan 2 Bahnhof-/Industriestraße	1:1.000/100	04.03.2009
8.3	Höhenplan 3 Industrie-/Vehringerstraße	1:1.000/100	04.03.2009
8.4	Höhenplan 4 Radweg	1:1.000/100	04.03.2009
8.5	Höhenplan 5 Nebenstraßen	1:1.000/100	04.03.2009
8.6	Höhenplan 6 Rampe Nord/Süd	1:1.000/100	04.03.2009
8.7	Höhenplan 7 Rampe B 311alt/Zufahrt Kieswerk/Rampe Ost	1:1.000/100	04.03.2009

Ordner 2

10.1	Verzeichnis der Brücken und anderen Ingenieurbauwerke		04.03.2009
10.3.1	Bauwerksplan Bauwerk 1	1:150	04.03.2009
10.3.2	Bauwerksplan Bauwerk 3	1:150	04.03.2009
10.3.3	Bauwerksplan Bauwerk 5	1:150	04.03.2009
10.3.4	Bauwerksplan Bauwerk 6	1:150	04.03.2009
10.3.5	Bauwerksplan Bauwerk 4	1:100	04.03.2009
11.1	Lärmuntersuchung (18.11.2008)		04.03.2009

13.1	Wassertechnische Berechnungen		04.03.2009
13.2	Schnitt RRB Römerstraße	1:100	04.03.2009
13.3	Schnitte Rötensbach	1:500/50	04.03.2009
		1:100	/geändert
		1:25	26.05.2011
	ersetzt durch Anlage 13.3a vom 27.06.2011		
14.1.1	Grunderwerbsplan 1	1:1.000	04.03.2009
14.1.2	Grunderwerbsplan 2	1:500	04.03.2009
14.1.3	Grunderwerbsplan 3	1:500	04.03.2009
14.1.4	Grunderwerbsplan 4	1:500	04.03.2009
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		04.03.2009
15.1.1	Kennzeichnende Querprofile Römerstraße Plan 1	1:100	04.03.2009
15.1.1	Kennzeichnende Querprofile Römerstraße Plan 2	1:100	04.03.2009
15.1.2	Kennzeichnende Querprofile Bahnhof/Industriestraße Plan 1	1:100/50	04.03.2009
15.1.2	Kennzeichnende Querprofile Bahnhof/Industriestraße Plan 2	1:100	04.03.2009
15.1.3	Kennzeichnende Querprofile Industrie-/Vehringerstraße Plan 1	1:100	04.03.2009
15.1.4	Kennzeichnende Querprofile B 311 (Kreuzungsbereich Vehringer-/Daimlerstraße)	1:100	04.03.2009
15.2	Bauwerksverzeichnis		04.03.2009
16.1	Retentionsraumverlust Querprofile 1	1:200	04.03.2009
16.2	Retentionsraumverlust Querprofile 2	1:200	04.03.2009
16.3	Retentionsraumverlust Querprofile 3	1:200	04.03.2009
16.4	Retentionsraumverluste Zusammenstellung		04.03.2009
17.1	Lageplan Retentionsraumausgleich	1:2.500	04.03.2009

Ordner 3

12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht		12.03.2009
12.1	Bestands- und Konfliktplan	1:2.500	12.03.2009
12.1.1	Übersicht Biotopkomplexe und Bewertung	1:10.000	12.03.2009
12.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:2.500	12.03.2009

12.2.1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Abschnitt „Radweg über die Bahnlinie“	1:1.000	12.03.2009
12.2.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Abschnitt „Industrie-/Vehringerstraße“	1:1.000	12.03.2009
12.2.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Abschnitt „Bahnhof/Industriestraße“	1:1.000	12.03.2009
12.2.4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Abschnitt „B 311/Römerstraße“ (Hindenburgstraße bis Kastanienallee)	1:1.000	12.03.2009
12.2.5	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen - Abschnitt „B 311/Römerstraße“ (Kastanienallee bis Anschluss B 311)	1:1.000	12.03.2009
12.2.6	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen südwestlich des Abschnittes „B 311/Römerstraße“	1:1.000	12.03.2009
12.3	Übersichtsplan der von dem Anschluss „Römerstraße“ an die B 311 beanspruchten Ausgleichsflächen im Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“	1:2.000	12.03.2009
12.4	Übersichtsplan Situation Schutzgebiete, Trassenvorüberlegungen/Varianten, Standorte Fotodokumentation	1:3.500	12.03.2009
12.5.1	Übersichtskarte Bewertung der Böden als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf	1:8.500	12.03.2009
12.5.2	Übersichtskarte Bewertung der Böden als Filter und Puffer	1:8.500	12.03.2009
12.5.3	Übersichtskarte Bewertung der Böden in Bezug auf die natürliche Bodenfruchtbarkeit	1:8.500	12.03.2009
12.5.4	Übersichtskarte Bewertung der Böden in Bezug auf die Funktion als Standort für die natürliche Vegetation	1:8.500	12.03.2009
Anhang III	Tabellarische Übersicht der Eingriffsbilanz aller Straßenbauabschnitte		12.03.2009
Weitere Anlagen:	Fotodokumentation einzelner Bereiche im Untersuchungsgebiet		12.03.2009
	Schadstoffuntersuchung		24.11.2008
	Spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung		12.03.2009
	Karte 1: Revierzentren wertgebender Brutvogelarten	1:7.500	12.03.2009
	Karte 2: Vögel - Einzelnachweise wert-	1:7.500	12.03.2009

	gebender Nahrungsgäste und Durchzügler		
Karte 3:	Verbreitung Fledermäuse (schematisiert)	1:7.500	12.03.2009
Karte 4:	Reptilien und Amphibien	1:7.500	12.03.2009

Ordner 4

UVP-Vorprüfung mit Anlage zu Punkt 4		20.03.2009
Schadstoffuntersuchung		24.11.2008
Plan Nr. 1: UVP-Vorprüfung Übersichtsplan	1:3.500	24.03.2009
Plan Nr. 2.1: UVP-Vorprüfung Abschnitt Römerstraße/B 311	1:1.000	24.03.2009
Plan Nr. 2.2: UVP-Vorprüfung Abschnitt Bahnhof/Industriestraße	1:1.000	24.03.2009
Plan Nr. 2.3: UVP-Vorprüfung Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße	1:1.000	24.03.2009
Plan Nr. 2.4: UVP-Vorprüfung Abschnitt Radweg über die Bahnlinie	1:1.000	24.03.2009
FFH-Vorprüfung gegenüber dem FFH-Gebiet Nr. 7922-342 „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ (mit Datenauswertebogen und Beschreibung der Erhaltungsziele)		24.03.2009
FFH-Vorprüfung gegenüber dem FFH-Gebiet Nr. 7823-341 „Donau zwischen Munderkingen und Riedlingen“ (mit Datenauswertebogen und Beschreibung der Erhaltungsziele)		24.03.2009
Plan Nr. 1 FFH-Vorprüfung Übersichtsplan	1:2.500	24.03.2009
Plan Nr. 1.1: FFH-Vorprüfung Luftbild Abschnitt „Radweg über die Bahnlinie	1:2.000	24.03.2009
Plan Nr. 1.2: FFH-Vorprüfung Luftbild Abschnitt „Industrie-/ Vehringerstraße“	1:2.000	24.03.2009
Plan Nr. 1.3: FFH-Vorprüfung Luftbild Abschnitt „Bahnhof/ Industriestraße“	1:2.000	24.03.2009
Plan Nr. 1.4: FFH-Vorprüfung Luftbild Abschnitt „B 311/ Römerstraße“ (Hindenburgstraße bis Kastanienallee)	1:2.000	24.03.2009
Plan Nr. 1.5: FFH-Vorprüfung Luftbild Abschnitt „B 311/ Römerstraße“ (Kastanienallee bis Anschluss B 311)	1:2.000	24.03.2009

Ordner 5

1a	Änderung Erläuterungsbericht (ergänzt Anlage 1)	14.07.2010
Anhang H	Anschluss B 311/ Kernstadtentlastungsstraße Leistungsfähigkeitsuntersuchungen	14.07.2010
Anhang I	Verkehrsuntersuchung Riedlingen Planungsfälle 19.21 bis 19.23 und 19.41 bis 19.43 Analyseverkehr 2006	28.10.2010

Anhang J	Kostenschätzungen „Südumfahrung Bauabschnitt II“		23.03.2005
Anhang K	Verkehrsuntersuchung Riedlingen Planungsfälle 19.2 und 19.4 Analyseverkehr 2006		14.07.2010
3a	Übersichtslageplan (ersetzt Anlage 3)	1:2.500	14.07.2010
6.4a	Ausbauquerschnitt B 311 (ersetzt Anlage 6.4)	1:50	14.07.2010
6.5a	Ausbauquerschnitt Anschlussrampen Römerstraße/B 311 (ersetzt Anlage 6.5)	1:50	28.10.2010
7.1a	Lageplan 1 Römerstraße (ersetzt Anlage 7.1)	1:1.000	14.07.2010
	mit Deckblatt	1:1.000	27.06.2011
7.2a	Lageplan 2 Bahnhof-/Industriestraße (ersetzt Anlage 7.2)	1:1.000	14.07.2010
7.4a	Lageplan 4 Radweg (ersetzt Anlage 7.4)	1:500	14.07.2010
8.1a	Höhenplan 1 Römerstraße (ersetzt Anlage 8.1)	1:1.000/100	14.07.2010
8.2a	Höhenplan 2 Bahnhof-/Industriestraße (ersetzt Anlage 8.2)	1:1.000/100	14.07.2010
8.6a	Höhenplan 6.1 Rampe Süd (ersetzt Anlage 8.6)	1:1.000/100	14.07.2010
8.6b	Höhenplan 6.2 Rampe Ost/West (ersetzt Anlage 8.6)	1:1.000/100	14.07.2010
8.7a	Höhenplan 7 Rampe Süd-Ost/Rampe B 311 alt/Zufahrt Kieswerk (ersetzt Anlage 8.7)	1:1.000/100	14.07.2010
10.1a	Verzeichnis der Brücken und anderen Ingenieurbauwerke (Änderung) (ersetzt bzw. ergänzt Anlage 10.1)		14.07.2010
10.3.1a	Bauwerksplan Bauwerk 1 (ersetzt Anlage 10.3.1)	1:150	14.07.2010
10.3.2a	Bauwerksplan Bauwerk 3 (ersetzt Anlage 10.3.2)	1:150	14.07.2010
10.3.3a	Bauwerksplan Bauwerk 5 (ersetzt Anlage 10.3.3)	1:150	14.07.2010

10.3.4a	Bauwerksplan Bauwerk 6 (ersetzt Anlage 10.3.4)	1:150	14.07.2010
10.3.5a	Bauwerksplan Bauwerk 4 (ersetzt Anlage 10.3.5)	1:100	14.07.2010
10.3.6	Bauwerksplan Bauwerk 7	1:150	14.07.2010
11.2a/11.3a	Ergänzende Lärm und Schadstoffuntersuchung - Aktualisierung 2010 -		22.11.2010
14.1.1a	Grunderwerbsplan 1 (ersetzt Anlage 14.1.1)	1:1.000	14.07.2010
14.1.2a	Grunderwerbsplan 2 (ersetzt Anlage 14.1.2)	1:500	14.07.2010
14.1.4a	Grunderwerbsplan 4 (ersetzt Anlage 14.1.4)	1:500	14.07.2010
14.2a	Grunderwerbsverzeichnis (Änderung) (ersetzt bzw. ergänzt Anlage 14.2)		14.07.2010
15.2a	Bauwerksverzeichnis (Änderung) (ersetzt bzw. ergänzt Anlage 15.2)		14.07.2010
15.3	Übersichtslageplan Ausweichbuchten an der GV-Straße	1:1.000	14.07.2010
15.4.1	Lageplan Fahrkurve Lastzug Gemeindeverbindungsstraße	1:250	14.07.2010
15.4.2	Lageplan Fahrkurve Lastzug Radweg Nord	1:250	14.07.2010
15.4.3	Lageplan Fahrkurve Lastzug Radweg Süd	1:250	14.07.2010
16.1a	Retentionsraumverlust Querprofile 1.1	1:200	14.07.2010
16.1b	Retentionsraumverlust Querprofile 1.2	1:200	14.07.2010
16.2a	Retentionsraumverlust Querprofile 2 (ersetzt Anlage 16.2)	1:200	14.07.2010
16.3a	Retentionsraumverlust Querprofile 3 (ersetzt Anlage 16.3)	1:200	14.07.2010
16.4a	Retentionsraumverluste Zusammenstellung (ersetzt Anlage 16.4)		14.07.2010
17.1a	Lageplan Retentionsraumausgleich (ersetzt Anlage 17.1)	1:2.500	14.07.2010
	mit Ergänzung Lageplan Retentions- raumausgleich mit Schnitten	1:2.500	02.05.2011
	und mit Ergänzung Plan Schnitt 1 und 2	1:1.000/100	02.05.2011

Ordner 6

12a	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan (ergänzt Anlage 12, Ordner 3)		14.07.2010
12.2a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (ersetzt Anlage 12.2, Ordner 3)	1:2.500	14.07.2010
12.2.5a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Abschnitt „B 311/Römerstraße“ (Kastanienallee bis Anschl. B 311)) (ersetzt Anlage 12.2.5, Ordner 3)	1:1.000	14.07.2010
12.2.6a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (südwestlich des Abschnittes „B 311/Römerstraße“) (ersetzt Anlage 12.2.6, Ordner 3)	1:1.000	14.07.2010
12.3a	Übersichtsplan der von dem Anschluss „Römerstraße“ an die B 311 beanspruchten Ausgleichsflächen im Bebauungsplan „Gewerbe- Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ (ersetzt Anlage 12.3 Ordner 3)	1:1.000	14.07.2010

4. Nebenbestimmungen und Zusagen**4.1. Nebenbestimmungen**

1. Soweit Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen der Stadt Riedlingen einschließlich deren Festsetzungen zu naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen diesem Planfeststellungsbeschluss entgegenstehen, hat die Stadt Riedlingen vor Durchführung dieses planfestgestellten Vorhabens insoweit die betroffenen Bebauungspläne anzupassen oder aufzuheben.

2. Die für dieses planfestgestellte Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich dürfen künftig nicht bei der Planung, Durchführung oder Umsetzung von anderen Vorhaben oder Plänen der Stadt Riedlingen als solche Ausgleichsmaßnahmen zugrunde gelegt werden. Sofern die Stadt Riedlingen auf Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra weitere Maßnahmen zur Schaffung von Retentionsraumausgleich plant oder durchführt, hat sie der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Biberach mit geeigneten Unterlagen nachzuweisen, dass dadurch die für

dieses planfestgestellte Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich nicht beeinträchtigt oder mitbenutzt werden.

3. Der der Schaffung von Retentionsraum dienende Bodenabtrag auf Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra im Gewann Herrschaftsbrühl ist vor der Durchführung der Straßenbaumaßnahmen oder spätestens zeitgleich mit den Straßenbaumaßnahmen durchzuführen, so dass der zeitgleiche Ausgleich des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts gewährleistet ist. Die Arbeiten für die Schaffung von Retentionsraumausgleich auf diesem Grundstück dürfen gemäß der LBP-Maßnahme VA2 nur außerhalb der Brutzeit vom 1. Oktober bis 1. März durchgeführt werden. Nach Fertigstellung des Vorhabens ist gegenüber der unteren Wasserbehörde nachzuweisen, dass das benötigte Retentionsvolumen entsprechend den Geländeschnitten in der Planunterlage 17.1a hergestellt werden konnte.

4. Die beiden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau dürfen erst dann geschlossen werden und mit deren Rückbau darf erst dann begonnen werden, wenn alle für deren Ersatz erforderlichen Maßnahmen fertig gestellt und in Betrieb genommen worden sind. Der Bahnübergang Eichenau darf insbesondere erst dann geschlossen werden, wenn zuvor die vorhandene Gewichtsbeschränkung auf der Gemeindeverbindungsstraße Riedlingen-Eichenau im Abschnitt ab der Einmündung in den neuen Straßenabschnitt Bahnhof/Industriestraße aufgehoben ist.

5. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) in dessen Maßnahmenblättern auf den Seiten 127 bis 167 sowie in dessen Ergänzung bzw. Änderung in Planunterlage 12a auf den Seiten 5, 15, 32 und 33 aufgeführten LBP-Maßnahmen sind mit den in diesen Maßnahmenblättern zu den einzelnen Maßnahmen jeweils aufgeführten Maßgaben einschließlich der Ergänzungen bzw. Änderungen in Planunterlage 12a durchzuführen.

6. Die Baufeldräumung und der Abbruch der abzubrechenden Gebäude dürfen zum Schutz von Fledermäusen und Vögeln nur in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 1. März erfolgen. Auch die Ausführung der LBP-Maßnahmen A/E1 und A/E2 darf nur außerhalb der Brutzeit vom 1. Oktober bis 1. März durchgeführt werden.

7. Im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens (vorzugsweise entlang der Schwarzach) sind mindestens 36 Fledermauskästen anzubringen. Art, Lage und Pflege dieser Ersatzquartiere sind im Rahmen der Umsetzung der LBP-Maßnahme CEF2 mit fachlich kompetenter Beratung zu bestimmen.

8. Die LBP-Maßnahme VA1 ist auch hinsichtlich der Herstellung der Ausweichbuchten entlang der Gemeindeverbindungsstraße Eichenau anzuwenden und zu beachten.

9. Soweit an den neu zu erstellenden Straßenabschnitten Straßenbeleuchtung vorgesehen ist, sind bei dieser die Maßgaben der LBP-Maßnahme VA3 zu beachten.

10. Die LBP-Maßnahme CEF4 ist als vorgezogene Vermeidungsmaßnahme so rechtzeitig vor Baubeginn durchzuführen, dass die nach dieser Maßnahme anzulegenden und zu entwickelnden Ersatzhabitate für die Zauneidechse so funktionsfähig sind, dass sie den entsprechend der LBP-Maßnahme CEF3 umzusiedelnden Zauneidechsen adäquate Lebensbedingungen und Nahrungsressourcen bieten. Bei der Durchführung der LBP-Maßnahme CEF4 sind die Maßgaben in Abschnitt 4.2.1 (Seite 18f.) der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu beachten. Die Durchführung der LBP-Maßnahme CEF4 ist von einem erfahrenen Artkenner fachlich zu begleiten. Durch ein begleitendes Monitoring ist im 1., 3. und 5. Jahr nach der Fertigstellung der neuen Habitatflächen die Entwicklung der dortigen Zauneidechsenbestände zu überwachen.

11. Die Durchführung der LBP-Maßnahmen G4, G6 und G9 ist von einem erfahrenen Artkenner fachlich zu begleiten. Durch ein begleitendes Monitoring ist im 1., 3. und 5. Jahr nach der Fertigstellung der dortigen Straßenböschungen die Entwicklung der dortigen Zauneidechsenbestände zu überwachen.

12. Bei der Durchführung der LBP-Maßnahme S3 sind die Maßgaben in Abschnitt 4.1.7 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu beachten.

13. Zur Vermeidung einer Aufgabe des Mäusebussardhorstes an der Vehringerstraße während des Brutzeitraums und zur Vermeidung der Aufgabe einer bereits begonnenen Brut dürfen die Bauarbeiten in diesem Bereich nicht während der Brutzeit dieser Art von Ende Februar bis einschließlich Juli begonnen werden. Der betreffende Bauabschnitt ist nach Möglichkeit außerhalb der Brutzeit dieser Art fertig zu stellen.

14. Für die Vogelarten Feldsperling, Haussperling und Star sind entsprechend den Maßgaben nach der LBP-Maßnahme CEF1 und in Abschnitt 4.2.2 (Seite 19) der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vor Baubeginn Nisthilfen anzubringen als Ersatz für vorhabensbedingt verloren gehende Fortpflanzungsstätten.

15. Zur Überwachung der Einhaltung der räumlichen und zeitlichen Vorgaben der artenschutzrechtlich veranlassten LBP-Maßnahmen sowie sonstigen Maßnahmen und zur Präzisierung ihrer Ausführung ist während der Bauausführung eine ökologische Baubegleitung durchzuführen.

16. Die Normen und anerkannten Regeln der Technik im Straßenbau und Landschaftsbau sind zu beachten. Es ist insbesondere auf einen ordnungsgemäßen Umgang mit Öl, Schmier- und Treibstoffen zu achten und die Lagerung dieser Stoffe ist in Bereichen mit hoher oder mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Verunreinigungen unzulässig. Zudem sind ausschließlich technisch einwandfreie Baumaschinen und Baufahrzeuge einzusetzen.

17. Nicht unmittelbar für Baumaßnahmen benötigte Flächen sind vor Bodenverdichtung zu schützen.

18. Verdichtungsschäden beim Transport oder der Lagerung von Boden sind zu vermeiden.
19. Die Flächen, auf denen Boden gelagert wird, sind so rasch wie möglich wieder zu rekultivieren.
20. Anfallende Überschussmassen sind soweit möglich im Rahmen der Baumaßnahme zu verwerten. Dabei ist der Boden entsprechend der Bodenart zu verwenden.
21. Anfallendes Bauwasser ist in Absetzbecken zu sammeln und vor einer Einleitung vorzuklären. Eine unmittelbare Einleitung von anfallendem Bauwasser in Oberflächengewässer ist nicht zulässig. Das auf den für die Baulager vorgesehenen Flächen anfallende Schmutz- und Oberflächenwasser ist zu fassen und der örtlichen Kanalisation zuzuführen. Außerhalb von Anschlussmöglichkeiten an die örtliche Kanalisation ist das auf Baulagerflächen anfallende Schmutz- und Oberflächenwasser in geschlossenen Einrichtungen zu sammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.
22. Der zur Herstellung des Retentionsraumausgleichs auf Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra abzutragende Oberboden ist getrennt zu lagern und anschließend wieder auf dieser Fläche aufzubringen.
23. Während der Bauausführung hat eine ökologische Baubegleitung zu erfolgen, mit der die räumliche und zeitliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Maßnahmen überwacht wird. Für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Durchführung dieser Maßnahmen ist mit einem begleitenden Monitoring die Wirksamkeit dieser Maßnahmen auch über die Bauphase hinaus zu prüfen und sind diese Maßnahmen erforderlichenfalls anzupassen. Die mit der ökologischen Baubegleitung beauftragte Stelle ist rechtzeitig vor Baubeginn der zuständigen unteren Wasserbehörde und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.
24. Bei den LBP-Maßnahmen A/E1, A/E2 und A/E3 wird ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit festgesetzt. Bei der LBP-Maßnahme A/E4 wird kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt, da diese Flächen einer natürlichen Sukzession zu überlassen sind. Bei den LBP-Maßnahmen A5 und A6 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung der entwickelten Fettwiesen dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme A7 wird ebenfalls eine permanente Unterhaltung festgesetzt, um ein Einwandern von Gehölzen zu verhindern. Bei den LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2, SoA3 und SoA4 wird ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit festgesetzt. Bei der LBP-Maßnahme ABo1 wird eine permanente Unterhaltung festgesetzt, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung des Grünlands dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme ABo2 wird kein Unterhaltungszeitraum festgesetzt, da die Verbesserung der Bodenfunktionen mit dem Oberbodenauftrag erreicht ist, ohne dass eine weitere Unterhaltung notwendig wird. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem

jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen.

25. Der Stadt Riedlingen wird als Verursacherin der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) auferlegt, dem Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 KompVzVO zu übermitteln.

Während der Durchführung der Bauarbeiten hat die Stadt Riedlingen der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO mindestens einmal jährlich zu berichten; bei vorgezogenen LBP-Maßnahmen ist schon vor Beginn der Bauarbeiten entsprechend zu berichten; darüber hinaus hat der Vorhabensträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten.

26. Der Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt des Landratsamts Biberach rechtzeitig vorher mitzuteilen.

27. Das Einbringen von Schadstoffen, insbesondere von Ölen, Schmierstoffen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen, in Gewässer während der Bauzeit sowie alle sonstigen baubedingten Gewässerverunreinigungen sind zu unterlassen.

28. Das mit dem Vorhaben anfallende Aushubmaterial darf nicht in Gewässerrandstreifen und nicht in einem Überschwemmungsgebiet ausgebracht werden, es sei denn, es wird zur Erstellung des Vorhabens verwendet.

29. Es ist darauf zu achten, dass durch die Kompensationsmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan der vorhandene Hochwasserschutz nicht verschlechtert wird.

30. Der bestehende Brücken- und Abflussquerschnitt beim parallel zur Schwarzach verlaufenden Radweg unter der Brücke Hindenburgstraße darf mit dem neuen Radweg nicht eingeengt werden.

31. Zur Rötenbachverlegung sind die Grüneinträge des Landratsamts Biberach in Planunterlage 13.3 zu beachten. Anstelle des bislang geplanten Maulprofils MA5 ist das Profil MA6 zu verwenden. Im Durchlass darf weder Beton noch Pflasterung verwendet werden, stattdessen ist Bruchstein ohne Beton zur naturnahen Gestaltung der Gewässersohle im Durchlass einzubauen. Es dürfen nur gebrochene Flussbausteine verwendet werden. Fugen zwischen den Flussbausteinen sind erwünscht und im Sohlbereich mit Sohlsubstrat und im Uferbereich mit Erdmaterial zu verfüllen. Es ist eine mäandrierende Laufführung herzustellen. Es ist Nagelfluhbruch (ca. 8/40) anstelle des ursprünglich geplanten Wandkieses zur Herstellung der Gewässersohle des neu verlegten Teils des Rötenbachs zu verwenden. In das neue Gewässerbett ist vor der Beschickung Sohlsubstrat des

ehemaligen Gewässerbettes einzubringen, so dass eine möglichst schnelle Besiedlung der Gewässersohle durch Wasserkleinlebewesen wieder stattfindet. Die Bepflanzung des Gewässerrandstreifens ist vor der Durchführung mit der ökologischen Baubegleitung, der unteren Wasserbehörde und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

32. Hinsichtlich des verlegten Rötenbachs ist im Rahmen der Ausführungsplanung der Mündungsbereich an der Schwarzach so zu wählen, dass möglichst wenige Gehölze betroffen sind. Zudem ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob das Gehölz entfernt werden muss oder ob es ausreicht, es vor Baubeginn fachgerecht zurückzuschneiden (insbesondere im Arbeitsstreifen). Der Wurzelstock zwingend zu entfernender Gehölze ist während der Bauzeit fachgerecht zu lagern und unmittelbar danach wieder in die Ufer der neuen Mündung einzubauen. Diese Maßgaben unterliegen der ökologischen Baubegleitung.

33. Die LBP-Maßnahme A/E 4 ist bereits vor Baubeginn durchzuführen.

34. Die Andienung der Baustelle durch Baufahrzeuge über den Geh- und Radweg entlang des Rötenbachs wird auf den Zeitraum von 6.00 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends beschränkt. Lagerplätze dürfen nur in einer Distanz von über 50 Metern zu den neu gestalteten Biberhabitatflächen am Rötenbach eingerichtet werden. Die Einhaltung dieser beiden vorgenannten Maßgaben ist im Rahmen der ökologischen Baubegleitung zu überwachen. Der Durchbruch zur Anbindung des neuen Verlaufs des Rötenbachs darf nur außerhalb der Setz- und Paarungszeit von Anfang September bis Mitte November erfolgen, damit die daraus resultierenden Wasserstandsschwankungen die Funktion der vorhandenen Biberburgen nicht beeinträchtigen. Bei der Ausgestaltung des neu anzulegenden Rötenbachabschnitts sind die Habitatansprüche des Bibers vorrangig zu berücksichtigen, weshalb bei der Ausführungsplanung und deren Umsetzung ein Biberexperte hinzuzuziehen ist.

35. Alle gewässerkreuzenden Leitungen sind durchgängig mindestens 1,0 m unter der derzeitigen Gewässersohle und des Gewässerrandstreifens zu führen. Die Detailplanung zur Verlegung des Kanals unter dem Rötenbach sowie die Planung der Verlegung der Hochdruckleitung im Bereich des Bauwerks 2 und der sonstigen Versorgungsleitungen in diesem Bereich im Rahmen der Ausführungsplanung sind dem Wasserwirtschaftsamt beim Landratsamt Biberach rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.

4.2. Zusagen

Die folgenden Zusagen der Stadt Riedlingen werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten (die Gliederungs-Angaben beziehen sich auf die Gliederung der Begründung des Beschlusses):

Zu 8.3.4:

Die zur Verhinderung des Austrags zurückgehaltener Schadstoffe geforderte Sicherung des Vorbeckens des Regenrückhaltebeckens Römerstraße gegen Überflutung bis HQ100 wird durch die entsprechende Erhöhung der das Vorbecken bildenden Dämme sichergestellt.

Zu 8.5.1:

Soweit vorhabensbedingt Erdaushubmassen anfallen und zu verwerten sind, wird ein Verwertungskonzept aufgestellt.

Zu 8.5.2:

1. Im Bereich der in Abschnitt 8.5.2 aufgeführten Altlastverdachtsflächen wird dort im Rahmen dieses Vorhabens anfallendes Bodenmaterial durch einen sachverständigen Gutachter beprobt, untersucht und klassifiziert, damit die ordnungsgemäße Verwertung bzw. Entsorgung dieses Materials sichergestellt ist. Sofern im Bereich der vorgenannten Altlastverdachtsflächen bei Grundwasserhaltungsmaßnahmen belastetes Grundwasser entnommen wird, wird dieses Grundwasser vor der Wiedereinleitung in das Grund- oder Oberflächenwasser gereinigt.

2. Auch außerhalb der in Abschnitt 8.5.2 aufgeführten Altlastverdachtsflächen wird beim Bau des Regenrückhaltebeckens Römerstraße einschließlich des Vorbeckens eine Unbedenklichkeitsprüfung (organoleptische Prüfung) durchgeführt.

Zu 8.7:

1. Flurdenkmale im vom Vorhaben betroffenen Bereich wie z. B. Bildstöcke, Wegkreuze, historische Grenzsteine oder ältere Brückenanlagen, die bisher noch nicht durch die Inventarisierung erfasst wurden, werden dem Referat 26 des Regierungspräsidiums Tübingen (Denkmalpflege) schriftlich gemeldet. Bauliche Eingriffe im Bereich solcher Flurdenkmale werden mit Referat 26 abgestimmt.

2. Der Archäologischen Denkmalpflege wird mindestens zwei Wochen vorher der Beginn von Erdbaumaßnahmen zur Neuanlage der Bahnüberführungen und der Straßen- und Wegetrassen angezeigt. Dabei wird § 20 des Denkmalschutzgesetzes beachtet.

3. Soweit im Bereich von Bauwerk 3 und des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 durch das Vorhaben mooriges Gebiet berührt wird, wird hinsichtlich einer archäologischen Begleitung Kontakt mit der für Feuchtbodenarchäologie zuständigen Stelle aufgenommen (Kontakt: Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Referat 85 - Feuchtbodenarchäologie, Herr Dr. B. Dieckmann, Fischersteig 9, 78343 Gaienhofen-Hemmenhofen, Tel.: 07735/93777-123; Fax: 07735/93777-110).

Zu 8.8.2:

Entsprechend der Zustimmung der Gemeinde Unlingen mit Schreiben vom 15.09.2009 Az. 655.21 wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Unlingen und der Eichenau zu einem Feld- und Radweg abgestuft und für den Durchgangsverkehr gesperrt, falls die bereits bestandskräftig planfestgestellte Ortsumgehung Unlingen im Zuge der B 311 bis zum Abschluss des Baus der geplanten Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße noch nicht fertig gestellt sein sollte.

Zu 8.9:

1. Die in den Schreiben der Erdgas Südwest Netz GmbH vom 05. Juni 2009 sowie vom 11. Mai 2011 enthaltenen Maßgaben werden beachtet, wobei die Maßgaben im Schreiben vom 11. Mai 2011 den Maßgaben im Schreiben vom 05. Juni 2009 als spätere Regelungen vorgehen.

2. Die im Schreiben der Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH vom 08. Juli 2009 enthaltenen Maßgaben werden beachtet.

3. Die im Schreiben der EnBW Regional AG vom 28.04.2011 (einschließlich der zugehörigen Anlage) angesprochene Verlegung von zwei 20 kV-Erdkabelsystemen in den Jahren 2011/2012 anlässlich von Hochwasserschutz-Baumaßnahmen im Stadtgebiet Riedlingen zur Gewährleistung einer gesicherten Stromversorgung des südwestlichen Umlandes von Riedlingen wird beachtet.

Zu 8.10:

1. Der in der Hindenburgstraße vor dem Kreisverkehr vorgesehene Fahrbahnteiler wird ohne Hochborde gepflastert ausgeführt werden.

2. Ob die Leistungsfähigkeit der verbleibenden Kreuzung an der ehemaligen Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311 für das Prognosejahr auch ohne Lichtsignalanlage ausreichend wäre oder ob es bei der nach den Planunterlagen vorgesehenen Anpassung dieser Lichtsignalanlage

bleiben sollte, wird nochmals geprüft werden und hierüber eine einvernehmliche Entscheidung zwischen den Beteiligten herbeigeführt werden.

Zu 8.11.2:

1. Bei Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnlinie wird die Deutsche Bahn AG frühzeitig beteiligt. Bei der Bauausführung werden die Bedingungen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs beachtet.
2. Rechtzeitig vor Beginn von Baumaßnahmen wird hinsichtlich Kabel und Leitungen der DB eine Kabel- und Leitungsprüfung durchgeführt, da deren Kabel und Leitungen auch außerhalb von DB-eigenem Gelände verlegt sein können. Eventuell vorgefundene Kabel und Leitungen der DB werden verlegt und nicht überbaut.
3. Bei Bauwerk 3 wird eine Signalsicht für die Triebfahrzeugführer auf das Einfahrsignal F aus Richtung Mengen auf eine Entfernung von 500 m gewährleistet. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, wird die Wiederholung des Vorsignals im Rahmen der Ausführungsplanung in entsprechender Entfernung festgelegt.
4. Bei Bauwerk 4 wird eine Signalsicht für die Triebfahrzeugführer auf die Ausfahrtsignale N1, N2 und N3 in Richtung Mengen auf eine Entfernung von 500 m gewährleistet. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, wird die Wiederholung des Vorsignals im Rahmen der Ausführungsplanung in entsprechender Entfernung festgelegt.
5. Bei Bauwerk 5 wird eine Signalsicht für die Triebfahrzeugführer auf das Ausfahrtsignal P1 in Richtung Ehingen (Donau) auf eine Entfernung von 500 m gewährleistet. Sollte dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, wird die Wiederholung des Vorsignals im Rahmen der Ausführungsplanung in entsprechender Entfernung festgelegt.
6. Bei den Bauwerken 3, 4, 5 und 6 wird sichergestellt, dass die Standsicherheit der angrenzenden Gleisanlagen durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt wird und dies auch während der Bauzeit gewährleistet wird.
7. Setzungen im Bereich des angrenzenden Bahnbetriebsgeländes und des übrigen Bahngeländes, die durch Grabarbeiten im Rahmen dieses Vorhabens hervorgerufen werden, werden im Benehmen mit der DB Netz AG, NL Südwest, Fern- und Ballungsnetz, Netzbezirk Ravensburg (Fb) behoben und für die Dauer von zwei Jahren unterhalten.
8. Sollte das Betreten des Bahngeländes während der Bautätigkeiten notwendig sein, werden rechtzeitig vor dem jeweiligen Baubeginn die hierfür beachtlichen Anordnungen der DB Netz AG eingeholt.

9. Bei der Bauausführung wird kein Bahngelände für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien oder das Abstellen von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten in Anspruch genommen werden.
10. Beim Einsatz von Großgeräten (z. B. Bagger, Baukran) wird beachtet, dass der Schwenkbereich von Auslegern nicht über die Gleisanlagen reicht. Soweit dies aus technischen Gründen nicht eingehalten werden kann, wird eine besondere Zustimmung der DB Netz AG, NL Südwest, Regionalnetz Schwäbische Alb in Ulm mindestens vier Wochen vor dem jeweiligen Baubeginn unter Vorlage von Unterlagen mit einschlägigen Angaben (wie z. B. Schwenkradius und Auslegerhöhe in Bezug auf die Gleishöhe) beantragt.
11. Im Bereich des Rampenbeginns am Bahnsteig 1 im Bahnhof Riedlingen wird zur Verhinderung eines unberechtigten Überschreitens der Gleise eine Absperrung (Zaun) angebracht.
12. Die genaue Lage der Entwässerungsmulden und der Kabelkanäle wird hinsichtlich der Bauwerken 3, 4, 5 und 6 im Rahmen der Ausführungsplanung im Benehmen mit der DB Netz AG festgelegt.
13. Im Bereich der bisherigen Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau wird jeweils der durchgängige Regelquerschnitt nach den einschlägigen Richtlinien der DB Netz AG hergestellt. Die Entwässerungen werden jeweils soweit erforderlich entsprechend den örtlichen Gegebenheiten angepasst.
14. Hinsichtlich der Fußgänger- und Straßenbereiche der bisherigen Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau werden jeweils außerhalb des Regellichtraumprofils in einem Mindestabstand von 3,30 m von der Gleisachse Leitplanken angebracht.
15. Bei der mit dem jetzigen Vorhaben vorgesehenen Anlage von P+R-Plätzen südöstlich des Bahnhofs Riedlingen wird ein Mindestabstand von 4,40 m zur Gleismitte von Gleis 3 eingehalten.
16. Die Baumaßnahmen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebs auf der Donautalbahnstrecke werden rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abgestimmt. Ggf. erforderlich werdende Langsamfahrstellen oder sonstige bautechnischen und betrieblichen Schutzmaßnahmen werden in der Ausführungsplanung mit der DB Netz AG abgestimmt.
17. Erforderliche Sicherungsmaßnahmen (z. B. Absperrungen) auf den Bahnsteigen im Bahnhof Riedlingen werden vor Baubeginn mit DB Station & Service AG abgestimmt.
18. Die Vorhabensträgerin wird darauf hinwirken, dass die DB Netz AG einen Bauüberwacher Bahn festlegt und allen am Bau Beteiligten bekannt gibt.

19. Bei der Durchführung des Vorhabens werden die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB Netz AG, die Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) beachtet.

20. In den Bereichen, in denen es vorhabensbedingt zu einer Parallelführung von neu gebauten Straßenabschnitten und Gleisen der Donautalbahnstrecke kommt, werden entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik bei einem Abstand zwischen dem bahnseitigen Rand der Fahrbahn und dem straßenseitigen Rand des zur Fahrbahn nächstgelegenen Gleises von 8,90 m oder weniger Schutzmaßnahmen in Form einer Betongleitwand mit vergrößerter Durchbruchsicherheit für Lkw mit einer Höhe von 1,15 m in Verbindung mit einer zusätzlichen Abgrenzung zur Fahrbahn durch einen 20 cm hohen Schrammbord vorgesehen. Auf der jeweiligen Betongleitwand wird ein Blendschutz von 0,65 m Höhe vorgesehen.

21. Das Ende der Rampe von Bauwerk 4, die zwischen Gleis 1 und dem P+R-Parkplatz geplant ist, wird so ausgeführt, dass der Fußpunkt der Rampe nicht unmittelbar auf dem dortigen Schacht für Signalkabel endet.

Zu 8.12:

Die Nutzung des Bahnübergangs Hindenburgstraße wird während der Bauzeit bis zur Freigabe der neuen Streckenführungen der Abschnitte Römerstraße, Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße für den Busverkehr nach und aus Richtung Herbertingen, Ehingen und Bad Buchau vom und zum ZOB am Bahnhof durchgehend gewährleistet. Während der Bauzeit werden größere Beeinträchtigungen des Busverkehrs vom und zum ZOB am Bahnhof möglichst vermieden.

Zu 8.13:

1. Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) werden bei dem Vorhaben in Bezug auf die B 311 eingehalten.

2. Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahmen werden dem Wehrbereichskommando IV -G4 Verkehrsinfrastruktur-, Heidemannstraße 50, 80939 München schriftlich oder telefonisch angezeigt.

3. Für die einzelnen Bauabschnitte und die jeweiligen Ingenieurbauwerke werden - soweit noch nicht erfolgt - objektbezogene Baugrundgutachten erstellt werden. Soweit erforderlich wird während der Bauzeit eine den jeweiligen Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung erfolgen.

Zu 9.4.20:

Hinsichtlich der Einmündung des geplanten Radwegs in die Hofstraße wird die Durchführung einer Verkehrsschau mit dem Ziel einer Verbesserung der Sichtverhältnisse veranlasst werden.

5. Entscheidung über die Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen, Einsprüche und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Die Einwendungen Nr. 9, 16, 17 und 67 sowie die Einwendungen nach dem Schreiben der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vom 06.07.2011 sind zudem präkludiert, d. h. diese Einwendungen wurden erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und sind damit nach § 37 Abs. 9 StrG im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Soweit die Einwendungen nicht in Abschnitt 9.4 der Begründung ausdrücklich bei den jeweiligen einzelnen Einwendern behandelt werden, erfolgte - aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs - die Befassung mit dem Inhalt der Einwendungen im thematischen Zusammenhang mit den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Themen in den vorherigen Abschnitten der Begründung. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine Fragen zu Planungsalternativen, zur Betroffenheit mit Lärm und Schadstoffen sowie zu den Ausgleichsmaßnahmen für den Retentionsraumverlust sowie die Hochwasser- und Druckwasserthematik angesprochen worden sind.

Hinweise:

Entschädigungsfragen werden nicht in diesem Verfahren entschieden. In welcher Art und Höhe im Einzelnen Entschädigungsleistungen zu erbringen sind, bleibt Verhandlungen mit der Vorhabens-trägerin und - soweit diese nicht zu einem Ergebnis führen - der Durchführung eines gesonderten Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahrens vorbehalten.

6. Kostenentscheidung

Dieser Planfeststellungsbeschluss ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (s. § 37 Abs. 8 StrG) den vorliegenden Plan mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Stadt Riedlingen als Vorhabensträgerin geplante Vorhaben der Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der Gemeindeverbindungsstraße Eichenau (künftig: GV Eichenau) sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen verwirklicht werden kann.

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 13.03.2009 mit Ergänzung mit Schreiben vom 25.03.2009 beantragte die Stadt Riedlingen beim Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen nach § 37 StrG.

Soweit es durch dieses Straßenbauvorhaben zu notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere an Bahnanlagen) kommt, werden diese nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG mit diesem Planfeststellungsbeschluss mit festgestellt. Zwar sind von der Beseitigung der beiden Bahnübergänge und der Herstellung neuer Bahnüberführungen auch Bahnanlagen betroffen. Dies erfolgt aber ausschließlich im Rahmen des jetzigen Vorhabens der Stadt Riedlingen, mit dem straßenbauliche Zielsetzungen im Hinblick auf das städtische Straßennetz und die B 311 verfolgt werden. Diese Zielsetzungen sind unten im Rahmen der Ausführungen zur Planrechtfertigung näher dargelegt. Soweit von dem Vorhaben Bahnanlagen betroffen werden, beschränkt sich dies auf die erforderlichen Anpassungen an das jetzige Straßenbauvorhaben, nicht aber liegt dem ein eigenes umfassendes Planungskonzept der Bahnanlagen betreffend zugrunde. Dann aber handelt es sich bei den Anpassungen an den Bahnanlagen um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG, nicht aber um ein eigenständiges Vorhaben mit einer eigenen umfassenden Planung.

Mit Schreiben vom 18.05.2009 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie mit Schreiben vom 14.05.2009 die Anhörung der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 17.07.2009 Stellung zum Vorhaben zu nehmen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte zuvor am 29.04.2009 im Amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Riedlingen.

Die Planunterlagen lagen vom 04.05.2009 bis einschließlich 03.06.2009 im Rathaus von Riedlingen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Riedlingen vom 29.04.2009 informiert.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 17.06.2009 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Es gingen insgesamt 63 Einwendungen von 92 Einwendern ein, davon wurden 3 Einwendungen mit 4 Einwendern bereits vor der Erörterungsverhandlung zurückgenommen.

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 27.07.2010 im Feuerwehrhaus in Riedlingen mit den Einwendern, den Verbänden und den Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Dieser Termin war zuvor am 14.07.2010 im Amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Riedlingen bekannt gemacht worden.

Die Einwender wurden mit Schreiben vom 07.07.2010 und die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände mit Schreiben vom 05.07.2010 zur Teilnahme an der Erörterungsverhandlung eingeladen.

Die Terminierung des Erörterungstermins wurde von verschiedenen Einwendern kritisiert, insbesondere dass der Termin an einem Werktag stattfindet und vormittags beginnt. Insoweit wurde von einem Einwender Einspruch gegen die Terminierung des Erörterungstermins erhoben. Hierzu wurde bereits im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass ein Termin werktags mit Beginn ab 9.30 Uhr übliche Praxis ist. Ebenso wurde ausgeführt, dass sich eine Terminierung, der jeder Einwender zustimmt, angesichts der Vielfalt der Terminierungswünsche nicht erreichen lässt; so können Abendtermine auch nicht von jedem wahrgenommen werden, zumal dann nicht ausreichend Zeit für eine Erörterung aller Fragen bleibt, und Ferientermine kollidieren mit Zeiten urlaubsbedingter Abwesenheit von Einwendern.

Zum Verlauf des Erörterungstermins am 27.07.2010 wird auf die Niederschrift verwiesen.

Mit Schreiben vom 28.10.2010 und vom 07.02.2011 beantragte die Stadt Riedlingen bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen auf Grund der Ergebnisse der im Jahr 2009 erfolgten Auslegung und Anhörung mehrere Planänderungen, die Änderungen beim Anschluss der Römerstraße an die B 311 einschließlich der Verkürzung der Brücke über die Bahnlinie, die Umgestaltung der Parkplatzzufahrt zur Fa. Blank (mit Durchlass unter der neuen Bahnüberführung), die Anlage von Ausweichbuchten entlang der GV Eichenau und die Verbreiterung der beiden Einmündungsbereiche im Zuge des Radwegs nördlich des Ortsteils Eichenau sowie die

Verlängerung bzw. Erhöhung der im Bereich des Ortsteils Eichenau bereits vorgesehenen Lärmschutzwand beinhalten.

Mit Schreiben vom 30.03.2011 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie die Anhörung der anerkannten Naturschutzverbände zu den beantragten Planänderungen. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 11.05.2011 Stellung zu den Planänderungen zu nehmen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung zu den Planänderungen erfolgte zuvor am 23.03.2011 im Amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Riedlingen.

Die ursprünglichen und geänderten Planunterlagen mit den Planänderungen lagen vom 28.03.2011 bis einschließlich 27.04.2011 im Rathaus von Riedlingen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Riedlingen vom 23.03.2011 informiert.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 11.05.2011 Einwendungen gegen die Planänderungen zu erheben. Es gingen insgesamt 12 Einwendungen von 16 Einwendern ein.

Von einer nochmaligen Erörterung hinsichtlich der Planänderungen in einem Erörterungstermin konnte abgesehen werden, da die Planänderungen bereits im Erörterungstermin am 27.07.2010 allgemein vorgestellt und erörtert wurden und die zu den Planänderungen eingegangenen Einwendungen keinen zusätzlichen relevanten Erörterungsbedarf erbrachten.

Die vom Landesnaturschutzverband vorgeschlagene Aufteilung der beantragten Maßnahme in einzelne Vorhaben wurde von der Stadt Riedlingen als Antragstellerin im Erörterungstermin abgelehnt. Seitens der Stadt Riedlingen wurde ausdrücklich gewünscht, das Planfeststellungsverfahren wie beantragt einheitlich durchzuführen.

In der Einwendung Nr. 9 wird bemängelt, dass während der Auslegung der Planunterlagen im Jahr 2009 nicht alle Bürger Pläne bekommen hätten, so dass teilweise Bürger weniger Informationen als andere bekommen hätten, was einer Gleichbehandlung widerspreche. Laut Stellungnahme der Stadt Riedlingen hat sich die Differenzierung lediglich darauf bezogen, dass nur diejenigen Bürger Plankopien erhalten haben, die vorhabensbedingt in ihrem Grundeigentum betroffen werden und ausdrücklich eine Plankopie verlangten. Darin ist für die Planfeststellungsbehörde keine unzulässige Ungleichbehandlung zu erkennen. Schließlich besteht rechtlich nur ein Anspruch auf Einsicht in die ausgelegten Planunterlagen, einen Anspruch auf Kopien aus diesen Planunterlagen gibt es nicht. Im Übrigen ist diese Einwendung präkludiert, da sie erst am 19.06.2009 beim Regierungspräsidium Tübingen einging.

In der Einwendung Nr. 23 wurde zum Verfahren Folgendes vorgetragen:

Zum einen wird kritisiert, dass alle Gutachten zum Vorhaben von der Stadt Riedlingen in Auftrag gegeben worden seien, weshalb keine objektiven Schlussfolgerungen zu erwarten seien. Dem ist jedoch zu entgegnen, dass es der üblichen Vorgehensweise entspricht, dass der jeweilige Vorha-

bensträger die jeweils erforderlichen Gutachten einholt und die Gutachter hierzu beauftragt, da es Sache des Vorhabensträgers ist, die hinsichtlich eines bestimmten Vorhabens jeweils fachlich notwendigen Nachweise zu erbringen.

Zum anderen wird bemängelt, dass während der Auslegungsfrist nur Kopien vom jeweiligen Bereich eines vom Vorhaben betroffenen Grundstücks und erst danach die Planunterlagen gegen 50 Euro erhältlich gewesen seien. Hier ist jedoch zu beachten, dass nach § 73 Abs. 3 LVwVfG der Plan zur Einsicht auszulegen ist; diese Auslegung soll die Einsichtnahme in die Planunterlagen ermöglichen, ein Anspruch auf eine vollständige Kopie aller Planunterlagen lässt sich daraus nicht ableiten.

Ferner wird kritisiert, dass die Pläne für einen Laien kaum zu verstehen seien. Hierzu ist zu bemerken, dass die ausgelegten Planunterlagen dem heute üblichen Standard entsprechen. Da die Planunterlagen notwendigerweise vollständig sein und sämtliche relevanten Informationen beinhalten müssen, weisen diese Unterlagen zwangsläufig und unvermeidlich einen entsprechenden Grad an Komplexität auf. Würden die Planunterlagen zugunsten einer leichteren Verständlichkeit vereinfacht werden, würde sich eine solche Vorgehensweise sofort der Kritik ausgesetzt sehen, dass die Planunterlagen keine ausreichenden Informationen zu dem Vorhaben und seinen Auswirkungen enthalten würden. Es kann von einem Vorhabensträger nicht verlangt werden, dass er sich dieser Kritik aussetzt.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass es ausreicht, wenn sich aus den Planunterlagen im Hinblick auf die Anstoßfunktion die Auswirkungen des Vorhabens für mögliche Betroffene ausreichend ableiten lassen. Dies ist vorliegend mit den Angaben im Erläuterungsbericht und allen anderen Planunterlagen der Fall. Insbesondere die Lagepläne, die Grunderwerbspläne, das Grunderwerbsverzeichnis sowie die Unterlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung als Bestandteile der Planunterlagen informieren zusammen mit den Angaben im Erläuterungsbericht grundstücksbezogen so umfassend über die Art und das Ausmaß der vorhabensbedingten Betroffenheiten, dass jeder Betroffene sich darüber schlüssig werden konnte, ob seine Belange durch das Vorhaben berührt werden und ob er Einwendungen erheben will oder nicht. Damit ist die Anstoßfunktion der Auslegung im gebotenen Maß erfüllt worden (s. hierzu auch Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl., § 73 Rn 45f).

Es ist auch festzuhalten, dass nach § 37 StrG i. V. m. § 73 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG der (auszulegende) Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen besteht, die das Vorhaben, seinen Anlass, die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie Namen und gegenwärtige Anschriften der betroffenen Eigentümer erkennen lassen. Die dem hier planfestzustellenden Vorhaben zugrunde liegenden Planunterlagen erfüllen diese Anforderungen. Wie sich dem grundlegenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 05.12.1986 - 4 C 13.85 -, DVBl. 1987, 573, 576 entnehmen lässt, dient die in § 73 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG umschriebene Planauslegung der Information der von dem geplanten Vorhaben Betroffenen. Weiter heißt es in diesem Urteil: „Diesem Zweck ist in aller Regel bereits dann genügt, wenn die Auslegung den von dem geplanten Vorhaben potentiell Betroffenen Anlass gibt zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Inte-

ressen Einwendungen erheben wollen. Die Planauslegung hat mithin in einer Weise zu erfolgen, die geeignet ist, dem interessierten Bürger und den interessierten Gemeinden ihr Interesse an Information und Beteiligung bewusst zu machen und dadurch eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen. Mit der Planauslegung brauchen dagegen nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht zu werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können.“

Ausgehend von diesen auf den Informationszweck der Auslegung und deren Anstoßfunktion abstellenden Maßstäben dieses Urteils ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, inwieweit die ausgelegten Planunterlagen zum hier planfestzustellenden Vorhaben einschließlich der Planunterlagen zu den Planänderungen für die Information der Betroffenen und deren Entscheidung, Einwendungen zu erheben, nicht ausreichend oder sonst mangelhaft gewesen sein sollen.

2. Planungsgegenstand

Das von der Stadt Riedlingen zur Planfeststellung beantragte Vorhaben umfasst die Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen. Im Folgenden werden die wesentlichen Bestandteile dieses Vorhabens einschließlich der Planänderungen zusammengefasst aufgeführt:

Zunächst umfasst die Planung die Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Hindenburgstraße bei Bahn-km 65+328 (künftig: BÜ Hindenburgstraße) und des Bahnübergangs im Zuge der GV Eichenau (Vehringerstraße) bei Bahn-km 63+840 (künftig: BÜ Eichenau). Diese beiden höhengleichen Bahnübergänge sollen an anderen Stellen durch Bahnüberführungen ersetzt werden.

Im Hinblick auf den wegfallenden BÜ Hindenburgstraße wird in unmittelbarer Nähe zu diesem bisherigen Bahnübergang an der Hindenburgstraße ein neuer Kreisverkehrsplatz errichtet, an dem die bisherige GV Eichenau, die Straße zum Bahnhof/ZOB sowie die neue Römerstraße angeschlossen werden. Die Römerstraße verläuft von diesem Kreisverkehrsplatz aus in südwestlicher Richtung weitgehend parallel zum vorhandenen Radweg und schwenkt ab der Querung der Kastanienallee in einem Bogen unter Querung der Bahnlinie mit einer neuen Brücke (Bauwerk 3) in Richtung zur B 311. Die Römerstraße wird im Bereich der heutigen Einmündung der B 311 alt in die jetzige B 311 an die B 311 angeschlossen. Dazu werden auf beiden Seiten der B 311 jeweils ein neuer Kreisverkehrsplatz und die dazugehörigen Rampen und Einmündungen geschaffen, um einen vollständigen Anschluss der Römerstraße an die B 311 einschließlich der Anbindung der B 311 alt und der Zufahrt zum Kieswerk Baur sicherzustellen. Mit dem nördlich der B 311 gelegenen Kreisverkehrsplatz Nord-West erfolgt die Anbindung der Römerstraße über die beiden Rampen West und Ost an die B 311 sowie die Verbindung mit dem südlich der B 311 gelegenen Kreisverkehrsplatz Süd-Ost über die Rampe Süd. Die Rampen West und Ost können nur im Einrichtungsverkehr befahren werden und werden über Einfädelungs- bzw. Ausfädelungstreifen an die B 311 ange-

schlossen. Am Kreisverkehrsplatz Süd-Ost werden die B 311 alt aus Richtung Neufra, die Zufahrt zum Kieswerk Baur, der Geh- und Radweg Richtung Riedlingen und die Rampe Süd-Ost angeschlossen; über die Rampe Süd-Ost erfolgt die Verknüpfung mit der B 311 einschließlich Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen. Im Rahmen der Planänderungen führt die Verlegung des Kreisverkehrsplatzes Nord-West zu einer Verschiebung der Querung der Bahnlinie durch die Römerstraße um ca. 80 m in Richtung Neufra, womit auch eine Verkürzung der Brücke über die Bahnlinie (Bauwerk 3) von 55 m auf 31 m einhergeht. Im Zuge der Verbindung zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen durch die Rampe Süd wird eine Brücke über die B 311 (Bauwerk 1) hergestellt; diese Brücke wird durch die Planänderung von 43 m auf 51 m verlängert. Ferner wird die B 311 im Anschlussbereich angepasst, indem im gesamten Knotenpunktsbereich eine Mittel- bzw. Treninsel zwischen den Richtungsfahrbahnen der B 311 hergestellt wird. Die Länge der Römerstraße beträgt nach der Planänderung ca. 1,01 km, die Länge der Anschlüsse ca. 1,3 km. Die Römerstraße wird mit einem Querschnitt RQ 9,5 gebaut, die Rampen mit Querschnitten Q 1 bzw. Q 3. Im Hinblick auf die Führung der Römerstraße wird auch der Rötenbach zwischen der Bahnlinie und der Schwarzach südwestlich des Bauwerks 3 so verlegt, dass der Rötenbach vor der neuen Römerstraße von der Bahnlinie unter Querung des dortigen Radwegs mit einem Durchlass (Bauwerk 2) in Richtung Schwarzach abbiegt und in diese mündet, wobei im Laufe des Verfahrens die neue Strecke des Rötenbachs verlängert wurde. Der Radweg zwischen Neufra und der Hindenburgstraße wird so ergänzt, dass hier eine ununterbrochene Radwegverbindung bestehen bleibt. Im Stadt Eingangsbereich nahe der Hindenburgstraße sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der bisherige Einmündungsbereich der Hindenburgstraße in die B 311 wird auf das noch erforderliche Maß zurückgebaut.

Zudem ist für den Fußgänger- und Radverkehr ab einer an der Westseite der B 311 (Neue Unlinger Straße) in Höhe der Einmündung der Wegscheiderstraße neu geplanten Bushaltestelle eine Verbindung über die Bahnlinie zum Bahnhof und zur Innenstadt vorgesehen. Hierfür wird eine Rad- und Fußwegüberführung (Bauwerk 4) als höhenfreie Querungsmöglichkeit im Bereich des Bahnhofs und damit in der Nähe des bisherigen BÜ Hindenburgstraße geschaffen.

Im Hinblick auf den wegfallenden BÜ Eichenau und teilweise auch zur Vermeidung größerer Umwege im Zusammenhang mit dem wegfallenden BÜ Hindenburgstraße sind die Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße vorgesehen. Mit diesen beiden Abschnitten wird eine durchgängige Straßenverbindung von der Hindenburgstraße bis zur Vehringerstraße/B 311 erreicht. Entlang der GV Eichenau werden als Bestandteil der Planänderungen zwischen dem Vöhrringer Hof und der Querung der B 312 (Nordtangente) insgesamt fünf Ausweichbuchten zur Erleichterung des Begegnungsverkehrs angelegt.

Beim Abschnitt Bahnhof/Industriestraße beginnt die ca. 550 m lange Baustrecke mit einer Regelfahrbahnbreite von 6 m an der Wendepalte am ZOB und verläuft in nördlicher Richtung weitgehend parallel zur Bahnlinie. Im Vorfeld der Schrottverwertungsanlage führt die Trasse in einem Bogen mit einer Brücke (Bauwerk 5) über die Bahnlinie und schließt an die dort vorhandene Industriestraße an. Die Baumaßnahme endet vor dem vorhandenen Durchlass Industriestraße. Im Bereich

der Schrottverwertungsanlage wird die GV Eichenau an diesen Abschnitt angebunden. Damit wird auch die Anbindung dieser Anlage gewährleistet. Zudem wird für den Fußgänger- und Radverkehr eine Verbindung zwischen den beiden durch das Vorhaben unterbrochenen Teilen der bisherigen GV Eichenau hergestellt. Der südwestliche Teil der bestehenden Industriestraße wird im Bereich des Parkplatzes der Fa. Blank an den neuen Abschnitt angeschlossen und entsprechend angepasst. Von diesem angepassten Abschnitt der Industriestraße zweigt als Bestandteil der Planänderungen eine Zufahrt zum Parkplatz der Fa. Blank ab, die unter der Trasse dieses neuen Abschnitts in einem Durchlass (Bauwerk 7) hindurchgeführt wird.

Beim Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße beginnt die ca. 260 m lange Baustrecke mit einer Regelfahrbahnbreite von 6 m an der Wendeplatte am nordöstlichen Ende der Industriestraße und führt in einem Bogen unter Anbindung der Vehringer Straße bis zur Kreuzung B 311/Daimlerstraße/Vehringerstraße. Hierbei werden die betroffenen Straßen (einschließlich der Gartenstraße) angepasst, wobei die B 311 westlich und östlich der Kreuzung auf einer Länge von ca. 150 m bzw. ca. 130 m umgebaut wird. Am südöstlichen Randbereich des Ortsteils Eichenau sind als Lärmschutzmaßnahmen insbesondere Lärmschutzwände vorgesehen, die im Zuge einer Planungsänderung verlängert bzw. erhöht geplant sind.

Zusätzlich ist am nördlichen Ortsrand des Ortsteils Eichenau ein ca. 250 m langer Weg geplant, mit dem eine kreuzungsfreie Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen der Hofstraße südöstlich der Bahnlinie und der nordwestlich der Bahnlinie vorhandenen Straße zur Kläranlage, die an die GV Eichenau anschließt, hergestellt wird. Dieser neue Weg wird überwiegend auf der Trasse eines vorhandenen unbefestigten Feldwegs angelegt und von der Hofstraße (gegenüber der Einmündung der Schwabenstraße) aus über eine neue Brücke (Bauwerk 6) über die Bahnlinie bis zur Einmündung der Straße zur Kläranlage geführt. Im Hochwasserfall soll dieser Weg auch dem Kfz-Verkehr zum Bereich Vöhringer Hof und zur Kläranlage dienen; für den landwirtschaftlichen Verkehr insbesondere des Vöhringer Hofes steht diese Verbindung ständig zur Verfügung. Der neue Weg erhält eine Regelfahrbahnbreite von 3 m mit beidseitigen Banketten von 0,50 m, wobei die Brücke eine Fahrbahnbreite von 4,5 m erhält und vor und nach der Brücke als Ausweichmöglichkeit eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m vorgesehen ist; beide Einmündungsbereiche an den Einmündungen in die Hofstraße und in die Straße zur Kläranlage werden als Bestandteil der Planänderungen etwas aufgeweitet, um dort Abbiegevorgänge zu erleichtern.

Mit dem Vorhaben ist auch der Abbruch von Gebäuden (Lagerschuppen) bei der Schrottverwertungsanlage und an der Römerstraße verbunden. Ferner sind für den natur- und artenschutzrechtlichen Eingriffsausgleich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen insbesondere im Bereich Herrschaftsbrühl sowie an der Schwarzach einschließlich der teilweisen Verlegung des Rötenbachs geplant. Ferner ist ein Ausgleich des vorhabensbedingt entstehenden Retentionsraumverlusts an der Schwarzach und im Herrschaftsbrühl vorgesehen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht in den Planunterlagen 1 und 1a Bezug genommen.

3. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach §§ 1 und 2 Abs. 1 Nr. 5 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) i. V. m. § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt. Das Erfordernis für eine solche allgemeine Vorprüfung ergibt sich aus Nr. 2.5.1 der Anlage 1 des LUVPG. Danach ist eine allgemeine Vorprüfung im Einzelfall erforderlich beim Bau einer sonstigen Gemeindestraße, die eine durchgehende Länge von 2 km oder mehr aufweist. Beim vorliegenden Vorhaben weist der Abschnitt B 311/Römerstraße einschließlich der zugehörigen Anschluss-Strecken eine Länge von ca. 2,3 km auf. Dazu kommen noch die Abschnitte Bahnhof/Industriestraße, Industrie-/Vehringerstraße sowie Radweg über die Bahnlinie. Auch wenn diese vier Abschnitte nicht unmittelbar aneinander grenzen, ist es dennoch sachgerecht, die Gesamtlänge dieser Abschnitte einschließlich Anschlüsse und Ausbaustrecken von ca. 4 km kumuliert nach dem gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 und 5 LUVPG sowie § 3c Satz 5 UVPG entsprechend anwendbaren § 3b Abs. 2 UVPG als eine Gesamtmaßnahme zu betrachten, da die in § 3b Abs. 2 UVPG enthaltenen Voraussetzungen für ein kumulierendes Vorhaben gegeben sind.

Die Unterlagen zu dieser allgemeinen Vorprüfung wurden zusammen mit den Planunterlagen ausgelegt.

Der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG liegen im Wesentlichen die folgenden Gesichtspunkte zugrunde:

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme von insgesamt ca. 10,2 ha. Die Neuversiegelung betrifft abzüglich von Entsiegelungen eine Fläche von ca. 2,19 ha. Im Zuge des Vorhabens kommt es zu keinem Massenüberschuss, der gesondert zu beseitigen ist. Der Bereich um den bestehenden Schrottplatz im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße ist als Altlaststandort dokumentiert und wird teilweise von der Trasse überdeckt, ohne dass dort eine Abgrabung oder ein Anschnitt erfolgt.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch kommt es zu Lärmimmissionen, die ohne Lärmschutzmaßnahmen teilweise zu Überschreitungen von Grenzwerten nach der 16. BImSchV führen. Durch Lärmschutzwände an der Eichenau und an der Römerstraße können die Grenzwerte jedoch weitgehend eingehalten werden, im Bereich der Eichenau kann damit sogar ein Teil der Vorbelastung durch die B 311 miterfasst werden. Soweit aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, um die Grenzwerte einzuhalten, ist an wenigen Gebäuden passiver Lärmschutz vorgesehen. Soweit mithin aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen nicht wie entlang der Römerstraße untunlich sind, kann mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte vermieden werden.

Wie sich aus der vorliegenden Schadstoffuntersuchung ergibt, kommt es durch das Vorhaben zu keinen Emissionen, die eine Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte mit sich bringen würden. Dies gilt auch für den unmittelbaren Nahbereich der geplanten Straßenabschnitte.

Durch das Vorhaben werden keine für die Erholung besonders wertvollen Bereiche tangiert. Es werden auch keine vorhandenen Wegeverbindungen einschließlich Radwegverbindungen durch das Vorhaben zerschnitten.

FFH-Lebensräume oder sonstige Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Tiere und Pflanzen sind nicht unmittelbar betroffen. In Bezug auf die beiden nahe gelegenen FFH-Gebiete ergaben Verträglichkeitsprüfungen, dass das Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führen wird.

Durch das Vorhaben werden drei ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete überwiegend nur randlich berührt. Auch wenn die Trasse der Römerstraße im dortigen Landschaftsschutzgebiet auf einer Länge von etwa 300 m verläuft, fällt die Beeinträchtigung insoweit eher gering aus, als es sich dabei um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen handelt, deren Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit entsprechend vermindert sind, so dass insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen dieser Schutzgebiete zu erwarten sind.

Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Auf der Grundlage des ermittelten Bestands wurde die vorhabensbedingte Betroffenheit von Vögeln und Fledermäusen, des Bibers, der Zauneidechse und der Gelbbauchunke vertieft untersucht. Unter Berücksichtigung der verschiedenen nach dem LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind keine solchen Beeinträchtigungen dieser Tierarten zu erwarten, die zu einem artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand führen würden.

Große Teile der einzelnen Straßenabschnitte des Vorhabens verlaufen in erheblich vorbelasteten Bereichen auf bereits versiegelten oder stark verdichteten Flächen oder auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen. Vom Vorhaben werden an der Bahnlinie durch eine begrenzte Flächeninanspruchnahme zwei nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope teilweise betroffen, wobei die Biotope durch Verkehrssicherungsmaßnahmen der Bahn bereits erheblich beeinträchtigt wurden. Insoweit sind auch betreffend das Schutzgut Pflanzen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden werden durch das Vorhaben keine besonders wertvollen Böden beeinträchtigt. Dies liegt auch daran, dass das Vorhaben auf weiten Strecken auf vorbelasteten Flächen oder intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen verläuft. Zwar sind teilweise dennoch Böden mit hoher bis sehr hoher Bedeutung bezüglich der Funktionen „Filter und Puffer“ und „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ betroffen. Hinsichtlich des Schutzgutes Boden ist die Trassierung der neuen Straßenabschnitte so gestaltet, dass die Bodeninanspruchnahme möglichst minimiert wird (z. B. durch steil gestaltete Böschungen und durch die Trassenführung auf möglichst weniger wertvollen Flächen). Zudem wird soweit möglich eine Entsiegelung vorgenommen. Soweit dennoch Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen verbleiben, werden diese mit Kompensationsmaßnahmen, die teilweise speziell auf das Schutzgut Boden und dessen Funktionen ausgerichtet

sind, vollständig ausgeglichen, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen beim Schutzgut Boden zu erwarten sind.

Beim Schutzgut Wasser ist zunächst festzuhalten, dass der vorhabensbedingte Retentionsraumverlust vollständig ausgeglichen werden kann. Damit kommt es auch zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der beiden teilweise nur randlich vom Vorhaben betroffenen ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete.

Mit der geplanten Verlegung des Rötenbachs, die naturnah ausgestaltet wird, wird im Vergleich zum künftig wegfallenden Bachabschnitt sogar eine Verbesserung erreicht, da dieser Abschnitt bisher wenig naturnah mit Rasengittersteinen und einem Graben-/Trapezprofil ausgestaltet ist. Bei diesem bisherigen Abschnitt werden die Rasengittersteine entfernt und der Graben als Retentionsraum und Entwicklungsfläche für Pflanzengesellschaften feuchter Standorte erhalten.

Der ganz überwiegende Teil des bei den neuen Straßenabschnitten anfallenden Oberflächenwassers wird über die seitlichen Böschungflächen in die angrenzenden Gebiete oder über das vorhandene städtische Abwassernetz entwässert. Nur in zwei Bereichen mit geringeren Einzugsgebieten erfolgt die Einleitung des Straßenoberflächenwassers in die Schwarzach. Ein Großteil der in diesem Wasser enthaltenen Schadstoffe wird über die Böschungflächen und begrünten Entwässerungsmulden bzw. über ein Regenrückhaltebecken mit Vorklärbecken gefiltert und fixiert. Unter Berücksichtigung der Ausgestaltung der Entwässerung und der relativ kleinen Einzugsgebiete der Bereiche, in denen die Entwässerung in die Schwarzach erfolgt, sowie der damit verbundenen Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, insbesondere auf die Schwarzach, sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen beim Schutzgut Wasser zu erwarten.

Insbesondere durch die Dammlage von Teilen der Trasse im Abschnitt B 311/Römerstraße wird das Schutzgut Landschaft sichtbar umgestaltet. Die Auswirkungen können durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen mit Anpflanzungen auf den Böschungsbereichen mit einer Einbindung der Trasse in die Landschaft deutlich vermindert werden. Auch der Verlauf der Trassen der neuen Straßenabschnitte zu einem großen Teil im Siedlungsbereich und in intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen bewirkt, dass insoweit von vornherein die Beeinträchtigung der Landschaft vermieden und minimiert wird, indem wertvolle, bedeutsame Landschaftsbestandteile nicht beansprucht werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Dammlage im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße an den vorhandenen Geländeanstieg anlehnt. Mit den Kompensationsmaßnahmen, die überwiegend in räumlicher Nähe zum Abschnitt B 311/Römerstraße liegen, werden die eher kleinräumigen Landschaftsstrukturen aufgegriffen und nachvollzogen und können so die restlichen vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Landschaft kompensiert werden, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen beim Schutzgut Landschaft mehr zu erwarten sind.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima sind nicht zu erwarten. Insbesondere werden keine Flächen mit besonderer klimatischer Bedeutung (Kaltluftentstehungsgebiete, Frischluftbahnen) von dem Vorhaben betroffen. Im näheren Trassenbereich kommt es zwar zu einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung des Mikroklimas, jedoch

können durch die Kompensation der Beeinträchtigungen der Biotoptypen und Biotopkomplexen mit multifunktionalen Effekten die Beeinträchtigungen der klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet mit abgedeckt werden, so dass allenfalls nicht mehr ins Gewicht fallende Beeinträchtigungen verbleiben.

Auch sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter mit dem Vorhaben verbunden.

Die Ergebnisse der durchgeführten allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls rechtfertigen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das Absehen von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da unter Berücksichtigung insbesondere der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, aber auch der Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Ergebnis dieser Vorprüfung gemäß § 3a UVPG erfolgt mit der Bekanntgabe und Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses.

4. Planrechtfertigung

4.1. Verkehrsuntersuchungen

Bevor auf das Thema Planrechtfertigung im Einzelnen eingegangen wird, werden vorab die verschiedenen von der Vorhabensträgerin im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Verkehrsuntersuchungen und die hierzu vorgetragenen Einwendungen soweit erforderlich näher behandelt.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde zum einen als Anhang B zur Planunterlage 1 eine Fortschreibung der Verkehrsprognose 2020 mit den ergänzenden Planungsfällen 20.0 - 20.3 (Juni 2007) (im Folgenden VU1 genannt) vorgelegt. Diese Fortschreibung geht von demselben Prognose-Nullfall für die Straßenbelastung 2020 aus wie die Fortschreibung der Verkehrsprognose mit den ergänzenden Planungsfällen 19.0 - 19.3 (März 2007). Mithin beruht die VU1 hinsichtlich des Prognose-Nullfalls wie auch hinsichtlich der Planungsfälle 20.0 - 20.3 auf denselben Grundlagen der Verkehrsprognose, die auch dem Prognose-Nullfall und den Planungsfällen 19.0 - 19.3 in der Verkehrsuntersuchung vom März 2007 zugrunde lagen. Diese Grundlagen der Verkehrsprognose sind auf den Seiten 10 bis 13 der Verkehrsuntersuchung März 2007 dargestellt. Danach wurden als prognostizierbare Einflussgrößen die voraussichtliche Entwicklung der Motorisierung und der Mobilität sowie die siedlungsstrukturelle Entwicklung in der Stadt Riedlingen herangezogen. Für die siedlungsstrukturelle Entwicklung in der Stadt Riedlingen wurde auf die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen für weitere Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete abgestellt und danach die weitere Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in Riedlingen prognostiziert. Die verwendeten prognostizierbaren Einflussgrößen wurden auf das Prognosejahr 2020 bezogen. Aus der siedlungsstrukturellen Entwicklung wurde für die Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau eine

Zunahme der Einwohnerzahl von ca. 7.200 auf ca. 8.300 und eine Zunahme der Arbeitsplatzzahl um ca. 1.500 vom Jahr 2006 bis zum Prognosejahr 2020 prognostiziert (s. Seite 12 in VU1). Aus dem Analyse-Nullfall 2006 mit der Straßenverkehrsbelastung im Jahr 2006 wurde unter Einbeziehung des prognostizierten Verkehrszuwachses infolge der Motorisierungs- und der allgemeinen Mobilitätsentwicklung sowie infolge der siedlungsstrukturellen Entwicklung der Prognose-Nullfall mit der für das Jahr 2020 prognostizierten Straßenverkehrsbelastung hergeleitet. Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Verkehrsuntersuchung März 2007 Bezug genommen.

Dieser Prognose-Nullfall, dem das vorhandene Straßennetz zugrunde liegt, ist in Plan 7 der Verkehrsuntersuchung März 2007 und identisch in Plan 1 der VU1 dargestellt und dient für die anderen Planungsfälle jeweils als Bezugsfall.

Der Unterschied zwischen den Planungsfällen 19.0, 19.1 und 19.3 einerseits und den Planungsfällen 20.0, 20.1 und 20.3 andererseits ist, dass bei den letztgenannten Planungsfällen die früheren Bauabschnitte II und III der Kernstadtentlastungsstraße nicht mehr enthalten sind. Da sich das jetzige Vorhaben allein auf die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau einschließlich der Ersatzmaßnahmen bezieht, nicht aber auf die Kernstadtentlastungsstraße, war es notwendig, für die Verkehrsprognose auf die Planungsfälle 20.0, 20.1 und 20.3 abzustellen, da bei diesen Planungsfällen die Kernstadtentlastungsstraße nicht enthalten ist. Deshalb ist auch die VU1 mit den Planungsfällen 20.0, 20.1 und 20.3 als Anhang B der Planunterlage 1 mit aufgenommen worden.

In Stellungnahmen von Naturschutzverbänden wie auch in verschiedenen Einwendungen wurden die sich nach diesen Planungsfällen in der VU1 ergebenden Straßenverkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßenabschnitten als deutlich überhöht kritisiert. Dabei wurde insbesondere die in der VU1 zugrunde gelegte siedlungsstrukturelle Entwicklung mit der o. g. Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen bis zum Prognosejahr 2020 als deutlich überhöht und unrealistisch abgelehnt.

In der Folge dieser Kritik wurde von der Vorhabensträgerin eine weitere Fortschreibung der Verkehrsprognose 2020 mit einer reduzierten Siedlungsstruktur (Juni 2010) (im Folgenden VU2 genannt) vorgelegt (übergeben an die Planfeststellungsbehörde am 25.06.2010). Diese VU2 enthält insbesondere auch die Planungsfälle 20.0, 20.1 und 20.3. Bei der VU2 wurde die bis zum Prognosejahr 2020 bei der Prognose der Straßenverkehrsbelastung zugrunde zu legende siedlungsstrukturelle Entwicklung der Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau reduziert. Im Zuge der reduzierten Siedlungsstruktur werden die im Flächennutzungsplan enthaltenen Wohngebiete W1 Klinge, W2 und W7 sowie die Mischgebiete M3, M4 und M5 nicht mehr für das Prognosejahr 2020 berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass ausgehend vom Jahr 2006 bis zum Prognosejahr 2020 für die Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau eine Zunahme der Einwohnerzahl von ca. 7.200 auf ca. 7.665 und eine Zunahme der Arbeitsplatzzahl um ca. 1.090 prognostiziert wird (s. Seite 5 in VU2). Im Vergleich zur VU1 wird in der VU2 für das Jahr 2020 eine um ca. 635 Einwohner geringere Zunahme der Einwohnerzahl und eine um ca. 410 Arbeitsplätze geringere Zunahme der Arbeitsplatzzahl prognostiziert. Diese Reduzierung bei der siedlungsstrukturellen Entwicklung führt dazu,

dass sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2020 in der VU2 im Vergleich zur VU1 um insgesamt 4% reduzieren wird, wobei der größte Teil dieser Abnahme auf eine Abnahme des Binnenverkehrs (in der Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau) zurückzuführen ist (s. Seite 6 in VU2).

Vor dem Hintergrund einer Abnahme des Verkehrsaufkommens für das Prognosejahr 2020 bei einer reduzierten Siedlungsentwicklung um nur 4% ist es nachvollziehbar und plausibel, dass sich die Verkehrsbelastung auf den einzelnen Straßenabschnitten im Vergleich des jeweiligen Prognose-Nullfalls in der VU1 und der VU2 im Wesentlichen nur in vergleichbarer Größenordnung reduziert. Entsprechend halten sich auch die Veränderungen im Vergleich der einzelnen Planungsfälle zueinander im Wesentlichen in vergleichbarer Größenordnung.

An dieser Stelle ist wegen der insbesondere auch im Erörterungstermin geäußerten Kritik an diesen beiden Verkehrsuntersuchungen auch auf einige Aspekte zur Methodik bei solchen Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen einzugehen. Im Erörterungstermin hat der Verkehrsgutachter hierzu verschiedene Punkte erläutert; zudem enthalten die Verkehrsuntersuchungen methodische Angaben.

Danach ist der Analyse-Nullfall 2006 als Grundlage für die Prognoseberechnungen des Verkehrsaufkommens im Prognosejahr 2020 aus Verkehrserhebungen (Querschnitt- und Knotenpunktzählungen; s. Seite 3f. und Plan 1 in Verkehrsuntersuchung März 2007) entwickelt worden, die im Jahr 1999 durchgeführt und im Jahr 2006 aktualisiert worden sind. Mithilfe von Verkehrsmodellen wurden dafür die ermittelten Verkehrsbeziehungen des Durchgangs-, Ziel- und Quell- sowie Binnenverkehrs auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Mit der Verwendung von Modellen wird die Ebene bloßer Verkehrszählungen verlassen. Insofern dürfen laut dem Verkehrsgutachter die Prognose-Zahlen der Verkehrsuntersuchungen nicht mit den Zahlen aus aktuellen Zählungen vermischt werden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde schon deshalb nachvollziehbar, weil die Zahlen zur Prognose der Verkehrsbelastung im Jahr 2020 auf der Grundlage eines Verkehrsmodells für einen Untersuchungsraum methodisch etwas völlig anderes sind als Zahlen aus einer punktuellen Verkehrszählung an einem einzelnen Ort an einer Straße wie bei der von Einwendern im Februar und März 2007 durchgeführten Zählung am Standort Hindenburgstraße beim Hotel Brücke. So können etwa mit punktuellen Zählungen keine Wechselwirkungen innerhalb eines Verkehrsnetzes dargestellt werden, die sich jedoch mit einem Verkehrsmodell erfassen lassen. Zudem können Prognose-Zahlen, die sich auf das Jahr 2020 beziehen, nicht mit Zahlen aus einer Zählung im Jahr 2007 gleichgesetzt werden; mit der auf einen Prognosehorizont von ca. 15 Jahren bezogenen Prognose soll gerade eine künftige in einem überschaubaren Zeitraum sich ergebende Verkehrsentwicklung prognostisch abgeschätzt werden, die mit einer punktuellen Zählung in der Gegenwart überhaupt nicht erfasst werden kann. Dass dabei jede Prognose wegen der immer bestehenden Ungewissheiten über die künftige weitere Entwicklung mit Unsicherheiten verbunden ist, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar und auch im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in öffentliche und private Belange hinzunehmen. Dass bei Verwendung eines Verkehrsmodells auch Vereinfachungen vorgenommen werden, die sich in der Realität

so nicht wiederfinden, ist ebenfalls plausibel und hinzunehmen, um den Vorteil einer das gesamte Verkehrsnetz im Untersuchungsraum mit seinen Wechselwirkungen erfassenden Verkehrsprognose zu erreichen. Bei Zählungen an einzelnen Punkten ist zudem zu berücksichtigen, dass es beim Verkehrsaufkommen immer eine gewisse Schwankungsbreite (etwa je nach Wochentag oder nach Jahreszeit) gibt.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Verkehrsprognosen in der VU1 und der VU2 unter Verwendung anerkannter Methoden erstellt worden sind. Für Gegenteiliges sind keine durchgreifenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere ist die Erstellung des Analyse-Nullfalls Straßenbelastung 2006 als Grundlage für die Verkehrsprognosen methodisch nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die Verkehrsprognosen in der VU1 und der VU2 auf einer zutreffend ermittelten tatsächlichen Grundlage erstellt worden sind. Es ist nicht ersichtlich, dass die zugrunde gelegte Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung überhöht ist. Insbesondere ist es wegen der mit zunehmender Sättigung abnehmenden Zuwachsraten einleuchtend, dass angesichts des weit über dem Bundesdurchschnitt liegenden Motorisierungsgrades im Landkreis Biberach für die VU1 und die VU2 eine unter dem Bundesdurchschnitt liegende Zunahme des Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2020 angenommen wird.

Außerdem kann grundsätzlich nicht beanstandet werden, wenn auch die künftige weitere siedlungsstrukturelle Entwicklung in einem Untersuchungsraum in die Prognose einbezogen wird. Ebenso wenig kann beanstandet werden, dass dabei die strukturellen Entscheidungen, die im Flächennutzungsplan bzw. in Bebauungsplänen Eingang gefunden haben, der künftigen städtischen Entwicklung zugrunde gelegt werden. Allerdings ist dabei zu beachten, dass nur die tatsächlich bis zum jeweiligen Prognosejahr zu erwartende siedlungsstrukturelle Entwicklung für die Prognose herangezogen werden kann. Dies bedeutet im vorliegenden Fall, dass nur die im für die Stadt Riedlingen geltenden Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete in die Prognose einbezogen werden dürfen, bei denen eine entsprechende siedlungsstrukturelle Entwicklung tatsächlich prognostisch erwartet werden kann.

Um eben diesem Aspekt entsprechen zu können, wurde bei der VU2 eine reduzierte siedlungsstrukturelle Entwicklung zugrunde gelegt.

Gleichwohl wurde in den Stellungnahmen von Naturschutzverbänden und in Einwendungen, aber auch im Laufe des Erörterungstermins vorgetragen, dass realistischerweise in Riedlingen keine Zunahme der Einwohner- oder Arbeitsplatzzahlen sowohl in den in der VU1 als auch in der VU 2 zugrunde gelegten Größenordnungen bis 2020 zu erwarten sei. Insoweit wird auf eine eher stagnierende Entwicklung der Einwohnerzahl und eine abnehmende Tendenz der Arbeitsplatzzahl in den letzten Jahren in Riedlingen hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird auch auf Angaben des Statistischen Landesamtes verwiesen, wonach sich die Einwohnerzahl von Riedlingen bis 2020 kaum verändern werde.

Nach den am 25.02.2011 von der Planfeststellungsbehörde im Internet erhobenen Prognosezahlen des Statistischen Landesamtes zur voraussichtlichen Entwicklung der Bevölkerung bis 2030 (jährlich) einschließlich Wanderungen wird sich die Bevölkerungszahl der Gesamtstadt Riedlingen von 10.286 im Jahr 2008 zu 10.334 im Jahr 2020 und 10.276 im Jahr 2025 entwickeln. Auch wenn sich diese Zahlen auf die Gesamtstadt Riedlingen beziehen, wird man diese Tendenz auch auf die Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau größenordnungsmäßig übertragen können. Danach kann von einer eher stagnierenden Einwohnerzahl bis zum Jahr 2020 bzw. 2025 ausgegangen werden.

Hinsichtlich der Arbeitsplatzzahlen hat die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme zur Einwendung Nr. 22 darauf hingewiesen, dass zwar in den Jahren 1995 bis 2008 ein Rückgang der Arbeitsplatzzahlen in Riedlingen um ca. 700 stattfand, was jedoch nicht nur auf die Einstellung zweier größerer Betriebe zurückzuführen ist, sondern auch auf eine Abwanderung von Arbeitsplätzen in Nachbargemeinden. So steht dem Verlust von ca. 700 Arbeitsplätzen in Riedlingen ein Zuwachs von ca. 900 Arbeitsplätzen in den Nachbargemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen gegenüber, so dass im Saldo ein Zuwachs von ca. 200 Arbeitsplätzen im genannten Zeitraum innerhalb der Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen verzeichnet werden kann. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass diese Entwicklung tendenziell mit einer Zunahme des Pendlerverkehrs von und nach Riedlingen verbunden ist. Vor diesem Hintergrund einer in der Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen leicht zunehmenden Tendenz der Zahl der Arbeitsplätze und der Bemühungen der Stadt Riedlingen um Wirtschaftsförderung ist es für die Planfeststellungsbehörde plausibel, im Zeitraum bis zum Jahr 2020 von einer im Wesentlichen stagnierenden, allenfalls leicht abnehmenden Zahl an Arbeitsplätzen in der Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen auszugehen.

Im Zuge des Erörterungstermins wurde die Vorhabensträgerin von der Planfeststellungsbehörde gebeten, ergänzend zu den bisherigen Verkehrsuntersuchungen eine Verkehrsuntersuchung vorzulegen, in der die Verkehrsbelastung des Analyse-Nullfalls 2006 ohne irgendeine weitere Entwicklung in Riedlingen auf die jetzt vorgesehene Planung umgelegt wird. Eine solche Verkehrsuntersuchung hat die Vorhabensträgerin als Anhang I zur Planunterlage 1a als Fortschreibung mit den Planungsfällen 19.21 bis 19.23 und 19.41 bis 19.43 Analyseverkehr 2006 (September 2010) (im Folgenden VU3 genannt) vorgelegt.

Mit der VU3 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Riedlingen bis zum Jahr 2020 bezüglich der Einwohnerzahlen wie auch der Arbeitsplatzzahlen im Wesentlichen eine eher stagnierende Entwicklung erwartet werden kann. Selbst wenn bei den Arbeitsplatzzahlen sogar eine leicht abnehmende Tendenz eintreten sollte, so wird dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch die in jedem Fall eintretende Zunahme bei der Motorisierung und Mobilität, die in der VU3 ebenfalls ausgeblendet wurde, kompensiert werden. Mit der VU3 wird mithin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde realistischerweise die untere Grenze des bis zum Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsaufkommens zugrunde gelegt. Damit wird auch den Stellungnahmen der Naturschutzverbände und den Einwendungen Rechnung getragen, die die in der VU1 und der VU2 zugrunde gelegten

Zahlen der Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen in der Kernstadt Riedlingen einschließlich Eichenau bis zum Jahr 2020 bezweifelt haben.

Der Einwand eines Verbands, wonach alle Verkehrsmengenangaben auf der geplanten Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 beruhen würden, ist nicht zutreffend. Zum einen enthielt schon in der VU1 der Planungsfall 20.1 keine solche Ostumfahrung, zum anderen wird eine solche Ostumfahrung auch in den Planungsfällen 19.41 bis 19.43 in der VU3 nicht berücksichtigt.

In einem weiteren Einwand eines Verbands wird vorgetragen, dass die Verkehrsuntersuchung mögliche Verkehrsverlagerungen auf Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehr sowie Verhaltensänderungen und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung nicht berücksichtigen würde. Hierzu hat der Verkehrsgutachter im Erörterungstermin ausgeführt, dass der Umstieg auf andere Verkehrsmittel berücksichtigt worden sei, der Effekt hieraus aber nicht überschätzt werden dürfe. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es angesichts der allgemeinen Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung nachvollziehbar, dass der Effekt aus einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel auf das allgemeine Straßenverkehrsaufkommen nicht so hoch angesetzt werden kann, dass allein deshalb die Ergebnisse nach den vorgelegten Verkehrsuntersuchungen in der Größenordnung unzutreffend würden.

Der Hinweis eines anderen Verbandes, wonach es laut den Verkehrsprognosen mit der Schließung des BÜ Hindenburgstraße zu einer Entlastung der Hindenburgstraße kommt, ist zutreffend. Dieser Umstand spricht jedoch ebenso wenig grundsätzlich gegen das jetzige Vorhaben wie die Entlastung auf der B 311 (Neue Unlinger Straße) zwischen dem neuen Anschluss Römerstraße und der Einmündung der Industrie-/Vehringerstraße in die B 311 an der Eichenau. Schließlich kann eine Entlastungswirkung an einem Straßenabschnitt, die dort zu einer Verkehrsabnahme führt, für sich genommen nicht als für die Betroffenen negativ beurteilt werden.

Von den Einwendern Nr. 11 - 13 wurden eigene Verkehrszählungen mit vorgelegt. Es handelt sich dabei zum einen um eine Zählung in der Hindenburgstraße am Hotel Brücke am 20.03.2007 (die Zählungen in der Haldenstraße und am Tuchplatz sind für das jetzige Vorhaben irrelevant) und zum anderen um eine Zählung am 16.06.2009 in der Hindenburgstraße am dortigen Bahnübergang.

Die Zählung vom 20.03.2007 ergab nach Darstellung der Einwender 6.510 Kfz in der Zeit von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr, die Zählung vom 16.06.2009 ergab danach in der Zeit von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr 7.279 Kfz. Bei der ursprünglichen Aufstellung der Zählung vom 20.03.2007 wurde der Nachtfaktor von 1,15 nicht hinzugerechnet. Wird dieser Nachtfaktor von 1,15 als Zuschlag für die Nachtzeit hinzugerechnet, ergeben sich folgende Zahlen für den Zeitraum von 24 Stunden:

Bezüglich der Zählung vom 20.03.2007:

$6.510 \text{ Kfz} + 15\% = 976 \text{ Kfz}$ ergibt insgesamt 7.516 Kfz/24h.

Bezüglich der Zählung vom 16.06.2009:

$7.279 \text{ Kfz} + 15\% = 1.091 \text{ Kfz}$ ergibt insgesamt 8.370 Kfz/24h.

Anzumerken ist, dass die in den späteren Aufstellungen der Einwender angegebenen Zuschläge für den Nachtfaktor wegen fehlerhafter Berechnung mit 749 Kfz (bei der Zählung vom 20.03.2007) bzw. 837 Kfz (bei der Zählung vom 16.06.2009) zu niedrig angegeben sind.

In der Stellungnahme des Verkehrsgutachters vom 16.06.2010 als Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 21.06.2010 wird zu dieser Zählung weiter darauf hingewiesen, dass Stichtagserhebungen des motorisierten individuellen Personenverkehrs für den sog. Normalwerktag gelten sollen. Demnach sind geeignete Erhebungszeiträume die Monate April, Mai, Juni, September und Oktober. Als Zähltag sind danach die Werktage Dienstag bis Donnerstag der Normalwochen geeignet, also Wochen ohne Feiertage und außerhalb der Schulferienzeiten; zudem sind örtliche Gegebenheiten und Tage mit besonderen Verkehrsverhältnissen (z. B. Straßensperrungen und Umleitungen) zu beachten.

Hier ist anzumerken, dass die Zählung im Jahr 2007 im März stattfand und damit in den für eine Verkehrszählung nicht bzw. nur mit Einschränkung repräsentativen Wintermonaten November - März lag (s. Stellungnahme des Verkehrsgutachters). Dass sich dieser Umstand auf das Ergebnis der Zählung erheblich auswirken kann, zeigt schon der Vergleich der beiden Zählungen der Einwender Nr. 11 - 13. So wurden im Juni 2009 ca. 850 Kfz und damit ca. 12% mehr gezählt als im März 2007.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass punktuelle Zählungen an einzelnen Tagen immer auch Tagesschwankungen unterliegen, was dazu führen kann, dass es an Tagen mit schwächerem Verkehrsaufkommen zu niedrigeren Zählergebnissen kommen kann.

Wie oben bereits zu den VU1 und VU2 ausgeführt, gilt im Übrigen auch hier, dass sich von den lediglich punktuell vorgenommenen Zählungen der Einwender keine stichhaltigen Aussagen zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Riedlingen ableiten lassen. Vielmehr kann die Verkehrsentwicklung im Durchgangs-, Ziel- und Quell- sowie Binnenverkehr methodisch nur auf der Basis einer vorliegenden Verkehrsmatrix und eines geeichten Verkehrsmodells unter Berücksichtigung mehrerer aktueller Querschnitt- und Knotenpunktzählungen abgeschätzt werden. Nur unter Verwendung eines solchen Verkehrsmodells lassen sich auch Wechselwirkungen erfassen. Auf Grund des methodisch völlig anderen Ansatzes eines Verkehrsmodells im Vergleich zu einer bloßen punktuellen Zählung können die Ergebnisse der Zählung der Einwender Nr. 11 - 13 nicht ohne weiteres mit den Ergebnissen der verschiedenen Verkehrsuntersuchungen VU1 bis VU3, die nach einer üblichen methodischen Vorgehensweise erstellt wurden, verglichen werden.

Von einem Verband wurde eine gutachterliche Stellungnahme von Prof. Maurmaier + Partner (MAP) vom Juli 2009 vorgelegt. Zur Vorbereitung dieser Stellungnahme wurden Kurzzeitzählungen (von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) am Kreisverkehrsplatz L 275/L 277 und am Querschnitt Hindenburgstraße zwischen Kastanienallee und Unterriedstraße durchgeführt.

In der Stellungnahme des Verkehrsgutachters vom 16.06.2010 als Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 21.06.2010 wird zu dieser gutachterlichen Stellungnahme ausgeführt, dass den Verkehrsuntersuchungen VU1 und VU2 im Unterschied zu den Kurzzeitzählungen 14-Stunden-Erhebungen zugrunde liegen, die eine Berücksichtigung zwischen den gerichteten Verkehrsströmen am Vormittag bzw. am Nachmittag zulassen. Zudem kann in Verbindung mit den anderen gezählten Nachbarknoten und Querschnittzählungen eine Plausibilitätskontrolle erfolgen. Im Hinblick

auf das Einbahnstraßensystem in Riedlingen kann es auch zu asymmetrischen Querschnittsbelastungen kommen, was mit dem Verkehrsmodell berücksichtigt werden kann.

Insgesamt gilt auch hier, dass der gutachterlichen Stellungnahme von MAP nur punktuelle Zählungen zugrunde liegen, die hier zudem nur einen Kurzzeitraum von 4 Stunden umfassen. Im Übrigen gilt hier das oben zur Zählung der Einwender Nr. 11 - 13 bezüglich der Tagesschwankungen wie auch zu den methodischen Unterschieden Gesagte entsprechend. Auf Grund dieser methodischen Unterschiede ist laut Verkehrsgutachter eine direkte Vergleichbarkeit der Zählungen von MAP mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen VU1 und VU2 nicht gewährleistet. Es ist nochmals zu betonen, dass laut Verkehrsgutachter das Verkehrsmodell in erster Linie helfen soll, die Zusammenhänge im Verkehrsgefüge zu verdeutlichen und für den Istzustand und für die Verkehrsprognose die Straßenbelastungen in einer verlässlichen Größenordnung abzubilden. Dabei steht im Vordergrund die Wirkungsanalyse, die im Vergleich zwischen Planungsfall und Bezugsfall die verkehrlichen Auswirkungen der mit dem Vorhaben geplanten Maßnahmen aufzeigt, wohingegen von nachrangiger Bedeutung ist, ob das Niveau des Bezugs- und des Planungsfalls etwas unter- oder überbewertet ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann weder aus den Zählungen der Einwender Nr. 11 - 13 noch aus der von einem Verband vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme von MAP ein grundsätzlicher Einwand gegen die vom Verkehrsgutachter bei den VU1 bis VU3 gewählten und angewandten methodischen Ansätzen und Vorgehensweisen hergeleitet werden. Ebenso wenig kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus den isolierten punktuellen Erhebungen allein die methodisch ganz anders gelagerte Wirkungsanalyse anhand eines Verkehrsmodells, das auch Wechselwirkungen mit berücksichtigt, grundsätzlich in Zweifel gezogen werden.

Soweit die Einwender Nr. 22 ausführen, dass die im Planungsfall 20.1 in der VU1 prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Römerstraße mit 7.800 Kfz/24h nicht erreicht werde, da etliche Fahrzeuge über die Industriestraße fahren würden, ist zu entgegnen, dass in Planungsfall 20.1 in der VU1 sowohl die Römerstraße als auch die Industriestraße berücksichtigt werden und sich das Verkehrsaufkommen auf der Hindenburgstraße am dortigen Bahnübergang, das nach Planungsfall 20.1 in der VU1 13.500 Kfz/24h beträgt, auf beide Straßen aufteilt. Von der prognostizierten Gesamt-Belastung auf der Hindenburgstraße am dortigen Bahnübergang in Höhe von 13.500 Kfz/24h her betrachtet, ist eine Belastung von 7.800 Kfz/24h auf der Römerstraße im Rahmen dieser Prognose ohne weiteres plausibel.

Soweit der Einwender Nr. 39 bemängelt, dass in den im Jahr 2009 ausgelegten Planunterlagen nur die VU1 mit den Planungsfällen 20.0, 20.1 und 20.3 enthalten war, ist zu entgegnen, dass es sich dabei um die bezogen auf das jetzige Vorhaben relevanten Planungsfälle handelt, da diese Planungsfälle weder die Kernstadtentlastungsstraße noch eine Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 beinhalten. Als Bezugsfall war zudem der Prognose-Nullfall mit enthalten. Der Analyse-Nullfall 2006 sowie die Prognosefaktoren sind in der Verkehrsuntersuchung vom März 2007 angegeben gewesen, worauf die VU1 Bezug nimmt.

Von Einwender Nr. 39 wird vorgetragen, dass es zwischen dem Analyse-Nullfall 1999 und dem Analyse-Nullfall 2006 Zunahmen von bis zu 20% gebe. Diese Zunahme von ca. 20% findet sich an der B 311 Richtung Neufra. Dort ist eine Zunahme von 11.000 Kfz/24h im Analyse-Nullfall 1999 auf 13.300 Kfz/24h im Analyse-Nullfall 2006 zu verzeichnen (s. Anlagen 1 und 2 des Einwendungsschreibens). Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass beim Analyse-Nullfall 2006 im Unterschied zum Analyse-Nullfall 1999 dort noch die B 311 alt aus Neufra mit 2.000 Kfz/24h enthalten ist. Dies erklärt diese hohe Zunahme dort. Im Übrigen halten sich die Zunahmen im Vergleich dieser beiden Analyse-Nullfälle in einer Größenordnung von 6 - 10%, was angesichts der allgemeinen Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung plausibel ist.

Soweit von Einwender Nr. 39 vorgetragen wird, es komme aufbauend auf dem Analyse-Nullfall 2006 in Prognose-Szenarien für die Kernstadtentlastungsstraße zu unrealistischen Verkehrszunahmen in der Größenordnung von 40-70%, ist anzumerken, dass es zum einen beim jetzigen Vorhaben nicht um eine Kernstadtentlastungsstraße geht und es zum anderen darauf im Folgenden nicht mehr ankommt, da bei der Prüfung der Planrechtfertigung und der Alternativen die VU3 mit dem Analyseverkehr 2006 zugrunde gelegt wird.

Von Einwender Nr. 60 wird darauf hingewiesen, dass es laut einer auf den Bundesverkehrswegeplan bezogenen Untersuchung der acatech - Deutsche Akademie für Technikwissenschaften nicht zu einem dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegten Wirtschaftswachstum von 2,1%, sondern von 1,8% komme und dass mindestens 1% von allem Verkehr auf den Ausbau des bestehenden Straßennetzes zurückzuführen sei. Abgesehen davon, dass sich diese Aussagen, die in der Einwendung nicht näher belegt werden, auf den Bundesverkehrswegeplan beziehen und nicht auf die mit dem jetzigen Vorhaben verfolgte Beseitigung zweier Bahnübergänge, ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht erkennbar, dass sich diese vorgetragenen Umstände noch auf das Verkehrsaufkommen in Riedlingen nach dem Analyseverkehr 2006 gemäß VU3 auswirken können. Zudem ist anzumerken, dass nicht erkennbar ist, weshalb die Prognose dieser Untersuchung zum Wirtschaftswachstum zutreffender sein soll als die Prognose, die laut Einwendung dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt.

Entgegen der Einwendung Nr. 60 wird in diesem Verfahren nicht von einer Südspange (im Bereich des Gebiets Vogelberg) ausgegangen. Zum einen steht eine Südspange in keinem Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben der Beseitigung zweier Bahnübergänge. Zum anderen wird in der Verkehrsuntersuchung VU3 für den Analyseverkehr 2006 im Planungsfall 19.41 keine Südspange zugrunde gelegt (s. Anhang I zu Planunterlage 1a), so dass sich diese auch nicht auf die für dieses Verfahren relevanten Verkehrsbelastungen auswirken kann.

Im Folgenden geht die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Planrechtfertigung wie auch bei der Alternativenprüfung von den sich aus der VU3 ergebenden Verkehrsbelastungen aus. Diese Verkehrsbelastungen können als die mindestens zu erwartende Verkehrsbelastung zugrunde gelegt werden, da hier eine stagnierende Entwicklung bei den Zahlen der Einwohner und der Arbeitsplätze angenommen wird. Für eine Entwicklung bis zum Jahr 2020 mit einem deutlichen Rückgang bei den Einwohnern oder den Arbeitsplätzen ist derzeit keine hinreichend sichere Tatsachengrundlage ersichtlich und braucht daher bei der Verkehrsprognose auch nicht berücksichtigt zu werden.

Insoweit wurde in den Stellungnahmen und Einwendungen auch nichts vorgetragen, was entsprechende Anhaltspunkte geliefert hätte.

Für die weitere Prüfung zur Planrechtfertigung wie auch zur Alternativenprüfung legt die Planfeststellungsbehörde maßgeblich die Planungsfälle 19.41, 19.42 und 19.43 aus der VU3 zugrunde. Dies beruht darauf, dass diesen Planungsfällen wie oben beschrieben die untere Grenze des bis zum Jahr 2020 zu erwartenden Verkehrsaufkommens zugrunde liegt und dass diese Planungsfälle nur das bestehende Straßennetz einschließlich des jetzigen Vorhabens (s. Planungsfall 19.41) bzw. Varianten hierzu (s. Planungsfälle 19.42 und 19.43 (wobei hier noch die Südumfahrung der Altstadt von Riedlingen mit enthalten ist) beinhalten; insbesondere ist in diesen Planungsfällen keine Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 enthalten.

4.2. Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Straßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282 ff., 285).

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für die Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau einschließlich der Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen aus den nachfolgend dargelegten, mit dem Vorhaben kumulativ verfolgten Zielsetzungen.

Diese Zielsetzungen beinhalten vorrangig die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Wegfall der beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau. Darüber hinaus werden mit dem Vorhaben die Verbesserung der Anbindung der Kernstadt von Riedlingen sowie des Bahnhofs Riedlingen an die B 311 durch eine leichtere Zufahrtsmöglichkeit ohne Wartezeiten am BÜ Hindenburgstraße, die Verbesserung der Vernetzung des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Schienenverkehr am Bahnhof Riedlingen sowie die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 durch die Entlastung am bisherigen Knoten der Hindenburgstraße mit der B 311 als weitere Zielsetzungen angestrebt. Bei allen diesen Zielsetzungen handelt es sich um zulässige Zielsetzungen, die mit einem Vorhaben nach dem Straßengesetz verfolgt werden dürfen.

Die vorrangige Zielsetzung dieses Vorhabens besteht in der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Straßenverkehr und den Bahnverkehr durch den Wegfall der beiden bisher höhengleichen Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau (s. Erläuterungsbericht S. 5, 15 und 16). Damit wird auch der in § 2 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zugrunde gelegten grundsätzlichen Planungsleitlinie Rechnung getragen, wonach insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen herzustellen sind und keine höhengleichen Bahnübergänge mehr angelegt werden sollen. Auch wenn eingewandt wird, dass an den beiden Bahnübergängen seit längerem kein Unfall mit der Bahn bekannt

geworden sei und insbesondere am BÜ Eichenau das Straßenverkehrsaufkommen relativ gering sei, bleibt gleichwohl die spezifische Gefahrensituation, die einem höhengleichen Bahnübergang Straße/Schiene immer innewohnt und die zu schwerwiegenden Unfällen führen kann, bestehen und zu beachten. Gerade die Beseitigung dieser spezifischen Gefahrensituation bei höhengleichen Bahnübergängen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird mit dem vorliegenden Vorhaben bezweckt und in vollem Umfang erreicht.

Zudem soll mit dem Wegfall des BÜ Hindenburgstraße eine Verbesserung der Anbindung der Kernstadt von Riedlingen an die B 311 erreicht werden, indem die Zufahrt zur Kernstadt ohne Wartezeiten am BÜ Hindenburgstraße bei geschlossenen Schranken höhenfrei über die vorgesehenen neuen Bahnüberführungen ermöglicht wird (s. Erläuterungsbericht S. 5, 7 f. und 15).

Um diese beiden Zielsetzungen erreichen zu können, werden als Ersatz für die wegfallenden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau neue höhenfreie Überführungen über die Bahnlinie geschaffen. Hinsichtlich des BÜ Hindenburgstraße dient in erster Linie die im Zuge der neuen Römerstraße vorgesehene Bahnüberführung mit dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 als neue höhenfreie Querungsmöglichkeit. Ergänzend stehen anstelle des wegfallenden BÜ Hindenburgstraße insbesondere für den Verkehr aus Richtung Eichenau und Unlingen zur Vermeidung größerer Umwege die beiden neuen Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße für eine zusätzliche höhenfreie Überquerung der Bahnlinie von und zur Kernstadt von Riedlingen zur Verfügung. Für den Fußgänger- und Radverkehr ist mit dem Bauwerk 4 ortsnah am Bahnhof Riedlingen eine neue höhenfreie Querungsmöglichkeit anstelle des BÜ Hindenburgstraße vorgesehen. Mit den neuen höhenfreien Möglichkeiten zur Querung der Bahnlinie entfallen für den Straßenverkehr die bisherigen Wartezeiten am BÜ Hindenburgstraße bei geschlossenen Schranken, was zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und damit zu einer leichteren Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt an die B 311 beiträgt.

Die beiden Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße sowie die neue Radwegverbindung am nördlichen Ortsrand des Ortsteils Eichenau bieten dem den bisherigen BÜ Eichenau querenden Verkehr nach dessen Beseitigung neue ersatzweise Möglichkeiten zur höhenfreien Überführung über die Bahnlinie, ohne dass der aus Richtung Eichenau bzw. Unlingen kommende Verkehr den Umweg über den Anschluss Römerstraße nehmen müsste.

Durch den Wegfall der Wartezeiten am bisherigen BÜ Hindenburgstraße wird zugleich die Zufahrt zum ZOB und zum Bahnhof und damit deren Erreichbarkeit verbessert. Damit kann als weitere Zielsetzung des Vorhabens die Verbesserung der Vernetzung sowohl des Individualverkehrs als auch des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Schienenverkehr am Bahnhof Riedlingen erreicht werden (s. Erläuterungsbericht S. 5, 8 und 16). In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Verbesserung der Fahrplanstabilität für den Busverkehr in Bezug auf die Anfahrt des ZOB hervorzuheben, da die Busse künftig nicht mehr am BÜ Hindenburgstraße längere Wartezeiten vor geschlossenen Schranken in Kauf nehmen müssen, sondern höhenfreie Überführungsmöglichkeiten sowohl aus Richtung Neufra als auch aus Richtung Eichenau und Unlingen nutzen können, um

den ZOB fahrplangerecht anfahren zu können. Der Gewährleistung der Fahrplanstabilität am ZOB kommt deshalb besondere Bedeutung zu, weil nur dann sichere Umstiege auf die Bahn oder andere Busse gewährleistet sind, was im ÖPNV (insbesondere bei der Verknüpfung mit der Bahn) eine große Rolle spielt. Darauf hat in ihrer Stellungnahme auch die DB ZugBus GmbH (RAB) hingewiesen, die als vorhandenes Busverkehrsunternehmen im Raum Riedlingen die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße und damit eines Nadelöhrs im Interesse einer leichteren Verbindung zwischen der B 311 und dem ZOB begrüßt. Nach deren Stellungnahme wird mit dem Vorhaben die Bedienung des ZOB in Riedlingen künftig zügiger und mit kürzeren Umsteigezeiten erfolgen können und zudem die Fahrplanstabilität verbessert werden.

Nicht zuletzt kann als zusätzlicher vorhabensbedingter Effekt durch die Verlagerung des bisherigen Verkehrs der Hindenburgstraße am BÜ Hindenburgstraße und an dem Knoten der Hindenburgstraße mit der B 311 auf den neuen Anschluss Römerstraße, aber auch auf die Kreuzung B 311/Daimlerstraße/Vehringerstraße eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 bewirkt werden. Zum einen verteilt sich dadurch der Verkehr aus der Hindenburgstraße künftig auf verschiedene Knotenpunkte und trifft nicht mehr konzentriert auf die B 311 an dem bisherigen Knoten mit der Hindenburgstraße. Zum anderen wird der Verkehrsfluss auf der B 311 in den Hauptverkehrszeiten auch nicht mehr durch Rückstau von Kraftfahrzeugen beeinträchtigt, die an den geschlossenen Schranken am BÜ Hindenburgstraße warten müssen. Darüber hinaus werden bei geschlossenen Schranken auch Rückstaus in der Hindenburgstraße vor dem dortigen Bahnübergang vermieden, durch die die Zufahrt zur Straße zum ZOB und zum Bahnhof aus Richtung Kernstadt blockiert wird. S. hierzu Erläuterungsbericht S. 5, 8 und 15.

Entgegen einer in Einwendungen häufig ausgesprochenen Vermutung wird mit dem Vorhaben ausdrücklich nicht die Entlastung der Innenstadt von Riedlingen vom bisherigen Straßenverkehr als Zielsetzung verfolgt (s. Erläuterungsbericht S. 5). Hinsichtlich der Hindenburgstraße kommt es infolge des jetzigen Vorhabens auf der Grundlage des Analyseverkehrs 2006 im Planungsfall 19.41 im Vergleich zum Bezugsfall gleichwohl zu einer Abnahme des Verkehrs um 2.600 bis 4.100 Kfz/24h je nach Abschnitt der Hindenburgstraße, was einer Reduzierung von im Schnitt ca. 30% entspricht. Auch diese Entlastungswirkung vermag das jetzige Vorhaben planerisch zu rechtfertigen. Dies gilt auch, soweit es zu einer Verkehrszunahme auf der Nordtangente (B 312) kommt, da damit Verkehr von einer innerörtlichen Straße auf eine Umgehungsstrecke verlagert wird. Soweit es danach im Innenstadtbereich teilweise zu Verkehrszunahmen in einer Größenordnung von ca. 10% kommt, bewegt sich dies in einer vertretbaren Größenordnung, zumal es in anderen Teilbereichen auch zu entsprechenden Verkehrsabnahmen kommt und damit der Entlastungseffekt im innerörtlichen Bereich insgesamt überwiegt. Die Entlastungswirkung auf der Hindenburgstraße widerspricht auch nicht dem Planungsziel einer Verbesserung der Anbindung der Innenstadt von Riedlingen an die B 311 durch den Wegfall des BÜ Hindenburgstraße. Soweit es insoweit zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Nordtangente (B 312) kommt, lässt sich dies auch mit der mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen erstmaligen durchgängigen Befahrbarkeit der Industriestraße erklären, da für diesen Verkehr die Nutzung der Nordtangente (B 312) aus dem Bereich der Kernstadt von Riedlingen attraktiv wird. Für den auf der Hindenburgstraße verbleibenden Verkehr

führt das jetzige Vorhaben in jedem Fall durch den Wegfall der Wartezeiten an den geschlossenen Schranken des BÜ Hindenburgstraße zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und damit zu einer leichteren Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt an die B 311.

Soweit eingewandt wurde, dass es sich bei dem jetzigen Vorhaben um einen verkehrlich funktionslosen Torso handele, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass mit den hier vorgesehenen Maßnahmen die vorstehend beschriebenen Zielsetzungen erreicht werden können. Insbesondere können die beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau vollständig beseitigt und durch die verschiedenen Neubaumaßnahmen durch neue höhenfreie Überführungen ersetzt werden, was zu einer entsprechenden Verbesserung der Verkehrssicherheit führt, da dann die spezifische Gefahrensituation höhengleicher Bahnübergänge wegfällt. Schon allein deshalb kann bei dem jetzigen Vorhaben nicht von einem verkehrlich funktionslosen Torso gesprochen werden. Darüber hinaus können auch die weiteren oben genannten Zielsetzungen des Vorhabens mit den hier geplanten verschiedenen Maßnahmen erreicht werden. Insgesamt können mit den geplanten Maßnahmen des jetzigen Vorhabens die gesetzten Ziele erreicht und damit die gewünschten verkehrlichen Funktionen erfüllt werden.

Zutreffend ist lediglich, dass mit dem jetzt geplanten Vorhaben keine spürbare Entlastung der Innenstadt von Riedlingen vom bisherigen Straßenverkehr erreicht werden kann. Würde man diese Entlastungswirkung als Zielsetzung des jetzigen Vorhabens zugrunde legen, läge in der Tat ein insoweit verkehrlich weitgehend funktionsloser Torso vor, da sich ausweislich der vorliegenden Verkehrsuntersuchung allein mit dem jetzigen Vorhaben keine solche Entlastung bewirken lässt. Eine Entlastungswirkung hinsichtlich des Straßenverkehrs in der Innenstadt von Riedlingen liegt aber dem jetzigen Vorhaben gerade nicht als Zielsetzung zugrunde. Hinsichtlich der Hindenburgstraße kann mit dem Vorhaben gleichwohl eine deutliche Reduzierung des dortigen Verkehrsaufkommens erreicht werden.

Die oben dargestellten verschiedenen Zielsetzungen des Vorhabens führen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dazu, dass die Planung vernünftigerweise geboten ist. Dies gilt unabhängig davon, welchen Planungsfall aus der Verkehrsuntersuchung man heranzieht.

Zum einen ist die Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung von Bahnübergängen nicht von der am jeweiligen Bahnübergang vorhandenen oder künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung abhängig. Schließlich geht es darum, die spezifische Gefahrensituation, die höhengleichen Bahnübergängen unabhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen für den Straßenverkehr und den Bahnverkehr immer innewohnt, zu beseitigen. Insoweit ist der Einwand, am BÜ Eichenau sei das Verkehrsaufkommen relativ gering, so dass es deshalb keiner Beseitigung dieses Bahnübergangs bedürfe, auch nicht ausschlaggebend, da auch bei einem geringeren Verkehrsaufkommen der höhengleiche Bahnübergang als spezifische Gefahrenquelle bestehen bleibt, deren Beseitigung im Interesse einer Verbesserung der Verkehrssicherheit grundsätzlich vernünftigerweise geboten ist.

Zum anderen ist auch bei der Verkehrsbelastung, die am BÜ Hindenburgstraße nach der Verkehrsuntersuchung für den Planungsfall 19.41 mit der Straßenbelastung 2006 (ohne Berücksichtigung einer weiteren künftigen Siedlungs- oder Mobilitätsentwicklung in Riedlingen und ohne Be-

rücksichtigung einer Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 oder einer Kernstadtentlastungsstraße) im Sinne eines worst-case-Szenarios (für die Stadtentwicklung von Riedlingen) als geringste zu erwartende Verkehrsbelastung anzunehmen ist, die Erreichung der weiteren Zielsetzungen des Vorhabens ohne weiteres möglich und die Planung vernünftigerweise geboten. Schließlich fällt die Verkehrsbelastung im Bereich des bisherigen BÜ Hindenburgstraße auch bei dem Planungsfall 19.41 mit knapp 9.000 Kfz/24h so groß aus, dass es straßenverkehrlich geboten ist, mit der jetzigen Planung die Anbindung der Innenstadt an die B 311 und den Bahnhof Riedlingen, die Vernetzung des Straßenverkehrs mit dem Schienenverkehr am Bahnhof Riedlingen und die Verkehrsqualität des Knotens Hindenburgstraße mit der B 311 und den Verkehrsfluss auf der B 311 zu verbessern (wobei bezüglich des Knotens Hindenburgstraße mit der B 311 die gesamte Belastung der Hindenburgstraße in diesem Bereich nach dem Bezugsfall mit ca. 13.000 Kfz/24h wegfällt).

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben entfällt dann, wenn das Vorhaben aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden kann (s. Kopp, VwVfG, 10. Aufl.2008, § 74 Rn 34). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist vorliegend die Finanzierbarkeit des Vorhabens der Stadt Riedlingen ausreichend gesichert. So hat die Stadt Riedlingen zu den beiden zu beseitigenden Bahnübergängen jeweils sog. Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen abgeschlossen, in denen die finanzielle Beteiligung an den Maßnahmen zur Beseitigung der Bahnübergänge zwischen den jeweils Beteiligten festgelegt wird. Darüber hinaus hat die Stadt Riedlingen mit dem Landkreis Biberach eine vertragliche Vereinbarung über eine finanzielle Beteiligung des Landkreises getroffen. Hinsichtlich des bei der Stadt Riedlingen verbleibenden Eigenanteils an der Finanzierung hat die Stadt Riedlingen eine Förderung nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) beantragt. Nach der Stellungnahme des für diese Förderung zuständigen Referats 42 des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.07.2010 ist die Beseitigung des BÜ Eichenau bereits im aktuellen Programm zur Förderung des Kommunalen Straßenbaus als eigenständiges Vorhaben enthalten. Die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße ist danach als Vorhaben für sich verkehrswirksam und dem Grunde nach förderfähig. Aus fachlicher Sicht sind nach dieser Stellungnahme keine Gründe erkennbar, die einer Aufnahme dieses Vorhabens in das Programm zur Förderung des Kommunalen Straßenbaus und einer Förderung nach dem Entflechtungsgesetz entgegenstehen würden.

Mit Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr an die Stadt Riedlingen vom 21.09.2010 Az. 64-3932-BC/12 wurde bestätigt, dass die Eisenbahnkreuzungsmaßnahme „Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Hindenburgstraße“ im Förderprogramm des Kommunalen Straßenbaus nach dem Entflechtungsgesetz als eigenständiges Vorhaben geführt wird.

Im Hinblick auf den Beschluss des Landtags in der Sitzung vom 17.12.2009 zu TOP 6 betreffend die Landtags-Drucksache 14/5309, wonach die Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen (KES) als einheitliches Projekt zu fördern ist, hätten Zweifel entstehen können, ob das jetzt zur Planfeststellung beantragte Vorhaben bezüglich der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße, das insoweit in weiten Teilen mit dem Bauabschnitt I der Kernstadtentlastungsstraße vergleichbar ist, auch bei isolierter Realisierung ohne die beiden übrigen früheren Bauabschnitte II und III der Kernstadtentlastungsstraße nach dem Entflechtungsgesetz gefördert werden kann.

In dem Landtagsbeschluss vom 17.12.2009 wurde die Landesregierung zudem ersucht, dem Landtag weiter zu berichten. Diese Berichte erfolgten am 28.06.2010 (s. Landtags-Drucksache 14/6571) und am 16.11.2010 (s. Landtags-Drucksache 14/7185). In dem Bericht vom 16.11.2010 wird ausgeführt, dass die Einheitlichkeit des Förderprojekts Kernstadtentlastungsstraße nach dem Beschluss des Gemeinderats der Stadt Riedlingen vom 26.04.2010 nicht mehr gegeben sei und der Gemeinderat eine andere Konzeption für die Verkehrsentslastung des Stadtkerns beschlossen habe. Danach sollen die beiden Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen - Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau - als eigenständige in sich verkehrswirksame Vorhaben weiter verfolgt werden. Laut dem Bericht wird das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr das Vorhaben der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße in den künftigen Förderprogrammen für Vorhaben des Kommunalen Straßenbaus als eigenständiges Vorhaben führen. Das Vorhaben der Beseitigung des BÜ Eichenau ist darin bereits enthalten gewesen.

Der Finanzausschuss des Landtags hat dem Landtag zur Beschlussfassung empfohlen, von den Mitteilungen der Landesregierung vom 28.06.2010 und 16.11.2010 Kenntnis zu nehmen (s. Landtags-Drucksache 14/7267). Der Landtag hat in seiner Sitzung vom 16.12.2010 entsprechend dieser Beschlussempfehlung beschlossen.

Da mithin auch die Förderung nach dem Entflechtungsgesetz bzw. dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für das jetzige Vorhaben als gesichert angesehen und erwartet werden kann, dass der dann noch verbleibende restliche Eigenanteil von der Stadt Riedlingen innerhalb des Rahmens der Geltung dieses Planfeststellungsbeschlusses von acht Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit gemäß § 38 Abs. 2 Satz 1 StrG finanziert werden kann, geht die Planfeststellungsbehörde von einer hinreichend gesicherten Finanzierbarkeit des Vorhabens aus. Daran ändert sich auch nichts durch das Schreiben des Ministers für Verkehr und Infrastruktur vom 17.01.2012 Az. 24-3932-BC/12, da die Umschichtung von Fördermitteln einer Förderung nicht grundsätzlich entgegensteht. Ob sich dadurch - wie von Einwendern befürchtet - Auswirkungen im Haushalt der Stadt Riedlingen an anderer Stelle ergeben, ist schon wegen der im kommunalen Selbstverwaltungsrecht verankerten Finanzhoheit der Stadt Riedlingen nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Dasselbe gilt für die allgemeine Haushaltslage der Stadt Riedlingen.

Von Einwendern wird vorgetragen, dass die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße zu Umwegen führe und keine Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt bringe; so seien die Schranken nur ca. 5 Minuten je Stunde geschlossen und auch die vorgesehene Bedarfsampelanlage an der Industriestraße bei der Fa. Blank behindere die Zufahrt zur Innenstadt.

Nach einer Stellungnahme der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) vom 19.07.2002 (s. Schriftstücke und Pläne zu den privaten Einwendungen vom 22.12.2009) wird der BÜ Hindenburgstraße für eine Zugfahrt ca. 1 Minute 15 Sekunden geschlossen. Bei einem Zugpaar pro Stunde (außerhalb der Nachtzeit) ergibt dies eine reine Schließzeit dieses Bahnübergangs von 2 Minuten 30 Sekunden je Stunde. Nimmt man noch die Zeiten des Anfahrens der Kraftfahrzeuge nach Öffnung der Schranken und die Dauer der Auflösung des jeweiligen Rückstaus hinzu, ist die Einschätzung in Einwendungen, wonach die Schranken am BÜ Hindenburgstraße zu einer Behin-

derung bei der Querung dieses Bahnübergangs für ca. 5 Minuten je Stunde führen, durchaus plausibel.

Hierzu ist anzumerken, dass mit den beiden höhenfreien Zufahrtsmöglichkeiten von der B 311 über die Römerstraße und die Industriestraße weitgehend Umwege im Zusammenhang mit der Schließung des BÜ Hindenburgstraße vermieden werden können. Dies gilt für den Verkehr in und aus Richtung Neufra, da über die Römerstraße eine zur B 311 weitgehend parallele Straßenführung vorgesehen ist, was Umwege gerade vermeidet. Dasselbe gilt letztlich auch für den Verkehr in und aus Richtung Eichenau und Unlingen bzw. Ehingen, für den die ebenfalls zur B 311 weitgehend parallele Straßenführung der Industriestraße zur Verfügung steht. Der Verkehr in und aus Richtung Biberach oder Bad Buchau kann künftig über die Daimlerstraße die Industriestraße erreichen und von dort in die Hindenburgstraße bei einem Mehrweg von ca. 350 m fahren; im Übrigen kann die Nordtangente wie bisher genutzt werden, um in die Innenstadt von Riedlingen zu gelangen, so dass die Auswirkungen der Schließung des BÜ Hindenburgstraße auf diesen Verkehr insgesamt zumutbar ausfallen. Lediglich hinsichtlich des Gebiets Vogelberg und der Fa. Silit werden sich mit dem Vorhaben nennenswerte Umwege ergeben. Diesen Umwegen für einen nur geringeren Anteil aller betroffenen Verkehrsteilnehmer kommt jedoch im Vergleich mit den oben genannten Zielsetzungen des Vorhabens kein überwiegendes Gewicht zu. Vielmehr gebührt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Belang der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße neben den anderen Zielsetzungen der Vorrang, zumal nicht erwartet werden kann, dass eine Beseitigung eines Bahnübergangs stets für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer ohne jeden Umweg erfolgen kann. Jedenfalls ist ein begrenzter Umweg für eine geringere Zahl der Verkehrsteilnehmer nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, das jetzige Vorhaben mit den genannten Zielsetzungen nicht mehr als vernünftigerweise geboten erscheinen zu lassen.

Auch wenn es zutrifft, dass die Schranken am BÜ Hindenburgstraße nur jeweils vorübergehend geschlossen sind und insoweit nur für einen Teil des dortigen Gesamtverkehrs eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt mit der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße bewirkt wird, wird für den jeweils von geschlossenen Schranken betroffenen Verkehr dennoch eine solche Verbesserung erreicht. Zudem gilt auch hier, dass dem Belang der Verbesserung der Verkehrssicherheit das ihm zukommende hohe Gewicht beizumessen ist. Zwar ist es zutreffend, dass durch die Bedarfsampelanlage der Fa. Blank in der Industriestraße der dortige Verkehrsfluss beeinträchtigt werden kann; dies gilt jedoch nur für den kleineren Teil des Gesamtverkehrs am BÜ Hindenburgstraße, da nach der Verkehrsuntersuchung der überwiegende Anteil dieses Verkehrs die Römerstraße nutzen wird und demnach hiervon überhaupt nicht betroffen sein wird und im Übrigen auch nur ein Teil des Verkehrs auf der Industriestraße betroffen sein wird, wenn die Bedarfsampelanlage bei der Fa. Blank den Verkehr auf der Industriestraße unterbricht.

In einer Einwendung wird vorgetragen, dass es nicht nachvollziehbar sei, den bisherigen ca. 100 m langen BÜ Hindenburgstraße (vom Bahnübergang bis zur Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311) durch kilometerlange Neubaustrecken zu ersetzen; es sei nicht nachvollziehbar, die jetzige direkte Verbindung gleichsam auf den letzten Metern in zwei Teilstrecken aufzuspalten. Hier wird jedoch verkannt, dass man die kurze Strecke vom BÜ Hindenburgstraße bis zur Einmündung

der Hindenburgstraße in die B 311 längenmäßig nicht mit den geplanten Straßenabschnitten gleichsetzen darf. Vielmehr ist der erstgenannten Strecke noch jeweils die Streckenlänge auf der B 311 von der dortigen Einmündung der Hindenburgstraße bis zum künftigen Anschluss der Römerstraße an die B 311 bzw. bis zur Einmündung der Vehringerstraße in die B 311 hinzuzurechnen, um eine zutreffende Vergleichbarkeit zu erhalten. Dann aber zeigt sich, dass die Streckenlängen wegen des überwiegend parallelen Verlaufs jeweils eine in etwa vergleichbare Größenordnung zwischen den Anfangs- und Endpunkten aufweisen.

In dieser Einwendung wird zudem ausgeführt, dass angesichts der von der Stadt Riedlingen angestrebten Entlastung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einschließlich der Hindenburgstraße zu fragen sei, ob sich dann die jetzige aufwendige Planung noch rechtfertigen lasse. Hierzu ist seitens der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass es beim jetzigen Vorhaben um die Beseitigung von Bahnübergängen geht. Die damit verbundenen Zielsetzungen (s. o.), die nicht allein ausschlaggebend auf die Verkehrsentslastung auf der Hindenburgstraße abzielen, gelten grundsätzlich unabhängig von der Straßenverkehrsbelastung auf der Hindenburgstraße. Zudem wird die verbleibende Verkehrsbelastung auch bei Realisierung der angestrebten Entlastung schon auf Grund des Quell- und Zielverkehrs der Gebiete Unterried und Oberried so groß ausfallen, dass die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße auch dann planerisch gerechtfertigt bleibt. Darüber hinaus ist überhaupt nicht erkennbar, ob und ggf. wann es zu einer weiter gehenden Entlastung der Hindenburgstraße vom Straßenverkehr kommen wird. So wurde gerade der frühere Bauabschnitt III der KES durch den Beschluss des Gemeinderats der Stadt Riedlingen vom 26.04.2010 vor dem Hintergrund der damit verbundenen naturschutzrechtlichen Problemstellungen ausdrücklich zurückgestellt, so dass demnach nicht absehbar ist, ob und ggf. wann es zu einer daraus resultierenden Verkehrsentslastung auf der Hindenburgstraße kommen könnte. Damit ist dieser Einwand nicht geeignet, die Planrechtfertigung des jetzigen Vorhabens zu erschüttern.

Auch bei Berücksichtigung der eingewandten Aspekte ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass durch die vorgelegte Planung so in unverhältnismäßiger Weise öffentliche oder private Belange beeinträchtigt werden, dass begründete Zweifel an der Planrechtfertigung zu dieser Planung entstehen könnten. Vielmehr besteht insgesamt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus den vorgenannten Gründen ein Bedürfnis für das hier planfestzustellende Vorhaben der Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau einschließlich der Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen. Die Planung für dieses Vorhaben ist aus den dargelegten Gründen vernünftigerweise geboten.

5. Abschnittsbildung und Zwangspunkte

5.1. Abschnittsbildung

In der Vorgeschichte zum jetzigen Vorhaben gab es umfangreiche Planungen seitens der Stadt Riedlingen zu einer sogenannten Kernstadtentlastungsstraße (KES). Nach diesen Planungen war die KES als eine südliche Umfahrung der Kernstadt von Riedlingen und der Gebiete Oberried und

Unterried vorgesehen. Die KES selbst war in drei Bauabschnitte - BA I, BA II und BA III - unterteilt. Der Bauabschnitt I ist weitgehend vergleichbar mit Teilen des jetzigen Vorhabens, nämlich der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße und dem Bau der Römerstraße einschließlich deren Anschluss an die B 311. Der Bauabschnitt II sieht eine südliche Umfahrung der Kernstadt von Riedlingen mit Anschluss am Tuchplatz vor. Der Bauabschnitt III beinhaltet als Mittelstück die Verbindung zwischen den beiden Bauabschnitten I und II.

Zunächst war es das Ziel der Stadt Riedlingen, alle drei Bauabschnitte dieser KES als ein einziges Vorhaben in einem Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Nicht zuletzt auf Grund von erheblichen artenschutzrechtlichen und habitatschutzrechtlichen Problemlagen im Bauabschnitt III sah die Stadt Riedlingen davon ab, die KES als ein einziges Gesamtvorhaben weiter zu verfolgen. Vielmehr beantragte die Stadt Riedlingen losgelöst von dem Gesamtvorhaben KES mit ihrem Antrag vom 13.03.2009 mit Ergänzung vom 25.03.2009 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Hindenburgstraße und der GV Eichenau sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen.

Mit dem Beschluss des Gemeinderats der Stadt Riedlingen vom 26.04.2010 zu TOP 4 wurde ausdrücklich bekräftigt, dass das Planfeststellungsverfahren hinsichtlich der Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau als eigenständiges Verfahren zügig vorangetrieben werden soll und eine baldige Realisierung dieses Vorhabens unabhängig von früheren anderen Abschnitten der KES angestrebt wird. Weiter wurde beschlossen, die Planung für den früheren Bauabschnitt II der KES zu einem eigenständigen, für sich funktionstüchtigen und verkehrswirksamen Vorhaben umzuarbeiten. Ebenso wurde beschlossen, die Planung für den früheren Bauabschnitt III der KES (Mittelabschnitt) zurückzustellen und über die Fortführung der Planung durch den Gemeinderat in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg (Straßenbauverwaltung) und dem Landkreis Biberach nach der Verkehrswirksamkeit der beiden vorgenannten Maßnahmen erneut zu entscheiden.

Aus diesem Beschluss geht ausdrücklich hervor, dass die Stadt Riedlingen als Vorhabensträgerin auf jeden Fall - auch losgelöst von der Gesamtmaßnahme KES oder von anderen früheren Bauabschnitten der KES - das jetzige Vorhaben der Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau für sich realisieren will. Damit wurde von der Vorhabensträgerin zugleich die Eigenständigkeit des jetzigen Vorhabens explizit bestätigt.

Die Eigenständigkeit des jetzigen Vorhabens wird auch bei der Förderung nach dem Entflechtungsgesetz nachgezeichnet. Im bereits oben in Abschnitt 4 genannten Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr an die Stadt Riedlingen vom 21.09.2010 werden die Eisenbahnkreuzungsmaßnahme „Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Hindenburgstraße“ sowie das Straßenprojekt „Südumfahrung - Verkehrsentlastung historische Altstadt“ (entspricht dem früheren Bauabschnitt II der KES) jeweils als eigenständige Vorhaben im Förderprogramm des Kommunalen Straßenbaus bezeichnet. Der frühere Mittelabschnitt (Bauabschnitt III) der KES ist nach diesem Schreiben nicht mehr im Förderprogramm enthalten.

In etlichen Einwendungen wurde vorgetragen, dass es sich bei dem jetzigen Vorhaben tatsächlich um den Bauabschnitt I der KES handele. Es werde auf diese Weise mit dem Bauabschnitt I versucht, die ganze KES zu realisieren. Als Bestandteil der KES sei die jetzige Planung verkehrlich nicht funktionsfähig. Es liege auch eine unzulässige Abschnittsbildung vor.

Damit wird in Einwendungen zum jetzigen Vorhaben die Frage der Abschnittsbildung im Hinblick auf die ursprünglichen Planungen der Stadt Riedlingen zur KES angesprochen. Allerdings setzen diese Einwendungen jeweils voraus, dass das jetzige Vorhaben einen Bestandteil der ursprünglichen Planung zur KES darstellt. Nach dem vorgenannten Beschluss des Gemeinderats vom 26.04.2010 trifft dies jedoch nicht zu. Vielmehr soll die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau einschließlich der Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen als eigenständiges Vorhaben für sich isoliert realisiert werden. Damit liegt entgegen der Annahme in den Einwendungen gerade kein Zusammenhang zwischen dem jetzigen Vorhaben und der KES vor. Wie oben in Abschnitt 4 bereits ausgeführt wurde, stellt das jetzige Vorhaben auch keinen verkehrlich funktionslosen Torso dar, sondern ist für sich allein im Hinblick auf die der Planrechtfertigung zugrunde liegenden Zielsetzungen verkehrlich wirksam. Der Umstand, dass die jetzige Planung in Teilen (hinsichtlich der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße und des Neubaus der Römerstraße und deren Anschluss an die B 311) mit dem Bauabschnitt I der früheren Planung zur KES vergleichbar ist, lässt für sich allein die jetzige Planung nicht zwingend zu einem verkehrlich funktionslosen Abschnitt der KES werden. Vielmehr können die zur Planrechtfertigung beschriebenen Zielsetzungen des jetzigen Vorhabens in vollem Umfang auch ohne die KES als Gesamtmaßnahme oder andere Abschnitte der KES erreicht werden. Der Umstand, dass später ein etwaiger früherer Bauabschnitt III relativ unproblematisch an die Römerstraße angebunden werden kann, bringt das jetzige Vorhaben ebenfalls nicht in eine solche Abhängigkeit von der KES insgesamt oder von einem anderen früheren Bauabschnitt, dass das jetzige Vorhaben nur als Abschnitt eines umfassenderen Vorhabens verstanden und realisiert werden könnte. Ebenso wenig hängt die verkehrliche Funktionsfähigkeit oder Wirksamkeit des jetzigen Vorhabens von der etwaigen Realisierung von einem der früheren Bauabschnitte II und III der KES ab.

Im Übrigen ist zu beachten, dass nach dem Beschluss des Gemeinderats vom 26.04.2010 zum früheren Bauabschnitt III offen bleibt, ob dieser Abschnitt überhaupt planerisch weiter verfolgt werden soll. Auch dies zeigt, dass nicht mehr von einem einheitlichen Gesamtvorhaben „Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen“ ausgegangen werden kann, sondern mit diesem Gemeinderats-Beschluss alle früheren Bauabschnitte der KES zu jeweils eigenständigen Vorhaben verselbständigt wurden und damit jeweils getrennt für sich betrachtet und bewertet werden müssen.

Auch aus der klaren Trennung der einzelnen früheren Bauabschnitte der KES in eigenständige Vorhaben bei der Förderung nach dem Entflechtungsgesetz wird deutlich, dass die früheren Bauabschnitte der KES nicht mehr als Abschnitte einer Gesamtplanung eines einheitlichen Straßenbauprojekts verstanden werden können, sondern es sich um inzwischen verselbständigte Vorha-

ben handelt, die jeweils für sich als eigenständige Vorhaben mit jeweils eigener Verkehrsfunktion zu beurteilen sind.

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass das jetzige Vorhaben keinen Abschnitt eines umfassenderen Vorhabens „Kernstadtentlastungsstraße Riedlingen“ darstellt. Vielmehr handelt es sich beim jetzigen Vorhaben um ein eigenständiges und für sich verkehrlich wirksames Vorhaben, dessen planerische Teilidentität mit einem früheren Bauabschnitt der KES rechtlich keinen Zusammenhang zwischen dem jetzigen Vorhaben und der KES vermittelt.

Da rechtlich kein Zusammenhang zwischen dem jetzigen Vorhaben und der KES oder anderen einzelnen früheren Bauabschnitten der KES in dem Sinne hergestellt werden kann, dass mit dem jetzigen Vorhaben ein Abschnitt der KES gebildet werden würde, ist entgegen der Meinung einiger Einwender folgerichtig auch kein vorläufiges positives Gesamturteil zur KES oder anderen einzelnen früheren Bauabschnitten der KES im jetzigen Planfeststellungsverfahren abzugeben. Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf die artenschutzrechtliche und habitatschutzrechtliche Beurteilung einer Planung eines etwaigen Bauabschnitts III. Mithin besteht im Rahmen des jetzigen Planfeststellungsverfahrens auch keine Veranlassung, etwaige Planunterlagen betreffend den früheren Bauabschnitt III gemäß § 34 Abs. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes an die EU-Kommission weiterzuleiten.

5.2. Zwangspunkte

In mehreren Einwendungen wird vorgetragen, dass mit der Römerstraße bzw. dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 mit dem jetzigen Vorhaben Vorfestlegungen im Sinne von Zwangspunkten für die Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 bzw. für die KES getroffen werden würden.

In der Kommentierung von Kopp zu § 74 VwVfG finden sich folgende Ausführungen: Danach werden in der Planfeststellung eines jeden Abschnitts sog. Zwangspunkte für den Folgeabschnitt gesetzt, weil der Folgeabschnitt räumlich unmittelbar an den Endpunkt des Vorabschnitts anschließen muss. Wegen dieser Wirkung jeder abschnittswisen Planfeststellung muss geprüft werden, ob auch der Folgeabschnitt mit den gesetzten Zwangspunkten realisierbar ist oder ob ihm unüberwindliche Schwierigkeiten gegenüberstehen. Das Problem stellt sich etwa, wenn der Folgeabschnitt durch ein naturschutzrechtlich besonders geschütztes Gebiet verlaufen muss, dessen Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung unzulässig sein könnte, wenn der Folgeabschnitt aus anderen abwägungserheblichen Gründen nicht fehlerfrei anschließen könnte oder wenn der Anschluss Kosten verursachen würde, die vom Vorhabensträger nicht aufgebracht oder die ihm jedenfalls nicht zugemutet werden können (s. Kopp, VwVfG, 10. Aufl. 2008, § 74 Rn 29d).

Demzufolge stellt sich die Frage nach einem Zwangspunkt nur in den Fällen, in denen ein Gesamtvorhaben in Abschnitte aufgeteilt realisiert werden soll, da ein Bestandteil einer Planung eines Vorhabens nur dann als Zwangspunkt für einen Folgeabschnitt qualifiziert werden kann, wenn es überhaupt einen Folgeabschnitt gibt. Wie sich aus den vorstehenden Erwägungen ergibt, steht das

jetzige Vorhaben jedoch in keinerlei funktionalem Zusammenhang oder gar in Abhängigkeit zu anderen früheren Abschnitten der KES. Vielmehr können die früheren Bauabschnitte II und III der KES unabhängig vom jetzigen Vorhaben realisiert werden oder aber auch völlig entfallen. Mit dem jetzigen Vorhaben wird bezüglich der späteren Ausgestaltung einer etwaigen KES oder der einzelnen früheren Bauabschnitte II und III der KES nichts vorweggenommen. Die jetzige Planung ist lediglich mit einer etwaigen späteren KES ohne weiteres kompatibel, d. h., eine spätere KES kann ohne größere Schwierigkeiten an die jetzt geplante Römerstraße angebunden werden. Es wird mithin mit dem jetzigen Vorhaben für eine spätere KES lediglich nichts verbaut. Keineswegs aber wird mit dem jetzigen Vorhaben hinsichtlich der Ausgestaltung einer späteren KES etwas zwingend vorgegeben. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass offen ist, ob bzw. wann die KES bzw. die einzelnen früheren Bauabschnitte II und III einmal realisiert werden.

Entsprechendes gilt auch hinsichtlich einer Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311. Mit der jetzigen Planung wird - insbesondere mit dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 - keinesfalls eine Vorfestlegung dafür vorgenommen, ob eine solche Ostumfahrung an sich geplant und realisiert werden wird. Vielmehr bleibt eine solche Ostumfahrung ein Vorhaben, das ggf. für sich isoliert und getrennt vom jetzigen Vorhaben geplant und realisiert werden kann. Mit dem jetzigen Vorhaben wird die Planung einer solchen Ostumfahrung nicht präjudiziert. Auch hier gilt, dass mit dem jetzigen Vorhaben bezüglich der späteren Ausgestaltung einer Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 nichts vorweggenommen wird. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Ausgestaltung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311, da eine Ostumfahrung in jedem Fall ihren Ausgangspunkt am jetzt geplanten Anschluss der Römerstraße an die B 311 hätte, da dort die bereits früher verlegte B 311 aus Richtung Neufra wieder in die B 311 alt (Neue Unlinger Straße) einmündet und eine Ostumfahrung frühestens an diesem Anschluss der Römerstraße ansetzen könnte. Demnach ist die jetzige Planung mit einer etwaigen späteren Ostumfahrung ohne weiteres kompatibel, der jetzt geplante Anschluss der Römerstraße an die B 311 steht einer späteren Ostumfahrung nicht im Wege. Mithin wird mit dem jetzigen Vorhaben hinsichtlich einer späteren Ostumfahrung lediglich nichts verbaut. Keineswegs wird mit dem jetzigen Vorhaben hinsichtlich der späteren Ausgestaltung einer späteren Ostumfahrung etwas zwingend vorgegeben. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass offen ist, ob bzw. wann eine Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 einmal geplant und realisiert wird.

6. Trassenvarianten und Planungsalternativen

Hier ist vorab anzumerken, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem

frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausscheiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdnr. 3871 m. w. N.).

Im Übrigen gilt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen (s. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f.).

6.1. Null-Variante

In einer Einwendung wurde verlangt, dass auch die Null-Variante als Alternative zum geplanten Vorhaben geprüft wird.

Bei der Prüfung einer Null-Variante geht es um die Frage, ob das verfolgte Interesse auch auf einfachere Weise (z. B. durch den Ausbau einer vorhandenen Infrastruktur anstelle eines Neubaus) erreicht werden kann.

Im obigen Abschnitt 4.2 sind die mit dem jetzigen Vorhaben der Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau verfolgten Zielsetzungen aufgeführt. Dabei geht es maßgeblich um die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die vollständige Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, wie diese Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl für den Straßenverkehr und in der Folge auch für den Bahnverkehr durch eine Null-Variante in gleicher Weise und im gleichen Umfang wie mit der jetzt geplanten Beseitigung der beiden Bahnübergänge erfüllt werden könnte. Die spezifische Gefahrensituation, die mit einem Bahnübergang immer verbunden ist und die nicht mit anderen Gefahrensituationen im Straßenverkehr vergleichbar ist, kann vollständig nur beseitigt werden, indem der jeweilige Bahnübergang vollständig beseitigt wird und erforderlichenfalls ersatzweise höhenfreie Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dies gilt unabhängig von der Anzahl der die beiden Bahnübergänge querenden Züge, da auch bei einer geringeren Zuganzahl wie hier ein Zugpaar pro Stunde die Bahnübergängen immer innewohnende spezifische Gefahrensituation gegeben ist. Genau diese Zielsetzung und Vorgehensweise liegt dem jetzigen Vorhaben zugrunde.

Dass es bei den neuen Straßenabschnitten, die als Ersatzstrecken dienen, ebenfalls Verkehrsgefahren geben kann, kann dem jetzigen Vorhaben nicht entgegengehalten werden, handelt es sich dabei doch nur um andere Wegführungen, um aus Richtung Neufra bzw. Unlingen zur Hindenburgstraße Richtung Innenstadt von Riedlingen zu kommen. Soweit in diesem Zusammenhang angeführt wird, dass sich die Verkehrsgefahren auf der GV Eichenau erhöhen würden, weil es auf der GV Eichenau mehr Verkehr geben werde, ist dem entgegenzuhalten, dass dies unzutreffend ist; durch die Beseitigung des BÜ Eichenau wird gerade der bisherige Durchgangsverkehr auf der GV Eichenau entfallen, so dass nur noch der Anliegerverkehr auf der GV Eichenau verbleiben wird, was die Verkehrssicherheit dort deutlich verbessern wird. Maßgeblich für den Vergleich der spezifischen Gefahrensituationen ist der Vergleich der Gefahren eines höhengleichen Bahnübergangs mit den Gefahren einer höhenfreien Bahnüberführung; es ist offensichtlich, dass bei einer höhenfreien Bahnüberquerung - wie jetzt geplant - die spezifische Gefahrensituation der bisherigen höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau vollständig beseitigt werden kann.

Darüber hinaus können die weiteren Zielsetzungen des jetzigen Vorhabens, wie sie oben in Abschnitt 4.2 aufgeführt sind, ebenfalls nur mit einer vollständigen Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße erreicht werden.

Eine etwaige technische Umgestaltung der bestehenden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau - etwa durch Schaffung der Neitec-Tauglichkeit - mag zwar möglicherweise eine Verbesserung der Gefahrensituation an den beiden Bahnübergängen bewirken. Damit kann jedoch die spezifische Gefahrensituation, wie sie mit jedem höhengleichen Bahnübergang auch mit einer technischen Sicherung zwangsläufig verbunden ist, nicht vollständig beseitigt werden.

In Anbetracht des hohen Verkehrsaufkommens am BÜ Hindenburgstraße ist eine bloße technische Verbesserung am BÜ Hindenburgstraße im Rahmen einer Null-Variante auch nicht ausreichend. Vielmehr ist auf Grund der Belastung mit 12.900 Kfz/24h (s. Bezugsfall in VU3) eine so erhebliche Größenordnung an den BÜ Hindenburgstraße querendem Straßenverkehr gegeben, dass gegenüber der vollständigen Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße eine diesen höhengleichen Bahnübergang grundsätzlich belassende Null-Variante schon aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht besser geeignet ist. Die weiteren mit der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße verbundenen Zielsetzungen können ebenfalls nur mit einer Beseitigung des höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und einer höhenfreien Ersatzquerung erreicht werden. Auf Grund der Wartezeiten bei geschlossenen Schranken am Bahnübergang, die auch mit einer technischen Umgestaltung des Bahnübergangs nicht wegfallen, kann weder eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 durch die Entlastung am Knoten Hindenburgstraße noch eine Verbesserung der Anbindung der Kernstadt von Riedlingen sowie der Anbindung des Bahnhofs Riedlingen erreicht werden. Auch wenn die Steuerungen der Lichtsignalanlagen betreffend den BÜ Hindenburgstraße, die Kreuzung Hindenburgstraße/B 311/Buchauer Straße sowie die Einmündung der Zufahrt zum ZOB/Bahnhof aufeinander abgestimmt sind, kommt es dennoch zumindest in den Hauptverkehrszeiten bei geschlossenen Schranken des BÜ Hindenburgstraße zu Rückstaus, wodurch die Zufahrt zum ZOB/Bahnhof aus der Innenstadt blockiert wird und wodurch es zu Rückstauungen bis auf die B 311 mit daraus

folgenden Verkehrsbehinderungen auf der B 311 kommt (s. Seite 15f. in Planunterlage 1). Dies beeinträchtigt auch den dort verlaufenden Busverkehr des ÖPNV. Auch diese nachteiligen Umstände lassen sich nur mit einer vollständigen Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße vollständig beseitigen, nicht aber mit einer bloßen technischen Verbesserung an diesem Bahnübergang.

Auch beim BÜ Eichenau ist eine bloße technische Verbesserung im Rahmen einer Null-Variante nicht ausreichend. Zwar ist das derzeitige Kfz-Verkehrsaufkommen mit ca. 300 Kfz/24h an diesem Bahnübergang nicht besonders hoch. Es kommt jedoch noch eine nicht unerhebliche Nutzung durch Radfahrer aus der Eichenau und aus Unlingen (z. B. Schüler) sowie durch die dort verlaufenden Radwanderwege hinzu (s. Seite 17 in Planunterlage 1). Zudem besteht die spezifische Gefahrensituation eines höhengleichen Bahnübergangs unabhängig von der Anzahl der Kraftfahrzeuge, die einen bestimmten Bahnübergang täglich queren. Darüber hinaus besteht am BÜ Eichenau eine Verschärfung der Gefahrensituation dadurch, dass wegen der gleich am Bahnübergang sich anschließenden Einmündungssituation insbesondere Lkws oder landwirtschaftliche Fahrzeuge (z. B. vom Vöhringer Hof oder von der Kläranlage) den BÜ Eichenau nicht schnell genug räumen können. Insgesamt kann der Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit betreffend den BÜ Eichenau am besten dadurch entsprochen werden, dass der BÜ Eichenau vollständig beseitigt wird, da es auch bei einer technischen Verbesserung bei der Unübersichtlichkeit und schwierigeren Verkehrsführung an diesem Bahnübergang bleiben würde. Dasselbe gilt auch für eine technische Ertüchtigung mit Bahnschranken oder die Aufweitung der Sichtfelder; auch in diesen Fällen bleibt es dabei, dass die Beseitigung des BÜ Eichenau der Zielsetzung der Verbesserung der Verkehrssicherheit noch mehr entspricht. Allein die vollständige Beseitigung des BÜ Eichenau kann eine vollständige Beseitigung der damit verbundenen spezifischen Gefahrensituation bewirken und gewährleisten.

Soweit von Verbänden und Einwendern ein Verzicht auf die Schließung nur des BÜ Hindenburgstraße oder nur des BÜ Eichenau angeregt wurde, ist zu entgegnen, dass mit einem Verzicht auf die Schließung von einem der beiden Bahnübergänge die damit verfolgten Planungsziele, insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Wegfall der höhengleichen Bahnübergänge, nicht erreicht werden können. Eine solche Lösung scheidet als Null-Variante von vornherein aus, da sich durch einen Verzicht auf eine Schließung eines Bahnübergangs dieses gerade mit dem jetzigen Vorhaben verfolgte Planungsziel überhaupt nicht erreichen lässt.

Es zeigt sich, dass eine Null-Variante den mit der Beseitigung der beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau verfolgten Zielsetzungen nicht entsprechen würde. Nach allem ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Vorhabensträgerin eine Null-Variante im Vergleich zum jetzt geplanten Vorhaben nicht weiter verfolgt hat.

6.2. Querung der Bahnlinie hinter dem ZOB/Bahnhof mit Durchquerung des Baywa-Geländes

Von Verbänden und Einwendern wird anstelle des Abschnittes Römerstraße als Alternative eine Querung der Bahnlinie hinter dem jetzigen ZOB/Bahnhof mit anschließender Durchquerung des

Baywa-Geländes bei gleichzeitigem Verzicht auf den Abschnitt Römerstraße vorgeschlagen. Dazu werden mehrere Varianten des Anschlusses einer solchen alternativen Querung an die B 311 vortragen.

6.2.1 Zunächst wird auf die primär angeführte Variante mit einem Anschluss an die B 311 über die vorhandene Industriestraße mit dem Knoten Industriestraße/B 311 (Neue Unlinger Straße)/Alte Poststraße eingegangen.

Mit einer solchen alternativen Querung unter gleichzeitigem Verzicht auf die Römerstraße sollen die mit dem Abschnitt Römerstraße verbundenen negativen Beeinträchtigungen vermieden werden. Es wird dabei insbesondere auf den mit der Römerstraße einhergehenden Flächenverbrauch, den Retentionsraumverlust, die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Überschwemmungsgebiet, die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und das Stadtbild, den zusätzlichen Lärm und die Kosten hingewiesen, was bei einem Verzicht auf den Abschnitt Römerstraße entsprechend entfallen würde. Im Hinblick auf die Auswirkungen der Römerstraße wird die jetzige Planung der Vorhabensträgerin als „maßlos überzogen“ angesehen.

Bei einem alleinigen Anschluss an die B 311 über die vorhandene Industriestraße müsste der gesamte am jetzigen BÜ Hindenburgstraße vorhandene Straßenverkehr über die Straße am ZOB/Bahnhof und dann weiter über die Industriestraße bis zum Knoten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße geführt werden. Nach dem Bezugsfall in der VU3, die auf der Straßenbelastung 2006 beruht, beläuft sich das Verkehrsaufkommen dort auf 12.900 Kfz/24h. Im Planungsfall 19.42 in der VU3, der keinen Abschnitt Römerstraße enthält, verbleiben davon 7.400 Kfz/24h, die dann über die Straße am ZOB/Bahnhof und die Industriestraße geführt werden. Dies bedeutet, dass im Falle des Verzichts auf den Abschnitt Römerstraße der Bereich des ZOB und des Bahnhofs mit einem Verkehrsaufkommen von 7.400 Kfz/24h (bei 3% Schwerverkehrsanteil) belastet würden. Eine solche Kfz-Verkehrsbelastung am vorhandenen ZOB bei dem dortigen erhöhten Fußgängeranstrom (insbesondere vom und zum Bahnhof) würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gerade für Fußgänger führen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kaum vertretbar.

Ein Verzicht auf den Abschnitt Römerstraße hätte zur Folge, dass der gesamte Verkehr in und aus Richtung Neufra auf jeden Fall den Umweg über die Industriestraße und am ZOB/Bahnhof vorbeinehmen müsste, um in die Hindenburgstraße und von dort Richtung Innenstadt von Riedlingen gelangen zu können. Im Falle der Römerstraße könnte dieser Verkehr, der nach der Straßenbelastung gemäß Planungsfall 19.41 der VU3 im Vergleich zum Verkehr auf der Industriestraße den größeren Anteil am Verkehr auf der Hindenburgstraße ausmacht und damit gewichtiger ist, ohne Umweg parallel zur B 311 die Römerstraße nutzen. Von diesem Umweg wäre auch der Busverkehr in und aus dieser Richtung betroffen, was zu einer entsprechenden Verlängerung der Fahrzeit und damit zu einer Verschlechterung der Qualität des ÖPNV führen würde. Demnach kann mit der Römerstraße das Planungsziel der Verbesserung der Anbindung der Innenstadt von Riedlingen sowie des Bahnhofs Riedlingen von der B 311 aus Richtung Neufra besser erreicht werden.

Ein alleiniger Anschluss über die Industriestraße würde auch zu einer größeren Verkehrsverlagerung auf die Nordtangente B 312 und in Teilen der Innenstadt von Riedlingen führen, als es mit dem Anschluss Römerstraße der Fall wäre (s. im Vergleich die Planungsfälle 19.41 und 19.42 in VU3). Damit würde wegen des dann fehlenden südlichen Anschlusses an die B 311 der Ost-West-Verkehr sowie der Verkehr von und zur Innenstadt von Riedlingen ausschließlich über die nördlich gelegenen Straßen bewältigt werden müssen, was zumindest teilweise auch mit Mehrwegen und Umwegen für die Verkehrsteilnehmer verbunden wäre.

Mit einem alleinigen Anschluss über die Industriestraße würde sich auch die Verkehrsbelastung auf der B 311 im Abschnitt zwischen dem jetzt geplanten Anschluss der Römerstraße und dem Knoten Daimlerstraße/B 311/Vehringerstraße bei der Eichenau deutlich schlechter darstellen als es bei der jetzigen Planung mit einem Anschluss Römerstraße der Fall ist. Die größere Entlastungswirkung auf der B 311 in dem genannten Streckenabschnitt wie auch die geringeren Belastungen auf den verbleibenden Knotenpunkten lässt sich einem Vergleich der Differenzen der Straßenbelastung 2006 beim Planungsfall 19.41 (mit Römerstraße) und beim Planungsfall 19.42 (ohne Römerstraße) in der VU3 entnehmen. So kommt es beim Planungsfall 19.41 zu einer Entlastung auf der B 311 zwischen dem Anschluss Römerstraße und der Hindenburgstraße, die es beim Planungsfall 19.42 ohne die Römerstraße gar nicht geben kann. Die Entlastung auf dem Abschnitt der B 311 zwischen der Hindenburgstraße und der Industriestraße fällt im Planungsfall 19.41 mit der Römerstraße mit 5.400 Kfz/24h um ein Mehrfaches höher aus als im Planungsfall 19.42 mit nur 1.300 Kfz/24h; dieser Unterschied fällt deshalb besonders ins Gewicht, weil dieser Abschnitt der B 311 im Bezugsfall (Straßenbelastung 2006) mit 15.400 Kfz/24h mit am stärksten in Riedlingen belastet ist, so dass eine Verkehrsentslastung hier besonders wünschenswert ist. Auch im Abschnitt der B 311 zwischen der Industriestraße und der Nordtangente ist die Entlastung mit der Römerstraße spürbar höher als ohne die Römerstraße, was wegen der dort ebenfalls hohen Verkehrsbelastung gleichfalls besonders wünschenswert ist. Erst im Abschnitt zwischen der Nordtangente bis zur Eichenau ist die Entlastungswirkung auf der B 311 in beiden Planungsfällen ungefähr vergleichbar. Aus diesen Differenzen lässt sich auch ableiten, dass es im Planungsfall 19.41 mit der Römerstraße an den beiden Knotenpunkten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße und der beiden Bundesstraßen B 311 und B 312 zu geringeren Verkehrsbelastungen kommt, so dass insoweit auch die Knotenbelastungen dort geringer ausfallen, was die Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte verbessert. Insgesamt lässt sich aus den vorgenannten Aspekten erkennen, dass mit dem Anschluss Römerstraße eine nach den Planungszielen der Vorhabensträgerin erwünschte signifikante Verkehrsentslastung auf der B 311 in Riedlingen und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 in Riedlingen von der künftigen Römerstraße bis zur Eichenau erreicht werden kann; ohne die Römerstraße macht die Verkehrsentslastung auf der B 311 nur einen Bruchteil der mit der Römerstraße möglichen Verkehrsentslastung aus.

Bei einem alleinigen Anschluss an der Industriestraße wird die schon bisher hohe Verkehrsbelastung am Knoten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße (s. Bezugsfall Straßenbelastung 2006 in VU3) vor allem dadurch verschlechtert, dass im Planungsfall 19.42 von der Industriestraße

6.600 Kfz/24h statt 4.100 Kfz/24h im Bezugsfall an diesem Knotenpunkt zu verzeichnen sind. Gleichzeitig verringert sich die Verkehrsbelastung auf der B 311 von 14.000 bzw. 16.500 Kfz/24h im Bezugsfall nur um 1.300 bzw. 500 Kfz/24h im Planungsfall 19.42. Dies bedeutet, dass im Fall ohne Römerstraße sich die Leistungsfähigkeit dieses Knotens spürbar verschlechtern würde, wohingegen sich im Fall mit Römerstraße die Leistungsfähigkeit dieses Knotens erheblich verbessern würde, da die Verkehrsbelastung im Planungsfall 19.41 im Vergleich zum Bezugsfall erheblich auf der B 311 und in geringerem Maße auch auf der Industriestraße zurückgeht. Es zeigt sich insgesamt im Vergleich der Knotenpunkte im Abschnitt der B 311 zwischen dem Anschluss der Römerstraße und der Eichenau, dass mit einem Anschluss Römerstraße eine günstigere Verkehrsbelastung insbesondere für die beiden Knotenpunkte Industriestraße/B 311/Alte Poststraße und der beiden Bundesstraßen B 311 und B 312 dadurch entsteht, dass mit dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 ein zusätzlicher Anschluss zur Verfügung steht, so dass sich das Verkehrsaufkommen in Riedlingen insgesamt besser verteilt mit der Folge, dass die Leistungsfähigkeit der dortigen Knotenpunkte wegen der tendenziell jeweils geringeren Verkehrsbelastungen verbessert wird.

Daran ändert auch der Vorschlag von Einwendern nichts, den Knoten Industriestraße/ B 311/Alte Poststraße zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Auch dann können die - vorstehend beschriebenen - mit der Römerstraße sich ergebenden Entlastungswirkungen auf der B 311 wie auch an diesem Knoten nicht erreicht werden. Im Übrigen lehnt die Straßenbauverwaltung nach einem Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg vom 09.11.2010 an einen Einwender es wegen der Streckencharakteristik der B 311 und der höheren Umbaukosten ab, diesen Knoten zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Zwar wurde diese Aussage im Zusammenhang mit der von diesem Einwender im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines Schnellrestaurants befürchteten Zunahme der Verkehrsbelastung an diesem Knoten gemacht. Jedoch kann diese Aussage ohne weiteres auf den Fall eines alleinigen Anschlusses an die Industriestraße übertragen und angewandt werden. Darüber hinaus bestätigt der Einwender mit diesem Vorschlag eines Kreisverkehrsplatzes am dortigen Knoten, der sich auch in dessen Schreiben vom 27.09.2010 und vom 19.11.2010 findet, selbst die Untauglichkeit eines alleinigen Anschlusses an die Industriestraße. Denn wenn schon der geringere Mehrverkehr infolge eines Schnellrestaurants am Knoten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße zu einer Überlastung dieses Knotens führen soll, muss dies erst recht gelten, wenn der ganze Verkehr aus der Hindenburgstraße auf diesen Knoten geführt werden soll.

Ein alleiniger Anschluss an der Industriestraße hätte zur Folge, dass der gesamte von der Hindenburgstraße auf die B 311 zu führende Verkehr am Wohngebiet Unterried entlang geführt werden müsste und dort tendenziell eine größere Lärmbelastung mit sich bringen würde.

Zudem hätte ein alleiniger Anschluss an der Industriestraße städtebaulich nachteilige Folgen. Bei einer Führung der Querung über die Bahnlinie vom Bahnhof zur vorhandenen Industriestraße würde es - auch im Falle der Mitbenutzung des Flst. Nr. 1581 durch die neue Querung - zu einer Durchschneidung des jetzigen Betriebsgeländes der Fa. BayWa kommen. Dies wird nicht nur klar von der Fa. BayWa ausweislich ihres Schreibens vom 05.08.2010 an die Stadt Riedlingen abgelehnt, da dies zu einem erheblichen Eingriff in deren Betriebsabläufe führen würde. Darüber hinaus

würde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine solche Querung den seit längerem unternommenen Bemühungen der Stadt Riedlingen um das dortige Gewerbegebiet zuwiderlaufen. Im Erörterungstermin wurde von der Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass die jetzt geplante Bahnüberquerung im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße seit 2004 in umfangreichen Verhandlungen mit den dortigen Betrieben, insbesondere mit der Fa. BayWa, erarbeitet wurde. Mit der Lage des geplanten Abschnitts Bahnhof/Industriestraße nahe an der Nordtangente kann sichergestellt werden, dass das Gewerbegebiet zwischen der Bahnlinie, der Hindenburgstraße, der B 311 und der Nordtangente nicht von einer neuen Straßentrasse zerschnitten wird, sondern nur randlich betroffen ist. Damit kann insbesondere das Betriebsgelände der Fa. BayWa, das vom jetzigen Bauwerk 4 bis zum Abschnitt Bahnhof/Industriestraße reicht, als Einheit erhalten bleiben. Dies ist für die für Riedlingen wichtige Sicherung dieses Standorts der Fa. BayWa bedeutsam, zumal die Fa. BayWa nach Angaben der Stadt Riedlingen noch in das angrenzende bisherige Bahngelände expandieren möchte. Da auch die übrigen Grundstücke in diesem Gewerbegebiet weitgehend genutzt werden, kann auch nicht von dort vorhandenen Brachflächen ausgegangen werden, die einer Neuordnung dieses Gewerbegebiets bedürftig oder zugänglich wären. Mit einem Anschluss der Bahnquerung an die Industriestraße würde das vorhandene Gewerbegebiet in einer aus städtebaulicher Sicht ungünstigen Weise zerschnitten werden. Dies gilt auch, wenn man als relativ schonendste Möglichkeit einen solchen Anschluss unter Mitbenutzung des Flst. Nr. 1581 planen würde. Nach Angaben der Vorhabensträgerin hat der Weg, den dieses Flurstück bildet und der früher der Anbindung des Bahngeländes an die Industriestraße gedient habe, inzwischen seine Bedeutung verloren. Die Bahn beabsichtige die Entwidmung ihrer Flächen in diesem Bereich. Vor diesem Hintergrund und zur Stärkung der Einheit des Betriebsgeländes beabsichtigt die Fa. BayWa, das Flst. Nr. 1581 zu erwerben und zu einem Bestandteil ihres Betriebsgeländes zu machen (s. auch Schreiben der BayWa an die Stadt Riedlingen vom 05.08.2010). Auch wenn den Verbänden und Einwendern zuzugeben ist, dass die Belange eines einzelnen Unternehmens nicht ohne weiteres allein ausschlaggebend sein können für eine Alternativenprüfung, können städtebauliche Belange und Interessen der Stadt Riedlingen an einer Wirtschaftsförderung und dem Erhalt von Arbeitsplätzen in der Stadt gleichwohl als gewichtige Belange in die Abwägung im Rahmen einer Alternativenprüfung eingestellt werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei einer Führung der Bahnquerung über das Flst. Nr. 1581 angrenzende Gebäude zumindest teilweise abgebrochen werden müssten.

Zwar könnte mit einer Verschiebung der Bahnüberquerung weg vom bisher geplanten Standort des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße in Richtung Südwesten eine Beeinträchtigung der Schrottverwertungsanlage an der GV Eichenau vermieden werden. Dafür würde es jedoch zu einer entsprechend erheblichen Beeinträchtigung des Speditionsbetriebs nördlich der Bahnlinie auf den Flst. Nrn. 1710/5 und 1710/3 kommen, da die Trasse einer so verschobenen Bahnüberquerung auf jeden Fall sehr nah am Firmengebäude vorbeigeführt werden müsste mit entsprechend starker Beeinträchtigung der Betriebsabläufe.

Der Einwand eines Einwenders, wonach auf die Römerstraße verzichtet werden könne, nachdem eine Anbindung an einen Bauabschnitt III der KES jetzt nicht mehr notwendig sei, vermag nicht durchzugreifen, weil das jetzige Vorhaben in keinem Zusammenhang und schon gar nicht in Ab-

hängigkeit zu einem solchen Bauabschnitt steht, sondern von einer eigenständigen Planrechtfertigung getragen wird.

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass sich eine Querung der Bahnlinie hinter dem jetzigen ZOB/Bahnhof mit anschließender Durchquerung des BayWa-Geländes bei gleichzeitigem Verzicht auf den Abschnitt Römerstraße im Hinblick auf die mit dem jetzigen Vorhaben verfolgten Planungsziele nicht als vorzugswürdige Alternative im Vergleich zur beantragten Planung aufdrängt.

Zwar könnten bei einem Verzicht auf die Römerstraße die damit verbundenen Kosten vermieden werden. Ebenso würden die mit der Römerstraße einhergehenden negativen Beeinträchtigungen vermieden werden, insbesondere der mit der Römerstraße einhergehende Flächenverbrauch, der Retentionsraumverlust, die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Überschwemmungsgebiet, die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und das Stadtbild und der zusätzliche Lärm im Wohngebiet Oberried.

Dem stehen jedoch die mit der Römerstraße verbundenen Vorteile gegenüber, mit denen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Planungsziele besser verwirklicht werden können. Mit der Römerstraße wird eine städtebaulich und aus Sicht der städtischen Wirtschaftsförderung schwerwiegende Beeinträchtigung des Gewerbegebiets im Bereich der Industriestraße durch eine Zerschneidung vermieden. Ebenso können mit der Römerstraße, auf der der größere Anteil des Verkehrs der Hindenburgstraße abgewickelt wird, erhebliche Mehrwege und Umwege für den Verkehr in und aus Richtung Neufra vermieden werden, was für die Verbesserung der Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt von Riedlingen an die B 311 von großer Bedeutung ist. Vor allem aber ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wie oben beschrieben nicht mehr vertretbar, den ganzen Verkehr aus der Hindenburgstraße über die Straße am ZOB/Bahnhof zu führen; eine erhebliche Belastung des ZOB und des Bereichs der Verknüpfung von ZOB und Bahnhof und des hier erheblichen Fußgänger- und Radfahreraufkommens mit dem Durchgangsverkehr von und zur Hindenburgstraße ist mit 7.400 Kfz/24h nach Planungsfall 19.42 in VU3 nicht mehr hinnehmbar. Darüber hinaus kann als maßgeblicher Vorteil der Planung mit der Römerstraße die teilweise ganz erhebliche Entlastungswirkung auf der B 311 von der Römerstraße bis zur Eichenau angeführt werden, wobei von besonderem Gewicht ist, dass die größte Entlastungswirkung in den am stärksten belasteten Abschnitten der B 311 zwischen der Hindenburgstraße und dem Knoten B 311 und B 312 erzielt werden kann, was für die Stadt Riedlingen von besonderem Interesse für den innerörtlichen Verkehr ist, so dass sich mit der Römerstraße das Planungsziel der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 gravierend besser erreichen lässt.

Anzumerken bleibt, dass insbesondere die mit der Römerstraße verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt und der Retentionsraumverlust mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kompensiert werden können, so dass die nachteiligen Wirkungen der Römerstraße insoweit weniger ins Gewicht fallen.

6.2.2 Das im vorherigen Abschnitt 6.2.1 Ausgeführte gilt entsprechend für den von einem Einwender im Erörterungstermin gemachten Vorschlag, statt eines Anschlusses über die bisherige Indust-

riestraße einen neuen Anschluss für die neue Bahnüberführung an die B 311 zu schaffen und den bisherigen Anschluss der Industriestraße zu schließen.

Bei dieser Variante wird lediglich der Knotenpunkt des Anschlusses an die B 311 verschoben. Damit allein ändert sich an den bei der Abwägung zu beachtenden Umständen im Vergleich zum Abschnitt 6.2.1 grundsätzlich nichts, so dass für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich wird, worin bei dieser Variante der Vorteil liegen könnte. Da ein Anschluss der neuen Bahnüberführung statt über die Industriestraße über einen neuen Knoten an die B 311 praktisch nicht das Flst. Nr. 1581 nutzen kann, eine Nutzung des Flst. Nr. 1581 aber die vorhandenen Grundstücke und Gebäude dieses Gewerbegebiets am besten schonen würde, würde im Übrigen jede andere Führung einer neuen Bahnüberführungstrasse mit einem neuen Anschlussknoten an die B 311 anstelle einer Mitnutzung des Flst. Nr. 1581 das vorhandene Gewerbegebiet stärker beeinträchtigen und wäre damit städtebaulich noch unverträglicher. Da zudem wegen des ZOB und des Bahnhofs ein neuer Anschluss von der Industriestraße weg nur in Richtung Nordtangente verlegt werden könnte, spricht auch der Umstand gegen diese Variante, wonach dann eine zu kurze Abfolge des neuen Anschlusses an die B 311 und des Knotens der B 311 mit der B 312 eintreten würde. Darüber hinaus würde auch bei Schließung des Anschlusses der bisherigen Industriestraße an die B 311 dort nach wie vor die Einmündung der Alten Poststraße in die B 311 zur Anbindung des Gebiets Vogelberg verbleiben, so dass letztlich auf kurzer Strecke an der B 311 drei Knotenpunkte aufeinander folgen würden, was wegen der daraus resultierenden Beeinträchtigung der Abwicklung des Verkehrs auf der B 311 nicht mehr vertretbar ist.

Mithin ist die Variante in Abschnitt 6.2.1 gegenüber dieser Variante vorzugswürdiger. Da sich aber schon die Variante in Abschnitt 6.2.1 gegenüber der beantragten Planung nicht als vorzugswürdig aufdrängt, gilt dies dann erst recht für diese Variante.

6.2.3 Soweit von Verbänden vorgeschlagen wurde, für eine solche Bahnüberführung hinter dem ZOB/Bahnhof neben dem bisherigen Anschluss der Industriestraße an die B 311 einen weiteren Anschluss an die B 311 vorzusehen, ist dem entgegenzuhalten, dass auch in diesem Falle in zu kurzer Abfolge sogar drei Knotenpunkte an der B 311 aufeinanderfolgen würden, nämlich der bisherige Knoten mit der Industriestraße/Alte Poststraße, dann der vorgeschlagene zusätzliche Knoten sowie der Knoten der B 311 und der B 312. Auch hier gilt wie in Abschnitt 6.2.2, dass dies wegen der daraus resultierenden Beeinträchtigung der Abwicklung des Verkehrs auf der B 311 nicht vertretbar ist.

6.2.4 Soweit von Verbänden vorgetragen wurde, dass neben einem Anschluss an der bisherigen Industriestraße zusätzlich der neue Anschluss der Industriestraße über den Abschnitt Industriestraße/Vehringerstraße an die Kreuzung Daimlerstraße/B 311/Vehringerstraße an der Eichenau vorgesehen werden könnte, ist darauf hinzuweisen, dass es auch in diesem Fall bei der nicht mehr vertretbaren Gesamtbelastung der Straße am ZOB/Bahnhof bleibt, dass nach wie vor ein Mehrweg und Umweg für den Verkehr aus und in Richtung Neufra entsteht und dass die Knotenbelastung am Knoten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße unverändert zu hoch ausfällt (der Planungsfall 19.42

in VU3, auf den in Abschnitt 6.2.1 abgestellt wird, enthält die Durchbindung der Industriestraße an die Vehringerstraße über den neuen Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße bereits).

6.2.5 Die in den vorherigen Abschnitten 6.2.1 bis 6.2.4 enthaltenen Ausführungen gelten in gleicher Weise auch für eine Unterführung unter die Bahnlinie anstelle einer Bahnüberführung, da sich dadurch nichts an diesen Ausführungen ändert. Allenfalls kann es dabei zusätzlich noch zu nachteiligen Eingriffen ins Grundwasser kommen, so dass eine Unterführung der Bahnlinie hinter dem ZOB/Bahnhof mit Anschluss an die B 311 über die Industriestraße oder über einen neuen Anschluss sich erst recht nicht als vorzugswürdige Lösung aufdrängt.

6.2.6 Im Erörterungstermin wurden von einem Verband bzw. von einem Einwender zwei Varianten betreffend den ZOB und die dortige P+R-Anlage vorgeschlagen.

Zum einen wurde vorgeschlagen, den ZOB und die P+R-Plätze, ggf. auch nur die P+R-Plätze auf die andere Seite der Bahnlinie zu verlegen, so dass dann insbesondere der ZOB für eine Führung des Verkehrs der Hindenburgstraße zu einer Bahnüberführung mit alleinigem Anschluss an die Industriestraße kein Hindernis mehr darstellen würde. Gegen eine Verlegung des ZOB auf die andere Seite der Bahnlinie spricht, dass der ZOB auf der bisherigen Seite der Bahnlinie verbleiben muss. Dies beruht darauf, dass die Anbindung der Kernstadt von Riedlingen, die westlich der Bahnlinie liegt, durch den ÖPNV an den Bahnhof über einen westlich der Bahnlinie liegenden ZOB erfolgen muss. Bei einem auf der anderen Seite der Bahnlinie befindlichen ZOB käme es zu erheblichen Umwegen über die Ziegelhüttenstraße, die Nordtangente (B 312) und die B 311 mit entsprechenden Fahrzeitverlängerungen. Auch bei einer Führung des ÖPNV über eine neue Bahnquerung mit alleinigem Anschluss Industriestraße an die B 311 käme es immer noch zu einem spürbaren Umweg mit entsprechender Fahrzeitverlängerung. Darüber hinaus würde mit einer Anlage eines ZOB auf der anderen Seite der Bahnlinie das dortige Gewerbegebiet in seinem Bestand und seiner weiteren Entwicklung beeinträchtigt werden, zumal ohnehin bezweifelt werden muss, ob überhaupt ausreichend Platz in der Nähe zum Bahnhof zur Verfügung stehen würde. Außerdem würden die Ende 2002 mit GVFG-Mitteln geförderten Investitionen in die Anlagen ZOB und P+R-Plätze entwertet werden; zwar besteht nach Angaben der Vorhabensträgerin bei der Förderung „nur“ eine Bindefrist von 10 Jahren, gleichwohl würden bei einer Verlegung auf die andere Seite die getätigten Investitionen ihren Sinn verlieren. Vor allem aber bleiben auch bei einer Verlegung des ZOB und der P+R-Plätze die weiteren Nachteile bei einem alleinigen Anschluss über die Industriestraße unverändert bestehen (s. o. in Abschnitt 6.2.1) (insbesondere der Umweg in und aus Richtung Neufra, die Belastung des Knotens der Industriestraße mit der B 311 sowie die Entlastung auf der B 311 durch den Anschluss Römerstraße).

Zum anderen wurde vorgeschlagen, die verlängerte Industriestraße um den vorhandenen ZOB und die P+R-Anlage herumzuführen; dabei könne der ZOB bzw. die P+R-Anlage umgestaltet werden, wobei zur Schaffung von ausreichendem Platz auch eine Inanspruchnahme der dortigen Kleingärten in Richtung Schwarzach in Betracht komme. Bei einer solchen Verlegung der Straße am ZOB/Bahnhof würden nicht nur die dortigen Kleingärten betroffen sein, wobei dafür die entlang der

Römerstraße betroffenen Kleingärten nicht mehr berührt werden würden. Vielmehr würde es wiederum zu einer spürbaren Beeinträchtigung des o. g. Speditionsbetriebs auf den Flst. Nrn. 1710/5 und 1710/3 kommen. Besonders gravierend wirkt sich aber der Umstand aus, dass mit der Verlegung der Straße diese dann im dortigen Überschwemmungsgebiet entlang der Schwarzach verlaufen würde. Damit wäre ein Retentionsraumverlust in Höhe von ca. 12.000 m³ (400 m x 20 m x 1,5 m) verbunden. Zwar kommt es mit der Römerstraße zu einem deutlich größeren Retentionsraumverlust mit 35.821 m³. Allerdings kann dieser größere Retentionsraumverlust leichter ausgeglichen werden, da dieser Retentionsraumverlust an der Schwarzach vor der Drossel an der Kastanienallee eintritt, wohingegen ein Ausgleich an der Schwarzach stromabwärts nach der Drossel an der Kastanienallee in der Größenordnung von ca. 12.000 m³, wie er mit dem Vorschlag der Verlegung der Straße am ZOB/Bahnhof einhergehen würde, aus Gründen des dort kaum vorhandenen Platzes wie auch der dort nur mangelhaft möglichen Wirksamkeit eines Retentionsraumausgleichs kaum machbar ist. Ein Ausgleich in der jetzt geplanten Weise stromaufwärts vor der Drossel an der Kastanienallee hätte nur eine bedingte Ausgleichswirkung hinsichtlich eines stromabwärts nach dieser Drossel an der Schwarzach eintretenden Retentionsraumverlustes, was für den Hochwasserschutz der Gebiete Oberried und Unterried deutlich nachteilig wäre. Darüber hinaus bleiben auch bei einer Verlegung der Straße am ZOB/Bahnhof die weiteren Nachteile bei einem alleinigen Anschluss über die Industriestraße unverändert bestehen (s. o. in Abschnitt 6.2.1) (insbesondere der Umweg in und aus Richtung Neufra, die Belastung des Knotens der Industriestraße mit der B 311 sowie die Entlastung auf der B 311 durch den Anschluss Römerstraße).

6.2.7 Von einem Einwender wurde im Erörterungstermin vorgeschlagen, auf die Römerstraße zu verzichten und dafür den BÜ Hindenburgstraße nicht zu beseitigen. Mit diesem Vorschlag kann jedoch das maßgebliche Planungsziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße überhaupt nicht erreicht werden. Dann aber handelt es sich dabei von vornherein nicht um eine sich als vorzugswürdig aufdrängende Alternative zur beantragten Planung.

6.2.8 Insgesamt sind auch diese Alternativvorschläge aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, die o. g. erheblichen Defizite bei der Erreichung der mit dem jetzigen Vorhaben verfolgten Planungsziele zu beseitigen, so dass sich auch hierdurch an dem oben in Abschnitt 6.2.1 gefundenen Abwägungsergebnis nichts ändert.

6.3. Verschiebung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 in Richtung Fa. Silit

Von mehreren Einwendern wurde zur Reduzierung der mit dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 verbundenen negativen Auswirkungen (insbesondere Flächenverbrauch) als Variante die Verschiebung dieses Anschlusses in Richtung der Fa. Silit bis dorthin, wo die B 311 neu und die B 311 alt aufeinandertreffen, vorgetragen. Dies sei mit der Verlängerung der Kastanienallee zwischen der Bahnlinie und der B 311 vorgezeichnet.

Mit dieser kleinräumigeren Variante würden die im Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ für die Fa. Silit vorgesehenen Erweiterungsflächen durchschnitten bzw. zu einem großen Teil vom bisherigen Betriebsgelände der Fa. Silit abgetrennt werden. Damit würde eine wesentliche Zielsetzung dieses rechtskräftigen Bebauungsplans nicht mehr realisiert werden können. Da die langfristige Sicherung dieses Standorts des für die Stadt Riedlingen schon wegen der Arbeitsplätze bedeutsamen Unternehmens ein nachvollziehbares herausragendes Interesse der Stadt Riedlingen ist, drängt sich diese Variante nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig gegenüber der beantragten Planung auf. Dies gilt umso mehr, als das jetzige Planfeststellungsverfahren die Festsetzungen dieses rechtskräftigen Bebauungsplans zu beachten hat und etwaige Änderungen eines solchen Bebauungsplans dem Planungsermessen der Stadt Riedlingen unterfallen. Darüber hinaus müsste bei der vorgeschlagenen Variante bereits auf Höhe des jetzigen Betriebsgeländes der Fa. Silit hinter der Kastanienallee mit der Trasse der Römerstraße wegen der Bahnüberführung zur Schwarzach hin ausgeschwenkt werden, so dass dort entsprechend mehr Retentionsraum verloren ginge; auch hier gilt das oben in Abschnitt 6.2.6 zur Problematik eines Retentionsraumverlustes entlang der Schwarzach nach der Drossel an der Kastanienallee entsprechend. Ein weiterer Vorteil der jetzigen Planung besteht darin, dass kaum Flächen in privatem Eigentum beansprucht werden müssen, was hingegen bei dieser vorgeschlagenen Variante der Fall wäre (insbesondere wäre die Fa. Silit betroffen). Anzumerken bleibt, dass mit der jetzt beantragten Planung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 eine etwaige spätere Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 (für die nach dem Bundesverkehrswegeplan ein weiterer Bedarf mit Planungsrecht besteht) ohne Probleme verknüpft werden könnte, wohingegen ein weiter in Richtung der Fa. Silit verschobener Anschluss der Römerstraße an die B 311 kaum noch mit einer solchen Ostumfahrung kompatibel wäre; insoweit wird mit der jetzt beantragten Lösung hinsichtlich einer Ostumfahrung nichts verbaut.

Aus den vorgenannten Gründen drängt sich die vorgeschlagene Variante des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 durch Verschiebung hin zur Fa. Silit für die Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig auf.

6.4. Reduzierung des Ausbaustandards des Anschlusses der Römerstraße an die B 311

Von einem Verband wurde eine Reduzierung des Ausbaustandards des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 vorgetragen, um einen solchen Anschluss Flächen sparer zu konzipieren; insbesondere sei eine Überführung der B 311 und die Ausgestaltung in kreuzungsfreier Weise nicht erforderlich. Diese Sicht wird prinzipiell auch von Einwendern geteilt, von denen teilweise auch die Ausgestaltung dieses Anschlusses als schlichte Einmündung in die B 311 (mit Lichtsignalanlagen) oder aber als Kreisverkehrsplatz vorgetragen wird.

Hier ist zunächst anzumerken, dass im Zuge der Planänderungen auch der Anschluss der Römerstraße an die B 311 modifiziert wurde. Dadurch konnte erreicht werden, dass der Knoten insgesamt kompakter gestaltet wird, was zu einer geringeren Flächenzerschneidung führt. Darüber hinaus konnten so die Kosten um ca. 0,16 Mio. Euro reduziert werden. Ausweislich Seite 6 in Planunterla-

ge 1a werden mit der Aufteilung der bisherigen Rampe Nord in die Rampen West und Ost die Verkehrsströme der B 311 aus Richtung Ulm bzw. in Richtung Ertingen getrennt geführt und wird damit die Verkehrssicherheit innerhalb der Anschlussrampen erhöht, zudem kann die Kapazität des Kreisverkehrs im Kreisverkehrsplatz Nord-West durch die Nutzung sämtlicher Quadranten und durch die Entflechtung der einzelnen Verkehrsströme noch besser ausgenutzt werden. Insoweit wurde den Forderungen nach einer Optimierung sowohl im Hinblick auf eine Flächen schonendere Ausgestaltung als auch der Reduzierung der Kosten bei der Planung Rechnung getragen. Damit wurde auch einer Anforderung des BMVBS entsprochen.

Soweit die kreuzungsfreie Ausgestaltung dieses Anschlusses als zu aufwendig bemängelt wird, ist auf die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen in Anlage H zu Planunterlage 1a Bezug zu nehmen. Dabei entspricht die dortige Variante 0 der ursprünglich beantragten Planung, wohingegen die dortige Variante 2.3 der geänderten Planung entspricht. Auch wenn diese Untersuchungen zu den Planungsfällen 19.0 und 19.1 erstellt wurden, lassen sich die Erkenntnisse hieraus in Bezug auf die Leistungsfähigkeit prinzipiell auf die jetzige Planung übertragen. Nach diesen Untersuchungen schnitten die beiden Varianten 0 und 2.3 bezüglich der Leistungsfähigkeit am besten ab. Die Variante 1 mit höhengleicher Lichtsignalanlage als 4-armiger Knotenpunkt schnitt deutlich am schlechtesten ab; seitens der Gutachter wurde zur Variante 1 weiter ausgeführt, dass sich diese Variante negativ auf die Verkehrsabläufe auf der B 311 auswirke und somit gegensätzlich zur Streckencharakteristik der B 311 im dortigen Bereich angesehen werden müsse (s. Seite 2 der Untersuchung). Diese Aussagen der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen hält die Planfeststellungsbehörde für plausibel. Insbesondere ist es nachvollziehbar, wenn wegen der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der B 311 außerorts die Römerstraße mit einem kreuzungsfreien Anschluss an die B 311 konzipiert wird, bei dem es ausschließlich rechtsseitige Ein- bzw. Abbiegebeziehungen gibt. Insbesondere die Flüssigkeit des Verkehrs auf der B 311 am Anschluss der Römerstraße ist von Bedeutung im Hinblick auf die weiteren Knotenpunkte innerhalb der Ortslage von Riedlingen.

Infolge dessen kommt für die Planfeststellungsbehörde eine weitere Modifizierung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311, die über die erfolgte Planänderung hinausgeht, nicht in Betracht.

6.5. Über- oder Unterführung unmittelbar an der Hindenburgstraße

Von Einwendern wurde als Alternative hinsichtlich der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße eine Überführung direkt im Verlauf der Hindenburgstraße vorgeschlagen. Eine solche Alternative wurde bereits von der Vorhabensträgerin im Laufe des Planungsprozesses geprüft (s. Seite 18 und 24ff. in Planunterlage 1 sowie Seite 4f. in Planunterlage 1a).

Mit einer solchen Variante würden - beginnend auf der Hindenburgstraße - die Schwarzach, die Bahnlinie und die B 311 mit einer ca. 300 - 400 m langen und wegen der erforderlichen lichten Höhe ca. 9 m hohen Brücke überspannt werden. Außerdem müsste eine ca. 150 m lange Rampe als Brücke zum ZOB bzw. zum Bahnhof errichtet werden. Südöstlich der B 311 bzw. an der B 311 im Bereich der heutigen Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311 würden zwei neue Kreisverkehrsplätze angelegt werden. Als sinnvoll wurde bei einer solchen Alternative die Anbindung der

Buchauer Straße an den erstgenannten Kreisverkehr bei gleichzeitiger Herstellung eines neuen Anschlusses an die L 275 angesehen. Zur Darstellung dieser Alternative wird auch auf Anhang A zur Planunterlage 1 verwiesen. Hinsichtlich der Brücke von der Hindenburgstraße zur B 311 ist von Einwendern auch eine „Aufständigung“ als Möglichkeit vorgetragen worden, um die neue Brücke unmittelbar über den heutigen BÜ Hindenburgstraße zu führen und nicht in südlicher Richtung abzuschwenken.

Von der Vorhabensträgerin wird hierzu ausgeführt, dass eine solche Überführung städtebaulich sehr schwierig in den Bestand zu integrieren sei. Brückenbauwerke mit diesen Dimensionen sind auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kaum mit dem vorhandenen Stadtbild und der vorhandenen Bebauung in Einklang zu bringen. Insbesondere die südöstlich an der Hindenburgstraße vorhandene Bebauung würde massiv von einem solchen Bauwerk beeinträchtigt werden. Bei der zusätzlich vorgetragenen „Aufständigungslösung“, die auf der Hindenburgstraße bereits näher hin zur Innenstadt von Riedlingen beginnen müsste, würden zusätzlich die dortigen Gebäude an der Hindenburgstraße massiv beeinträchtigt, da diese sich dann zumindest teilweise unterhalb der „aufgeständerten“ Brücke befinden würden. Außerdem würde sich eine „Aufständigung“ ebenfalls kaum in das bestehende Stadtbild einfügen lassen. Darüber hinaus kann nicht angenommen werden, dass mit einer solchen Lösung die Anbindung von Riedlingen an die B 311 verbessert werden kann.

Zwar würde mit der Alternative Überführung an der Hindenburgstraße auch in das dortige Landschaftsschutzgebiet eingegriffen werden, dem stehen jedoch bei der beantragten Planung ebenfalls Eingriffe in dasselbe Schutzgebiet und in größerem Umfang in den Naturhaushalt allgemein gegenüber. Ebenso stehen zusätzlichen Belastungen mit Lärm und Schadstoffen im Bereich des Gebiets Oberried bei der beantragten Planung entsprechenden Belastungen des Gebiets Vogelberg bei der Überführungsalternative gegenüber, so dass insoweit keine der beiden Alternativen klar vorzugswürdig ist.

Bei der Alternative Überführung an der Hindenburgstraße bewirkt der an der B 311 im bisherigen Bereich der Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311 verbleibende Kreisverkehrsplatz als Knotenpunkt an der B 311 eine Behinderung für den Verkehrsfluss auf der B 311, so dass sich im Vergleich mit dem Istzustand allenfalls eine geringe Verbesserung erreichen lässt, wohingegen der geplante Anschluss der Römerstraße an die B 311 in der modifizierten Ausgestaltung eine optimale Leistungsfähigkeit dieses Knotens mit sich bringt.

Vor allem aber kann mit dem jetzt geplanten Vorhaben mit der Römerstraße und der durchgängigen Industriestraße erreicht werden, dass auf der B 311 von der Römerstraße bis zum Knoten mit der B 312 eine deutlich spürbare Entlastung und damit entsprechend der Planungsziele eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 erreicht werden kann. Diese Zielsetzung kann mit einer Überführungslösung an der Hindenburgstraße überhaupt nicht erfüllt werden, was für die Planfeststellungsbehörde einen gravierenden Nachteil im Vergleich zur beantragten Planung darstellt.

Nachteilig ist insoweit auch, dass bei einer Überführungslösung an der Hindenburgstraße eine Verknüpfung mit einer etwaigen späteren Ostumfahrung von Riedlingen im Zuge der B 311 schwieriger herzustellen wäre.

Wie sich aus Seite 4 und Seite 15 der Planunterlage 1a ergibt, fallen bei der beantragten Planung veranschlagte Baukosten und Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 8,695 Mio. Euro an. Hingegen fallen nach der in Anlage J zur Planunterlage beigefügten Kostenschätzung aus dem Jahr 2005 ohne Grunderwerb veranschlagte Kosten in Höhe von ca. 9,010 Mio. Euro an. Berücksichtigt man noch den Ausbau der Buchauer Straße, erhöhen sich diese Kosten auf ca. 9,740 Mio. Euro. Unabhängig davon, ob man den Ausbau der Buchauer Straße bei der Überführungslösung Hindenburgstraße für erforderlich hält, drängt sich die vorgeschlagene Alternative gegenüber der beantragten Lösung von der Kostenseite her nicht als vorzugswürdig auf. Auf Grund der aufwendigen und kostenintensiven Brückenbauwerke sind die Kostenschätzungen für die Planfeststellungsbehörde plausibel.

Von Einwendern wurde vorgetragen, dass die Überführung an der Hindenburgstraße in einer kleineren Dimensionierung vorstellbar sei, da nicht so weit ausgeholt werden müsse. Dem wurde seitens der Vorhabensträgerin entgegnet, dass eine kleinere Dimensionierung nicht realisierbar ist, wenn der Knoten mit der B 311 ohne Lichtsignalanlage gestaltet werden soll, was zugunsten des Verkehrsflusses von Vorteil ist. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zum Anschluss der Römerstraße an die B 311, wonach die Variante 1 mit Kreuzung mit Lichtsignalanlage die geringste Leistungsfähigkeit aufwies, ist es nachvollziehbar, wenn man beim Neubau eines solchen Knotens nach Möglichkeit eine Lichtsignalanlage vermeiden will. Insoweit ist auch der Hinweis der Einwender auf die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Daimlerstraße/B 311/Vehringerstraße nicht stichhaltig, da es sich dort nicht um den Neubau eines Knotens, sondern nur um dessen Ausbau handelt.

Insgesamt drängt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Alternative Überführung an der Hindenburgstraße nicht als vorzugswürdig gegen über der beantragten Planung auf. Zum einen kostet diese Alternative mehr, zum anderen können nicht alle Planungsziele in gleicher Weise erreicht werden, was insbesondere für die Anbindung der Innenstadt von Riedlingen an die B 311 sowie für die Entlastungswirkung und die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 gilt. Zwar kann damit das maßgebliche Planungsziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße genauso gut erreicht werden, jedoch kommt diesem Planungsziel keine singuläre Bedeutung für die Abwägung bei der Alternativenauswahl zu. Darüber hinaus würden städtebauliche Belange durch eine solche Überführungslösung so massiv beeinträchtigt werden, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch dies mit ausschlaggebend gegen die alternative Überführungslösung spricht; dies gilt auch, wenn man die deutlich größeren Eingriffe in das Landschaftsbild durch den Anschluss der Römerstraße an die B 311 bei der beantragten Planung mit berücksichtigt. Im Hinblick auf die bessere Erfüllung der Planungsziele mit der beantragten Lösung können auch die damit verbundenen stärkeren Eingriffe in den Naturhaus-

halt wie auch der Retentionsraumverlust aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hingenommen werden, zumal beide Eingriffe vollständig kompensiert werden können.

Die vorstehende Betrachtung lässt sich auch auf eine Unterführungslösung an der Hindenburgstraße übertragen. Auch hier gilt, dass damit nur eingeschränkt die Planungsziele erreicht werden können. Zudem ist auch eine solche Unterführungslösung an der Hindenburgstraße städtebaulich als massive Beeinträchtigung zu werten. Darüber hinaus wären mit einer Unterführung erhebliche Eingriffe in das dortige Grundwasser verbunden, so dass ein größeres Trogbauwerk erforderlich wäre; im Zusammenhang mit den Veränderungen beim Grundwasser müssten negative Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung vermieden werden. Um eine Unterführung von Bahnlinie und in der Folge auf Grund der Höhenlage und der kurzen Entfernungen eine Unterführung der B 311 mit der Hindenburgstraße von den Höhenunterschieden der Gradienten überhaupt abwickeln zu können, müssten wegen der insgesamt kurzen Entfernungen der Schwarzach zur Bahnlinie und der Bahnlinie zur B 311 entsprechend gravierende Gefäll- bzw. Steigungsstrecken bewältigt werden (s. Schreiben des Straßenbauamts Riedlingen vom 27.10.2000 in den Schriftstücken und Plänen zu den privaten Einwendungen). Insgesamt drängt sich auch diese Alternative nicht als vorzugswürdig gegenüber der beantragten Planung auf.

6.6. Ertüchtigung des BÜ Hindenburgstraße in Kombination mit Steuerung des Verkehrs auf der B 311

Von einem Verband wird vorgeschlagen, den BÜ Hindenburgstraße nicht zu beseitigen, sondern zu ertüchtigen und in Kombination damit Signal- und Steuerungseinrichtungen auf der B 311 einzurichten, die dem Verkehr auf der B 311 die Zeiten signalisieren sollen, in denen der BÜ Hindenburgstraße wegen Zugquerungen geschlossen ist. Ziel dieses Vorschlags ist es, auf die Römerstraße verzichten zu können bei Beibehaltung der beiden Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße.

Die beiden letztgenannten Abschnitte sind unverzichtbar, da sonst eine alternative Verkehrsführung am geschlossenen BÜ Hindenburgstraße vorbei nicht möglich wäre. Dies gilt so jedoch nur für den Verkehr von und aus Richtung Unlingen. Dieser Verkehr könnte ohne Umweg über die Industriestraße von und zur Hindenburgstraße geführt werden. Der größere Verkehrsanteil der Hindenburgstraße fährt jedoch aus und in Richtung Neufra. Dieser Verkehr müsste dann aber im Falle entsprechender Signalisierung an der B 311 den Umweg über den Knoten Industriestraße/B 311/Alte Poststraße nehmen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erscheint es jedoch unwahrscheinlich, dass ein nennenswerter Anteil dieser Verkehrsteilnehmer einen solchen Umweg in Kauf nehmen wird; vielmehr kann trotz entsprechender Signalisierung davon ausgegangen werden, dass die große Mehrzahl dieser Verkehrsteilnehmer dann nach wie vor den BÜ Hindenburgstraße benutzen wird. Das aber hat zur Folge, dass mit diesem Vorschlag insbesondere das maßgebliche Planungsziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die vollständige Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße in erheblichem Maße nicht erreicht werden kann. Dann aber handelt es sich dabei von vornherein nicht um eine sich als vorzugswürdig aufdrängende Alternative zur beantragten Planung.

6.7. Bauwerk 4 als Unterführung statt als Überführung

Von einem Verband wurde vorgetragen, dass das Bauwerk 4 anstelle einer Überführung als Unterführung konzipiert werden könnte.

Seitens der Vorhabensträgerin wird dies nach einer Prüfung aus mehreren Gründen abgelehnt. Zum einen fehlt es bei einer Unterführungslösung an ausreichendem Platz für die Erstellung von hinreichend behindertengerechten Rampen. Eine Unterführung stößt im Vergleich zu einer Überführung in der Regel auf Ablehnung in der Bevölkerung, da Unterführungen eher geeignet sind, Ängste bei der Benutzung auszulösen, so dass deren Sozialakzeptanz deutlich geringer ausfällt. Wegen des Erfordernisses einer grundwasser- bzw. druckwasserdichten Wanne kommt es bei der Erstellung einer Unterführung im Vergleich zu einer Überführung zu höheren Kosten.

Bei den genannten Gründen ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Vorhabensträgerin der beantragten Überführung gemäß Bauwerk 4 den Vorzug vor einer dortigen Unterführung gegeben hat.

6.8. Alternativen zur Beseitigung des BÜ Eichenau

Von der Vorhabensträgerin wurden mehrere Alternativen zur beantragten Planung für Ersatzstrecken im Zusammenhang mit der Beseitigung des BÜ Eichenau geprüft. Es handelt sich dabei um eine Unterführung sowie um eine Überführung, die im Wesentlichen beide südlich des Vöhringer Hofes verlaufen und dabei von der Vehringerstraße etwa in Höhe des Grenzbachs abzweigen, in westlicher Richtung auf die Bahnlinie zulaufen, diese unter- bzw. überqueren und dann in die GV Eichenau einmünden, wobei bei der Unterführungslösung wegen des Grundwassers ein Trogbauwerk und bei der Überführungslösung zwei zum Bahndamm parallel verlaufende Rampen notwendig sind. Beide Alternativen liegen im Überschwemmungsgebiet und erfordern umfangreiche Maßnahmen für Retentionsraumausgleich. Die weitere Alternative Grenzstraße würde am östlichen Ortsrand des Gebiets Eichenau eine durchgängige Verbindung von der B 311 ab der dortigen Einmündung Grenzstraße/Gartenstraße entlang der heutigen Grenzstraße und weiter von der Hofstraße über landwirtschaftlich genutzte Flächen und über eine Brücke über die Bahnlinie bis zum Kreuzungspunkt der GV Eichenau mit der Zufahrt zur Kläranlage schaffen.

Zur Lage dieser Alternativen und zu Einzelheiten hierzu wird auf Seite 19f. und 27ff. in Planunterlage 1 sowie dessen Anhang A Bezug genommen.

Bei den Alternativen Unterführung und Überführung käme es wegen der relativ nahe zum jetzigen BÜ Eichenau gelegenen Querung der Bahnlinie kaum zu Umwegen. Allerdings liegen beide Alternativen im Überschwemmungsgebiet. Die mit beiden Alternativen verbundenen erheblichen Eingriffe in dieses Überschwemmungsgebiet führen zu umfangreichen Maßnahmen für den erforderlichen Retentionsraumausgleich, wohingegen die beantragte Planung mit den beiden Abschnitten Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße vergleichsweise wenig Retentionsraumausgleich bedingt. Beide Alternativen schließen an die GV Eichenau an, die wegen ihrer Trassierung schon bei kleineren Hochwasserereignissen überschwemmt wird mit der Folge, dass bei diesen beiden

Alternativen entweder im Hochwasserfall diese Verbindung von der Hindenburgstraße zur Eichenau unterbrochen wäre und gleichzeitig keine Zufahrt mehr zum Vöhringer Hof und zur Kläranlage gegeben wäre oder aber die vorhandene GV Eichenau müsste kostenaufwendig im Hinblick auf Hochwasserschutz angepasst werden. Im Übrigen bliebe es infolge des derzeitigen beschränkten Ausbaustandards der GV Eichenau (insbesondere die Fahrbahnbreite) dabei, dass auf der GV Eichenau nur ein begrenztes Verkehrsaufkommen - letztlich in der jetzigen Größenordnung von ca. 300 Kfz/24h - abgewickelt werden könnte.

Sowohl bei der Unterführungs- als auch bei der Überführungslösung sowie bei der Alternative Grenzstraße werden im Vergleich zur beantragten Planung etwas längere Abschnitte auf landwirtschaftlich genutzten Flächen geführt, da die beantragte Planung weitgehend vorhandene Verkehrsflächen bzw. Brachflächen und Gewerbeflächen benutzt. Allerdings benutzt auch die Alternative Grenzstraße diese bereits vorhandene Straße in erheblichem Maße mit. Bei dieser Alternative würde jedoch die bisherige Grenzstraße mit erheblich mehr Verkehr belastet werden, was zu einer entsprechend höheren Belastung der dortigen Anwohner mit Lärm und Schadstoffen führen würde. Zudem käme es zu einer spürbar größeren Verkehrsgefährdung bei dem jenseits der Grenzstraße gelegenen Spielplatz. Nachteilig wäre bei dieser Alternative zudem nicht nur, dass mit der dann stärker frequentierten Einmündung der Grenzstraße/Gartenstraße in die B 311 ein weiterer Knoten an der B 311 mit nachteiligen Folgen für den Verkehrsfluss auf der B 311 entstehen würde. Vielmehr wäre mit der Alternative Grenzstraße auch ein Umweg für den Kfz-Verkehr verbunden, wobei hinzukommt, dass die weiterführende GV Eichenau bereits bei kleineren Hochwasserereignissen überschwemmt wird.

Im Unterschied hierzu kann mit der beantragten Planung erreicht werden, dass das Überschwemmungsgebiet deutlich geringer und weniger freie bzw. landwirtschaftlich genutzte Fläche beansprucht wird. Durch die Mitbenutzung bereits vorhandener Verkehrswege (insbesondere der Industriestraße) kann bei dieser Alternative eine Bündelung von Verkehrsströmen erreicht werden, die mit den anderen Alternativen nicht möglich ist, wobei dabei zusätzlich noch eine grundsätzlich positive Trennung von Kfz-Verkehr und Radfahrer sowie Fußgänger über den neuen Radweg nördlich der Eichenau bewirkt werden kann. Zwar lassen sich mit der beantragten Planung Umwege in einigen Verkehrsbeziehungen nicht vermeiden. Allerdings halten sich diese Umwege in aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vertretbaren Größenordnungen (im Einzelnen wird dazu unten näher eingegangen, worauf Bezug genommen wird). Vor allem aber kann mit den beiden Abschnitten Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße durch die Einbindung in das vorhandene Straßennetz zwischen der Hindenburgstraße und der Eichenau eine leistungsfähige innerstädtische Straßenverbindung geschaffen werden, was mit allen anderen Alternativen überhaupt nicht möglich wäre. Darüber hinaus kann die beantragte Planung mit den beiden Abschnitten Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße zusätzlich eine günstige Wirkung hinsichtlich der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße entfalten, da der Verkehr von und zur Hindenburgstraße aus Richtung Unlingen die neue durchgängige Verbindung über die Industriestraße zur Verfügung hat.

Nach allem ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass sich die Vorhabensträgerin für die beantragte Planung entschieden hat. Keine der anderen Alternativen drängt sich im Vergleich dazu als vorzugswürdig auf.

6.9. Ergebnis

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich im Vergleich zur beantragten Planung im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele keine Alternative als vorzugswürdig geeignet aufdrängt. Insbesondere sind mit anderen Alternativen teilweise größere Umwege und damit eine schlechtere Anbindung der Innenstadt von Riedlingen an die B 311 sowie schlechtere Anbindungen von Riedlingen bzw. des Bereichs ZOB/Bahnhof an den ÖPNV verbunden. Ferner lässt sich nur mit der beantragten Planung in gleicher Weise eine so erhebliche Entlastungswirkung auf den Abschnitten der B 311 in Riedlingen von der künftigen Römerstraße bis zur Kreuzung mit der B 312 erreichen.

7. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiellrechtlichen Vorschriften, insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach §§ 14 und 15 BNatSchG und die Vorschriften zum FFH-Gebietsschutz nach §§ 33 und 34 BNatSchG vor. Ebenfalls wurden die artenschutzrechtlichen Anforderungen nach § 44 BNatSchG beachtet.

Auch das aus § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) folgende Gebot, beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, ist eingehalten.

7.1. Lärmschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht und unterliegt nicht der Abwägung.

Die Voraussetzungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm im Falle des Baus oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) näher festgelegt.

So ist insbesondere die Schwelle, ab der vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auszugehen ist, mit der 16. BImSchV verbindlich festgelegt. Die 16. BImSchV gibt in § 2 Abs. 1 je nach Gebiet oder Anlage spezifische Grenzwerte für Tag und Nacht vor; danach gelten insbesondere für Wohngebiete als Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

sowie für Mischgebiete 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die Art der Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen; ansonsten sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV die Gebiete und Anlagen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind diese Grenzwerte nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuhalten. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV u. a. dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Dabei ist jeder Verkehrsweg gesondert zu betrachten. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel, die mit den Grenzwerten zu vergleichen sind, zu berechnen. Hierfür sind in der Anlage 1 zur 16. BImSchV sowie in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen verbindliche Berechnungsgrundlagen festgelegt. Messungen sind nicht vorgesehen.

Der Lärmuntersuchung in den Planunterlagen 11.1 und 11.2a wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Riedlingen, Gesamtverkehrsplan - Fortschreibung 2000 mit den ergänzenden Planungsfällen 20.0 und 20.1 mit einer Verkehrsprognose 2020 von Juni 2007 (s. Anhang B zum Erläuterungsbericht Planunterlage 1) zugrunde gelegt. Dabei wurde für den Bereich Römerstraße der Planungsfall 20.0 und für die Abschnitte entlang der Industriestraße der Planungsfall 20.1 als jeweils ungünstigster Lastfall verwendet, mithin also der Fall, bei dem das jeweilige prognostizierte Verkehrsaufkommen am höchsten ausfällt und damit die höchsten Lärmbelastungen für die einzelnen Bereiche und Abschnitte zu erwarten sind. Die Planungsfälle 20.0 und 20.1 sind dabei deshalb heranzuziehen, da bei diesen beiden Fällen neben den jetzt geplanten Maßnahmen vom bestehenden Straßennetz in Riedlingen ausgegangen wird und der einzige Unterschied darin besteht, dass einmal eine Ostumfahrung von Riedlingen mit berücksichtigt wird (in Planungsfall 20.0) und einmal nicht (in Planungsfall 20.1). Damit sind die beiden Planungsfälle 20.0 und 20.1 diejenigen, die einerseits vom vorhandenen Straßenbestand ausgehen und die andererseits keine anderweitigen früheren Abschnitte der Kernstadtentlastungsstraße beinhalten, sondern die jetzige Planung zugrunde legen.

In verschiedenen Einwendungen wurden die Ergebnisse zum prognostizierten Verkehrsaufkommen als zu hoch kritisiert, da insbesondere die bei dieser Verkehrsprognose mit berücksichtigte künftige Siedlungsentwicklung von Riedlingen bis 2020 so bei weitem nicht erfolgen werde. Eher sei mit einer Stagnation der Zahlen der Einwohner und der Arbeitsplätze in Riedlingen zu rechnen. Auch die weitere Mobilitätsentwicklung sei zu hoch angesetzt. Auf diese Kritik an den Ergebnissen der Verkehrsprognose braucht im Rahmen des Lärmschutzes hier jedoch nicht weiter eingegangen zu

werden. Dies beruht darauf, dass es für die Lärmbetroffenen günstiger ist, wenn bei der Lärmuntersuchung von einer höheren Verkehrsbelastung ausgegangen wird, da dann die Lärmberechnungen zu höheren Lärmwerten und damit eher zu Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmbetroffenen führen. Daher ist es unschädlich, wenn der Lärmuntersuchung in den Planunterlagen 11.1 und 11.2a aus Sicht der Einwender deutlich überhöhte Prognosewerte zur Verkehrsbelastung im Jahr 2020 im Bereich Römerstraße und entlang der Industriestraße zugrunde gelegt worden sein sollten. Dass hingegen eine noch höhere Verkehrsbelastung auf der künftigen Römerstraße oder auf den beiden Abschnitten entlang der Industriestraße entstehen sollte, als es in der verwendeten Verkehrsprognose prognostiziert wird, wurde von niemandem eingewandt und ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht plausibel, da insbesondere für eine noch stärkere Siedlungsentwicklung in Riedlingen, als sie in der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt wurde, kein Anhaltspunkt ersichtlich ist. Demnach ist es für die Lärmuntersuchung sachgerecht, dass hierfür die Verkehrsprognosen 2020 nach den Planungsfällen 20.0 und 20.1 aus der genannten Verkehrsuntersuchung herangezogen wurden.

Zur Art und Weise der Lärmberechnung in der Lärmuntersuchung wurde von Einwendern gefragt, ob die Lärmberechnungen auch den erhöhten Lärm von anfahrenden Lkws an der Steigung bei der Einmündung Industrie-/Vehringerstraße berücksichtigen. Laut Gutachter ist in den Berechnungen ein Schwerverkehrsanteil mit enthalten; zudem wird für Kreuzungspunkte ein Zuschlag von 3 dB(A) vorgenommen, und Steigungen von über 5% werden bei den Lärmberechnungen berücksichtigt. Dies entspricht den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90.

Von einem Einwender wurden Lärmauswirkungen im Bereich der Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311 angesprochen. Zwar kommt es im dortigen Einmündungsbereich tatsächlich zu baulichen Maßnahmen im Rahmen des jetzigen Vorhabens. Allerdings beschränken sich diese auf den erheblichen Rückbau der Hindenburgstraße im Einmündungsbereich, da infolge der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße kaum noch Einmündungsverkehr von der B 311 in die Hindenburgstraße bzw. von der Hindenburgstraße in die B 311 stattfinden wird. Der wesentliche Teil der Hindenburgstraße ist nach Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße an dieser Stelle von der B 311 aus gar nicht mehr wie bisher zu erreichen. Daher ist durch den dortigen baulichen Eingriff eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu erwarten, so dass es dadurch nicht nur zu keiner Erhöhung des von der zu ändernden Hindenburgstraße ausgehenden Verkehrslärms kommen wird, sondern sogar zu einer erheblichen Verringerung. Dann aber stellt sich die Frage des Lärmschutzes an dieser Stelle ersichtlich nicht.

Von demselben Einwender wurde zudem darauf hingewiesen, dass der Aus- und Umbau der Kreuzung B 311/Daimlerstraße/Vehringerstraße im Zusammenhang mit der Anbindung der Industrie-/Vehringerstraße an die B 311 als erheblicher baulicher Eingriff nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV zu werten ist. Da dies zutreffend ist, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Ergänzung der Lärmuntersuchung veranlasst. Diese ergänzende Lärmuntersuchung wurde mit der Untersuchung vom 22.11.2010 vorgelegt (s. Planunterlage 11.2a). Deren Ergebnisse wer-

den nachfolgend ergänzend zu den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen in der Lärmuntersuchung nach Planunterlage 11.1 mit einbezogen.

7.1.1. Aktiver Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der Lärmberechnungen in den Planunterlagen 11.1 und 11.2a sind verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

7.1.1.1 Zum einen ist eine 2,5 m hohe Lärmschutzwand ab ca. Bau-km 0+790 bis zum Kreisverkehrsplatz Hindenburgstraße am westlichen Fahrbahnrand der Römerstraße geplant. Mit dieser Lärmschutzwand wird erreicht, dass die Grenzwerte für Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV hinsichtlich des Abschnitts Römerstraße auch an den Gebäuden Römerstraße 2 und 4 sowie Hindenburgstraße 60 eingehalten werden, nicht aber bei Gebäude Hindenburgstraße 62 (s. hierzu Plan 1a der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1).

7.1.1.2 Hinsichtlich des Straßenabschnitts Industrie-/Vehringerstraße ist eine differenziertere Betrachtung der Lärmsituation vorgenommen worden. Die Lärmsituation stellt sich hier wie folgt dar:

Wird der Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße isoliert betrachtet, kommt es ohne Lärmschutzmaßnahmen nach Plan 4 der Planunterlage 11.1 bei den Gebäuden Gartenstraße 2 und 2/1 zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte.

Wie sich aus Plan 5 in Planunterlage 11.1 ergibt, könnte mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand an der Vehringerstraße (von der Einmündung Gartenstraße bis zur B 311) erreicht werden, dass die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Bezug auf den Neubau des Abschnitts Industrie-/Vehringerstraße bis zur Einmündung in die B 311 auch bei den Gebäuden Gartenstraße 2 und 2/1 eingehalten werden.

Die Lärmsituation im dortigen Wohngebiet Eichenau wird jedoch maßgeblich durch die Vorbelastung durch die B 311 bestimmt (s. hierzu jeweils die Pläne 4a und 4b in den Planunterlagen 11.1 und 11.2a). Da angesichts der Vorbelastung durch die B 311 die 2,5 m hohe Lärmschutzwand an der Vehringerstraße allein kaum eine spürbare Wirkung entfalten würde (s. hierzu im Vergleich die Pläne 4b und 5b in Planunterlage 11.1), wurde nach der ursprünglich beantragten Planung zur Verbesserung der Schutzwirkung geplant, auch entlang der B 311 eine Lärmschutzwand zu errichten. Diese ursprünglich geplante Lärmschutzwand entlang der B 311 sollte vom Einmündungsbereich der Industrie-/Vehringerstraße in die B 311 am nördlichen Fahrbahnrand der Rechtsabbiegespur der B 311 bis zum Bauende an der B 311 Richtung Unlingen mit einer Höhe von 4,5 m verlaufen. Wie sich Plan 6 in Planunterlage 11.1 entnehmen lässt, sind mit einer solchen Lärmschutzwand entlang der B 311 die Lärmwerte allein auf den Neubau des Abschnitts Industrie-/Vehringerstraße bezogen teilweise sogar noch besser als nach Plan 5 in Planunterlage 11.1 und es werden insoweit die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV durchgehend eingehalten; zudem fällt mit einer solchen Lärmschutzwand entlang der B 311 auch die Lärmbelastung bei Berücksichtigung der Vorbelastung durch die B 311 geringer aus (s. Pläne 6a und 6b im Vergleich zu den Plänen 5a und 5b in Planunterlage 11.1).

Im Hinblick auf den zutreffenden Hinweis eines Einwenders, dass der Aus- und Umbau der Kreuzung B 311/Daimlerstraße/Vehringerstraße im Zusammenhang mit der Anbindung der Industrie-/Vehringerstraße an die B 311 als erheblicher baulicher Eingriff nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV zu werten ist, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Ergänzung der Lärmuntersuchung veranlasst. Diese ergänzende Lärmuntersuchung ist in Planunterlage 11.2a enthalten.

In Plan 4a in Planunterlage 11.2a sind die durch den Verkehr im Zuge der B 311 hervorgerufenen Lärmbelastungen dargestellt. Danach kommt es teilweise an einzelnen Gebäuden in der Gartenstraße zu Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Da sich die Beurteilungspegel laut Seite 3 der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.2a durch die geplante Rechtsabbiegespur auf der B 311 in die Industriestraße um mindestens 0,1 dB(A) erhöhen, wird durch diesen erheblichen baulichen Eingriff in die B 311 der von der B 311 als zu änderndem Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm an einzelnen Gebäuden in der Gartenstraße von mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht, so dass es sich insoweit um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV handelt. Dann aber sind gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV an den Gebäuden in der Gartenstraße einzuhalten. Wie Plan 6a in Planunterlage 11.2a entnommen werden kann, kann bezüglich der allein durch den Verkehr auf der B 311 hervorgerufenen Lärmbelastungen mit den nach der ursprünglichen Planung vorgesehenen, oben beschriebenen Lärmschutzwänden in deren Bereich zwar eine Verbesserung im Vergleich zu Plan 4a in Planunterlage 11.2a erreicht werden; es kommt jedoch auch im Bereich dieser Lärmschutzwände nach wie vor zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes in der Nacht. Im Bereich der Gartenstraße, an dem keine Lärmschutzwand mehr nach der ursprünglichen Planung vorgesehen war, bleibt es weitgehend bei der Lärmbelastung ohne Lärmschutzwand (s. Plan 4a in Planunterlage 11.2a).

In der Lärmuntersuchung nach Planunterlage 11.2a (s. Seite 3) wird der weiteren Untersuchung eine Gesamtlärbetrachtung unter Berücksichtigung sowohl des Straßenverkehrs auf der Industrie-/Vehringerstraße als auch auf der B 311 zugrunde gelegt. Gleichzeitig werden die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV angewendet. Damit können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Betroffenen günstige Ergebnisse beim Lärmschutz erreicht werden; schließlich kann nicht mehr als die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV durch aktiven Lärmschutz verlangt werden.

In Plan 6b in Planunterlage 11.2a sind die kumulierten Lärmbelastungen durch den Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße und die B 311 einschließlich der ursprünglich geplanten Lärmschutzwände dargestellt. Danach werden durch diese Lärmschutzwände zwar Verbesserungen der Lärmbelastungen durch teilweise deutliche Pegelminderungen erreicht (s. als Vergleich Plan 4b in Planunterlage 11.2a), jedoch können die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden.

Daher sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dies beinhaltet zum einen eine Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der B 311 vom Bauende bis zur Einmündung der Gartenstraße bzw. Grenzstraße in die B 311 am östlichen Ende der Eichenau. In Plan 6c in Planunterlage 11.2a sind die sich dann ergebenden Lärmwerte aufgeführt. Daraus folgt, dass die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in der Gartenstraße entlang der B 311 eingehalten werden können. Allerdings verbleiben auch dann noch Grenzwertüberschreitungen bei den Gebäuden Gartenstraße 1, 2 und 2/1. Um auch dort die Lärmgrenzwerte einhalten zu können, ist es zum anderen zusätzlich erforderlich, die schon ursprünglich geplante Lärmschutzwand entlang der Industrie-/Vehringerstraße von 2,5 m auf 4,5 m zu erhöhen und die entlang der B 311 geplante Lärmschutzwand ab dem Gebäude Gartenstraße 4/1 bis zur Zufahrt zum Gebäude Gartenstraße 2/1 von 4,5 m auf 6,0 m zu erhöhen. Die sich dann ergebenden Lärmwerte sind in Plan 6d in Planunterlage 11.2a enthalten. Danach können dann an allen betrachteten Immissionsorten die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten werden mit Ausnahme des Grenzwertes für die Nacht beim 1. Obergeschoss des Gebäudes Gartenstraße 1. Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der Industrie-/Vehringerstraße auf ebenfalls 6,0 m bewirkt nach dem Lärmgutachten (s. Seite 4 in Planunterlage 11.2a) für das 1. Obergeschoss des Gebäudes Gartenstraße 1 keine weitere Pegelminderung mehr, so dass eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand insoweit ausscheidet.

7.1.1.3 Wie sich Plan 3 in Planunterlage 11.1 entnehmen lässt, werden im Zusammenhang mit dem Abschnitt Bahnhof/Industriestraße auch ohne Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten.

7.1.1.4 In etlichen Einwendungen wurde die Befürchtung geäußert, dass durch das Vorhaben die Verkehrslärmbelastung der Gebiete Unterried und Oberried nordwestlich der Schwarzach sowie in der Eichenau zunehmen wird. Nach den Ergebnissen der Lärmuntersuchung wird es einschließlich der vorgesehenen Lärmschutzwände in den genannten Gebieten - mit Ausnahme des 1. Obergeschosses des Gebäudes Gartenstraße 1 - zu keinen vorhabensbedingten Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV kommen (s. Pläne 1a, 3, 5 und 6 in Planunterlage 11.1). Damit sind - mit Ausnahme des 1. Obergeschosses des Gebäudes Gartenstraße 1 - die gesetzlichen Anforderungen zum Lärmschutz bei dem jetzigen Vorhaben hinsichtlich der genannten Gebiete beachtet und eingehalten, so dass auch keine Veranlassung zu darüber hinausgehenden Schutzmaßnahmen besteht.

Mit den beiden Lärmschutzwänden als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes können mit Ausnahme bei Gebäude Hindenburgstraße 62 und des 1. Obergeschosses des Gebäudes Gartenstraße 1 auch in den Fällen, in denen es vorhabensbedingt zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV kommt, diese Grenzwerte eingehalten werden. Auch insoweit kann kein Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz aus § 41 BImSchG abgeleitet werden.

7.1.2. Passiver Lärmschutz

7.1.2.1 Trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es bei Gebäude Hindenburgstraße 62 noch zu vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen, die im Grundsatz auch hier einen Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen begründen würden. Die relevanten berechneten Beurteilungspegel ergeben sich aus Plan 1a in Planunterlage 11.1, differenziert nach Stockwerken. Es kommt danach bei diesem Gebäude auch mit der geplanten Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m zu Beurteilungspegeln von tags bis zu 68 dB(A) und nachts bis zu 59 dB(A), die deutlich über den hier für allgemeine Wohngebiete geltenden Grenzwerten von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) liegen. Wie Plan 1b entnommen werden kann, könnten diese Grenzwerte dann eingehalten werden, wenn die dort geplante Lärmschutzwand in Teilbereichen auf 5 m bzw. bis auf 7 m erhöht werden würde. In diesem Fall würden sich die Beurteilungspegel tags auf bis zu 57 dB(A) und nachts auf bis zu 48 dB(A) im obersten zweiten Geschoss belaufen (s. Plan 1b in Planunterlage 11.1). Daraus lässt sich ableiten, dass eine wesentlich niedrigere Höhe der Lärmschutzwand nicht geeignet wäre, um noch die Einhaltung der Lärmgrenzwerte und damit einen Vollschutz auch bei Gebäude Hindenburgstraße 62 sicherzustellen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nach § 41 Abs. 2 BImSchG unterbleiben, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Zwar sind mit einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 2,5 m Höhe auf eine Höhe von 5 m bis zu 7 m Mehrkosten verbunden. Jedoch lässt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angesichts der sehr deutlichen vorhabensbedingten Überschreitung der Lärmgrenzwerte um bis zu 9 dB(A) aus den Mehrkosten allein noch keine Unverhältnismäßigkeit einer solchen Erhöhung der Lärmschutzwand ableiten, so dass es insoweit hier auch nicht auf eine exakte Ermittlung der Mehrkosten für die Erhöhung der Lärmschutzwand ankommt. Dass das Ausmaß der Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als relevanter Beurteilungsfaktor herangezogen werden kann, ergibt sich aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.12.2004 - 4 B 75.04.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Urteil vom 20.01.2010 - 9 A 22/08, NVwZ 2010, S.1151, RdNr. 48 und 53) obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweise oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie nach dieser Rechtsprechung die Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks heranziehen, nämlich die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebiets, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Nach dieser Rechtsprechung kann die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen.

Legt man diese Maßstäbe zugrunde, ist in Bezug auf das Gebäude Hindenburgstraße 62 Folgendes bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer Erhöhung auf 5 m bzw. 7 m bei der dort geplanten 2,5 m hohen Lärmschutzwand zu berücksichtigen:

Zunächst zeigt sich im Vergleich der Pläne 1 und 1c in Planunterlage 11.1, dass es durch die vorhandene, nahe am Gebäude Hindenburgstraße 62 vorbeiführende B 311 und die ebenfalls nahe gelegene Bahnlinie bereits eine ganz erhebliche Lärmvorbelastung an diesem Gebäude gibt, was die Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit entsprechend reduziert. Darüber hinaus ist von den trotz Lärmschutzwand verbleibenden Grenzwertüberschreitungen kein größeres Wohngebiet betroffen, sondern nur ein Wohngebäude, das mehrere Mietwohnungen hat und von den dortigen Mietern bewohnt wird; insofern ist die Anzahl der Betroffenen eher überschaubar. Allerdings ist die Schutzbedürftigkeit des in einem allgemeinen Wohngebiet gelegenen Gebäudes vom Gebietscharakter her grundsätzlich in höherem Maß schutzwürdig und schutzbedürftig. Ebenso ist das oben beschriebene Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen um bis zu 9 dB(A) gravierend, was eher aktive Lärmschutzmaßnahmen indiziert. Zudem kann generell davon ausgegangen werden, dass ein Wohngebäude, das erheblich mit Lärm belastet wird, tendenziell an Wert verliert. Allerdings hat der Eigentümer selbst darauf hingewiesen, dass er durch das Vorhaben und hier insbesondere auch schon durch die vorgesehene Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m einen dramatischen Wertverlust erwartet. Auch erwartet er, dass mit dem Vorhaben eine spätere Vermietung nicht mehr möglich sein werde. Durch die geplante Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m in einem Abstand von 3,5 m zum Gebäude Hindenburgstraße 62, wodurch die Sicht aus den Fenstern im Erdgeschoss versperrt wird, werde das Gebäude laut Eigentümer „eingezäunt“. Dass diese negativen Effekte bei diesem Gebäude um ein Mehrfaches stärker zu verzeichnen wären, wenn die Lärmschutzwand hier eine Höhe von bis zu 7 m aufweisen würde, liegt auf der Hand. Das Gebäude würde dann praktisch hinter einer in relativ geringem Abstand verlaufenden Mauer verschwinden, was die Wohnqualität spürbar verschlechtern würde. Darüber hinaus würde das Stadtbild mit einer 5 - 7 m hohen Lärmschutzwand an dieser Stelle massiv beeinträchtigt.

Wegen der gravierenden Auswirkungen auf das Stadtbild, aber auch wegen der überwiegenden negativen Folgewirkungen für den Eigentümer und die Mieter kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass eine Lärmschutzwand an dieser Stelle mit einer Höhe von bis zu 7 m als aktive Lärmschutzmaßnahme unverhältnismäßig ist und deshalb die Lärmschutzwand nur in der bisher geplanten Höhe von 2,5 m auszuführen ist. Da ein passiver Lärmschutz regelmäßig mit Lärmschutzfenstern bewerkstelligt wird und die Fenster im Gebäude Hindenburgstraße 62 laut Eigentümer sowieso dringend sanierungsbedürftig sind, spricht auch dieser Umstand für passiven Lärmschutz. Zudem kann mit dem passiven Lärmschutz auch der von der Hindenburgstraße herrührende Lärm mit passiven Maßnahmen besser gemindert werden als mit der vorgesehenen Lärmschutzwand entlang der Römerstraße.

Dem Gebäude Hindenburgstraße 62 steht daher für die Bereiche, bei denen nach Plan 1a in Planunterlage 11.1 trotz der geplanten Lärmschutzwand Lärmgrenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zu, der mit diesem Planfest-

stellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt wird (s. o. A.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Eine Außenwohnbereichsentschädigung kommt hier allerdings nur dann zum Tragen, soweit der erforderliche Schutz des Außenwohnbereichs nicht durch die 2,5 m hohe Lärmschutzwand sichergestellt wird.

Im Rahmen der Erörterungsverhandlung wurden Überlegungen angestellt, ob die Lärmschutzwand eventuell „durchsichtig“ (etwa mit Glaselementen) gestaltet werden könnte und ob die Lärmschutzwand von Süden her nur bis zum südlichen Hauseck zum Schutz des Außenwohnbereichs gebaut werden sollte mit ausschließlichem passiven Lärmschutz am Gebäude Hindenburgstraße 62. Diese Überlegungen wurden jedoch von der Vorhabensträgerin und dem Eigentümer nicht weiter verfolgt, so dass die in diesem Beschluss enthaltene Entscheidung aus rechtlichen Gründen zur vollständigen und verhältnismäßigen Konfliktbewältigung getroffen werden musste. Es bleibt der Stadt Riedlingen und dem Eigentümer jedoch unbenommen, eine von diesem Beschluss abweichende Lösung nach den vorgenannten Überlegungen einvernehmlich zu treffen, was jedoch nicht zu Verschlechterungen bei Dritten führen darf.

7.1.2.2 Trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich der Änderungen bei den Lärmschutzwänden entlang der Industrie-/Vehringerstraße und der B 311 kommt es bei Gebäude Gartenstraße 1 im 1. Obergeschoss in der Nacht noch zu vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen, die im Grundsatz auch hier einen Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen begründen würden. Nach Plan 6d in Planunterlage 11.2a kommt es dort nachts zu einem Beurteilungspegel von 50 dB(A), so dass der relevante Grenzwert von 49 dB(A) knapp überschritten wird. Auf Seite 4 der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.2a wird ausgeführt, dass auch mit einer nochmaligen Erhöhung der bereits erhöhten Lärmschutzwand entlang der Industrie-/Vehringerstraße keine weitere Pegelminderung mehr erreicht werden kann.

Dann aber kommt in Übereinstimmung mit den oben in Abschnitt 7.1.2.1 aufgeführten Grundsätzen der Rechtsprechung keine weitere aktive Lärmschutzmaßnahme mehr in Betracht. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass nur noch in einem Geschoss eines einzigen Gebäudes nachts der relevante Immissionsgrenzwert knapp um 1 dB(A) überschritten wird. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auch bei diesem Gebäude im 1. Obergeschoss im Vergleich zur bisherigen Vorbelastung durch die B 311 eine Reduzierung tags von 1 dB(A) und nachts von 3 dB(A) erreicht wird. Darüber hinaus würde das Stadtbild mit noch höheren Lärmschutzwänden als nach der jetzigen Planung im Bereich der Eichenau vorgesehen massiv beeinträchtigt.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen, soweit sie überhaupt wirkungsvoll wären, nicht mehr verhältnismäßig wären und deshalb die Lärmschutzwände im Bereich der Eichenau nur in der nunmehr mit den Ergänzungen geplanten Weise auszuführen sind.

Dem Gebäude Gartenstraße 1 steht daher für die Bereiche des 1. Obergeschosses, bei denen nach Plan 6d in Planunterlage 11.2a trotz der geplanten Lärmschutzwände Lärmgrenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zu, der mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt wird (s. o. A.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Eine Außenwohnbereichsentschädigung kommt hier allerdings nur dann zum Tragen, soweit der erforderliche Schutz des Außenwohnbereichs nicht durch die Lärmschutzwände im Bereich der Eichenau sichergestellt wird.

7.1.3. Gesamtlärbetrachtung (Summenpegel)

Der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV bezieht sich ausschließlich auf die neu zu bauenden oder zu verändernden Straßen. Es ist demnach kein Summenpegel aus allen auftretenden Lärmeinwirkungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung zu bilden. Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege werden daher bei dem allein auf die Immissionen des jeweiligen Straßenvorhabens abstellenden Schallschutz nach der 16. BImSchV nicht beachtet und in der 16. BImSchV ausgeblendet (s. Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdnr. 713).

Allerdings kommt es auf den Summenpegel aus bereits vorhandenem Verkehrslärm und der durch den Bau einer Straße entstehenden zusätzlichen Lärmbelastung im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung entscheidend an, wenn mit dem Summenpegel die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und damit die Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Dies ist nach der Rechtsprechung frühestens ab einer Lärmbelastung mit Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzunehmen (s. Stürer, a. a. O., Rdnr. 721). Bleibt die Gesamtbelastung nach dem Summenpegel unter diesen Werten, ist der Summenpegel zumutbar und damit für etwaige Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nicht relevant.

In der Lärmuntersuchung wurde in Planunterlage 11.1 für den Bereich der künftigen Römerstraße (in Verbindung mit der B 311 und der Bahnlinie) sowie für den Bereich Eichenau (im Hinblick auf die B 311 und den neuen Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße) eine Gesamtlärbetrachtung vorgenommen. Dies brachte folgende Ergebnisse:

Wie sich Plan 1c der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1 entnehmen lässt, tritt im Bereich der künftigen Römerstraße bei einer Gesamtlärbetrachtung des Lärms der künftigen Römerstraße, der B 311 und der Bahnlinie kein Summenpegel auf, der über den Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt. Berücksichtigt man zudem noch den dort geplanten aktiven Lärmschutz mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand, verringert sich die Lärmbelastung nach dem Summenpegel um bis zu 9 dB(A) (s. Plan 1d). Teilweise werden an den untersuchten Immissionsorten dann sogar die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten, die ohne die Lärmschutzwand noch überschritten werden. In keinem Fall werden die Werte, ab denen die Grenze zur Gesundheitsgefährdung anzusetzen ist, überschritten. Zu beachten ist hierbei auch, dass am Gebäude Hindenburgstraße 62, an dem die höchsten Summenpegel zu verzeichnen sind, durch den hier erforderli-

chen passiven Lärmschutz auch die Belastungen durch den Gesamtlärm entsprechend reduziert werden können.

Nach Plan 4b in Planunterlage 11.2a werden bei einer Gesamtlärbetrachtung aus der B 311 und dem neuen Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße im Bereich der Gartenstraße in der Eichenau teilweise Lärmwerte erreicht, die über der oben genannten Grenze zur Gesundheitsgefährdung liegen. Werden die geplanten Lärmschutzwände einschließlich der Änderungen noch mit berücksichtigt, werden die Lärmwerte um bis zu 18 dB(A) (beim Gebäude Gartenstraße 22) reduziert, so dass die Grenze zur Gesundheitsgefährdung auch bei einer Gesamtlärbetrachtung im Bereich der Eichenau mit Maximalwerten von 59 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts nicht überschritten wird (s. Plan 6d in Planunterlage 11.2a). Aus Plan 6d in Planunterlage 11.2a geht auch hervor, dass sich auch im Gewerbegebiet entlang der Industriestraße aus einer Gesamtlärbetrachtung keine Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefährdung ergibt.

Da die Grenze zur Gesundheitsgefährdung an keinem untersuchten Immissionsort überschritten wird und die Gesamtlärmbelastung durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen noch reduziert wird, zudem noch die Gesamtlärmbelastung maßgeblich durch die bereits vorhandene Vorbelastung durch die B 311 geprägt wird, sieht sich die Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst, im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf die Gesamtlärmbelastung weitergehenden Lärmschutz in diesem Planfeststellungsbeschluss anzuordnen. Dasselbe gilt auch für den Schutz des Eigentums; auch in Bezug auf durch die Gesamtlärmbelastung betroffenes Eigentum ist im Blick auf die Vorbelastung und die reduzierende Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen kein zusätzlicher Lärmschutz geboten. Insbesondere ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass es vorhabensbedingt zu einer Gesamtlärmbelastung kommt, die unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung zu nicht mehr akzeptablen Wohnverhältnissen führen würde. Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass einschließlich der vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen an keiner Stelle die Zumutbarkeitsschwelle im Hinblick auf die nach Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) geschützte Gesundheit und das nach Artikel 14 Abs. 1 GG geschützte Eigentum überschritten wird.

7.1.4. Weitere Aspekte

7.1.4.1 Anzumerken ist noch, dass die von Einwendern angesprochene Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand an der B 311 beim Gebiet Eichenau bis zur Grenzstraße durch die erfolgten Änderungen bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen nunmehr von der jetzigen Planung mit umfasst ist. Damit haben sich diesbezügliche Einwendungen insoweit erledigt.

7.1.4.2 Nach Plan 2a in Planunterlage 11.1 kommt es beim Vereinsheim auf Flst. Nr. 1574/58 an der künftigen Römerstraße vorhabensbedingt zu Beurteilungspegeln von 68 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Da es für dieses Grundstück keine Festsetzung in einem Bebauungsplan gibt, kommt hier § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV zur Anwendung. Danach sind Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen in einem Bebauungsplan bestehen, nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bei einem Vereinsheim handelt es sich nicht

um eine Anlage nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV und es dient auch nicht zu Wohn- oder Siedlungszwecken, so dass auch die Nummer 2 ausscheidet. Am ehesten lässt sich ein solches Vereinsheim mit einem Mischgebiet vergleichen. Davon geht auch die Lärmuntersuchung (Seite 10 in Planunterlage 11.1) aus. Damit kommen hier die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zur Anwendung. Zwar wird in der Lärmuntersuchung wegen der mehr sporadischen und vorübergehenden Nutzung des Vereinsheims angenommen, dass es dort zu keinem dauerhaften, schützenswerten Aufenthalt kommt. Allerdings wird zugunsten der Eigentümer und Nutzer des Vereinsheims davon ausgegangen, dass es durchaus zu längeren Aufenthaltszeiträumen im Vereinsheim kommt und deshalb ein Lärmschutz nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV angemessen erscheint. Wie Plan 2b entnommen werden kann, kann mit der dort beim Vereinsheim eingezeichneten ca. 25 m langen Lärmschutzwand entlang der Römerstraße mit einer Höhe von 2 m von ca. Bau-km 0+815 bis ca. Bau-km 0+840 die Einhaltung der Lärmgrenzwerte erreicht werden. Infolge dessen wird die Errichtung dieser Lärmschutzwand in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Sofern der Eigentümer des Flst. Nr. 1574/58 wegen der relativ nahe am Vereinsheim verlaufenden Lärmschutzwand, die nur dem Schutz des Vereinsheims dient, es vorziehen sollte, auf diese Lärmschutzwand zu verzichten, bleibt es ihm unbenommen, sich entsprechend mit der Stadt Riedlingen zu einigen.

7.1.4.3 Entlang der künftigen Römerstraße befinden sich auf den Flst. Nrn. 1574/59 bis 1574/70 der Gemarkung Riedlingen Kleingärten. Wie aus Plan 2a in Planunterlage 11.1 ersichtlich, kommt es dort vorhabensbedingt zu Beurteilungspegeln tags von 65 bis 67 dB(A). In der Lärmuntersuchung (Seite 1 und 10 in Planunterlage 11.1) wird angegeben, dass diese Kleingärten als „wilde Siedlungen“ entstanden seien und es deshalb fraglich sei, ob es bei diesen Kleingärten einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz gebe. Im Hinblick auf den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 17.03.1992 - 4 B 230/91 -, NVwZ 1992, 885, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass wegen § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV auch ein Bereich mit Kleingärten, für den es keine förmliche Festsetzung gibt und der sich von selbst entwickelt hat, entsprechend der Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu beurteilen ist. In dem genannten Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts wird hierzu näher ausgeführt: „Ob die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, richtet sich, soweit § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV nicht einschlägig ist, nach Satz 2 mithin nach der Schutzbedürftigkeit des „sonstigen“ Gebiets oder der Anlage. Dass das Maß der Schutzbedürftigkeit wiederum maßgeblich von einer in dem Gebiet stattfindenden Wohnnutzung bestimmt werden kann, liegt auf der Hand; jedoch ist eine Wohnnutzung keine Voraussetzung dafür, die Schutzbedürftigkeit eines bestimmten Gebietes überhaupt zu begründen. Ob ein Gebiet oder eine Anlage unter Verkehrslärmschutzgesichtspunkten schutzbedürftig ist, beurteilt sich vielmehr danach, ob die Art der Nutzung Lärmschutz verlangt oder - anders gefragt -, ob Verkehrslärm die Art der Nutzung beeinträchtigen kann.“ Weiter wird in dem Beschluss ausgeführt, dass es keiner weiteren Erörterung bedürfe, dass ein Kleingartengebiet, das auch der Erholung diene, seiner Zweckbestimmung nicht gerecht werden könnte, wäre es ungeschützt dem von einer in unmittelbarer Nähe entlang führenden Straße ausgehenden Verkehrslärm ausgesetzt. Insgesamt kommt das Bundesverwaltungsgericht in diesem Beschluss zu dem Ergebnis, dass ein Kleingartengebiet, das auch der Erholung dient, grundsätzlich gegen Verkehrslärm

entsprechend dem Tagesimmissionsgrenzwert für ein Dorfgebiet schutzbedürftig sein kann. Die Beschränkung auf den Tagesimmissionsgrenzwert folgt aus § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV, wonach dann, wenn die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt wird, nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden ist. Da die Nutzung von Kleingärten zu Erholungszwecken üblicherweise nicht in der Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr stattfindet, ist die Beschränkung auf den Tagesimmissionsgrenzwert sachgerecht. Dass die Kleingärten auf den oben genannten Flurstücken zumindest auch der Erholung dienen, liegt für die Planfeststellungsbehörde auf der Hand. Infolge dessen wird auch der Tagesimmissionsgrenzwert für Dorfgebiete in Höhe von 64 dB(A) nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV herangezogen.

Da dieser Grenzwert laut den Beurteilungspegeln in Plan 2a in Planunterlage 11.1 bei den oben genannten Flurstücken überschritten wird, wäre an sich ein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen gegeben. Wie aus Plan 2b ersichtlich, könnte die Einhaltung des Grenzwertes mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1,5 m bzw. 2 m von ca. Bau-km 0+600 bis ca. Bau-km 0+790 erreicht werden.

Von der Anordnung einer solchen Lärmschutzwand an dieser Stelle sieht die Planfeststellungsbehörde jedoch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ab. Geht man von einer Fläche dieser Lärmschutzwand von 300 m² (30 m x 2 m = 60 m² und 160 m x 1,5 m = 240 m²; s. Angaben zur Lärmschutzwand in Plan 2b) und üblichen Kosten von 300 Euro/m² Lärmschutzwandfläche aus, würden Kosten für diese Lärmschutzwand in Höhe von ca. 90.000 Euro entstehen. Auf der anderen Seite beläuft sich die Gesamtfläche dieser Kleingärten auf ca. 4.000 m² (nach Lageplan Planunterlage 7.1 ca. 200 m Länge und ca. 20 m Breite). Geht man von einem ortsüblichen Quadratmeterpreis von 15 Euro/m² für Kleingartenflächen (ohne Gartenhütten) entlang der künftigen Römerstraße aus (laut Auskunft der Stadt Riedlingen vom 18.10.2010), kommt man auf einen Wert dieser Kleingartenflächen von insgesamt ca. 60.000 Euro. Soweit Gartenhütten vorhanden sind, erhöht sich der Kaufpreis. Allerdings bedeutet dies auch dann, dass die Kosten für diese Lärmschutzwand in etwa dem Wert der zu schützenden Kleingartenflächen entsprechen oder sogar etwas übersteigen würden. Schon dies lässt die Kosten-Nutzen-Relation als kaum verhältnismäßig erscheinen. Darüber hinaus sind diese Kleingartenflächen schon jetzt mit Lärm von der B 311, der unmittelbar vorbeiführenden Bahnlinie und dem ebenfalls nahe gelegenen Werk der Fa. Silit vorbelastet. Darüber hinaus würde für die Kleingärten durch die unmittelbar anschließende Lärmschutzwand ein Einzäunungseffekt entstehen, zumal auf der anderen Seite unmittelbar die Bahnlinie angrenzt. Damit würde die wegen der Lärmvorbelastung und der nahen Lage zur B 311, der Bahnlinie und dem Werk der Fa. Silit sowieso schon deutlich herabgesetzte Attraktivität dieser Kleingartenflächen noch weiter reduziert werden, was auch den jetzt schon eingeschränkten Erholungswert dieser Kleingartenflächen weiter vermindern würde. Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es unverhältnismäßig wäre, eine Lärmschutzwand, wie in Plan 2b eingezeichnet, entlang der Römerstraße bei den Kleingärten der Flst. Nr. 1574/59 bis 1574/70 anzuordnen.

Daraus folgt, dass die hinsichtlich der Flst. Nrn. 1574/59 bis 1574/70 eintretende Überschreitung des Tageslärmgrenzwertes zu einem Anspruch auf Entschädigung entsprechend § 42 BImSchG

führt. Da auf den Kleingartenflächen keine passiven Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen realisiert werden können, bleibt es bei einer Entschädigung in Geld. Diese Entschädigung bemisst sich nach den nach Abschnitt II Abs. 1 Satz 3 der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums zum Verkehrslärmschutz an Straßen vom 27. April 2007 (GABl. S. 199) bei straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren anzuwendenden Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) (GABl. 1997 S. 572). Die Entschädigung wegen verbleibender Lärmbeeinträchtigungen ist in den Randnummern 47 bis 58 VLärmSchR 97 geregelt. Dabei ist hier für Kleingartenflächen insbesondere die Berechnung in Randnummer 54 zum unbebauten Außenwohnbereich maßgeblich. Dementsprechend wird in diesem Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigung betreffend die Flst. Nrn 1574/59 bis 1574/70 der Gemarkung Riedlingen entsprechend der Berechnung in Randnummer 54 VLärmSchR 97 dem Grunde nach angeordnet.

7.2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

In Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) ist die nach Artikel 27 dieses Gesetzes am 1. März 2010 in Kraft getretene, jetzt geltende und anzuwendende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes enthalten.

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist nunmehr in §§ 14 und 15 BNatSchG geregelt. Diese Vorschriften gelten als nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 29 GG der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes unterfallendes Recht unmittelbar und stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. Abweichende landesgesetzliche Regelungen sind nach Artikel 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 GG zwar zulässig, liegen aber nicht vor. Nach Prüfung der in §§ 14 und 15 BNatSchG genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zulässig sind.

Das Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Es werden jedoch gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen. Zudem werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen).

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und landwirtschaftlich genutzten Flächen angemessen.

Der Beurteilung liegen insbesondere der Landschaftspflegerische Begleitplan (s. Planunterlage 12 in Ordner 3) sowie die im Hinblick auf die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Planänderungen erstellte Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans zur Beschreibung der naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Auswirkungen der Planänderungen (s. Planunterlage 12a in Ordner 6) zugrunde.

7.2.1. Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Entgegen der bis zum Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes am 01.03.2010 geltenden landesgesetzlichen Regelung in § 20 Abs. 1 NatSchG fallen erhebliche Beeinträchtigungen des Werts der Landschaft für die naturnahe Erholung nicht mehr unter den in § 14 Abs. 1 BNatSchG abschließend definierten Begriff der Eingriffe in Natur und Landschaft.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sind die anlagebedingten, baubedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens der Beseitigung der beiden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau einschließlich der als Ersatz dienenden neuen Straßen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausführlich dargestellt (S. 75ff. und S. 85ff. im LBP sowie ergänzend in Planunterlage 12a). Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellungen im LBP und in der Ergänzung verwiesen. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend.

Auswirkungen ergeben sich insbesondere anlagebedingt durch die Versiegelung und die Flächeninanspruchnahme mit Beeinträchtigungen von mehreren Biotoptypen, die keine Lebensraumfunktionen mehr erfüllen werden, durch die Veränderung der Standortbedingungen, die Zerschneidung bzw. die Einengung von Leitlinien für die Fauna durch die Brückenbauwerke und die Dammlage der Trasse, den Verlust an Funktionen und Leistungsfähigkeit von beanspruchten Böden, die Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen für das Grundwasser sowie der Funktionsfähigkeit von Oberflächengewässern (Rötenbach-Verlegung), den Verlust von Retentionsraum, die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, betriebsbedingt durch Lärm und Schadstoffimmissionen (S. 75ff.) sowie anlage- und betriebsbedingt durch den (Teil)Verlust von Lebensräumen wertgebender Arten.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen sieht der LBP einschließlich dessen Ergänzung eine Reihe von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und im Übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

7.2.2. Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Sie ist vor dem Hintergrund des Vorsorgeprinzips darauf gerichtet, negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Vorhaben von vornherein möglichst gering zu halten, indem solche Auswirkungen völlig vermieden bzw. zumindest soweit möglich minimiert werden.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft infolge eines Eingriffs meint dabei nicht die Möglichkeit, den Eingriff ganz zu unterlassen, denn dann wäre nahezu jeder Eingriff vermeidbar. Vermeidbarkeit in diesem Sinne meint auch nicht die Möglichkeit, das Vorhaben an anderer Stelle zu verwirklichen, denn dies wäre bei nahezu allen Baumaßnahmen denkbar und würde zu einer alle Planungen verhindernden Kreisverweisung führen. Somit stellen weder der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben noch die Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gäbe (st. Rspr. des VGH BW, u. a. Urteil vom 23.06.1988, VBIBW 1989, 61ff. und Urteil vom 03.09.1993, NVwZ-RR 1994, 373ff.). Diese Sichtweise hat auch ihren Niederschlag in der gesetzlichen Regelung zur Vermeidbarkeit von Beeinträchtigungen in § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG in der Formulierung „am gleichen Ort“ gefunden. Diese Formulierung soll laut Gesetzesbegründung in der Bundestags-Drucksache 16/12274, S. 57, zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens abzielt und keine Verpflichtung zur Prüfung alternativer Standorte beinhaltet. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich demnach nur auf die Frage, ob der durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Eingriff „am gleichen Ort“, also an dieser Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge haben und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden können. Hingegen müssen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die zum Erreichen des planerisch gewollten Ziels nicht erforderlich sind, vermieden werden.

Bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP auf den Seiten 62ff. eingehend dargestellt. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Maßnahmen:

a) Ein bedeutender Beitrag zur Vermeidung ergibt sich aus der Gestaltung der Trassierung. Bei der Trassierung der verschiedenen Straßenabschnitte dieses Vorhabens werden in erheblichem Maße vorhandene Straßen und Gewerbeflächen mitbenutzt und Trassenverläufe gebündelt. Dies gilt zum einen für die Abschnitte nördlich der Hindenburgstraße, wo mit Ausnahme eines Teilstücks zum Anschluss der Industriestraße an die Vehringerstraße keine Freiflächen, sondern bestehende Verkehrs- bzw. Gewerbe- und Bahnflächen und damit naturschutzfachlich geringwertigere Bereiche beansprucht werden. Zum anderen wird die vorhandene Römerstraße für die neue Römerstraße mit verwendet und zudem auf längerer Strecke parallel zur Bahnlinie geführt. Mit dieser Trassierung kann die Störung bisher unbelasteter Gebiete erheblich vermieden werden. Bei der Römer-

straße wurde eine möglichst kurze Trassenführung über die Bahnlinie gewählt. Der Anschluss der Römerstraße an die B 311 selbst befindet sich auf intensiv landwirtschaftlich genutzten und damit naturschutzfachlich weniger wertvollen Flächen und wurde mit der Planänderung insgesamt kompakter und damit landschaftsverträglicher gestaltet. Übersichten zur Ver- und Entsiegelungsbilanz der einzelnen Abschnitte finden sich auf den Seiten 63 bis 66 des LBP, auf die Bezug genommen wird. Nicht mehr erforderliche Straßen- und Wegeflächen werden entsiegelt und rekultiviert. Zwar kommt es durch die Änderung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme von ca. 2.000 m²; jedoch stellt dies nur eine Zunahme um ca. 4% dar (s. Seite 14 in Planunterlage 1a), und es wird damit eine kompaktere Ausgestaltung dieses Anschlusses ermöglicht.

b) Eine weitere Minimierung der Eingriffe durch eine Flächen sparende Bauweise ergibt sich insbesondere aus dem Verzicht eines Ausbaus der Industriestraße nördlich der Unterführung unter die B 312 sowie aus möglichst steil gestalteten Straßenböschungen.

c) Der für die Erschließung von vor allem landwirtschaftlich genutzten Grundstücken erforderliche Neubau von Wegen erfolgt teilweise in unversiegelter Bauweise.

d) Um baubedingte schädliche Auswirkungen zu vermeiden, sind die Normen und anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Hierzu werden verschiedene Nebenbestimmungen in diesem Beschluss festgelegt. Ebenso sind in Nebenbestimmungen Maßgaben zum Umgang mit Boden aufgenommen, um schädliche Auswirkungen zu minimieren.

e) Mit den in den LBP-Maßnahmen S1 bis S4 vorgesehenen Schutzzäunen sollen baubedingte Beeinträchtigungen angrenzender Biotope (gerade auch von Biotopen im Sinne von § 30 BNatSchG) vermieden werden. Zudem dienen die LBP-Maßnahmen S2 und S3 dem Erhalt eines Horstbaumes des Mäusebussards sowie der Vermeidung von Individuenverlusten bei der Zauneidechse und der Gelbbauchunke. Die LBP-Maßnahme S4 bezweckt mit dem Schutzzaun auch den Schutz von Flächen für die LBP-Maßnahme CEF4 (insbesondere bezüglich bauzeitlicher Beeinträchtigungen und bis zur hinreichenden Wirksamkeit der LBP-Maßnahme V3).

f) Nach den LBP-Maßnahmen VA1 und VA2 dürfen Rodungen von Gehölzen und der Abbruch der abzureichenden Gebäude im Rahmen der Baufeldräumung bzw. für die Schaffung von Retentionsraumausgleich (Letzteres auf dem Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra) nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 1. März erfolgen, um den Verlust von Individuen von Vögeln und Fledermäusen zu vermeiden; ebenso sind potentielle Fledermausquartiere an Bäumen oder in Gebäuden vor der Baufeldräumung nochmals zu kontrollieren. Die LBP-Maßnahme VA1 ist entsprechend einer Nebenbestimmung auch auf die Herstellung der Ausweibuchten entlang der Gemeindeverbindungsstraße Eichenau anzuwenden.

g) Entsprechend den LBP-Maßnahmen CEF3 und CEF4 sind vom Vorhaben betroffene Zauneidechsen einzusammeln und in zuvor geschaffene Ersatzhabitate umzusiedeln, um Individuenverlust-

te bei Zauneidechsen zu vermeiden. Zudem erfolgt mit den LBP-Maßnahmen G4, G6 und G9 die Entwicklung von Ersatzhabitaten für eine Neubesiedlung durch die Zauneidechse.

h) Die LBP-Maßnahmen CEF1 und CEF2 zielen auf die Vermeidung des Verlustes von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von verschiedenen Vogel- und Fledermausarten durch ersatzweise angebrachten Nisthilfen und Fledermauskästen ab.

i) Die Entwässerung der verschiedenen Straßenabschnitte ist so geregelt, dass Schadstoffeinträge in Grund- und Oberflächengewässer vermieden werden. Dazu dient insbesondere das Regenrückhaltebecken an der Römerstraße, ein Teil der Entwässerung erfolgt auch über die vorhandene Kanalisation. Zu dem baubedingt anfallenden Bauwasser sind Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, die schädliche Auswirkungen vermeiden sollen.

j) Bei der Verlegung des Rötenbachs wird die verdolte Strecke des Durchlasses so weit wie möglich reduziert und das neu herzustellende Gewässer naturnah gestaltet. Das bisherige Gewässerbett des Rötenbachs wird nicht verfüllt, so dass es bei Hochwasserereignissen geflutet wird. Ferner werden die dortigen Rasengittersteine entfernt.

k) Mit den LBP-Maßnahmen V1 bis V5 sollen Individuenverluste bei Fledermäusen und Vögeln beim Überfliegen der Trasse vermieden und minimiert werden, indem in kritischen Bereichen insbesondere Sperrpflanzungen sowie auf den Brücken über die Bahnlinie Sperreinrichtungen vorgesehen und die Funktion von Leitstrukturen gewahrt werden. Zur Vermeidung und Minimierung von Individuenverlusten trägt auch die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den einzelnen Straßenabschnitten bei.

l) Nach der LBP-Maßnahme VA3 sind für die Straßenbeleuchtung im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße insektenfreundliche Lampen zu verwenden, die zugleich die Beeinträchtigung von Jagdhabitaten von Fledermäusen reduzieren.

m) Zur weitestmöglichen Minimierung der baubedingten Flächeninanspruchnahme erfolgt die Bedienung und Erschließung der Bauflächen nur auf bereits vorhandenen Straßen und Wegen sowie auf der geplanten Trasse. Zudem werden die Baulager überwiegend auf vorhandenen, teilweise befestigten Flächen bzw. im Trassenbereich eingerichtet.

n) Mit den LBP-Maßnahmen G1bis G9 wird insbesondere die landschaftliche Einbindung der Bauwerke bezweckt. Mit diesen Maßnahmen werden zudem noch weitere Vermeidungs- und Minimierungseffekte erzielt (insoweit wird für Einzelheiten auf die Maßnahmenblätter im LBP Bezug genommen).

o) Der zuvor zur Herstellung des Retentionsraumausgleichs auf Flst. Nr. 950 auf Gemarkung Neufra abgetragene Oberboden wird getrennt gelagert und anschließend auf der Fläche wieder aufgebracht.

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eingehalten. Anderweitige zumutbare Ausführungsvarianten des Vorhabens am gleichen Ort, die mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG einhergehen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG ist es zu begründen, soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können. Laut der Gesetzesbegründung hierzu auf Seite 57 in der Bundestags-Drucksache 16/12274 soll diese Begründungspflicht die Beachtung und Umsetzung des Vermeidungsgebots in der Praxis stärken.

Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen scheidet hier insbesondere aus folgenden Gründen aus: Die Trassen der neuen Straßenabschnitte verlaufen zu einem großen Teil auf bereits bebauten oder sonst vorbelasteten Flächen wie etwa gewerblich oder industriell genutzten Gebieten. Zudem werden bei den neuen Trassen bereits vorhandene Verkehrsflächen oder sonst versiegelte Flächen mit verwendet. Darüber hinaus werden vor allem im Bereich des neuen Anschlusses der Römerstraße an die B 311 naturschutzfachlich weniger wertvolle, intensiv genutzte Ackerflächen beansprucht. Eine weitere Verlagerung der Trassenverläufe in geringwertigere oder weniger empfindliche Flächen ist vor diesem Hintergrund ausgeschlossen. Des Weiteren wurden bei allen Straßenabschnitten die jeweils kleinsten anwendbaren Regelquerschnitte und günstigsten, d. h. Flächen sparenden Böschungsgestaltungen zugrunde gelegt. Auch insoweit kommt eine weitere Vermeidung oder Minimierung der vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahme nicht in Betracht. Durch die jetzige Planung mit dem Verlauf der Trassen der neuen Straßenabschnitte auf zu einem großen Teil vorbelasteten Flächen bzw. durch eine möglichst Flächen sparende Planung können zudem von vornherein vorhabensbedingte Eingriffe in einzelne Schutzgüter von Natur und Landschaft vermieden und minimiert werden.

Darüber hinaus werden durch eine Reihe von LBP-Maßnahmen Belange verschiedener Tierarten in besonderem Maße berücksichtigt, so dass von vornherein deren Beeinträchtigung durch das Vorhaben in erheblichem Umfang vermieden und minimiert werden kann.

Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft ist bei diesem Vorhaben für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

7.2.3. Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchti-

gung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerichtet neu gestaltet ist.

Die Vorhabensträgerin hat solche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe vorgesehen. Bei den Ausgleichsmaßnahmen wurde grundsätzlich auf eine funktionale und räumlich ortsnahe Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zum Eingriff geachtet. Ferner wurde soweit erforderlich der zeitliche Aspekt der Beeinträchtigungen beachtet; so handelt es sich teilweise um vorgezogene Maßnahmen, bei denen die Durchführung vor Baubeginn vorgesehen ist.

Grundsätzliches Ziel der Kompensationsmaßnahmen ist die Erhaltung und Entwicklung der dortigen Donauaue mit ihren typischen Zönosen und Lebensraumkomplexen unter Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung funktionaler Beziehungen. Dabei geht es insbesondere um die Entwicklung einer überwiegend grünlandgeprägten Aue. Demzufolge ist insbesondere die Extensivierung von Ackerflächen durch Ausbildung von extensiv bewirtschafteten Grünlandflächen wie auch die flächige Reaktivierung bestehender Altarme von Gewässern und die Wiederherstellung von Auwaldstrukturen vorgesehen. Mit dieser an Biotoptypen und Biotopkomplexen anknüpfenden Kompensation werden mit einem multifunktionalen Ansatz zugleich vorhabensbedingte Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild kompensiert. Ebenso wirken sich die Kompensationsmaßnahmen positiv auf die vom Vorhaben betroffenen Tierarten aus. Für Einzelheiten hierzu wird auf die Seiten 78ff. im LBP Bezug genommen.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Maßnahmenblättern zu den LBP-Maßnahmen A/E1, A/E2, A/E3, A/E4, A5, A6 und A7 näher beschrieben; hierauf wird verwiesen, wobei die LBP-Maßnahme A/E 4 bereits vor Baubeginn durchzuführen ist, was in einer Nebenbestimmung im Hinblick auf die zeitgerechte Schaffung eines Ersatzhabitats für den Biber festgelegt ist.

Wie dem Anhang II zum LBP (s. Seiten 183ff.) entnommen werden kann, reichen die vorgenannten Kompensationsmaßnahmen nicht aus, um auch für das Schutzgut Boden und dessen verschiedene Funktionen eine vollständige Kompensation zu erreichen. Infolgedessen sind zusätzlich die LBP-Maßnahmen ABo1 und ABo2 vorgesehen. Danach werden einerseits Ackerflächen in Grünland umgewandelt und erfolgt andererseits auf einer Ackerfläche ein Oberbodenauftrag außerhalb des Überschwemmungsgebiets am Rande der Hangkante zum Donautal. Damit werden insbesondere die Bodenfunktionen Filter und Puffer für Schadstoffe, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und natürliche Bodenfruchtbarkeit verbessert. Unter Berücksichtigung dieser beiden LBP-Maßnahmen kann auch für das Schutzgut Boden eine vollständige Eingriffskompensation bewirkt werden. Dabei können Defizite bei der Kompensationswirkung bei den Bodenfunktionen Filter und Puffer für Schadstoffe sowie natürliche Bodenfruchtbarkeit hingenommen werden, da die Maßnahmen zugleich zu einem Überschuss an Kompensationswirkung bei der Bodenfunktion Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und dadurch beim Schutzgut Boden insgesamt führen (s. Bilanzierung auf Seite 198 im LBP).

Demzufolge kann mit den im LBP enthaltenen Kompensationsmaßnahmen für alle vom Vorhaben betroffenen Schutzgüter eine vollständige Kompensation aller Eingriffswirkungen erreicht werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist besonders positiv zu vermerken, dass die Kompensationsmaßnahmen weitgehend in enger Nachbarschaft konzentriert und so aufeinander bezogen konzipiert sind, dass vernetzte Strukturen einer typischen grünlandgeprägten Aue in einem größeren räumlichen Zusammenhang geschaffen werden können. Zudem ist es vorteilhaft, dass die Kompensationsmaßnahmen weitgehend einen engeren räumlichen Bezug zu den vorhabensbedingten Eingriffen aufweisen. Damit kann eine naturschutzfachlich sinnvolle Aufwertung vor allem des Raumes zwischen der Schwarzach und der Bahnlinie südlich des Siedlungsbereichs von Riedlingen und somit eine vollständige Kompensation der nicht vermeidbaren vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft erreicht werden. Durch den engeren räumlichen Bezug der meisten Kompensationsmaßnahmen mit dem Anschluss der Römerstraße an die B 311 und die damit verbundenen Aufwertung des Landschaftsbildes in diesem Bereich können auch die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes hinreichend kompensiert werden (s. hierzu auch Abschnitt 7.2.11 a. E.).

Mit entsprechenden Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss werden eine ökologische Baubegleitung während der Bauausführung sowie ein begleitendes Monitoring über die Bauphase hinaus festgelegt. Mit der ökologischen Baubegleitung soll die räumliche und zeitliche Einhaltung der festgesetzten LBP-Maßnahmen überwacht werden. Außerdem soll mit dem begleitenden Monitoring die Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen auch über die Bauphase hinaus geprüft und erforderlichenfalls die Maßnahmen angepasst werden (s. Seite 84 im LBP).

7.2.4. Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme von Ausgleichsflächen des Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“

Der Anschluss der Römerstraße an die B 311 liegt weitgehend innerhalb des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ der Stadt Riedlingen. Dabei werden durch die geplante Trasse insbesondere Flächen in Anspruch genommen, auf denen naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen dieses Gewerbe- und Industriegebiet betreffend festgesetzt sind. Die von der ursprünglich beantragten Planung betroffenen Kompensationsflächen (unterschieden nach der jeweiligen Kompensationsmaßnahme) sind für die ursprüngliche Planung dieses Anschlusses dargestellt in Planunterlage 12.3. Zur Ermittlung des zusätzlich als Sonderausgleich erforderlichen Kompensationsumfangs wurde anhand der Biotoptypenbewertung der Wert der entfallenden Kompensationsflächen, also der Wert der betroffenen Flächen einschließlich der jeweils vorgesehenen Kompensation, ermittelt. Dabei zeigt sich, dass der überwiegende zusätzliche Kompensationsbedarf sich auf Flächen bezieht, auf denen die Anlage und Entwicklung von Auenwald/Sukzessionswald vorgesehen ist (s. zweite Tabelle auf Seite 123 im LBP). Mit den LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2 und SoA3 wird dieser zusätzliche Kompensationsumfang vollständig ausgeglichen. Diese LBP-Maßnahmen sehen schwerpunktmäßig die Entwicklung von Auenwald auf Grünlandstandorten bzw. auf intensiv genutzten Ackerflächen sowie den

Anschluss, die Vergrößerung und die Vernetzung bereits bestehender Auewälder und die Verbesserung der Lebensraumbedingungen darin vorkommender Arten vor, womit im Wesentlichen eine biotoptypengerechte Kompensation für die entfallenden Kompensationsflächen des Bebauungsplans hergestellt werden kann. Wie sich aus der Tabelle auf den Seiten 125f. im LBP ergibt, kann mit den LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2 und SoA3 hinsichtlich der ursprünglich beantragten Planung ein vollständiger Ausgleich für die entfallenden Kompensationsflächen mit einem leichten wertmäßigen Überschuss von 412 Punkten erreicht werden.

Infolge der geänderten Planung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 kommt es zu einer Zunahme der Flächeninanspruchnahme von 2.000 m² (s. Seite 14 des geänderten Erläuterungsberichts, Planunterlage 1a). In Planunterlage 12a sind auf den Seiten 12ff. die Auswirkungen der Änderung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 dargestellt. Die Änderungen der Betroffenheit der im o. g. Bebauungsplan vorgesehenen Kompensationsflächen durch die geänderte Planung des Anschlusses ist in Plan 12.3a dargestellt. Daraus wie auch aus dem Vergleich der Tabellen auf Seite 123 in Planunterlage 12 und auf Seite 13 in Planunterlage 12a geht hervor, dass es infolge der geänderten Planung insbesondere zu einer Zunahme der Inanspruchnahme von für die Entwicklung bzw. die Anlage von Auenwald/Sukzessionswald nach dem o. g. Bebauungsplan vorgesehenen Kompensationsflächen kommt. Wie sich aus dem Vergleich dieser Tabellen zeigt, kommt es hinsichtlich des Sonderausgleichs zu einer Erhöhung des Kompensationsbedarfs um 32.647 Punkte. Um diesen zusätzlichen Kompensationsbedarf auszugleichen, ist als weitere Maßnahme die LBP-Maßnahme SoA4 mit einem Kompensationswert von 32.640 Punkten vorgesehen. Da es sich bei den zusätzlich beanspruchten, im o. g. Bebauungsplan vorgesehenen Kompensationsflächen überwiegend um Flächen handelt, auf denen Auenwald entwickelt werden soll, kann mit der LBP-Maßnahme SoA4, mit der ebenfalls ein Auenwald entwickelt werden soll, ein biotoptypengerechter Ausgleich im Rahmen des Sonderausgleichs auch für den infolge der geänderten Planung erforderlichen zusätzlichen Ausgleich erreicht werden. Es verbleibt dann ein Überschuss im Rahmen des Sonderausgleichs von 405 Punkten, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der erforderliche Sonderausgleich vollständig gewährleistet wird. Dass die LBP-Maßnahme SoA4 auf der für die LBP-Maßnahme ABo1 vorgesehenen Fläche liegt, ist dabei unschädlich, da die Umsetzung der LBP-Maßnahme SoA4 die Erreichung der mit der LBP-Maßnahme ABo1 verfolgten Kompensationsziele beim Schutzgut Boden nicht beeinträchtigt.

7.2.5. Auswirkungen der Planänderungen auf das Kompensationskonzept

Hinsichtlich der im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen sind deren Auswirkungen auf das vorgesehene Kompensationskonzept überprüft worden. Die Einzelheiten hierzu sind in Planunterlage 12a enthalten, worauf Bezug genommen wird.

Dabei zeigt sich, dass die Änderungen beim Anschluss der Römerstraße an die B 311 im Vergleich zur vorherigen Planung nur bei den Biotoptypen Feldgehölz sowie Gebüsch mittlerer Standorte zu größeren Eingriffen bei den naturschutzfachlich eine zumindest geringe Bedeutung aufweisenden Biotoptypen führen, dem eine deutlich geringere Beanspruchung des Biotoptyps Fettwiese mittlerer Standorte gegenübersteht (s. die Übersichten Seite 8f. in Planunterlage 12a). Im Übrigen nimmt der jetzige Trassenverlauf in spürbarem Maße - auch infolge der dortigen intensiven landwirtschaft-

lichen Nutzung - naturschutzfachlich eher geringwertige Flächen in Anspruch; allerdings werden auch mehr hochwertige Flächen beansprucht (s. Schaubild auf Seite 10 der Planunterlage 12a). Aus den Übersichten auf Seite 8f. ergibt sich durch die geänderte Planung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 im Vergleich zur ursprünglichen Planung ein zusätzlicher Kompensationsbedarf mit 9.359 Punkten. Dieser zusätzliche Kompensationsbedarf kann mit dem aus den bisher vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen resultierenden Kompensationsüberschuss in Höhe von 46.462 Punkten kompensiert werden (s. Seite 181 des LBP in Planunterlage 12). Wie sich aus der Übersicht auf Seite 179 des LBP entnehmen lässt, stehen Eingriffen in Auwälder in Höhe von 17.242 Punkten aus den Kompensationsmaßnahmen A/E1 und A/E2 122.521 Punkte bezogen auf den Biotoptyp Auwald der Bäche und kleinen Flüsse als Kompensation gegenüber. Daraus ergibt sich, dass der Kompensationsüberschuss der gesamten Kompensationskonzeption in Höhe von 46.462 Punkten maßgeblich auf die Schaffung und Entwicklung von Auwaldstrukturen im Zuge der Kompensationsmaßnahmen zurückzuführen ist. Da es sich bei den vom Eingriff betroffenen höherwertigeren Biotoptypen insbesondere um Gebüsch mittlerer Standorte, Parkwald, gewässerbegleitende Hochstaudenflur und Feuchtwald handelt, kann eine Kompensation durch Auwaldstrukturen noch als biotoptypengerecht betrachtet werden. Nach Abzug des zusätzlichen Kompensationsbedarfs in Höhe von 9.359 Punkten verbleibt noch ein Kompensationsüberschuss von 37.103 Punkten. Im Übrigen werden durch die geänderte Planung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 die bislang vorgesehenen LBP-Maßnahmen nicht beeinträchtigt, sondern können weiterhin im erforderlichen Umfang durchgeführt werden.

Die zusätzliche Anlage von Ausweichbuchten an der GV Eichenau bringt eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme von ca. 430 m² mit sich. Dabei liegt ein Großteil dieser Flächen auf dem ca. 1,5 - 1,8 m breiten, intensiv gemähten Fahrbahnrand der GV Eichenau. Da die Flächen der Ausweichbuchten Nr. 1 bis 4 trotz der intensiven Mahd Saumbereiche des die Schwarzach begleitenden Auwaldstreifens darstellen, wurden sie dem Biotoptyp Gewässerbegleitender Auwaldstreifen zugeordnet; die Fläche der Ausweichbucht Nr. 5 wurde dem Biotoptyp Intensivweide zugeordnet. Wie sich aus der Übersicht auf Seite 22 in Planunterlage 12a ergibt, kommt es durch die Ausweichbuchten zu einem zusätzlichen Eingriff, der nach dem Biotopwertverfahren zu einem zusätzlichen Kompensationsbedarf von 9.030 Punkten führt. Da nach den Ausführungen im vorherigen Absatz noch ein Kompensationsüberschuss in Höhe von 37.103 Punkten vorhanden ist, kann dieser zusätzliche Kompensationsbedarf noch mit den bisher vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen abgedeckt werden, wobei dann noch ein Überschuss von 28.073 Punkten verbleibt. Da der Kompensationsüberschuss maßgeblich auf die Schaffung von Auwaldstrukturen im Zuge der Kompensationsmaßnahmen A/E1 und A/E2 zurückzuführen ist, ist auch hier eine weitgehend biotoptypengerechte Kompensation des zusätzlich erforderlichen Ausgleichs für die Ausweichbuchten gewährleistet, da dabei vornehmlich in gewässerbegleitende Auwaldstreifen eingegriffen wird.

Im Zuge der Planänderungen ist auch die Aufweitung der Einmündungsbereiche am neuen Radweg nördlich der Eichenau vorgesehen. Mit der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme von ca. 300 m² kommt es insbesondere zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme bei den Biotoptypen Nadelbaumbestand sowie Feldgehölzen, wobei diese teilweise bereits vorgeschädigt sind. Aus den

Übersichten auf den Seiten 25f. in Planunterlage 12a ergibt sich hieraus ein zusätzlicher Kompensationsbedarf in Höhe von 3.565 Punkten. Da nach den Ausführungen im vorherigen Absatz noch ein Kompensationsüberschuss in Höhe von 28.073 Punkten vorhanden ist, kann dieser zusätzliche Kompensationsbedarf noch mit den bisher vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen abgedeckt werden, wobei dann noch ein Überschuss von 24.508 Punkten verbleibt. Da es sich bei den vom Eingriff betroffenen höherwertigeren Biotoptypen insbesondere um Nadelbaumbestand und Feldgehölz handelt, kann eine Kompensation durch Auwaldstrukturen noch als biotoptypengerecht betrachtet werden.

Die Planänderungen durch die Umgestaltung der Parkplatzzufahrt zur Fa. Blank fallen aus naturschutzfachlicher Sicht sehr gering aus. Dies beruht darauf, dass teilweise der bereits geplante Dammkörper der Trasse im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße vom Durchlass mitbenutzt wird und dass teilweise stark verdichtete, als Verkehrs- und Lagerplatz genutzte Flächen sowie ein Schutthügel beansprucht werden. Alle diese Flächen weisen naturschutzfachlich eine sehr geringe Wertigkeit auf, so dass daraus naturschutzrechtlich zutreffend kein zusätzlicher Kompensationsbedarf hergeleitet werden kann.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass der sich aus den Planänderungen zusätzlich ergebende Kompensationsbedarf unter Heranziehung des Kompensationsüberschusses aus den im bisherigen LBP in Planunterlage 12 enthaltenen Kompensationsmaßnahmen vollständig abgedeckt werden kann. Da die Kompensation zudem im Wesentlichen biotoptypengerecht erreicht wird, steht auch aus naturschutzfachlicher Sicht einer Heranziehung des bisherigen Kompensationsüberschusses nichts im Wege.

7.2.6. Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Diesem Erfordernis wird hier maßgeblich dadurch Rechnung getragen, als multifunktional Kompensationsmaßnahmen auch auf den Flächen vorgesehen werden, auf denen zur Schaffung von Retentionsraumausgleich ein Bodenabtrag erfolgt. Darüber hinaus wird die wegen der Trassierung der Römerstraße erforderliche Rötenbachverlegung zugleich mit einer Kompensationsmaßnahme verbunden. Zudem wird die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen insoweit in ihren Auswirkungen vermindert, als ein großer Anteil der Kompensationsmaßnahmen räumlich konzentriert zwischen der Bahnlinie und der Schwarzach platziert wird. Auf Flächen, auf denen eine extensive Nutzung vorgesehen ist, kann im Übrigen in reduzierter Form weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung erfolgen. Nicht zuletzt wird soweit möglich eine Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen vorgenommen. Insgesamt wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit bei diesem Vorhaben dem Erfordernis der Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen, ohne den erforderlichen Eingriffsausgleich zu gefährden.

7.2.7. Angemessenheit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Vergleich zum Flächenbedarf für die Abschnitte dieses Vorhabens

Nach dem bisherigen § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG sollen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so gestaltet werden, dass die für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche möglichst nicht überschritten wird. Auch wenn nach Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes am 01.03.2010 diese landesgesetzliche Regelung nicht mehr unmittelbar anzuwenden ist, wird vorsorglich unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit geprüft, ob die Kompensationsmaßnahmen die für den Eingriff in Anspruch genommene Fläche überschreitet. Ein Vergleich der Flächeninanspruchnahmen zeigt, dass der Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen bei diesem Vorhaben insoweit angemessen ist. Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der LBP-Maßnahme ABo1 ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 7,55 ha. Die Fläche für die LBP-Maßnahme ABo2 ist hier nicht anzurechnen, da die landwirtschaftliche Nutzung nach dem Bodenauftrag uneingeschränkt fortgeführt werden kann; die Flächen für die LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2, SoA3 und SoA4 können nicht unmittelbar diesem Vorhaben zugerechnet werden, da damit der Ausgleichsbedarf für den Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“, in den vorhabensbedingt eingegriffen wird, abgedeckt werden soll. Dem Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen in Höhe von ca. 7,55 ha steht ein Flächenbedarf für die Abschnitte dieses Vorhabens in Höhe von ca. 10,26 ha (ca. 10,06 ha (s. Seite 7 der UVP-Vorprüfung) zuzüglich 0,2 ha durch die Änderung des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 (s. Seite 14 in Planunterlage 1a) gegenüber. Damit wird die aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vorsorglich geprüfte Maßgabe nach dem bisherigen § 21 Abs. 2 Satz 4 NatSchG bei diesem Vorhaben eingehalten.

7.2.8. Verhältnismäßigkeit des Flächenbedarfs für die Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen ganz überwiegend auf Grundstücken, die sich bereits im Eigentum der Stadt Riedlingen als Vorhabensträgerin befinden. Nur das Flst. Nr. 954 der Gemarkung Neufra wird ganz mit 16.380 m² und von dem Flst. Nr. 953 wird randlich ein Teilstück mit 378 m² für Kompensationsmaßnahmen dauerhaft beansprucht. Im Zusammenhang mit der Durchführung der Kompensationsmaßnahmen werden zudem private Flächen mit 5.075 m² vorübergehend beansprucht. Darüber hinaus wird für die LBP-Maßnahme ABo2 eine private Fläche des Flst. Nr. 1674 mit 5.000 m² für den dort vorgesehenen Bodenauftrag vorübergehend in Anspruch genommen, ohne dass die weitere Nutzung dieser Fläche nachfolgend beeinträchtigt wird.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Beschluss vom 07.07.2010 - 7 VR 2.10-, NuR 2010, 646) gebietet es der Schutz des Eigentums nach Artikel 14 Abs. 1 GG, Ausgleichs- und Ersatzflächen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind. Diese Maßgabe wird hier eingehalten. Zum einen befindet sich der Großteil der für Kompensationsmaßnahmen benötigten Flächen be-

reits in Eigentum der Stadt Riedlingen. Soweit private Flächen nur vorübergehend für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen benötigt werden, ist die Inanspruchnahme im Hinblick auf den insoweit deutlich geringeren, nur zeitweiligen Eingriff in privates Grundeigentum und den Zweck der Schaffung eines naturschutzrechtlichen Eingriffsausgleichs als verhältnismäßig zu qualifizieren. Dass im Übrigen auch private Grundstücksflächen dauerhaft für Kompensationsmaßnahmen herangezogen werden, ist gleichfalls mit Artikel 14 Abs. 1 GG vereinbar. Dies beruht darauf, dass die randliche Inanspruchnahme von Flst. Nr. 953 im Zuge der LBP-Maßnahme A/E1 erfolgt und notwendig ist, um die ganz überwiegend auf in öffentlichem Eigentum stehenden Flächen geplante LBP-Maßnahme insoweit sinnvoll durchführen zu können, dass der unterbrochene Durchfluss des Schwarzachtarms vollständig wiederhergestellt wird. Ferner erfolgt die Inanspruchnahme von Flst. Nr. 954 im räumlich engen Zusammenhang mit den meisten anderen Kompensationsmaßnahmen und dient damit gerade auch einer Vernetzung der verschiedenen einzelnen Kompensationsmaßnahmen (ausdrücklich wird im Maßnahmenblatt die LBP-Maßnahme A5 angesprochen); außerdem ist zu berücksichtigen, dass dieses Grundstück vollständig innerhalb eines FFH-Gebiets und Landschaftsschutzgebiets liegt und auch insoweit eine naturschutzfachliche Aufwertung besonders sachgerecht ist. Nicht zuletzt ist vorgesehen, diese dauerhaft benötigten privaten Flächen durch die Stadt Riedlingen zu erwerben. Insgesamt sind demnach die nach dem LBP vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf Artikel 14 Abs. 1 GG verhältnismäßig.

7.2.9. Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

Da alle Grundstücke, auf denen nach dem LBP Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant sind, sich im Eigentum der Stadt Riedlingen befinden oder deren Erwerb durch die Stadt Riedlingen vorgesehen ist, bedarf es keiner anderweitigen rechtlichen Sicherung mehr, da über die Eigentümerstellung die Stadt Riedlingen in vollem Umfang auf diese Grundstücke zugreifen kann. Hinsichtlich des Oberbodenauftrags nach der LBP-Maßnahme ABo2 ist ebenfalls keine weitere rechtliche Sicherung erforderlich, da mit der Durchführung des Oberbodenauftrags diese Maßnahme umgesetzt und damit keiner weiteren rechtlichen Sicherung mehr zugänglich ist.

Hinsichtlich der Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Nach der Gesetzesbegründung auf Seite 58 der Bundestags-Drucksache 16/12274 ist mit Unterhaltung die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege gemeint, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie selbst Gegenstand der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme sind. Demzufolge gibt es sowohl zeitlich begrenzt als auch permanent zu unterhaltende Kompensationsmaßnahmen, wobei als Unterhaltungszeitraum im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes der Zeitraum festzusetzen ist, der für die Erreichung des jeweiligen Kompensationsziels erforderlich und angemessen ist (s. hierzu Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733, 736).

Für die einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem LBP ist aus naturschutzfachlicher Sicht (s. Seite 29f. in Planunterlage 12a), der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, der erforderliche Unterhaltungszeitraum wie folgt festzusetzen:

Bei den LBP-Maßnahmen A/E1, A/E2 und A/E3 ist ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit erforderlich. Bei der LBP-Maßnahme A/E4 ist kein Unterhaltungszeitraum festzusetzen, da diese Flächen einer natürlichen Sukzession zu überlassen sind. Bei den LBP-Maßnahmen A5 und A6 ist eine permanente Unterhaltung erforderlich, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung der entwickelten Fettwiesen dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme A7 ist ebenfalls eine permanente Unterhaltung erforderlich, um ein Einwandern von Gehölzen zu verhindern. Bei den LBP-Maßnahmen SoA1, SoA2, SoA3 und SoA4 ist ein Zeitraum von 5 Jahren für die Entwicklungs- und Jungwuchspflege der Gehölze bis zur Erreichung der Konkurrenzfähigkeit erforderlich. Bei der LBP-Maßnahme ABo1 ist eine permanente Unterhaltung erforderlich, da nur so die naturschutzfachlich gewünschten Wirkungen aus einer extensivierten Bewirtschaftung des Grünlands dauerhaft sichergestellt werden können. Bei der LBP-Maßnahme ABo2 ist kein Unterhaltungszeitraum festzusetzen, da die Verbesserung der Bodenfunktionen mit dem Oberbodenauftrag erreicht ist, ohne dass eine weitere Unterhaltung notwendig wird.

Zur Sicherstellung der naturschutzfachlich erforderlichen Unterhaltungszeiträume ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung mit aufgenommen. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, ist zudem bestimmt worden, dass dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen beginnt. Damit wird der Zeitpunkt definiert, von dem ab der jeweils festgelegte Unterhaltungszeitraum beginnt.

7.2.10. Vorbringen der Naturschutzverwaltung

Seitens des Referats 56 (Naturschutz und Landschaftspflege) des Regierungspräsidiums Tübingen werden zu dem im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmenkonzept nur Anmerkungen im Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet 7922-342 „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ vorgetragen. Hierzu wird auf die Ausführungen unten im Abschnitt 7.3 verwiesen.

Von Referat 56 wird ferner angemerkt, dass es zu großen Landschaftseingriffen durch die weit nach Süden geführte Römerstraße kommt und landschaftsschonendere Alternativen gesucht werden sollten. Von der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach wird ebenfalls zu bedenken gegeben, ob der Flächenverbrauch im südlichen Bereich des Vorhabens durch die Zufahrtsbauwerke berechtigt ist. Auch von Verbänden und Einwendern wird der Flächenverbrauch beim Anschluss der Römerstraße an die B 311 als zu groß bemängelt.

Hierzu ist auf die oben in den Abschnitten 6.3 und 6.4 enthaltenen Ausführungen zu verweisen. Aus den dort genannten Gründen kommt eine andere Trassierung, die weniger Flächen beansprucht oder näher am Siedlungsbereich von Riedlingen verläuft, nicht in Betracht.

Im Übrigen werden von der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach keine Bedenken gegen das Maßnahmenkonzept des LBP vorgetragen.

7.2.11. Vorbringen der Naturschutzverbände

Von einem Verband wird vorgebracht, dass die im LBP aufgeführten Maßnahmen keinen wirklichen Ausgleich darstellen würden. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Wie oben in den Abschnitten 7.2.3 bis 7.2.5 dargelegt, ist das umfangreiche Ausgleichskonzept des LBP geeignet, die vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren.

Zudem wird von dem Verband ohne jede Substantiierung vermutet, dass diese Maßnahmen auch schon anderweitig als Ausgleichsmaßnahme herangezogen worden seien. Die Planfeststellungsbehörde hat hierfür keine Anhaltspunkte. Vielmehr können insbesondere die Maßnahmen südlich der Rötenbachverlegung noch nicht bereits anderweitig realisiert sein. Zum einen wird die Rötenbachverlegung selbst erst mit diesem Vorhaben erfolgen. Zum anderen werden die Maßnahmen auf dem Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra zu einem erheblichen Teil erst nach Durchführung des Bodenabtrags zur Schaffung von zusätzlichem Retentionsraumausgleich vorgenommen werden können. Soweit mit LBP-Maßnahmen extensivierte Bewirtschaftungen bezweckt werden, sind insoweit die bisherigen Nutzungen erst noch anzupassen. Vor diesem Hintergrund sieht sich die Planfeststellungsbehörde mangels Substantiierung oder sonstiger entsprechender Anhaltspunkte auch nicht zu weiteren Erhebungen hierzu veranlasst.

Ferner wird von einem Verband bemängelt, dass Bepflanzungen der neu erstellten Straßenböschungen als Ausgleichsmaßnahme dienen würden. Dem ist entgegenzuhalten, dass die vorgesehenen Bepflanzungen der Straßenböschungen nicht explizit als Ausgleichsmaßnahme im LBP ausgewiesen sind. Wie sich im Übrigen aus den Übersichten auf den Seiten 172 - 175 im LBP ergibt, werden die gestalterischen Maßnahmen im Bereich des Trassenkörpers mit ihrer maximal geringen naturschutzfachlichen Bedeutung auch nur mitberücksichtigt im Hinblick auf Eingriffe in Biotoptypen, die ebenfalls maximal eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung aufweisen. Mithin werden die naturschutzfachlichen Wirkungen nicht herangezogen für einen Ausgleich von Eingriffen in höherwertigere Biotoptypen. Dieses Vorgehen begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, zumal ein Kompensationseffekt aus diesen Gestaltungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt ca. 50.000 Punkten unberücksichtigt bleibt. Darüber hinaus verbleibt aus den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein Kompensationsüberschuss von 24.508 Punkten in Bezug auf naturschutzfachlich wertvollere Biotoptypen, der hier zusätzlich mit berücksichtigt werden kann.

Soweit von einem Verband die Frage aufgeworfen wird, ob die Renaturierung der Schwarzach überhaupt als Ausgleich aufgeführt werden dürfe, ist zunächst anzumerken, dass sich dies nur auf die LBP-Maßnahmen A/E3 und A6 beziehen kann, da nur diese beiden Maßnahmen unmittelbar entlang der Schwarzach angesiedelt sind. Da seitens der unteren Naturschutzbehörde beim Land-

ratsamt Biberach gegen keine der LBP-Maßnahmen Bedenken geäußert wurden, ist nicht davon auszugehen, dass diese beiden LBP-Maßnahmen in einem Öko-Konto beim Landratsamt Biberach eingetragen sind oder bereits für andere Vorhaben als Ausgleich verwendet wurden. Der Hinweis auf eine Überalterung (Verjähmung) dieser Maßnahmen ist nicht nachvollziehbar. Zur Frage nach den Vorgaben zur Art und Weise sowie zu zeitlichen Aspekten der Umsetzung von LBP-Maßnahmen ist auf die Maßgaben in den Maßnahmenblättern im LBP sowie auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.2.9 zu verweisen. Diese Maßgaben sind einzuhalten.

Von einem Verband wird angegeben, dass die Stadt Riedlingen die notwendigen Ausgleichsflächen nicht erbringen könne, da sie bereits für beschlossene und durchgeführte Maßnahmen in erheblichem Rückstand sei. Hierzu ist anzumerken, dass es in diesem Planfeststellungsverfahren nur darum geht, die mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren. Dies ist mit dem vorgesehenen Maßnahmenkonzept nach dem LBP gewährleistet. Ob möglicherweise im Zusammenhang mit anderen Vorhaben der Stadt Riedlingen Defizite bei der Kompensation bestehen oder nicht, ist nicht Prüfungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

In der Stellungnahme eines anderen Verbandes wird ausgeführt, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt mit dem LBP-Maßnahmenkonzept weitgehend ausgeglichen werden. Dies wird explizit auf die Eingriffsfolgen hinsichtlich Naturhaushalt und Biotopschutz bezogen. Soweit der Verlust von Retentionsvolumen als nicht ausgeglichen bezeichnet wird, ist auf die speziellen Ausführungen zum Retentionsraumausgleich unten in Abschnitt 8.3.1 zu verweisen. Zudem werden die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie die Verluste und die Erholungswertminderung siedlungsnaher Naherholungsbereiche durch die Römerstraße einschließlich deren Anschlusses an die B 311 und hinsichtlich der Naherholung auch im Zuge der GV Eichenau als nicht ausgeglichen und nicht ausgleichbar bezeichnet.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Naherholungsbereichen im Zuge der GV Eichenau ist festzuhalten, dass dort durch das Vorhaben keine solche Beeinträchtigung eintreten wird. Vielmehr wird infolge der Schließung des BÜ Eichenau der Kfz-Verkehr auf der GV Eichenau durch Wegfall des Durchgangsverkehrs spürbar reduziert; daran ändern auch die zur Ermöglichung von Begegnungsverkehr vorgesehenen Ausweichbuchten nichts, da diese Ausweichbuchten dem verbleibenden Anliegerverkehr dienen sollen. Mit der deutlichen Verringerung des Kfz-Verkehrs auf der GV Eichenau werden die Möglichkeiten für die Naherholung in diesem Bereich tendenziell sogar verbessert werden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild insbesondere durch die Römerstraße einschließlich deren Anschlusses an die B 311 ist zum einen auf die landschaftliche Einbindung des Bauvorhabens durch Anpflanzungen auf den Böschungflächen hinzuweisen. Mit diesen Gestaltungsmaßnahmen nach dem LBP können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes bereits erheblich reduziert werden. Darüber hinaus wird mit den Kompensationsmaßnahmen insbesondere in einem räumlich nahe gelegenen Bereich zwischen der Schwarzach und der Bahnlinie unter Anlehnung an bestehende Strukturen innerhalb der Auenbereiche der Erhalt des kleinräumig strukturierten Landschaftsbildes angestrebt. Dadurch kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde

in örtlicher Nähe zum das Landschaftsbild am stärksten beeinträchtigenden Abschnitt Römerstraße eine Kompensation beim Landschaftsbild erreicht werden, da der örtlich standorttypische Wechsel kleinräumiger Strukturen mit den Kompensationsmaßnahmen aufgegriffen und nachvollzogen wird. Dies bewirkt zugleich im Wege eines Mehrfacheffekts die Kompensation der Beeinträchtigungen bei der Naherholung. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass das Schutzgut Naherholung nach Inkrafttreten des neuen Bundesnaturschutzgesetzes am 01.03.2010 nicht mehr vom Begriff des Eingriffs nach § 14 Abs. 1 BNatSchG umfasst wird, also insoweit auch keine Kompensation nach § 15 BNatSchG zwingend gefordert ist. Wegen der vollständigen Kompensation auch beim Schutzgut Landschaftsbild ist eine Festsetzung einer Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG insoweit auch nicht veranlasst.

7.2.12. Kompensations-Verzeichnis

Im Hinblick auf § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) wird der Stadt Riedlingen als Verursacherin der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe mit einer Nebenbestimmung auferlegt, dem Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde jeweils die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO unter Verwendung elektronischer Vordrucke gemäß § 5 KompVzVO zu übermitteln.

7.2.13. Ergebnis

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans einschließlich dessen Ergänzung geeignet und erforderlich und insbesondere auch im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft und privater Grundstückseigentümer angemessen ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren.

7.3. FFH-Vorprüfung

In Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) ist die nach Artikel 27 dieses Gesetzes am 1. März 2010 in Kraft getretene, jetzt geltende und anzuwendende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) enthalten.

§ 34 BNatSchG beinhaltet die für die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets (also eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebiets) relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften gelten als nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 29 GG der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes unterfallendes Recht unmittelbar und stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. Abweichende landesgesetzliche Regelungen sind nach Artikel 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 GG zwar zulässig, liegen aber nicht vor.

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Der Inhalt dieser Verträglichkeitsprüfung konzentriert sich darauf, ob ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt vorbehaltlich einer abweichenden Prüfung nach den Absätzen 3 und 4 unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Allerdings erübrigt sich eine Verträglichkeitsprüfung, wenn schon nach einer Vorprüfung erhebliche Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets offensichtlich ausgeschlossen sind. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (s. BVerwG, Beschluss v. 13.08.2010 - 4 BN 6.10 -, NuR 2010, 797 m. w. N.).

Zu dem Vorhaben erfolgten solche Vorprüfungen zu zwei FFH-Gebieten. Dabei handelt es sich um das FFH-Gebiet „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ (Gebietsnummer 7922-342) und um das FFH-Gebiet „Donau zwischen Munderkingen und Riedlingen“ (Gebietsnummer 7823-341).

Die beiden Vorprüfungen vom 22. März 2009 (in Ordner 4) führten hinsichtlich des Vorhabens zu den nachfolgend dargestellten Ergebnissen. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass durch die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Planänderungen sich keine solchen Veränderungen ergeben haben, dass sich an den vorhabensbedingten Auswirkungen im Hinblick auf die Vorprüfung etwas anderes ergibt. Dies gilt sowohl für den geänderten Anschluss der Römerstraße an die B 311, da sich die Änderungen im Wesentlichen im bereits bisher beanspruchten Raum bewegen und es sich zudem um landwirtschaftlich genutzte Flächen mit geringerer Wertigkeit handelt, als auch für die Ausweichbuchten an der GV Eichenau, da sich diese mit einer Ausnahme außerhalb der beiden FFH-Gebiete befinden und nur sehr kleinräumig Straßenrandbereiche beanspruchen. Auch die innerhalb des FFH-Gebiets mit der Gebietsnummer 7823-341 befindliche Ausweichbucht liegt ganz am Rande dieses FFH-Gebiets auf einer geringwertigen Fläche. Zudem sind keine FFH-Lebensräume durch die neuen Ausweichbuchten betroffen.

7.3.1. Zum FFH-Gebiet „Donau zwischen Riedlingen und Sigmaringen“ (Gebietsnummer 7922-342)

Die eigentlichen Trassen der verschiedenen Straßenabschnitte des Vorhabens verlaufen sämtlich außerhalb dieses FFH-Gebiets. Am nächsten zu diesem FFH-Gebiet liegt der Bereich der Überführung der Bahnlinie im Zuge der Römerstraße mit einer Entfernung zu dem FFH-Gebiet von ca. 92 - 150 m. Der Abschnitt Bahnhof/Industriestraße liegt etwa 400 m vom FFH-Gebiet entfernt. Auf Grund dessen ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass das Vorhaben von außen in dieses Gebiet einwirkt oder mobile Arten aus dem FFH-Gebiet beeinträchtigt. Unmittelbar betroffen wird das FFH-Gebiet durch die auf dem Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra, das randlich innerhalb dieses FFH-Gebiets liegt, vorgesehenen Abgrabungen zur Schaffung von Retentionsraumaus-

gleich. Außerdem sind in diesem Bereich einige der Kompensationsmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen.

Die für dieses Gebiet in den Standarddatenbögen aufgeführten FFH-Arten und FFH-Lebensräume sind auf den Seiten 5 und 6 der Vorprüfung genannt. Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets selbst werden umfassend dargestellt in der Anlage Datenauswertebogen, die dieser Vorprüfung beigelegt ist; hierauf wird Bezug genommen.

Entsprechend der Empfindlichkeit der jeweiligen maßgeblichen Bestandteile einerseits und der vorhabensbedingten Wirkungen einschließlich der mit dem Vorhaben verbundenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen andererseits sind nach der Vorprüfung die nachfolgend beschriebenen Wirkungen auf die für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile dieses FFH-Gebiets anzunehmen:

Durch die Trassen der beiden Straßenabschnitte Römerstraße und Bahnhof/Industriestraße wird kein FFH-Lebensraum unmittelbar beansprucht. Durch die LBP-Kompensationsmaßnahmen und durch den auf Flst. Nr. 950 vorgesehenen Retentionsraumausgleich werden zwar Flächen innerhalb des FFH-Gebiets in Anspruch genommen. Allerdings handelt es sich dabei ganz überwiegend um landwirtschaftlich genutzte Flächen, die keinen Beitrag zu den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck des FFH-Gebiets leisten. Insbesondere mit den LBP-Maßnahmen soll erreicht werden, in diesem Bereich zwischen der Schwarzach und der Bahnlinie unter Beachtung der Entwicklungs- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets bestehende Lebensräume zu sichern und weiter zu entwickeln. Dabei geht es insbesondere um die Entwicklung von Auenwäldern mit Erle, Esche und Weide, zudem werden Flächen extensiviert und das Überflutungsregime der Schwarzach verbessert. Mithin werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit diesen Maßnahmen die Erhaltungsziele und der Schutzzweck des FFH-Gebiets nicht erheblich beeinträchtigt, sondern vielmehr mit der Entwicklung von Auenwäldern mit Erle, Esche und Weide gefördert.

Auch vor diesem Hintergrund können die indirekten bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraumtyp 91E0 Auwälder mit Erle, Esche, Weide entlang der Schwarzach durch Lärm oder Emissionen als eher gering eingestuft werden, zumal dieser Lebensraum ca. 100 - 150 m von der Straßen-trasse entfernt liegt. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der baubedingten Störungen bezüglich des auf Flst. Nr. 950 vorhandenen Strauchweidengebüschs, da diese Störungen zeitlich begrenzt sind. Zwar wird in der Vorprüfung angesprochen, dass im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße im Bereich der Anbindung der GV Eichenau an diese neue Bahnüberführung vor allem Saumbereiche des die Schwarzach begleitenden Auwaldstreifens in Anspruch genommen werden; diese Bereiche liegen jedoch völlig außerhalb dieses FFH-Gebiets, so dass diese Beeinträchtigung für die Vorprüfung zu diesem FFH-Gebiet unerheblich ist.

Im Zuge der Verlegung des Rötenbachs wird mit dessen neuer Mündung in die Schwarzach der dortige bachbegleitende Auwaldstreifen, der dem Lebensraumtyp 91E0 Auwälder mit Erle, Esche und Weide entspricht, tangiert. Der neue Bachlauf erfasst zwischen den Böschungsoberkanten ca. 65 m² dieses Lebensraumtyps. Baubedingt werden für den Arbeitsstreifen weitere ca. 138 m² be-

anspricht. Allerdings wird sich nach Fertigstellung im Bereich des Arbeitsstreifens wie an den neuen Uferabschnitten wieder ein neuer Auenwald entwickeln. Durch Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass der Eingriff so weit wie möglich minimiert und die Neuentwicklung von Auwald beschleunigt wird. Dies führt dazu, dass letztlich nur die Fläche des eigentlichen Bachbetts des verlegten Rötenbachs mit ca. 24 m² anlagebedingt dauerhaft als Lebensraumtyp 91EO verlorengeht. Da sich dieser Bereich wahrscheinlich zum FFH-Lebensraumtyp 3260 Fließgewässer mit flutender Wasservegetation entwickeln und funktional mit dem benachbarten Auwald verzahnt sein wird und zudem die verlorengelassene Fläche mit ca. 24 m² vergleichsweise gering ausfällt, sind auch insoweit keine erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile zu erwarten.

In der Stellungnahme von Referat 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wurde angemerkt, dass in diesem FFH-Gebiet Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, die die dort vorhandenen FFH-Lebensräume 91E0 Auwälder mit Erle, Esche, Weide sowie 6340 Feuchte Hochstaudenfluren berühren würden. Diese Kompensationsmaßnahmen wurden in der Vorprüfung bereits berücksichtigt (S. 20 und 25), auf Grund dieser Stellungnahme jedoch wurde der betroffene Bereich nochmals einer vertieften Betrachtung unterzogen (s. Anlage (zu 38.2 I) zur Stellungnahme der Stadt Riedlingen zu den Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 21.12.2009). Nach dieser vertieften Betrachtung werden durch die Kompensationsmaßnahmen keine FFH-Lebensräume betroffen, sondern intensiv landwirtschaftlich genutzte Acker- und Wiesenflächen beansprucht. Vor allem werden durch die Kompensationsmaßnahmen die Entwicklungsmöglichkeiten für FFH-Lebensräume verbessert. Dies geschieht, indem die vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung im FFH-Gebiet vermindert wird, FFH-Lebensraumtypen (insbesondere Erlen-Eschen-Weichholzauwälder) gesichert, erhalten und entwickelt werden, Pufferflächen gegenüber hochwertigen Kernbereichen geschaffen werden und naturnahe Überflutungsverhältnisse verbessert und geschaffen werden, so dass die Standort- und Entwicklungsbedingungen für FFH-Lebensräume des Typs 91E0 verbessert werden. Insoweit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Kompensationsmaßnahmen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG führen werden, sondern für dortige FFH-Lebensräume sogar förderlich sein werden.

Von Referat 56 wurde zu den Flurst. Nr. 948 und 950 der Gemarkung Neufra die Prüfung der Frage angeregt, ob vor einer ackerbaulichen Nutzung (seit 2007) auf diesen Grundstücken FFH-Lebensräume vorhanden gewesen sind. Hierzu ist anzumerken, dass nach einem Schreiben der Stadt Riedlingen vom 26.01.2010 (Az. 653.2101 - Rm/Um) das Flst. Nr. 948, das sowieso nur zu einem kleineren Teil innerhalb des FFH-Gebiets liegt, schon seit 1980 ununterbrochen als Wiese und nicht als Acker genutzt wird; damit stellt sich diese Frage bei diesem Grundstück nicht, da hier kein Umbruch in Ackerland erfolgte.

Eine Teilfläche des Flst. Nr. 950 zwischen der Schwarzach und dem Schwarzachaltarm wurde laut dem Schreiben der Stadt Riedlingen vom 26.01.2010 zumindest seit 1980 als Acker genutzt und war in der Zeit von ca. 1995/97 bis 2007 als Ackerland stillgelegt und wurde 2007 wieder in Ackerland umgebrochen. Diese Angaben werden in einem Schreiben des Pächters dieses Flurstücks

vom 26.07.2010 dahingehend präzisiert, dass danach eine Stilllegung ab 1994 erfolgte, wobei zuletzt 1993 3,30 ha als Ackerland genutzt wurden bzw stillgelegt waren und seit 2007 3,30 ha wieder als Ackerland genutzt werden. Auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass in den Randbereichen dieser stillgelegten Brachfläche sich feuchte Hochstaudenfluren entwickelt hatten, bleibt festzuhalten, dass nach der nunmehr seit 2007 durchgeführten intensiven ackerbaulichen Nutzung diese feuchten Hochstaudenfluren dort nicht mehr vorhanden sind und daher auch nicht mehr durch das jetzige Vorhaben beeinträchtigt werden können. Im Hinblick auf die während der Stilllegungsphase entwickelten feuchten Hochstaudenfluren ist im Übrigen auf § 1 Abs. 3 des Gesetzes zur Gleichstellung stillgelegter und landwirtschaftlich genutzter Flächen vom 10. Juli 1995 (BGBl. I S. 910), geändert durch Artikel 62a des Gesetzes vom 13. April 2006 (BGBl. I S. 855), hinzuweisen. Danach bleibt bei der Anwendung u. a. der Rechtsvorschriften des Naturschutzrechts die infolge der Stilllegung geänderte Beschaffenheit - hier die Entwicklung einer feuchten Hochstaudenflur - unberücksichtigt. Ferner bleibt nach diesem § 1 Abs. 3 das Recht, diese Flächen nach Beendigung der Stilllegungsperiode in derselben Art und demselben Umfang wie zum Zeitpunkt vor der Stilllegung nutzen zu können, unberührt. Dann aber konnte die ackerbauliche Nutzung nach Ablauf der Stilllegungszeit im vorherigen Umfang und in derselben Art wieder aufgenommen werden unbeschadet des Umstands, dass sich dort in Randbereichen etwaige FFH-Lebensräume in der Stilllegungszeit entwickelt hatten. Mithin kommt es auf mögliche FFH-Lebensräume, die sich in den ackerbaulich genutzten Teilflächen des Flst. Nr. 950 während der Stilllegung entwickelt haben mochten, für die Frage der Zulässigkeit des Umbruchs nach Ende der Stilllegung nicht an. Ebenso ist für das jetzige Vorhaben von dem vorhandenen Zustand ackerbaulicher Nutzung ohne feuchte Hochstaudenfluren auszugehen.

Auf Grund des Sachzusammenhangs wird bereits hier angemerkt, dass für die beiden Flst. Nr. 948 und 950 Entsprechendes auch für die Frage gilt, ob der Umbruch nach der hier geltenden Überschwemmungsgebietsverordnung zulässig gewesen ist. Da die Regelung des § 1 Abs. 3 des vorgenannten Gesetzes ausdrücklich auch für Rechtsvorschriften des Wasserrechts gilt, greift auch insoweit der Bestandsschutz, so dass ein Umbruch in Ackerland - der sowieso nur das Flst. Nr. 950 betrifft - hier nach Ende der Stilllegungszeit zulässig war.

Die in der Vorprüfung zu diesem FFH-Gebiet angesprochenen Entwässerungen im Bereich des parallel zur Schwarzach verlaufenden Abschnitts der Römerstraße und im Bereich des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße in die Schwarzach sind für diese Prüfung weitgehend unerheblich, da die Bereiche der Schwarzach, in die die Entwässerung stattfindet, nicht mehr in diesem FFH-Gebiet liegen und die Fließrichtung der Schwarzach von diesem FFH-Gebiet weg führt, so dass dadurch auch keine Stoffeinträge von außerhalb in dieses FFH-Gebiet zu befürchten sind. Zwar wird in der Vorprüfung angegeben, dass die parallel der Bahnlinie fließende Schwarzach, auch wenn dieser Bereich in keinem FFH-Gebiet liegt, doch als Leit- und Wanderstruktur für mobile Arten zwischen den beiden oben unter 7.3 genannten FFH-Gebieten dient. Jedoch sind die genannten Entwässerungen mit Einzugsgebieten von 1.490 m² und 570 m² vom Umfang her schon sehr begrenzt; zudem wird das Oberflächenwasser über Böschungen bzw. an der Römerstraße über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Klärbecken geleitet, so dass erwartet werden kann, dass ein Teil der Schadstoffe und Salze dort gebunden wird. Demzufolge ist zu erwarten, dass kein hoch

konzentriert belastetes Wasser in die Schwarzach eingeleitet wird, so dass die Auswirkungen auf die Schwarzach und stromabwärts gelegene Gebiete gering bleiben werden.

Sonstige FFH-Lebensraumtypen, die zu den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets zählen, werden durch das Vorhaben nicht betroffen.

Hinsichtlich der zu den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets zählenden FFH-Arten ist Folgendes festzuhalten:

Mit dem Vorhaben wird nicht unmittelbar in die Schwarzach als Habitat des Bibers eingegriffen. Jenseits der Schwarzach-Ufer gibt es keine Nahrungshabitate des Bibers, die anlage- oder betriebsbedingt von der Schwarzach abgetrennt werden würden. Dann aber ist nachvollziehbar, dass das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Biber mit sich bringt.

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Art Bachneunauge sind nicht zu erwarten. Zum einen sind bislang keine Nachweise dieser Art in der Schwarzach vorhanden. Zum anderen finden unmittelbar in der Schwarzach keine Baumaßnahmen statt und die vorstehend beschriebene Entwässerung in die Schwarzach erfolgt stromabwärts außerhalb dieses FFH-Gebiets.

Eine Betroffenheit des Schwarzen Bläulings ist gleichfalls nicht zu erwarten, da dessen Lebensräume (Feuchtwiesenkomplexe und Streuwiesen) vom Vorhaben nicht betroffen werden. Im FFH-Gebiet sind vorhabensbedingt insbesondere landwirtschaftlich genutzte Acker- und Grünlandflächen betroffen.

Zwar werden in der Vorprüfung auch zwei Fledermausarten angesprochen. Diese Fledermausarten sind jedoch nicht bei den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets aufgeführt. Infolge dessen zählen diese Fledermausarten auch nicht zu den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen und sind damit auch nicht für die Vorprüfung relevant. Im Übrigen sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die beiden Fledermausarten aus den in der Vorprüfung genannten Gründen nicht als erheblich zu qualifizieren.

Insgesamt werden durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie prognostiziert; dies gilt auch für die nur leicht erhöhten Empfindlichkeiten für Vögel infolge der Verschiebung der Trasse mit der Änderung der Planung zum Anschluss der Römerstraße an die B 311.

Kumulative Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit anderen Vorhaben, durch die die Erheblichkeitsschwelle überschritten werden würde, sind nicht ersichtlich. Bei den Hochwasserschutzmaßnahmen, die als einziges in der Stadtlage von Riedlingen bekanntes anderes Projekt entlang der südlichen Siedlungsbereiche von Riedlingen derzeit geplant sind bzw. durchgeführt werden, werden die Erhaltungsziele und der Schutzzweck dieses FFH-Gebiets beachtet; deren Wirkung auf das FFH-Gebiet wird als eher positiv bezeichnet (s. Seite 28 der Vorprüfung). Insofern sind keine durch die Kumulation der Wirkungen eintretende erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG zu erwarten.

In der Stellungnahme von Referat 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wird darauf hingewiesen, dass der Bauabschnitt III der Kernstadtentlastungsstraße durch dieses FFH-Gebiet führen, es dabei mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks und der

Erhaltungsziele hinsichtlich des prioritären FFH-Lebensraums 91E0 Auwälder mit Erle, Esche, Weide kommen würde und daher die FFH-Verträglichkeitsprüfung insoweit ergänzt werden müsste. Darauf wurde auch in verschiedenen Einwendungen hingewiesen. Entgegen dieser Auffassung bedarf es zu etwaigen Auswirkungen des früheren Bauabschnitts III der Kernstadtentlastungsstraße keiner FFH-Verträglichkeitsprüfung im Rahmen dieses Vorhabens, da das jetzige Vorhaben nicht im Zusammenhang mit sonstigen früheren Bauabschnitten der Kernstadtentlastungsstraße steht, sondern ein eigenständiges Vorhaben für sich darstellt. Von diesem jetzigen Vorhaben werden FFH-Lebensräume, die durch einen Bauabschnitt III wahrscheinlich betroffen wären, jedoch gerade nicht berührt. Dann aber braucht es insoweit auch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung.

7.3.2. Zum FFH-Gebiet „Donau zwischen Munderkingen und Riedlingen“ (Gebietsnummer 7823-341)

Die eigentlichen Trassen der verschiedenen Straßenabschnitte des Vorhabens verlaufen sämtlich außerhalb dieses FFH-Gebiets. Am nächsten zu diesem FFH-Gebiet liegt der Bereich des neuen Radwegs über die Bahnlinie nordöstlich der Eichenau mit einer Entfernung zu dem FFH-Gebiet von ca. 140 m. Der Abschnitt Bahnhof/Industriestraße und der Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße liegen etwa 370 - 400 m vom FFH-Gebiet entfernt. Auf Grund dessen ist nicht von vornherein ausgeschlossen, dass das Vorhaben von außen in dieses Gebiet einwirkt oder mobile Arten aus dem FFH-Gebiet beeinträchtigt. Kompensationsmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sind in diesem FFH-Gebiet nicht vorgesehen.

Die für dieses Gebiet in den Standarddatenbögen aufgeführten FFH-Arten und FFH-Lebensräume sind auf den Seiten 5 bis 7 der Vorprüfung genannt. Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets selbst werden umfassend dargestellt in der Anlage Datenauswertebogen, die dieser Vorprüfung beigelegt ist; hierauf wird Bezug genommen.

Entsprechend der Empfindlichkeit der jeweiligen maßgeblichen Bestandteile einerseits und der vorhabensbedingten Wirkungen einschließlich der mit dem Vorhaben verbundenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen andererseits sind nach der Vorprüfung die nachfolgend beschriebenen Wirkungen auf die für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile dieses FFH-Gebiets anzunehmen:

Durch die Trassen der genannten Straßenabschnitte und des neuen Radwegs wird kein FFH-Lebensraum unmittelbar beansprucht.

Zwar finden sich im Mündungsbereich der Schwarzach in die Donau Strauchweidengebüsche, die als Lebensraumtyp 91E0 Auenwälder mit Erle, Esche, Weide qualifiziert werden. Jedoch wird dieser Bereich vom Vorhaben nicht unmittelbar beansprucht und sind die bau- und betriebsbedingten Lärm- und Emissionswirkungen wegen der Entfernungen so gering, dass keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG eintritt. Auch wenn der Radweg nur ca. 140 m weit entfernt liegt, kommt es dennoch zu keinem anderen Ergebnis, da die davon ausgehenden Lärm- und Emissionswirkungen entsprechend deutlich geringer ausfallen. Der geringe Kfz-Verkehr, der auf diesem Weg zu erwarten ist, fällt demgegenüber nicht ins Gewicht, zumal damit auch eine Ver-

lagerung von Verkehr erreicht wird, der sonst auf der näher an diesem FFH-Gebiet verlaufenden GV Eichenau einschließlich deren Fortsetzung parallel zur Bahnlinie fahren würde.

Zwar wird in der Vorprüfung angesprochen, dass im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße im Bereich der Anbindung der GV Eichenau an diese neue Bahnüberführung vor allem Saumbereiche des die Schwarzach begleitenden Auwaldstreifens in Anspruch genommen werden; diese Bereiche liegen jedoch völlig außerhalb dieses FFH-Gebiets, so dass diese Beeinträchtigung für die Vorprüfung zu diesem FFH-Gebiet unerheblich ist.

Die in der Vorprüfung zu diesem FFH-Gebiet angesprochenen Entwässerungen im Bereich des parallel zur Schwarzach verlaufenden Abschnitts der Römerstraße (wird hier mit betrachtet) und im Bereich des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße in die Schwarzach sind für diese Prüfung weitgehend unerheblich, da die Bereiche der Schwarzach, in die die Entwässerung stattfindet, nicht in diesem FFH-Gebiet liegen. Zwar wird in der Vorprüfung angegeben, dass die parallel der Bahnlinie fließende Schwarzach, auch wenn dieser Bereich in keinem FFH-Gebiet liegt, doch als Leit- und Wanderstruktur für mobile Arten zwischen den beiden o. g. FFH-Gebieten dient. Jedoch sind die genannten Entwässerungen mit Einzugsgebieten von 1.490 m² und 570 m² vom Umfang her schon sehr begrenzt; zudem wird das Oberflächenwasser über Böschungen bzw. an der Römerstraße über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Klärbecken geleitet, so dass erwartet werden kann, dass ein Teil der Schadstoffe und Salze dort gebunden wird. Demzufolge ist zu erwarten, dass kein hoch konzentriert belastetes Wasser in die Schwarzach eingeleitet wird, so dass die Auswirkungen auf die Schwarzach und auf stromabwärts gelegene Gebiete gering bleiben werden. Damit ist auch nicht mit mehr als geringfügigen Stoffeinträgen von außerhalb in dieses FFH-Gebiet zu rechnen.

Sonstige FFH-Lebensraumtypen, die zu den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets zählen, werden durch das Vorhaben nicht betroffen.

Hinsichtlich der zu den Erhaltungszielen dieses FFH-Gebiets zählenden FFH-Arten ist Folgendes festzuhalten:

Mit dem Vorhaben wird nicht unmittelbar in die Schwarzach als Habitat des Bibers eingegriffen. Jenseits der Schwarzach-Ufer gibt es keine Nahrungshabitate des Bibers, die anlage- oder betriebsbedingt von der Schwarzach abgetrennt werden würden. Dann aber ist nachvollziehbar, dass das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Biber mit sich bringt.

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Art Bachneunauge sind nicht zu erwarten. Zum einen sind bislang keine Nachweise dieser Art in der Schwarzach vorhanden. Zum anderen finden unmittelbar in der Schwarzach keine Baumaßnahmen statt und die vorstehend beschriebene Entwässerung in die Schwarzach erfolgt außerhalb dieses FFH-Gebiets.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Kammmolchs sind vorhabensbedingt gleichfalls nicht zu erwarten, da kein Vorkommen dieser Art im Untersuchungsgebiet kartiert werden konnte. Auch sind keine bedeutenden bzw. geeigneten Laichgewässer im Bereich des Vorhabens vorhanden.

Zwar wird in der Vorprüfung auch die Gelbbauchunke angesprochen. Jedoch befindet sich die hier angegebene Population auf einem Parkplatz im Industriegebiet außerhalb dieses FFH-Gebiets. Rein vorsorglich ist darauf hinzuweisen, dass im Übrigen die vorhabensbedingten Auswirkungen

auf diese Gelbbauchunken-Population durch LBP-Maßnahmen reduziert werden und die Auswirkungen vor dem Hintergrund der vorhandenen Vorbelastungen an Lärm und visuellen Störungen und entsprechender Gewöhnungseffekte als eher gering einzustufen sind. Ebenso ist nicht mit signifikant erhöhten Kollisionsrisiken zu rechnen. Daher ist nicht von erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG auszugehen.

Hinsichtlich der Fischarten Groppe, Bachneunauge und Streber liegen keine Nachweise über Vorkommen im Untersuchungsraum, insbesondere für die Schwarzach, vor. Zudem ist anzumerken, dass die Schwarzach selbst nur im Mündungsbereich in die Donau in diesem FFH-Gebiet liegt. Im Rahmen dieses Vorhabens finden keine Baumaßnahmen in potentiellen Habitatgewässern dieser Fischarten und auch keine anlagebedingten Gewässerverbauungen statt. Ebenso erfolgt während der Bauzeit keine Einleitung von baubedingt anfallendem Oberflächenwasser in die Schwarzach. Die betriebsbedingte Einleitung von Oberflächenwasser in die Schwarzach zur Entwässerung des parallel zur Schwarzach verlaufenden Abschnitts der Römerstraße und des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße ist wegen der vom Umfang her geringen Einzugsfläche und der Filterwirkung der Böschungen bzw. des Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Klärbecken und verzögerter Ableitung des Wassers aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ihren Auswirkungen auf die allenfalls potentiell vom Vorhaben betroffenen drei Fischarten als eher gering einzustufen. Zwar werden in der Vorprüfung die Auswirkungen auf die Groppe und das Bachneunauge im schlimmsten Fall als „mittel“ eingestuft. Jedoch ist hier zu berücksichtigen, dass die Einleitungen in die Schwarzach außerhalb des FFH-Gebiets erfolgen und vom Umfang her begrenzt sind. Dann aber erscheint es gerechtfertigt, im Hinblick auf das eigentliche, großräumige FFH-Gebiet von eher geringen Auswirkungen auszugehen.

In der Vorprüfung werden auch die beiden Fledermausarten Mopsfledermaus und Großes Mausohr angesprochen. Die für diese Arten genannten Leitstrukturen Schwarzach und Kastanienallee liegen größtenteils außerhalb dieses FFH-Gebiets. Im Übrigen sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die beiden Fledermausarten aus den in der Vorprüfung genannten Gründen nicht als erheblich zu qualifizieren. Insbesondere sind die Kollisionsrisiken nicht als durch das Vorhaben signifikant erhöht einzuschätzen. Durch die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung für die dort untersuchten Fledermausarten vorgesehenen Maßnahmen werden auch für diese beiden Arten günstige Wirkungen erzielt, so dass insgesamt von nur geringen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ausgegangen werden kann.

Lebensräume des Grünen Besenmooses, das hauptsächlich in Laubwäldern vorkommt, werden nicht unmittelbar vom Vorhaben in Anspruch genommen. Auch sind nach den Ergebnissen der Schadstoffuntersuchung und wegen der Entfernung des Vorhabens zu Waldgebieten keine negativen betriebsbedingten Schadstoffeinträge zu erwarten.

Kumulative Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit anderen Vorhaben, durch die die Erheblichkeitsschwelle überschritten werden würde, sind nicht ersichtlich. Bei den Hochwasserschutzmaßnahmen, die als einziges in der Stadtlage von Riedlingen bekanntes anderes Projekt entlang der südlichen Siedlungsbereiche von Riedlingen derzeit geplant sind bzw. durchgeführt werden, werden die Erhaltungsziele und der Schutzzweck dieses FFH-Gebiets beachtet; deren Wirkung auf das FFH-Gebiet wird als eher positiv bezeichnet (s. Seite 29 der Vorprüfung). Insofern sind keine

durch die Kumulation der Wirkungen eintretende erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG zu erwarten.

7.3.3. Fazit

Insgesamt werden durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie prognostiziert.

Auch die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach sieht keine vorhabensbedingten erheblichen Beeinträchtigungen nach § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Eine Gesamtbetrachtung zu den beiden Vorprüfungen führt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dazu, dass offensichtlich keine vorhabensbedingten erheblichen Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen der beiden FFH-Gebiete im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG zu erwarten sind, so dass von einer Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der beiden FFH-Gebiete auszugehen ist. § 34 Abs. 2 BNatSchG steht dem Vorhaben nicht entgegen.

7.4. Sonstige Schutzgebiete

7.4.1. Naturschutzgebiete

7.4.1.1 Das Naturschutzgebiet „Flusslandschaft Donauwiesen“ wird flächenmäßig nicht von den verschiedenen Abschnitten dieses Vorhabens beansprucht. Zwar liegen die beiden Ausweichbuchten 4 und 5 außerhalb am Rande dieses Naturschutzgebiets, jedoch sind dadurch keine Beeinträchtigungen des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder nachhaltige Störungen im Sinne von § 23 Abs. 2 BNatSchG zu erwarten, die über die Wirkungen der schon vorhandenen GV Eichenau hinausgehen würden, zumal der Verkehr auf der GV Eichenau infolge des Vorhabens insgesamt zurückgehen wird. Die sonstigen Abschnitte dieses Vorhabens liegen jeweils so weit von diesem Naturschutzgebiet entfernt, dass es vorhabensbedingt zu keinen Beeinträchtigungen oder Störungen dieses Naturschutzgebiets kommen wird.

7.4.1.2 Dasselbe gilt erst recht für das Naturschutzgebiet „Ofenwisch“, das sich jenseits der Schwarzach und des Hochwasserkanals befindet und damit überhaupt nicht mehr vom jetzigen Vorhaben tangiert wird.

7.4.2. Landschaftsschutzgebiete

7.4.2.1 Das Landschaftsschutzgebiet „Altwässer und verlandete Flussschlingen der Donau“ wird von dem Vorhaben betroffen. So liegen einige der LBP-Maßnahmen innerhalb dieses Gebiets, desgleichen die Fläche des Flst. Nr. 950, auf der teilweise der Retentionsraumausgleich durch Abgrabung geschaffen werden soll. Zudem erfolgt die Verlegung des Rötenbachs in diesem Gebiet. Darüber hinaus verläuft ein Teilstück der Trasse der neuen Römerstraße vor der Überführung über die Bahnlinie in dem Gebiet.

Nach § 26 Abs. 2 BNatSchG sind in einem Landschaftsschutzgebiet nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Nach § 67 Abs. 1 BNatSchG kann von den Verboten des Bundesnaturschutzgesetzes auf Antrag Befreiung u. a. erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Die erforderliche Befreiung von den Verboten der dem Landschaftsschutzgebiet zugrunde liegenden Verordnung wird gemäß § 79 Abs. 4 NatSchG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Die Anhörung der Naturschutzverbände ist im Rahmen der Anhörung nach § 73 LVwVfG bzw. nach § 67 Abs. 4 NatSchG erfolgt, so dass auch den Anforderungen nach § 79 Abs. 3 NatSchG genügt wird.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG liegen vor, da Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung erfordern. Das öffentliche Interesse ergibt sich aus den obigen Ausführungen zur Planrechtfertigung. Die danach mit dem Vorhaben verfolgten Verbesserungen der Sicherheit und der Qualität insbesondere des Straßenverkehrs überwiegen das Interesse daran, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieses Landschaftsschutzgebiets unterbleiben. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die in diesem Landschaftsschutzgebiet nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan in größerem Umfang vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sogar zu einer spürbaren Verbesserung der naturschutzfachlichen Wertigkeit in diesen Bereichen führen werden. Da auf den Flächen, auf denen der Retentionsraumausgleich geschaffen werden soll, zugleich LBP-Kompensationsmaßnahmen geplant sind, und die Verlegung des Rötenbachs zugleich zur Neuanlage eines naturnah ausgestalteten Bachlaufs genutzt wird, wird auch mit diesen Maßnahmen keine Verschlechterung für das Landschaftsschutzgebiet bewirkt, sondern teilweise sogar eine Verbesserung des naturschutzfachlichen Zustands herbeigeführt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die vom Vorhaben beanspruchten Flächen dieses Landschaftsschutzgebiets in größerem Umfang keine hohe Wertigkeit aufweisen, da es sich in erheblichem Maße um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen handelt.

Danach kann die konkludent von der Vorhabensträgerin beantragte Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, da deren Voraussetzungen erfüllt sind, zumal seitens der Naturschutzbehörde keine Bedenken geäußert wurden und insoweit ein Einvernehmen besteht.

Die nach § 15 BNatSchG erforderlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan im notwendigen Umfang vorgesehen, so dass auch § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG beachtet ist.

7.4.2.2 Das Landschaftsschutzgebiet „Ostrand des Donau- und Schwarzachtales zwischen Marbach und Riedlingen“ wird von dem Vorhaben betroffen, da die Zufahrt zum Kieswerk Baur, soweit diese anzupassen ist, einschließlich eines Teils des dortigen Kreisverkehrsplatzes Süd-Ost innerhalb dieses Gebiets verlaufen.

Zu den Voraussetzungen für eine Befreiung und die dazugehörigen Verfahrensvorschriften kann auf den vorherigen Abschnitt in 7.4.2.1 Bezug genommen werden.

Auch hier überwiegt das öffentliche Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Verbesserungen der Sicherheit und der Qualität insbesondere des Straßenverkehrs das Interesse daran, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieses Landschaftsschutzgebiets unterbleiben. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme von Flächen dieses Landschaftsschutzgebiets in einem vorbelasteten Bereich erfolgt. So besteht die Anpassung der Zufahrt zum Kieswerk Baur letztlich nur in einer kleinräumigen Verlegung der bereits vorhandenen Zufahrt, so dass es dadurch nicht zu einer erstmaligen oder größeren Belastung des Landschaftsschutzgebiets kommt, sondern im Wesentlichen nur die bestehende Vorbelastung fortgeführt wird. Zudem wird die vorhandene Zufahrt teilweise zurückgebaut.

Danach kann die konkludent von der Vorhabensträgerin beantragte Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, da deren Voraussetzungen erfüllt sind, zumal seitens der Naturschutzbehörde keine Bedenken geäußert wurden und insoweit ein Einvernehmen besteht.

Die nach § 15 BNatSchG erforderlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan im notwendigen Umfang vorgesehen, so dass auch § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG beachtet ist.

7.4.2.3 Das Landschaftsschutzgebiet „Ried an der Donau“ wird von dem Vorhaben betroffen, da der nördliche Einmündungsbereich des Radwegs nördlich der Eichenau jenseits der Überführung der Bahnlinie innerhalb dieses Gebiets liegt. Im Übrigen liegen die Ausweichbuchten Nr. 1 bis 3 an der GV Eichenau entlang der Grenze dieses Landschaftsschutzgebietes, dessen östliche Grenze hier die an der GV Eichenau entlang verlaufende Schwarzach mit ihren Böschungsbereichen bildet. Die Flächeninanspruchnahme durch die Ausweichbuchten ist jedoch nicht erheblich, sondern nur marginal.

Zu den Voraussetzungen für eine Befreiung und die dazugehörigen Verfahrensvorschriften kann auf den vorherigen Abschnitt in 7.4.2.1 Bezug genommen werden.

Auch hier überwiegt das öffentliche Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Verbesserungen der Sicherheit und der Qualität insbesondere des Straßenverkehrs das Interesse daran, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieses Landschaftsschutzgebiets unterbleiben. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme von Flächen dieses Landschaftsschutzgebiets lediglich sehr kleinräumig am Rande dieses Gebiets erfolgt. Auch wenn beim Einmündungsbereich des Radwegs nördlich der Eichenau ein gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG und damit ein naturschutzfachlich hochwertiger Bestandteil des Gebiets betroffen ist, ändert dies nichts am Überwiegen des öffentlichen Interesses, da dieser Eingriff speziell mit den LBP-Maßnahmen A/E2 und A/E3 kompensiert wird und dadurch zudem nur ein kleinerer Teil dieses Biotops beansprucht wird. Hinsichtlich der genannten Ausweichbuchten ist die Flächeninanspruchnahme im Grenzbereich nur marginal und nicht als erheblich zu werten.

Danach kann die konkludent von der Vorhabensträgerin beantragte Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, da deren Voraussetzungen erfüllt sind, zumal seitens der Naturschutzbehörde keine Bedenken geäußert wurden und insoweit ein Einvernehmen besteht.

Die nach § 15 BNatSchG erforderlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan im notwendigen Umfang vorgesehen, so dass auch § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG beachtet ist.

7.4.3. Gesetzlich geschützte Biotope

7.4.3.1 Von dem Vorhaben werden zwei nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope betroffen. Es handelt sich dabei zum einen um das Biotop mit der Nummer 1782-2426-0163 (Feldgehölze am Bahndamm nördlich Eichenau), zum anderen handelt es sich um das Biotop mit der Nummer 1782-2426-0130 (Feldgehölze südlich Riedlingen). Das erstgenannte Biotop wird mit der Überführung der Bahnlinie und den dortigen Einmündungsbereich des Radwegs nördlich der Eichenau betroffen, das andere Biotop im Zuge der Querung der Bahnlinie durch die Römerstraße. Die flächenmäßigen Inanspruchnahmen durch die beiden Querungen erfassen jeweils nicht das ganze Biotop, sondern in beiden Fällen nur kleinere Teilbereiche. Daran ändert sich auch durch die Planänderungen beim Anschluss der Römerstraße an die B 311 bzw. bei der Verbreiterung des nördlichen Einmündungsbereichs des neuen Radwegs nördlich der Eichenau nichts Wesentliches. Beide Biotope unterfallen dem Schutz nach § 32 Abs. 1 Nr. 6 des bisherigen Naturschutzgesetzes des Landes, so dass gemäß § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG das Verbot nach § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG bezüglich Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung eines gesetzlich geschützten Biotops führen können, auch für diese beiden Biotope gilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Biotope teilweise durch nicht mit diesem Vorhaben zusammenhängende Fällaktionen der Bahn bereits beeinträchtigt wurden. Darüber hinaus ist mit den beiden LBP-Maßnahmen S1 und S4 vorgesehen, durch Schutzzäune während des Baubetriebs eine weitere Flächeninanspruchnahme im Bereich dieser beiden Biotope zu vermeiden. Damit ist der Umfang des vorhabensbedingten Eingriffs in die beiden Biotope von vornherein reduziert.

Hinsichtlich des verbleibenden Eingriffs kann nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des Absatzes 2 auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die LBP-Maßnahmen A/E3 und A/E4 dienen explizit (s. Maßnahmenblätter im LBP) auch der Kompensation der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieser Feldgehölze als Biotope nach § 30 BNatSchG. Da die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieser beiden Biotope nach § 30 BNatSchG damit vollständig ausgeglichen werden können und auch seitens der Naturschutzbehörden keine Bedenken geäußert wurden, kann die konkludent von der Vorhabens-trägerin beantragte Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden.

7.4.3.2 Da von dem Vorhaben keine Waldbiotope im Sinne von § 30a des Landeswaldgesetzes betroffen werden, erübrigt sich eine Entscheidung hierüber.

7.5. Artenschutzrechtliche Prüfung

7.5.1. Allgemeines

In Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) ist die nach Artikel 27 dieses Gesetzes am 1. März 2010 in Kraft getretene, jetzt geltende und anzuwendende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes enthalten.

§§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften gelten als nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 29 GG der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes unterfallendes Recht unmittelbar und stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. Abweichende landesgesetzliche Regelungen sind nach dem Klammerzusatz in Artikel 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 GG nicht zulässig.

In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Danach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr.4).

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG. Der hier relevante Wortlaut dieses Absatzes lautet: „Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft ... gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff ... betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs ... kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor.“

Im Rahmen der Prüfung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG kommt es somit unter Berücksichtigung von § 44 Abs. 5 BNatSchG bei Planungen mit Eingriffen darauf an, ob die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleistet ist.

Darüber hinaus kommt bei § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dem Merkmal der Erheblichkeit der Störung zentrale Bedeutung zu. Eine erhebliche Störung liegt nur dann vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebensraumsansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Anerkannt ist damit, dass insoweit nicht der Schutz jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers vorausgesetzt wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075.04), sondern es einer gebietsbezogenen Gesamtbetrachtung bedarf, für die der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative einzuräumen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05).

Im Hinblick darauf, dass es sich bei dem Vorhaben um einen im Sinne von § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, sind nur die in den Anhängen IVa und IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten, europäische Vogelarten und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten artenschutzrechtlich zu prüfen, da nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei anderen besonders geschützten Arten bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vorliegt.

7.5.2. Methode der Bestandserfassung

Allgemein setzt die erforderliche Ermittlungstiefe nach Beschlüssen des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.03.2008 - 9 VR 10.07 - (NuR 2008, 495) und vom 18.06.2007 - 9 VR 13.06 - (NuR 2008, 36) eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Die Untersuchungstiefe hängt dabei maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben.

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften nach §§ 44 und 45 BNatSchG liegt die in Ordner 3 enthaltene spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom Februar 2009 zugrunde. Der Umstand, dass die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung noch im Hinblick auf die §§ 42 und 43 BNatSchG a. F. erfolgte, ist unschädlich, da diese Regelungen weitestgehend mit den jetzt geltenden und anzuwendenden Regelungen in §§ 44 und 45 BNatSchG übereinstimmen.

Wie sich aus den Seiten 4 bis 10 der saP ergibt, wird die vorliegende Bestandserfassung als Grundlage der artenschutzfachlichen Beurteilung den vorgenannten Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gerecht. Zusammengefasst dargestellt wurde die Bestandserfassung danach im Wesentlichen wie folgt durchgeführt:

Im Hinblick auf die im Untersuchungsgebiet, mit dem die durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume mit ihren Artenvorkommen erfasst werden, vorhandenen Lebensräume und das dabei zu erwartende Artenspektrum gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten wurden Erhebungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Reptilien durchgeführt. Dazu wurden die Vorkommen der genannten Artengruppen bei insgesamt 11 Feldbegehungen bei geeigneter Witterung und unter Berücksichtigung artspezifischer Verhaltensmuster und Aktivitätszeiträumen erhoben. Bei den Erhebungen wurden im Gebiet zudem der Biber und die Gelbbauchunke als weitere gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten festgestellt und untersucht.

Hinsichtlich Vögel wurden im Frühjahr 2008 im Wesentlichen fünf Begehungen des Untersuchungsgebiets vorgenommen. Die Erfassung erfolgte nach der Revierkartierungsmethode, wobei Beobachtungen besonders berücksichtigt wurden, die auf eine Brut bzw. eine Revierbildung schließen lassen. Während der Begehungen wurden die avifaunistisch relevanten Beobachtungen in Tages- bzw. Artkarten eingetragen. Nach Vorkommen von Spechten wurde zudem mittels einer Klangattrappe gesucht. Bei der Auswertung der erhobenen Daten in einem raumbezogenen Informationssystem wurde differenziert nach Brutvögeln, Arten mit Brutverdacht sowie Nahrungsgästen und Durchzüglern.

Zu Fledermäusen wurden im Frühjahr/Sommer 2008 vier nächtliche Detektorbegehungen durchgeführt. Die dabei gewonnenen Daten wurden in ein raumbezogenes Informationssystem eingegeben und ausgewertet, was eine Beschreibung der Raumnutzung im Untersuchungsraum erlaubt. Zudem erfolgten Quartierkontrollen hinsichtlich der bei dem Vorhaben abzureißenden Gebäude und der zuvor im Trassenbereich und im angrenzenden Umfeld kartierten Baumhöhlen.

Die Felderhebungen zu Reptilien fanden im Frühjahr/Sommer 2008 insbesondere im Trassenbereich mit seinem Umfeld statt; zudem wurden auch die Beobachtungen bei den Begehungen zur Erfassung der anderen Artengruppen festgehalten. Dabei wurden zum einen flach aufliegende Steine, Bretter, Altgras, Holzstapel u. ä. kontrolliert und zum anderen Strukturkontrollen mit Sichtung und Begehung von entsprechend strukturierten Ruderalflächen, Böschungen, Steinlager und Gehölzrändern durchgeführt.

Wie sich der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf Seite 10 entnehmen lässt, ist in den meisten Fällen, insbesondere bei den Vögeln und Fledermäusen, von Lokalpopulationen auszugehen, deren räumliche Ausdehnung weit über das Untersuchungsgebiet hinausreicht. Zur Abschätzung des Zustands der jeweils betroffenen Population wurde in der saP daher neben der im Untersuchungsgebiet ermittelten Verbreitung auch die darüber hinausgehende lokale und regionale Verfügbarkeit geeigneter Habitats zur Bewertung herangezogen einschließlich der Auswertung von regionalen Verbreitungsmustern anhand von Grundlagenwerken und Bestandstrends.

Mit den oben dargestellten, auf die jeweiligen Arten und deren Lebensräume spezifisch ausgerichteten Untersuchungsmethoden wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die relevante faunistische Ausstattung im Untersuchungsraum untersucht und erhoben. Noch weitergehende Untersuchungen lassen - unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunde - keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevanten Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuumsbezogenen Ansatz des Arten-

schutzrechts in genügendem Maße Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorliegende spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für in sich schlüssig und nachvollziehbar. So wurden insbesondere die Lebensräume im Untersuchungsgebiet, die Bestände der verschiedenen Arten sowie denkbare Wirkungen des geplanten Vorhabens dargestellt und berücksichtigt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen mit dieser speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in ausreichendem Umfang die für die artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen artenschutzfachlichen Erkenntnisse vor. Dies gilt auch für die Datengrundlage, deren Erhebungszeitraum im Frühjahr/Sommer 2008 noch geeignet ist, den Artenbestand zutreffend zu beschreiben.

Auch nach den Stellungnahmen des amtlichen Naturschutzes besteht kein Anlass, den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu diesem Vorhaben zu beanstanden.

Im Hinblick auf die Stellungnahme des Landratsamts Biberach vom 10.05.2011 auf ein Bibervorkommen im Bereich des zu verlegenden Abschnitts des Rötenbachs wurde eine nochmalige artenschutzfachliche Überprüfung einschließlich einer Gewässerbegehung am 08.02.2011 am Rötenbach vorgenommen und hierzu eine fachliche Stellungnahme vom 27.06.2011 vorgelegt.

7.5.3. Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG

7.5.3.1. Allgemeines

a) Vorab ist allgemein festzuhalten, dass in der saP im Untersuchungsraum keine Vorkommen streng oder besonders geschützter Pflanzenarten festgestellt wurden. Demnach scheidet eine Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG von vornherein aus.

b) Ferner ist vorab festzuhalten, dass es sich bei den mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffen um Eingriffe handelt, die im Sinne von § 15 BNatSchG zulässig sind. Dann aber liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines solchen Eingriffs ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor, wenn andere besonders geschützte Arten betroffen sind, die nicht europäische Vogelarten, in den Anhängen IV Buchstabe a oder IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten sind. Dies bedeutet, dass eine Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG in Bezug auf die vorgenannten anderen besonders geschützten Arten nicht veranlasst ist. Davon werden vor allem die besonders geschützten Tagfalter-, Laufkäfer- und Libellenarten sowie nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Amphibienarten erfasst.

c) Ebenfalls vorab ist festzustellen, dass die Trassierung der verschiedenen Abschnitte dieses Vorhabens so gewählt wurde, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. So werden

einerseits vorhandene Straßen und Gewerbebrachen berücksichtigt bzw. mit verwendet (insbesondere bei den Abschnitten Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße). Andererseits werden Trassenverläufe gebündelt (so wird etwa die Römerstraße zu einem erheblichen Teil parallel zur Bahnlinie geführt). Zudem liegt der Anschluss der Römerstraße an die B 311 auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen, die artenschutzfachlich weniger bedeutsam sind. Insgesamt kann mit der geplanten Trassierung von vornherein in erheblichem Umfang eine Vermeidung und Minimierung der artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens erzielt werden.

d) Zur Überwachung der räumlichen und zeitlichen Einhaltung der nachfolgend genannten artenschutzrechtlich veranlassten LBP-Maßnahmen und sonstigen Maßnahmen und zur Präzisierung ihrer Ausführung wird in einer Nebenbestimmung die Durchführung einer ökologischen Baubegleitung festgelegt. Damit kann sichergestellt werden, dass die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen erfolgreich ausgeführt werden können.

e) Die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Änderungen der Planung werden hinsichtlich ihrer artenschutzrechtlichen Wirkungen bei der nachfolgenden Prüfung der Verbotstatbestände zu den einzelnen Arten mit berücksichtigt.

7.5.3.2. Prüfung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG zu den einzelnen Arten

Für die nach der saP artenschutzrechtlich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG näher zu prüfenden Arten ergibt sich Folgendes:

a) Biber

Im Untersuchungsraum wurde der Biber bei den Erhebungen für die saP beobachtet, ein Biberbau wurde dabei hingegen nicht erfasst. Die Schwarzach als Hauptaktivitätsraum des Bibers wird von dem Vorhaben nicht tangiert. Die eher geringen Baumaßnahmen an der GV Eichenau (die Ausweichbuchten und die Anbindung an die Industriestraße) greifen nur unerheblich in den auf einen Streifen von 10 m um das Gewässer beschränkten Hauptaktivitätsraum ein; weder werden hiervon Biberbauten unmittelbar betroffen noch erfolgt ein direkter Eingriff in die Schwarzach als Gewässer; Nahrungshabitate des Bibers werden hierdurch nur marginal berührt. Zudem wird sich das Verkehrsaufkommen auf der GV Eichenau nach Schließung des BÜ Eichenau reduzieren und damit die Kollisionsgefahren im Vergleich zum bisherigen Zustand noch weiter reduzieren. Da sich jenseits der geplanten Straßenabschnitte keine geeigneten Biberhabitate befinden, können auch bau- oder betriebsbedingte Störungen ausgeschlossen werden; eine Querung der neuen Straßenabschnitte durch den Biber ist äußerst unwahrscheinlich. Die Habitatpotentiale des Bibers im Untersuchungsraum bleiben erhalten und werden durch die Reaktivierung des Schwarzachaltarms mit der LBP-Maßnahme A/E2 und im Zuge der Verlegung des Rötenbachs mit der LBP-Maßnahme A/E4 sogar noch verbessert.

Erst im Jahr 2009 siedelte sich der Biber auch im Bereich des Rötenbachs an. Im Rahmen einer Gewässerbegehung am 08.02.2011 wurden am Rötenbach im Bereich der Kastanienallee sowie weiter bachaufwärts zwischen Kastanienallee und der Querung mit der neuen Römerstraße über

den Rötenbach und die Bahnlinie Biberdämme festgestellt. Weiter bachaufwärts finden sich auf Höhe der Flst. Nr. 952 und 958 - also jenseits des jetzigen Vorhabens - je eine Biberburg und dazwischen ein Biberdamm, die allerdings durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Durch das Vorhaben ist es grundsätzlich möglich, dass es baubedingt zu Individuenverlusten durch die Befahrung mit Baufahrzeugen entlang des am Rötenbach verlaufenden Geh- und Radwegs zur Andienung der Baustelle kommen kann. Um dieses Risiko eines Individuenverlusts bis auf ein nie ausschließbares Restrisiko zu begrenzen und damit gerade eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zu vermeiden, wird die Andienung der Baustelle durch Baufahrzeuge über den Geh- und Radweg entlang des Rötenbachs auf den Zeitraum von 6.00 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends beschränkt, womit maßgeblich dem Umstand Rechnung getragen wird, dass Biber hauptsächlich nachts aktiv sind. Zudem dürfen Lagerplätze nur in einer Distanz von über 50 Metern zu den neu gestalteten Habitatflächen eingerichtet werden; auch dies trägt zur Vermeidung von Individuenverlusten bei. Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung wird die Einhaltung dieser Maßgaben gewährleistet. Mit diesen Maßgaben wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt wird. Da der Geh- und Radweg entlang des Rötenbachs nach der Fertigstellung des Vorhabens nur im bisherigen Umfang von Radfahrern und landwirtschaftlichem Verkehr genutzt werden wird, wird es dort zu keiner Verkehrszunahme kommen, so dass keine betriebsbedingte Zunahme verkehrsbedingter Individuenverluste eintreten wird und demzufolge der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch insoweit nicht erfüllt wird. Im Ergebnis gilt dasselbe auch für die neue Trasse der Römerstraße, da wegen der Distanz zum neuen Verlauf des verlegten Rötenbachs, des Fehlens von für den Biber bedeutsamen Habitatstrukturen im unmittelbaren Querungsbereich des bisherigen, zu verlegenden Rötenbachs sowie wegen der Dammlage der neuen Trasse betriebsbedingte Individuenverluste zumindest soweit ausgeschlossen werden können, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für einzelne Individuen kommt. Ebenso wird durch den ausreichend dimensionierten Durchlass an der neuen Querung des Rötenbachs mit dem dort entlang führenden Geh- und Radweg erreicht, dass Biber sich im Gewässerbett des vorhandenen Oberlaufs und des neugestalteten Unterlaufs des Rötenbachs bewegen und nicht über den Geh- und Radweg wandern, so dass auch insoweit nicht mit zusätzlichen vorhabensbedingten Individuenverlusten zu rechnen ist.

Hinsichtlich einer denkbaren Störung der Fortpflanzungsaktivitäten in den Biberburgen durch den Baustellenbetrieb und die verstärkte Befahrung des Geh- und Radwegs entlang des Rötenbachs zur Andienung der Baustelle ist zunächst anzumerken, dass es sich hierbei um eine vorübergehende Beeinträchtigung handelt. Darüber hinaus wird durch die Beschränkung der Andienung der Baustelle durch Baufahrzeuge über den Geh- und Radweg entlang des Rötenbachs auf den Zeitraum von 6.00 Uhr morgens bis 19.00 Uhr abends die Störung bei den hauptsächlich nachtaktiven Bibern wesentlich reduziert. Darüber hinaus wird mit einer Nebenbestimmung sichergestellt, dass der Durchbruch zur Anbindung des neuen Verlaufs des Rötenbachs nur außerhalb der Setz- und Paarungszeit von Anfang September bis Mitte November erfolgt, damit die daraus resultierenden Wasserstandsschwankungen die Funktion der vorhandenen Biberburgen nicht beeinträchtigen. Mit

diesen Maßgaben wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der insoweit der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vermieden; in jedem Fall kann damit erreicht werden, dass es zu keiner erheblichen Störung mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population des Bibers kommt.

Zwar ergeben sich durch die Stilllegung des letzten Teilabschnitts des Rötenbachs dauerhafte Habitatverluste für den Biber, was eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit sich bringen könnte. Jedoch wird durch die bereits vor dem Baubeginn durchzuführende Anlage der Verlegungsstrecke des Rötenbachs ein Ersatzhabitat geschaffen, dessen Streckenlänge einschließlich der Verlängerung der Verlegungsstrecke mit nunmehr ca. 530 m in der Größenordnung der Länge des stillgelegten Rötenbachabschnitts mit ca. 490 m Länge entspricht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei der Ausgestaltung des neu anzulegenden Rötenbachabschnitts die Habitatsprüche des Bibers vorrangig zu berücksichtigen sind, weshalb bei der Ausführungsplanung und deren Umsetzung ein Biberexperte hinzuzuziehen ist. Ebenso ist nach der Planung ein 10 m breiter Gewässerrandstreifen vorgesehen. Danach wird der neu verlegte Rötenbachabschnitt von der Habitatausstattung her tendenziell für den Biber höherwertiger und naturnäher ausgestaltet sein als der bisherige, zu verlegende Abschnitt, der geradlinig, kanalartig verläuft und mit Rasengittersteinen angelegt ist. Insgesamt wird es mit der geplanten Verlegung des Rötenbachs und der geplanten Ausgestaltung des neu verlegten Abschnitts zu keinem dauerhaften Habitatverlust im betroffenen Biberrevier kommen, da dieser Verlust mit dem neuen Rötenbachabschnitt kompensiert werden kann. Um die dauerhafte Annahme des Ersatzhabitats sicherzustellen, ist bereits vor Baubeginn der Anschluss des neuen Streckenabschnitts an den alten Verlauf des Rötenbachs über einen möglichst breiten Durchlass mit einer ausreichenden lichten Höhe und Weite herzustellen, damit dieser Durchlass ohne weiteres vom Biber durchwandert wird, wobei der geplante Durchlass dies bereits ausreichend gewährleistet.

Mit der Anbindung des neu anzulegenden Rötenbachabschnitts wird der bisherige Abschnitt seine Habitatfunktionen für den Biber wegen des dann dort nur noch in viel geringerer Menge verfügbaren Wassers zumindest in erheblichem Maß einbüßen. Anfänglich wird der neue Rötenbachabschnitt allerdings noch nicht seine Funktionsfähigkeit als Biberhabitat in vollem Umfang aufweisen; um dieses Ziel schnellstmöglich zu erreichen, ist es erforderlich, den Rötenbach möglichst frühzeitig umzuleiten. Das daraus abzuleitende vorübergehende Defizit an Habitatfunktionen am Rötenbach kann jedoch hingenommen werden. Zum einen handelt es sich um ein vorübergehend auftretendes Defizit. Zum anderen können diese vorübergehenden Beeinträchtigungen aus artenschutzfachlicher Sicht, die von der Planfeststellungsbehörde geteilt wird, vom Biber selbst kompensiert und überwunden werden. So kann der Biber auch weiterhin und uneingeschränkt die Abschnitte des Rötenbachs nutzen. Desgleichen ist ein unmittelbarer Anschluss an die Schwarzach ununterbrochen vorhanden. Ebenso ist die Anlage weiterer Burgen und Dämme zur Regulierung des Wasserstands am verbleibenden Abschnitt des Rötenbachs für den Biber unverändert möglich. Da mit einer Nebenbestimmung sichergestellt wird, dass die Anbindung des neu verlegten Rötenbachabschnitts außerhalb der Setzzeit erfolgt, können auch potentielle Verluste von Jungbibern ausgeschlossen werden. Insgesamt kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus dem - nach

einer Übergangszeit vollständig kompensierten - Verlust eines Teilhabitats des Bibers kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG abgeleitet werden, da dadurch keine erhebliche Störung des Erhaltungszustands der lokalen Population des Bibers zu erwarten ist.

Da auch bei der Gewässerbegehung am 08.02.2011 im Bereich des zu verlegenden Rötenbachabschnitts keine Biberburgen als Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Bibers festgestellt werden konnten, werden durch das Vorhaben keine solchen Lebensstätten beschädigt oder zerstört. Dann aber wird der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, da rein potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht von diesem Verbotstatbestand erfasst werden und dieser Verbotstatbestand nur diese besonderen Lebensstätten, nicht aber den ganzen Lebensraum einer Art erfasst (Schumacher/Fischer-Hüftle, Kommentar zum Bundesnaturschutzgesetz, 2. Aufl. 2011, § 44 Rn 35; BVerwG, Urteil v. 12.03.2008 - 9 A 3.06, Rn 222).

Nach allem ist eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der lokalen Biberpopulation nicht zu erwarten. Insgesamt wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Bibers durch das Vorhaben kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

b) Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden bei den Erhebungen sieben Fledermausarten festgestellt. Es handelt sich dabei um die Breitflügelfledermaus, das Große Mausohr, die Wasserfledermaus, den Großen Abendsegler, die Rauhauffledermaus, die Zwergfledermaus und die Kleine/Große Bartfledermaus. Die Schwarzach stellt im Untersuchungsraum die zentrale Leitstruktur für die meisten Fledermausarten dar. Von geringerer Bedeutung sind die Gehölzstrukturen am Schwarzachaltarm und entlang der Bahnlinie im Süden des Untersuchungsraums. Eine bedeutsame Struktur bildet auch die Kastanienallee, vor allem westlich der Bahnlinie. In den übrigen Bereichen des Untersuchungsraums, insbesondere in dessen nördlichem Bereich, finden sich deutlich geringere Aktivitäten von Fledermäusen. Die Quartierkontrollen ergaben im Wesentlichen, dass im Bereich des Vorhabens von den 20 registrierten Höhlen lediglich vier eine mehr als nur geringe Eignung als Fledermausquartier aufweisen. Die übrigen Höhlen sind entweder überhaupt nicht oder nur gering geeignet. Von fünf registrierten Nistkästen wurden nur zwei als gut geeignet eingestuft, die anderen drei als mäßig geeignet. Die Kontrollen der Baumhöhlen und die Ausflugskontrollen ergaben keine Hinweise einer Belegung oder Nutzung dieser Baumhöhlen durch Fledermäuse. Durch das Vorhaben gehen vier Baumhöhlen verloren, davon drei gering bis mäßig für Fledermäuse geeignet. Die Gebäudekontrollen führten zu keinen Hinweisen auf das Vorhandensein von Fledermausquartieren. Für Winterquartiere sind die vom Vorhaben betroffenen Baumhöhlen und Gebäude überwiegend ungeeignet.

Da sich die Wirkungen des Vorhabens auf die vorhandenen Fledermausarten weitestgehend decken, kann die Prüfung der Verbotstatbestände für alle diese Fledermausarten zusammengefasst erfolgen.

aa) Im Hinblick auf die vorgesehenen Geschwindigkeiten auf den neuen Straßenabschnitten (50 bzw. 70 km/h) und wegen der geringen Aktivität der Fledermausarten im vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Bereich sind die Kollisionsrisiken als überwiegend gering einzuschätzen. An den Brückenbauwerken über die Bahnlinie ist das Konfliktpotential hinsichtlich Kollisionsrisiken zwar höher, jedoch sind die lichte Höhe und Weite der Bauwerke für strukturabhängig jagende Arten ausreichend und ermöglichen ein Unterfliegen der Bauwerke. Für strukturunabhängig jagende Arten sind als konfliktvermeidende Maßnahmen die Anbringung von Sperreinrichtungen in Form von Spritzschutzmatten in den Brückengeländern und begleitende Bepflanzung vorgesehen (s. LBP-Maßnahmen V2, V4, G5 und G8). Um auch das erhöhte Konfliktpotential im Bereich der Kastanienallee zu vermeiden, ist die Kreuzung der Römerstraße mit der Kastanienallee entsprechend den Maßgaben der LBP-Maßnahme V5 auszugestalten, wodurch die in der Kastanienallee fliegenden Fledermäuse gezwungen werden, entweder frühzeitig zu wenden oder die Römerstraße möglichst hoch zu überfliegen. Somit ist nicht erkennbar, dass das Kollisionsrisiko und damit das Risiko einer Tötung eines einzelnen Tieres durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht wird. Dann aber wird der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06, NuR 2008, 633, 653; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14/07, NVwZ 2009, 302, 311).

bb) Zwar haben die Kontrollen möglicher Quartiere keine Hinweise auf das Vorhandensein von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ergeben. Da die Quartiernutzung bei Fledermäusen räumlich und zeitlich nicht konstant ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen Baumhöhlen oder die abzubrechenden Gebäude als Zwischenquartier besiedeln. Deshalb ist nach der LBP-Maßnahme VA1 unmittelbar vor der Baufeldräumung bzw. dem Gebäudeabbruch eine nochmalige Kontrolle potentieller Quartiere durchzuführen und dürfen die Baufeldräumung und der Gebäudeabbruch nur in der Zeit von Oktober bis März erfolgen. Damit kann sichergestellt werden, dass auch bei einer bislang nicht bekannten Nutzung als Zwischenquartier keine Individuenverluste auftreten. Um darüber hinaus ein time-lag in der Nutzbarkeit von potentiell entfallenden Zwischenquartieren zu vermeiden, ist nach der LBP-Maßnahme CEF2 die Anbringung von ca. 36 Fledermauskästen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens vor Baubeginn vorgesehen. Mit den vorgesehenen Maßnahmen können auch die sich aus den zusätzlichen Ausweichbuchten an der GV Eichenau ergebenden Beeinträchtigungen, die im Ausmaß sehr begrenzt bleiben, mit erfasst werden. Die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG werden - auch wegen Absatz 5 Satz 2 und 3 - nicht erfüllt.

cc) Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG könnten sich dadurch ergeben, dass von dem Vorhaben in geringem Umfang potentielle Nahrungs- und Jagdhabitats sowie an der Bahnlinie und im Bereich der Kastanienallee Strukturen mit Leitfunktion beansprucht werden. Zudem können Störungen durch Lichtemissionen auftreten. Allerdings können durch die Schaffung neuer Jagdhabitats am Schwarzachaltarm und Leitstrukturen am Röttenbach und teilweise an der neuen Straßentrasse mögliche Störungen mittelfristig reduziert werden (s. LBP-Maßnahmen A/E1, A/E2 und A/E4). Auch wenn ein gewisser time-lag eintritt, bis die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen vollständig gegeben ist, führt dies nicht dazu, dass eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der

lokalen Populationen der verschiedenen Fledermausarten und damit eine erhebliche Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG zu erwarten ist, da in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich insgesamt eine eher geringe Fledermausaktivität zu verzeichnen ist und die Hauptaktivitätsräume entlang der Schwarzach und der Kastanienallee nur gering beeinträchtigt werden. Darüber hinaus werden Störungen durch Lichtemissionen durch die Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel für die Straßenbeleuchtung gemäß den Maßgaben nach der LBP-Maßnahme VA3 vermieden.

dd) Insgesamt kann mit den verschiedenen genannten LBP-Maßnahmen erreicht werden, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Fledermausarten so weit vermieden bzw. minimiert werden, dass kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wird.

c) Zauneidechse

Die Zauneidechse wurde als einzige Reptilienart im Untersuchungsraum nachgewiesen, ein Nachweis der Schlingnatter oder der Blindschleiche war im Untersuchungsraum nicht möglich. Das Vorkommen der Zauneidechse findet sich schwerpunktmäßig entlang der Bahnlinie und einigen angrenzenden Bereichen außerhalb des Siedlungsgebiets von Riedlingen. Zudem wurden Vorkommen der Zauneidechse auf einer Industriebrache zwischen der Industriestraße und der Bahnlinie, am Rand eines Grundstücks an der Römerstraße sowie auf der Obstbaumwiese im Nordosten des Untersuchungsraums an der Oberkante der Straßenböschung nachgewiesen. Ein Teil der Bereiche mit Vorkommen der Zauneidechse werden durch das Vorhaben überplant. Insgesamt können die einzelnen Vorkommen der Zauneidechse im Untersuchungsraum als Teil einer großflächig vorhandenen lokalen Population angesehen werden, wobei die in Teilbereichen individuenreich besiedelte Bahnlinie regional vernetzend wirkt.

Im Hinblick auf die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist zunächst festzuhalten, dass die Vorkommen der Zauneidechse an der Bahnlinie nördlich des Siedlungsbereichs von Riedlingen durch das Vorhaben auf Grund der Entfernung zur geplanten Trasse von mehr als 200 m nicht beeinträchtigt werden.

Südlich des Siedlungsbereichs von Riedlingen ist zwar im Bereich der dort geplanten Überführung über die Bahnlinie mit einem geringeren Verlust an Sonnplätzen zu rechnen, jedoch sind im unmittelbaren Umfeld ausreichend geeignete Ausweichhabitate vorhanden und werden nach Fertigstellung des Vorhabens auch an anderen, bislang noch ungeeigneten Stellen vorhanden sein. Damit wird die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin erfüllt, so dass insoweit der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausscheidet. Zwar könnte zweifelhaft sein, ob Sonnplätze überhaupt als Ruhestätten zu qualifizieren sind, jedoch werden in Abschnitt II.3 unter Rdnr. 59 des Leitfadens zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG als Beispiel für eine Ruhestätte u. a. Strukturen bzw. Habitatelemente angeführt, die wichtig sind für die Wärmeregulierung (wobei als Beispiel gerade die Zauneidechse genannt wird). Mithin sind Sonnplätze von Zauneidechsen als Ruhestätten dieser Art zu werten.

Die beiden Teilhabitate an der Römerstraße und auf der Brachfläche im Bereich der Bahnüberquerung im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße gehen durch die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme (zumindest vorübergehend) verloren. Zudem wird der Bereich des individuenarmen Vorkommens im Bereich der Streuobstwiese an der Vehringerstraße sowie im Bereich der Überquerung der Bahnlinie durch die Römerstraße teilweise durch die Trasse in Anspruch genommen. Dadurch kann es zu Tötungen oder Verletzungen einzelner Individuen oder zur Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der dort vorkommenden Zauneidechsen kommen, so dass die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG gegeben wären. Um die Tötung oder Verletzung von Individuen der Zauneidechsen zu vermeiden, ist mit der LBP-Maßnahme CEF3 vorgesehen, vor Baubeginn und Baufeldräumung die in den oben genannten Bereichen einschließlich der Bahnüberquerung im Zuge der Römerstraße vorkommenden Zauneidechsen abzusammeln und in die mit der LBP-Maßnahme CEF4 zuvor geschaffenen Ersatzhabitate umzusiedeln. Damit wird der Verbotstatbestand nach Nummer 1 vermieden. Ebenfalls vor Baubeginn sind mit der LBP-Maßnahme CEF4 auf den im zugehörigen Maßnahmenblatt genannten Flurstücken Ersatzhabitate für die Zauneidechse anzulegen und zu entwickeln, so dass funktionsfähige Habitate für die nach der LBP-Maßnahme CEF3 umzusiedelnden Individuen geschaffen werden und rechtzeitig zur Verfügung stehen, so dass die umzusiedelnden Tiere adäquate Lebensbedingungen und Nahrungsressourcen vorfinden. Da zudem die Funktion der Bahnlinie als Vernetzungselement erhalten bleibt, bleiben auch die Austauschbeziehungen zwischen den Teilpopulationen der Zauneidechse und die Möglichkeit der Besiedelung von neu entstehenden Habitaten etwa an den neuen Straßenböschungen erhalten.

Anzumerken ist, dass nach der ursprünglichen Planung die LBP-Maßnahme CEF4 ganz überwiegend im Bereich zwischen der Bahnlinie, der bestehenden B 311 und dem Anschluss der Römerstraße liegen sollte. Im Hinblick darauf, dass im südlichen Teil dieser ursprünglich vorgesehenen Fläche nach dem Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ ein Regenrückhaltebecken geplant ist, wird im Zuge der Planungsänderung der Bereich dieses Regenrückhaltebeckens nicht mehr als Fläche für die LBP-Maßnahme CEF4 verwendet. Stattdessen ist die zwischen der Bahnlinie und der neuen Römerstraße eingeschlossene Fläche als neue Teilfläche für die LBP-Maßnahme CEF4 vorgesehen. Damit kann sichergestellt werden, dass ein Bereich, der als Ersatzhabitat für die Zauneidechse geplant ist, langfristig erhalten bleibt und nicht durch eine nachfolgende Inanspruchnahme durch ein Regenrückhaltebecken verloren geht. Zum Schutz dieses neuen Teil-Ersatzhabitats ist auch die LBP-Maßnahme S4 angepasst worden.

Ergänzend ist anzuführen, dass die Änderung der Planung hinsichtlich der Umgestaltung der Parkplatzzufahrt zur Fa. Blank nicht zu einer weitergehenden Beeinträchtigung der dort vorkommenden Zauneidechsenpopulation führt; schon in der ursprünglichen Planung ist eine solche Beeinträchtigung im Konflikt KA5 und den LBP-Maßnahmen CEF3 und CEF4 berücksichtigt (s. Seite 102 in Planunterlage 12).

Mit den genannten LBP-Maßnahmen wird insgesamt bewirkt, dass insoweit die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG wegen dessen Absatz 5 Satz 2 und 3 nicht erfüllt werden. Um den Erfolg der LBP-Maßnahme CEF4 sicherzustellen, ist in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass die Durchführung der LBP-Maßnahme CEF4 von einem erfahrenen Artkenner fachlich zu

begleiten und durch ein begleitendes Monitoring im 1., 3. und 5. Jahr nach der Fertigstellung der neuen Habitatflächen die Entwicklung der dortigen Zauneidechsenbestände zu überwachen ist.

Um einerseits Ersatzhabitate für die Zauneidechse zu schaffen und andererseits betriebsbedingte Individuenverluste im Bereich der relevanten Straßenböschungen der neuen Straßenabschnitte zu minimieren und damit die signifikante Erhöhung des Risikos einer Tötung eines einzelnen Tieres durch das Vorhaben auszuschließen, ist mit den LBP-Maßnahmen G4, G6 und G9 vorgesehen, die südlich ausgerichteten Böschungsfüße der in den Maßnahmenblättern genannten Abschnitte (wobei hinsichtlich G6 der Abschnitt Bahnhof/Industriestraße gemeint ist; es handelt sich insoweit um ein Redaktionsversehen) der neuen Straßentrassen zauneidechengerecht auszugestalten. Damit kann insoweit der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden. Um den Erfolg der LBP-Maßnahmen G4, G6 und G9 sicherzustellen, ist in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass die Durchführung dieser LBP-Maßnahmen von einem erfahrenen Artkenner fachlich zu begleiten und durch ein begleitendes Monitoring im 1., 3. und 5. Jahr nach der Fertigstellung dieser Straßenböschungen die Entwicklung der dortigen Zauneidechsenbestände zu überwachen ist.

Ferner liegen die festgestellten Zauneidechsenvorkommen im Bereich des Anschlusses der Industriestraße/Vehringerstraße sowie an der Bahnlinie südlich des Siedlungsbereichs von Riedlingen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhaben. Um insoweit baubedingte Beeinträchtigungen und Individuenverluste zu vermeiden, ist mit den LBP-Maßnahmen S2 und S4 vorgesehen, diese Bereiche mit einem Schutzzaun (teilweise mit integriertem Amphibienschutzzaun) während der Bauphase abzusichern (Anm.: Zwar wird im Maßnahmenblatt zu S4 die Zauneidechse nicht explizit erwähnt; jedoch findet sich im Lageplan zu den LBP-Maßnahmen (Plan 12.2) der Hinweis, dass diese Maßnahme auch dem Schutz vor Individuenverlusten der vorkommenden Zauneidechsenpopulation entlang der Bahnlinie dient). Damit kann der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden. Dasselbe gilt hinsichtlich der im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße vorgesehenen LBP-Maßnahme S3, mit der mit einem Schutzzaun mit integriertem Amphibienschutzzaun baubedingte Individuenverluste infolge etwaiger Neueinwanderung von Zauneidechsen vermieden werden sollen.

Die Teilpopulationen der Zauneidechse an der Vehringerstraße sowie an der Bahnlinie südlich des Siedlungsbereichs von Riedlingen befinden sich im Einflussbereich von baubedingtem Lärm und Erschütterungen sowie betriebsbedingtem Lärm. Allerdings sind Zauneidechsen als Art gegenüber Lärmemissionen relativ unempfindlich; so besiedeln sie etwa auch regelmäßig Böschungen an stärker befahrenen Straßen. Mithin ist kein dauerhafter betriebsbedingter Habitatverlust im Umfeld der Trasse des Vorhabens anzunehmen.

Insgesamt kann mit den verschiedenen genannten LBP-Maßnahmen erreicht werden, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Zauneidechse so weit vermieden bzw. minimiert werden, dass kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wird.

d) Gelbbauchunke

Zur Gelbbauchunke findet sich ein Vorkommen im Untersuchungsraum in einem künstlich angelegten Folienteich auf einem Parkplatz im Industriegebiet in der Nähe des Durchlasses der Industriestraße unter der B 312. Dieser Folienteich wird derzeit als Laichgewässer benutzt. Er wird durch das Vorhaben nicht unmittelbar in Anspruch genommen.

Da sich die Landlebensräume und Winterquartiere dieser Art laut saP hauptsächlich im Bereich der Bahnlinie und in nördlicher Richtung, also in entgegengesetzter Richtung zur südlich gelegenen Trasse des Vorhabens befinden, ist nicht mit einer signifikant erhöhten betriebsbedingten Mortalitätsrate infolge des Vorhabens zu rechnen. Um zudem nicht völlig ausschließbare baubedingte Individuenverluste zu vermeiden, werden nach der LBP-Maßnahme S3 die unmittelbar angrenzenden Biotopflächen mit einem Schutzzaun, in den Amphibienschutzzaune zu integrieren sind, entlang der Parkplatzfläche gesichert. Mit einer Nebenbestimmung werden die näheren Maßgaben zu der LBP-Maßnahme S3 nach Abschnitt 4.1.7 der saP als bei der Durchführung zu beachten ausdrücklich angeordnet. Da das Kollisionsrisiko und damit das Risiko einer Tötung eines einzelnen Tieres durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der LBP-Maßnahme S3 nicht in signifikanter Weise erhöht wird, wird auch der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06, NuR 2008, 633, 653; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14/07, NVwZ 2009, 302, 311).

Auf Grund der bereits jetzt ständig vorhandenen Störungen durch Lärm und visuelle Beeinträchtigungen an dem bestehenden Parkplatz ist im Hinblick auf die gleichwohl vorhandene Population der Gelbbauchunke von einem Gewöhnungseffekt an solche Störungen auszugehen, so dass keine vorhabensbedingten Auswirkungen zu erwarten sind. Zudem wird mit der LBP-Maßnahme G5 erreicht, dass das dort vorhandene Laichhabitat durch die geplante Bepflanzung der im Zuge der Bahnüberführung Bahnhof/Industriestraße neu entstehenden Böschungsflächen vor visuellen betriebsbedingten Beeinträchtigungen abgeschirmt wird. Da die Hauptreproduktionstätigkeit der Gelbbauchunke nach Einbruch der Dämmerung stattfindet, sind insoweit keine baubedingten Beeinträchtigungen durch die üblicherweise am Tage durchzuführenden Bauarbeiten zu erwarten. Von daher ist auch der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

e) Vögel

Im Untersuchungsraum wurden insgesamt 60 Vogelarten erfasst, von denen 45 als Brut- bzw. Reviervogel oder als brutverdächtig eingestuft werden. Bei den übrigen Arten handelt es sich bei 13 Arten um Nahrungsgäste und bei 2 Arten um reine Durchzügler. Der sehr reich und heterogen strukturierte Untersuchungsraum enthält viele für Mitteleuropa typische Lebensraumtypen und wird mit seinen 45 nachgewiesenen Brutvogelarten als durchschnittlich artenreich eingestuft. Auf den Seiten 51 bis 53 der saP finden sich Ausführungen zu den Leitarten der Vögel zu den verschiedenen, an die Verhältnisse in Süddeutschland angepassten Lebensraumtypen im Untersuchungsraum; zu den Einzelheiten wird hierauf Bezug genommen. Insgesamt lässt sich aus der Leitartenanalyse erkennen, dass der Untersuchungsraum für Vogelarten mit höheren Ansprüchen an ihren Lebensraum nur ein geringes Besiedlungspotential bietet.

Im Hinblick auf die bei diesem Untersuchungsraum vorhandenen Vorbelastungen ist es für die Planfeststellungsbehörde plausibel, dass der Untersuchungsraum in der saP bezüglich Brutvögel nur als durchschnittlich artenreich qualifiziert wird. Ebenso nachvollziehbar ist die Einschätzung, dass der Untersuchungsraum für anspruchsvollere Vogelarten nur wenig Besiedlungspotential bietet.

Eine nähere Bestandsaufnahme zu den im Untersuchungsraum vorkommenden Vogelarten findet sich auf den Seiten 53 bis 59 der saP, wobei hierfür der Untersuchungsraum in fünf Teilflächen

aufgeteilt wurde. Dabei wurden für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar die Siedlungsbereiche im Untersuchungsraum entlang der Hindenburgstraße in zwei Teile untergliedert sowie die nördlich und südlich der Siedlungsbereiche angrenzenden Offenlandbereiche sowie die Schwarzach mit dem dortigen Gehölzgürtel als weitere drei Teilflächen gebildet (s. hierzu Karte auf Seite 54 der saP). Zu den Einzelheiten dieser Bestandsaufnahme zu den Vogelarten für die verschiedenen Teilflächen wird auf die Ausführungen in der saP auf den Seiten 55 bis 59 verwiesen.

Auf Seite 60 der saP sind die besonders geschützten, ungefährdeten Vogelarten aufgeführt, die im Untersuchungsraum vorkommen und die durch das Vorhaben möglicherweise betroffen sind, indem es zu einem Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommt oder baubedingt für das unmittelbar angrenzende Umfeld ein weitgehender Funktionsverlust als Bruthabitat wahrscheinlich ist. Allerdings ist davon auszugehen, dass nach Bauende und Durchführung der LBP-Maßnahmen zur Eingrünung der neuen Straßenabschnitte mit Ausnahme des unmittelbaren Straßenbereichs alle übrigen Bereiche für diese Vogelarten wieder besiedelbar sind. Da diese ungefährdeten Vogelarten meist anspruchsarm und wenig empfindlich sind, bei ihnen zudem eine gute regionale Vernetzung ihrer Vorkommen vorausgesetzt werden kann und die vorgesehenen LBP-Maßnahmen auch diesen Arten zugute kommen, ist - aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - sichergestellt, dass sich durch die verbleibenden vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungszustand der lokalen Populationen dieser Vogelarten nicht verschlechtern wird und die ökologische Funktion der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin erfüllt wird. Damit sind insoweit die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Im Untersuchungsraum kommen darüber hinaus etliche streng geschützte, rückläufige oder gefährdete Vogelarten vor. Bei diesen wie bei den vorgenannten ungefährdeten Arten kann der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden. Zum einen wird das Risiko von betriebsbedingten Individuenverlusten durch Kollisionen dadurch gemindert, dass die Geschwindigkeit auf 50 km/h bzw. auf Teilbereichen der Römerstraße auf 70 km/h begrenzt ist. Zum anderen ist mit den LBP-Maßnahmen V2 und V4 vorgesehen, an den Brücken über die Bahnlinie durch Sperreinrichtungen mit Spritzschutzmatten im Brückengeländer das Kollisionsrisiko mit überfliegenden Vögeln zu minimieren. Die auf den angrenzenden Dammlagen vorgesehenen dichten Gehölzstreifen dienen auch diesem Zweck. Vor diesem Hintergrund ist für die Planfeststellungsbehörde einleuchtend, dass das Kollisionsrisiko und damit das Risiko einer Tötung von einzelnen Tieren durch das Straßenbauvorhaben nicht in signifikanter Weise erhöht wird, sondern unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06-, NuR 2008, 633,653; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14/07, NVwZ 2009, 302, 311).

Im Hinblick auf die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG weist die saP auf Seite 61f. zu Recht darauf hin, dass die Vielzahl bereits vorhandener Vorbelastungen im Untersuchungsraum (insbesondere durch die B 311 und B 312 sowie den innerörtlichen Verkehr und das Industriegebiet) schon bislang dazu führt, dass entsprechend empfindliche Vogelarten dort kaum vorkommen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass zwar mit den neuen Straßenabschnitten zusätzliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, andererseits aber durch Verkehrsverlagerungen von der B 311 auf die neuen Straßenabschnitte und durch den verbesserten Verkehrsfluss an an-

deren Stellen sich auch korrespondierende Entlastungen einstellen. Bezogen auf den Untersuchungsraum ist nach der saP (S. 62) mit keiner erheblichen Zunahme der Immissionsbelastung infolge des Vorhabens zu rechnen. Dieser Einschätzung im Rahmen einer Gesamtbetrachtung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Gleichwohl wurden nachvollziehbar bei der Einzelbetrachtung der einzelnen Arten, die streng geschützt, rückläufig oder gefährdet sind, kritische Effektdistanzen nach Garniel bei der weiteren Prüfung berücksichtigt. Dabei ist anzumerken, dass diese Effektdistanzen sich auf Autobahnen und stark befahrene Bundesstraßen mit mehr als 20.000 Kfz/24h beziehen. Da eine solche Verkehrsbelastung auch in den Planungsfällen mit den jeweils höchsten Verkehrsmengen auf den einzelnen neuen Straßenabschnitten bei weitem nicht erreicht wird und dort zudem deutlich geringere Geschwindigkeiten gefahren werden, können diese Effektdistanzen nur eingeschränkt auf das Vorhaben angewandt werden, wobei eine Distanz von bis zu 100 m zu den neuen Straßenabschnitten für alle Vogelarten hinsichtlich der Lebensraumeignung als besonders kritisch anzusehen ist.

Ausgehend von diesen allgemeinen Betrachtungen finden sich auf den Seiten 63 bis 93 in der saP bezogen auf den Untersuchungsraum eingehende Prüfungen zu den Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG zu den einzelnen dort betroffenen streng geschützten, rückläufigen oder gefährdeten Vogelarten.

Nach diesen Prüfungen wird für keine dieser Vogelarten - unter Berücksichtigung verschiedener LBP-Maßnahmen - ein Verbotstatbestand verwirklicht. Folgende LBP-Maßnahmen sind danach erforderlich:

Um Individuenverluste bei Brutvögeln auszuschließen, aber auch zum Schutz von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten, darf nach der LBP-Maßnahme VA1 die Baufeldräumung (Fällen von Gehölzstrukturen und Bäumen sowie der Abbruch von Gebäuden) nur außerhalb der Brutzeit in der Zeit von 1. Oktober bis 1. März erfolgen. Dasselbe Ziel wird mit der LBP-Maßnahme VA2 verfolgt, wonach die Arbeiten für die Schaffung von Retentionsraumausgleich auf dem Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra einschließlich der Ausführung der LBP-Maßnahmen A/E1 und A/E2 nur außerhalb der Brutzeit von 1. Oktober bis 1. März durchgeführt werden dürfen. Diese Maßnahmen wirken gleichermaßen günstig für die besonders geschützten ungefährdeten Vogelarten. Damit wird zugleich den in der Größenordnung überschaubaren zusätzlichen Beeinträchtigungen infolge der Ausweichbuchten entlang der GV Eichenau hinreichend Rechnung getragen (s. Seite 21 in Planunterlage 12a).

Für die Vogelarten Feldsperling, Haussperling und Star sind entsprechend den Maßgaben nach der LBP-Maßnahme CEF1 vor Baubeginn Nisthilfen anzubringen als Ersatz für vorhabensbedingt verloren gehende Fortpflanzungsstätten. Mit dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme kann gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erreicht werden, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, so dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden wird.

Für die Vogelarten Grauschnäpper, Trauerschnäpper und Weidenmeise ist mit den LBP-Maßnahmen G8 und V4 vorgesehen, mit einer Gehölzpflanzung an neuen Böschungen im Bereich des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 bzw. an der Bahnüberquerung im Zuge der Römerstraße das Kollisionsrisiko zu verringern. Durch die Abschirmungswirkung gegen visuelle Effekte wird zudem eine längerfristige Aufgabe von Brutplätzen in diesem Bereich vermieden.

Beim Mäusebussard wurde im Untersuchungsraum ein Horststandort auf einer Fichte in einer Baumhecke an der Vehringerstraße ermittelt. Diese Fortpflanzungsstätte liegt etwa 20 m vom dortigen Vorhaben im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße entfernt, so dass mit erheblichen bau- und betriebsbedingten Störungen zu rechnen ist, auch wenn der Horststandort selbst nicht unmittelbar vom Vorhaben beansprucht wird. Um diesen Horststandort abzusichern und zu erhalten, ist nach der LBP-Maßnahme S2 dieser Horststandort während der Bauphase durch Absperrung mit einem Schutzzaun im angrenzenden Baubereich zu sichern. Damit wird auch der Schutz einer trotz Bautätigkeit erfolgenden Brut bezweckt. Zur Vermeidung einer Aufgabe dieses Mäusebussardhorstes während der Brutzeit sind die Bauarbeiten an dieser Stelle nicht während der Brutzeit dieser Art (Ende Februar bis einschließlich Juli) zu beginnen. Ferner sollte dieser Abschnitt nach Möglichkeit außerhalb der Brutzeit dieser Art fertiggestellt werden. Mit diesen in einer Nebenbestimmung erfassten Maßgaben kann weitgehend vermieden werden, dass es zu einer Aufgabe dieses Horststandortes oder einer begonnenen Brut kommt. Selbst wenn es jedoch zu einer solchen Aufgabe kommen sollte, ist der Prüfung in der saP auf Seite 80f. zuzustimmen, wonach Ausweichmöglichkeiten zur Horstanlage im näheren Umfeld vorhanden sind, zumal das betroffene Brutpaar an Vorbelastungen gewöhnt ist (so ist der Horst schon jetzt nur 100 m von der B 311 entfernt gelegen; ebenso liegt er nahe der Wohnbebauung der Eichenau). Insgesamt ist keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation des Mäusebussards zu erwarten; zugleich gibt es erforderlichenfalls Ausweichmöglichkeiten zur Horstanlage, so dass die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin erfüllt werden kann.

Im Übrigen werden bei den im Einzelnen näher geprüften Vogelarten die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG nach den Prüfungen auf den Seiten 63 bis 93 der saP insbesondere aus den nachfolgenden Gründen nicht erfüllt, wobei nicht alle Gründe bei jeder Vogelart zugleich zutreffen: Vorhandensein von Revierzentren im Umfeld der stark befahrenen B 311 lässt auf geringere Empfindlichkeit bzw. Gewöhnungseffekte gegenüber Störungen durch Verkehr schließen; Neupflanzungen insbesondere an den Böschungen ergeben neue Brutmöglichkeiten; denkbare Habitatverluste wirken sich nicht signifikant auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus; geeignete Ausweichhabitate sind im Umfeld in ausreichendem Maße vorhanden; LBP-Maßnahmen (z.B. A/E1, A/E2, A/E3, A/E4, G8) schaffen in absehbarer Zeit neue Ersatzhabitate, wobei ein gewisser time-lag bis zur vollen Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen hingenommen werden kann, zumal durch die Maßnahmen teilweise im Laufe der Zeit sogar die Habitatsituation für einige Vogelarten verbessert werden kann; Mindestabstände zum Vorhaben liegen nicht innerhalb der kritischen Effektdistanzen; bei Nahrungsgästen nur kleinflächige Verluste von Nahrungshabitaten, die im Verhältnis zu den deutlich größeren Aktionsräumen unbedeutend ausfallen. Zu den näheren Einzelheiten hierzu wird auf die detaillierten Ausführungen auf den Seiten 63 bis 93 der saP Bezug genommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Ausführungen plausibel und nachvollziehbar; sie belegen überzeugend, dass es vorhabensbedingt zu keinen solchen gravierenden Beeinträchtigungen einer Vogelart kommt, dass dadurch einer der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt werden würde.

f) Die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Biberach erachtet die geplanten Artenschutzmaßnahmen als ausreichend, sofern eine fachliche Begleitung erfolgt. Dies wird mit Nebenbestimmungen sichergestellt.

g) Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass unter Einbeziehung der genannten LBP-Maßnahmen und der sonstigen artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen mit dem Vorhaben einschließlich der Änderungen der Planung keiner der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt wird.

7.6. Umweltschadengesetz

Das Umweltschadengesetz findet im Hinblick auf § 19 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 1 des Umweltschadengesetzes beim hier geplanten Vorhaben keine Anwendung und ist daher nicht weiter zu prüfen.

8. Öffentliche Belange

8.1. Landwirtschaft und Flurneuordnung

8.1.1. Belange der Flurneuordnung

Insgesamt stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Belange der Flurneuordnung dem Vorhaben nicht entgegen. Dies wird auch durch eine Stellungnahme des Landesamts für Geoinformation und Landentwicklung sowie des Landratsamts Biberach bestätigt.

8.1.2. Belange der Landwirtschaft

Wie bereits oben in Abschnitt 7.2.6 zur Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Kompensationsmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgeführt, wird insoweit den agrarstrukturellen Belangen im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen. Insgesamt zeigt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass bei der Auswahl der Flächen für Kompensationsmaßnahmen im möglichen und notwendigen Rahmen Rücksicht auf die Belange der Landwirtschaft genommen wurde.

Da zudem ein großer Teil der Trassen der einzelnen Straßenabschnitte vorhandene Straßen und Wege mitbenutzt und innerhalb bestehender Siedlungsbereiche verläuft, wird insoweit von vornherein die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen vermieden bzw. minimiert. Lediglich der Abschnitt Römerstraße nimmt insbesondere südlich der Kastanienallee in größerem Maße landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch, deren Qualität durch das dort vergleichsweise hoch anstehende Grundwasser jedoch eher eingeschränkt ist.

Von der Landwirtschaftsverwaltung wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben im Hinblick auf Belange der Landwirtschaft vorgetragen.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die strukturellen Belange der Landwirtschaft hinreichend gewahrt bleiben. Es ist nicht ersichtlich, dass sich das Vorhaben auf die Struktur der Landwirtschaft im Raum Riedlingen spürbar negativ auswirken wird.

Der Planfeststellungsbehörde liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es vorhabensbedingt zur Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebs kommen könnte.

Soweit von einzelnen landwirtschaftlich tätigen Einwendern landwirtschaftliche Belange vorgetragen wurden, wird hierauf unten bei den Ausführungen zu den einzelnen Einwendern eingegangen.

8.2. Luftschadstoffe

Ebenfalls als öffentlicher Belang ist in die Abwägung der Schutz vor Schadstoffen, die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehen, einzustellen.

Dabei ist zunächst festzuhalten, dass es mit der Realisierung des Vorhabens allein zu keiner nennenswerten vorhabensbedingten Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Riedlingen kommen wird, sondern zu bloßen Verlagerungen des vorhandenen Verkehrs. Dies liegt auf der Hand, da das Vorhaben lediglich auf die Beseitigung zweier Bahnübergänge und die Schaffung von Ersatzquerungsmöglichkeiten gerichtet ist, deren primäres Ziel die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Zusammenhang mit den Bahnübergängen ist, nicht aber auf die Schaffung von besseren Verkehrsverbindungen im überörtlichen Verkehr.

Im Übrigen wurde mit den Berechnungen der verkehrsbedingten Schadstoffe aus dem Vorhaben in der in Planordner 4 zur UVP-Vorprüfung enthaltenen Schadstoffuntersuchung vom 24.11.2008 untersucht, ob das Vorhaben mit der künftigen Römerstraße und der Verlängerung der Industriestraße zu verkehrsbedingten Schadstoffemissionen führt, die die Grenzwerte der 22. BImSchV überschreiten.

Die Berechnungen erfolgten nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 2002, geänderte Fassung 2005).

Ungeachtet der Frage, ob und inwieweit die bis zum 06.08.2010 geltende 22. BImSchV überhaupt verbindliche Grenzwerte für die Planfeststellung von Straßen vorgibt und damit hier zwingend anzuwenden ist, kommen die Berechnungen zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte nach der 22. BImSchV für die für den Straßenverkehr relevanten Schadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Benzol, Blei, Kohlenmonoxid und Feinstaub Partikel (PM10) nicht überschritten werden. Dies gilt sowohl für das Prognosejahr 2020 als auch für eine als früheste Möglichkeit überhaupt denkbare Verkehrsfreigabe im Jahr 2012, wobei wegen der abnehmenden Tendenz der Schadstoffbelastungen durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien das Jahr 2012 als „worst case“ gelten

kann. Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens wurde der Planungsfall 20.0 der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt, da dieser Fall das höchste Verkehrsaufkommen nach der Verkehrsprognose und damit auch das höchste Ausmaß an Schadstoffen mit sich bringt. Zur Darstellung der Ergebnisse im Einzelnen wird auf die genannte Schadstoffuntersuchung Bezug genommen.

Andere Schadstoffe wurden nicht weiter untersucht, da entweder die Beiträge durch den Kfz-Verkehr nur untergeordnete Bedeutung haben oder es keine Beurteilungswerte bzw. rechtlich verbindlichen Grenzwerte gibt.

Die 22. BImSchV wurde inzwischen durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 ersetzt. Die in der 39. BImSchV für die Schadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Benzol, Blei, Kohlenmonoxid und Partikel (PM10) festgelegten Immissionsgrenzwerte entsprechen denen in der bisherigen 22. BImSchV, so dass sich dadurch am vorgenannten Ergebnis der Schadstoffuntersuchung nichts ändert. Nach der 39. BImSchV ist lediglich ein Immissionsgrenzwert für Partikel (PM_{2,5}) neu hinzugekommen.

Im Hinblick auf die Partikel (PM_{2,5}) sowie auf die im Februar 2010 im Handbuch für Emissionsfaktoren des Kfz-Verkehrs (Umweltbundesamt 2010) aktualisierten Emissionsfaktoren für Stickstoffdioxid und Partikel (PM10) wurde die Schadstoffuntersuchung mit einer Abschätzung vom 03.11.2010 (s. Planunterlage 11.3a) ergänzt.

Auch nach dieser aktualisierten Untersuchung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid und Partikel (PM10) im Zusammenhang mit dem Vorhaben sowohl bezogen auf das Jahr 2012 als auch das Jahr 2020 deutlich unterschritten.

Nach der ergänzenden Abschätzung vom 03.11.2010 gibt es auf Grund von aktuellen Untersuchungen eine Korrelation zwischen den Werten für PM10 und PM_{2,5}. Danach kamen unterschiedliche Autoren zu einem PM_{2,5}-zu-PM10-Verhältnis zwischen 0,5 und 0,8 oder von etwa 0,6 an Verkehrsstationen und ca. 0,5 an Hintergrundstationen; unterhalb eines PM10-Jahresmittelwertes von 36 Mikrogramm je Kubikmeter liegt die Wahrscheinlichkeit einer Grenzwertüberschreitung für PM_{2,5} bei 5% an verkehrsnahen Stationen. Bei PM10-Jahresmittelwerten nach der Abschätzung vom 03.11.2010 von unter 19 Mikrogramm je Kubikmeter kann bei den vorgenannten Verhältniswerten ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass dann auch der PM_{2,5}-Jahresmittelwert von 25 Mikrogramm je Kubikmeter nach der 39. BImSchV klar eingehalten wird.

In verschiedenen Einwendungen wurde kritisiert, dass die Vorbelastung mit Schadstoffen nicht berücksichtigt worden sei. In der Schadstoffuntersuchung wurde jedoch ausweislich der Anlagen 1 und 2 ausdrücklich auch die Vorbelastung erfasst und bei der Gesamtbelastung, die sich aus der Vorbelastung und der vorhabensbedingten Zusatzbelastung ergibt, mit eingerechnet. Auf Seite 3 der Untersuchung wird zudem ausgeführt, dass sich der Ansatz hinsichtlich der Vorbelastung an den gebietstypischen Vorbelastungswerten des Anhanges A zur MLuS 02, geänderte Fassung 2005, orientiert und auf Grund der Randlage die Werte für „Kleinstadt, mittel“ in Ansatz gebracht

wurden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen hiergegen keine Bedenken. Wie sich aus den Ergebnissen der Schadstoffuntersuchung erkennen lässt, stellt einerseits die vorhabensbedingte Zusatzbelastung im Vergleich zur vorhandenen Vorbelastung nur einen eher geringen Bruchteil dar und liegt andererseits auch die Gesamtbelastung bei allen Schadstoffen - teilweise sehr deutlich - unterhalb der Immissionsgrenzwerte nach der 22. bzw. 39. BImSchV.

In den Einwendungen wird auch auf Vorbelastungen durch das nahegelegene Werk der Fa. Silit verwiesen. Hierzu liegt die Stellungnahme des Amtes für Umwelt- und Arbeitsschutz des Landratsamts Biberach vom 12.07.2010 vor. Danach betreibt die Fa. Silit keine immissionsschutzrechtlich genehmigungspflichtige Anlage, mithin keine Anlage, die im besonderen Maß zu Emissionen bzw. Immissionen führt. Es werden dort nur Anlagen zur Oberflächenbehandlung (Galvanikanlagen) betrieben. Laut dieser Stellungnahme sind Beschwerden aus der Nachbarschaft wegen Belästigungen oder anderer schädlicher Umwelteinwirkungen dort bisher nicht bekannt. Das Landratsamt Biberach kommt zu dem Ergebnis, dass die von der Fa. Silit ausgehenden Emissionen zu keinen relevanten Schadstoffbelastungen in der Nachbarschaft führen. Vor diesem Hintergrund besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass zu einer vertieften Untersuchung der Vorbelastungen durch die Fa. Silit im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens. Da in diesem Werk der Fa. Silit keine Anlagen betrieben werden, die in besonderem Maße zu Emissionen bzw. Immissionen führen, ist nicht erkennbar, inwiefern sich dadurch eine besonders ausgeprägte Vorbelastung mit Schadstoffen ergeben sollte, die erheblich über die in der Schadstoffuntersuchung erfasste Vorbelastung hinausgehen würde.

Aus den Angaben des Gutachters in der Erörterungsverhandlung kann entnommen werden, dass bei den Berechnungen in der Schadstoffuntersuchung nicht nur die Vorbelastung berücksichtigt wurde, sondern auch die Höhenlage neuer Straßen (insbesondere beim Anschluss Römerstraße). Steigungen und Schaltvorgänge fließen demnach ebenfalls in die Berechnungen mit ein.

Soweit in Einwendungen befürchtet wird, dass die Schadstoffe in den Wohngebieten Oberried, Unterried und Eichenau durch das Vorhaben zunehmen würden, ist auf die Ergebnisse der vorliegenden Schadstoffuntersuchung zu verweisen. Wie sich aus den Anlagen 1 und 2 ergibt, ist die vorhabensbedingte Zunahme der Schadstoffbelastung im Verhältnis zur Vorbelastung vergleichsweise gering, so dass sich auch die vorhabensbedingte Zusatzbelastung in den genannten Gebieten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Verhältnis zur vorhandenen Vorbelastung als entsprechend gering darstellt. Zwar bezieht sich - worauf auch in Einwendungen hingewiesen wird - die Schadstoffuntersuchung auf den Abschnitt der künftigen Römerstraße und nicht auf die Industriestraße am Gebiet Eichenau. Jedoch ist das Verkehrsaufkommen der Industriestraße im dort ungünstigeren Planungsfall 20.1 mit 5.300 Kfz/24h nicht einmal halb so hoch wie das Verkehrsaufkommen an der Römerstraße im dort ungünstigeren Planungsfall 20.0 mit 11.200 Kfz/24h. Wenn aber schon das weitaus höhere Verkehrsaufkommen an der Römerstraße eine eher als gering zu bewertende Zusatzbelastung mit sich bringt, gilt dies erst recht für das deutlich geringere Verkehrsaufkommen der Industriestraße am Gebiet Eichenau. Auch dort wird die Schadstoffsituation maßgeblich von der vorhandenen Vorbelastung geprägt. Infolgedessen ist es sachgerecht, dass in der Schadstoff-

untersuchung wegen des viel höheren Verkehrsaufkommens die Römerstraße herangezogen wurde, da sich daraus die maximale Zusatzbelastung ergibt, die jedoch im Vergleich zur Vorbelastung eine eher vernachlässigbare Größenordnung aufweist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass infolge der abnehmenden Tendenz der Schadstoffbelastungen durch den Einsatz umweltfreundlicherer Technologien die Immissionsbelastung der Bewohner in den genannten Gebieten ebenfalls tendenziell rückläufig ist. So wird die Gesamtbelastung im Jahr 2020 einschließlich der vorhabensbedingten Zusatzbelastung (s. Anlage 1 der Schadstoffuntersuchung) bei allen Schadstoffen mit Ausnahme des Stickstoffdioxids geringer ausfallen als die Vorbelastung im Jahr 2012 ohne die vorhabensbedingte Zusatzbelastung (s. Anlage 2 der Schadstoffuntersuchung). Auch dies belegt das vergleichsweise geringe Ausmaß der vorhabensbedingten Zusatzbelastung mit Schadstoffen.

In einer Einwendung wurde angeführt, dass die Zusatzbelastung mit Luftschadstoffen durch den Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße im Gebiet Eichenau zu erheblichen Beeinträchtigungen führen würde, da sich diese Luftschadstoffe infolge der dort vorgesehenen Lärmschutzwand im Gebiet Eichenau konzentrieren würden, da die Abgase wegen der Lärmschutzwand nicht mehr entweichen könnten. Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass mit der Lärmschutzwand keine völlige Abschottung des Gebiets Eichenau erfolgt, sondern nur entlang der B 311 eine Schutzwand vorgesehen ist, so dass nach wie vor grundsätzlich ein ungehinderter Luftaustausch möglich ist, selbst wenn man unterstellt, dass die Abgase aus dem Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße ausschließlich ins Gebiet Eichenau getrieben werden sollten, was aber schon wegen der Topographie - wegen der Steigung in diesem Abschnitt - unwahrscheinlich ist. Im Übrigen ist zu beachten, dass im Falle, dass die Lärmschutzwand tatsächlich eine Stauwirkung für Abgase haben sollte, wie sie in der Einwendung postuliert wird, dies auch gilt für die Abgase, die von der unmittelbar am Gebiet Eichenau vorbeiführenden B 311 ausgehen. Da das Verkehrsaufkommen an der B 311 jedoch das Verkehrsaufkommen des Abschnitts Industrie-/Vehringerstraße deutlich übersteigt, ist bei Zugrundelegung einer Barrierewirkung der Lärmschutzwand für Luftschadstoffe sogar eher von einer Verbesserung gegenüber dem bestehenden Zustand auszugehen. Da sich zudem nach der Schadstoffuntersuchung die vorhabensbedingte Zunahme der Schadstoffbelastung im Verhältnis zur Vorbelastung als vergleichsweise gering darstellt, ist auch dann, wenn man wie in der Einwendung unterstellt, dass die gesamte Zusatzbelastung aus dem Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße in das Gebiet Eichenau getrieben werden sollte, nicht von einer Überschreitung von Grenzwerten oder der Grenze der Zumutbarkeit von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG auszugehen.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV bzw. jetzt der 39. BImSchV nicht auf ein einzelnes Vorhaben oder eine einzelne Anlage, sondern jeweils auf ein größeres Referenzgebiet beziehen. Die Einhaltung dieser Grenzwerte stellt keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines einzelnen konkreten Straßenbauvorhabens dar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabensbezogen zu garantieren, ist nicht gegeben. Vielmehr bestehen außerhalb von Planfeststellungsverfahren spezielle Regelungen zur Luftreinhaltung, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann. Darüber hinausgehender Schutzvorkehrungen im Rahmen eines Planfeststellungsver-

fahrens bedarf es grundsätzlich nicht. Zulassungsschranken können sich für einzelne Vorhaben erst dann ergeben, wenn in dem Referenzgebiet die Grenzwerte bereits flächenhaft überschritten sind oder durch das beabsichtigte Vorhaben überschritten werden (zum Ganzen s. Stür, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rdnr. 2894, 2898, 2901 und 2904; BVerwG Beschluss v. 03.04.2007 - 9 PKH 2.06, juris-Fassung Rdnr. 13; VGH BW Urteil v. 18.07.2003 - 5 S 723/02, juris-Fassung Rdnr. 57). Für beides gibt es aber nach den Ergebnissen der Schadstoffuntersuchung keinen Anhaltspunkt. Vielmehr liegen sowohl die Vorbelastung als auch die Gesamtbelastung einschließlich der vorhabensbedingten Zusatzbelastung deutlich unter den geltenden Immissionsgrenzwerten. Zudem ist bei dem kleinstädtischen Charakter Riedlingens, das in einem ländlich geprägten Raum liegt, auch nicht mit flächenhaften Grenzwert-Überschreitungen zu rechnen.

Nach allem sind die Belange der Luftreinhaltung bei der Planfeststellung zu einzelnen Vorhaben in die Abwägung einzustellen. Im Rahmen dieser Abwägung ist zu beachten, dass die Vorbelastung die Immissionsgrenzwerte deutlich unterschreitet. Aber auch die Gesamtbelastung einschließlich der vorhabensbedingten Zusatzbelastung bleibt ebenfalls deutlich unter diesen Grenzwerten. Dies gilt noch mehr unter Berücksichtigung der zukünftig abnehmenden Tendenz der Schadstoffbelastung, wobei die Abnahme dazu führt, dass die Gesamtbelastung im Jahr 2020 auch mit der vorhabensbedingten Zusatzbelastung bei fast allen untersuchten Schadstoffen sogar geringer ausfällt als die Vorbelastung im Jahr 2012. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung zu besonderen Schutzmaßnahmen in Bezug auf Schadstoffe.

Da die Grenzwerte der 22. BImSchV bzw. der 39. BImSchV für die im Hinblick auf den Straßenverkehr besonders relevanten Schadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Benzol, Blei, Kohlenmonoxid und Feinstaub (PM₁₀) bzw. (PM_{2,5}) eingehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Grenze der Zumutbarkeit von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG durch Schadstoffimmissionen bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben nicht überschritten wird.

Dann aber sind keine weiteren Schutzmaßnahmen auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG zu treffen. Insgesamt stehen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde Belange des Immissionsschutzes in Bezug auf Luftschadstoffe dem Vorhaben nicht entgegen.

8.3. Belange der Wasserwirtschaft

8.3.1. Hochwasserschutz und Retentionsraumausgleich

8.3.1.1 Durch das Vorhaben wird es zu einem Retentionsraumverlust von gerundet insgesamt ca. 36.891 m³ kommen (s. Übersicht in Planunterlage 16.4a). Diese Gesamtsumme setzt sich wie folgt zusammen: Der südöstlich der Bahnlinie gelegene Teil der Römerstraße einschließlich des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 führt unter Einbeziehung der Planänderungen zu einem Retentionsraumverlust von ca. 21.326 m³ (vor den Planänderungen war hier ein Verlust von ca.

22.065 m³ veranschlagt). Der nach der Querung der Bahnlinie verlaufende Teil der Römerstraße bis zur Hindenburgstraße bringt mit den Planänderungen einen Retentionsraumverlust von ca. 14.495 m³ mit sich (statt 11.690 m³ ohne die Planänderungen). Im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße kommt es zu einem Retentionsraumverlust in Höhe von ca. 770 m³ und im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße in Höhe von ca. 300 m³; durch die Planänderungen ergaben sich in diesen beiden Abschnitten keine Änderungen beim Retentionsraumverlust. Die Planänderungen hatten insgesamt eine Erhöhung des Verlusts an Retentionsraum um etwas mehr als 2.000 m³ von ca. 34.825 m³ auf ca. 36.891 m³ zur Folge. Diese Erhöhung ist zum einen auf die Verkürzung des Brückenbauwerks BW 3 im Zuge der Überführung über die Bahnlinie mit entsprechend längerem Damm und zum anderen auf die etwas weiter nach Westen verschobene Querung der Bahnlinie mit Trassenverlängerung der Römerstraße zurückzuführen (s. Seite 12 in Planunterlage 1a).

Ausweislich des Erläuterungsberichts (S. 77) wurden bei der Ermittlung des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts sowohl die vom Hochwasser durchströmten Überschwemmungsflächen als auch die Flächen berücksichtigt, die zwar nicht vom Hochwasser durchströmt werden, die jedoch durch aufsteigendes Druckwasser überschwemmt werden.

Von den Fachbehörden wurde die Ermittlung des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts nicht beanstandet. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht keine Veranlassung, diese Ermittlung zu beanstanden.

Für den zeit-, wert- und wirkungsgleichen Ausgleich dieses Retentionsraumverlusts wird nach der Planung zum einen ein Anteil von 19.430 m³ des Schwarzachausbaus aus den Jahren 1997/1998 angerechnet. Zum anderen ist ein Anteil von 17.461 m³ aus dem auf Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra geplanten Geländeabtrag im Gewinn „Herrschaftsbrühl“ als weiterer Ausgleich vorgesehen. Die Lage dieser Retentionsausgleichsflächen ist in Planunterlage 17.1a dargestellt. Diese beiden Ausgleichsmaßnahmen erbringen zusammen ein Volumen von 36.891 m³.

Der Schwarzachausbau 1997/1998 erbrachte ein zusätzliches Retentionsvolumen von insgesamt 25.000 m³. Davon sind 1.870 m³ für lokalen Hochwasserschutz im Riedlinger Stadtteil Daugendorf anzusetzen. Zudem sind 3.700 m³ abzuziehen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Rauhe Wiesen“ vom 16.09.1997 einschließlich der Änderungen mit dem Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ vom 30.10.2000 (Hinweis: Dieser Bebauungsplan wurde inzwischen - ohne weitere Änderungen zum Retentionsraumverlust und -ausgleich - mit Bebauungsplan vom 13.05.2002 umbenannt in „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“; im Folgenden wird dieser letzte Stand nach dem jetzt geltenden Bebauungsplan zugrunde gelegt). Von diesen 3.700 m³ entfallen 1.200 m³ auf den dort inzwischen erfolgten Bau der B 311 neu und 2.500 m³ für Retentionsraumausgleich hinsichtlich Bebauung im Gewerbegebiet südlich der B 311. Mithin verbleiben nach Abzug dieser drei Positionen noch die oben aufgeführten 19.430 m³ Ausgleichsvolumen aus dem Schwarzachausbau. S. hierzu Erläuterungsbericht Seite 78 und Seite 12f. in Planunterlage 1a sowie das Schreiben der Stadt Riedlingen an das Landratsamt Biberach vom 10.05.2007

Az. 3653.2101 - Rm/Um in der Stellungnahme der Stadt Riedlingen zu TöB 38.2 m und das Schreiben der Stadt Riedlingen an die Planfeststellungsbehörde vom 20.07.2010 Az. 660.0201 - Rm/Um.

Mit dem auf Flst. Nr. 950 vorgesehenen Geländeabtrag im Gewinn „Herrschaftsbrühl“ wird ein Ausgleichsvolumen von insgesamt 20.100 m³ geschaffen. Davon werden 17.461 m³ für den vorhabensbezogenen Ausgleich verwendet (s. Erläuterungsbericht S. 79 und Seite 13 in Planunterlage 1a).

Der ursprüngliche Bebauungsplan „Rauhe Wiesen“ vom 16.09.1997 brachte einen Bedarf an Retentionsraumausgleich von 58.000 m³ mit sich. Dafür waren unter anderem 25.000 m³ aus dem Schwarzachausbau und 20.000 m³ aus dem Gewinn Herrschaftsbrühl als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Infolge späterer Änderungen an diesem Bebauungsplan durch den Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ vom 30.10.2000 reduzierte sich der Retentionsraumverlust auf 30.100 m³. Diese 30.100 m³ setzen sich zusammen aus den bereits vorgenannten 1.200 m³ für den dortigen Bau der B 311 und 2.500 m³ für den Ausgleich hinsichtlich Bebauung im dortigen Gewerbegebiet; die verbleibenden 26.400 m³ beziehen sich auf den bei einer etwaigen Erweiterung der Fa. Silit sich möglicherweise ergebenden Ausgleichsbedarf. S. hierzu das oben genannte Schreiben der Stadt Riedlingen vom 10.05.2007 sowie die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ zum Ersatz des Retentionsraumes.

Da bislang keine Erweiterung der Fa. Silit durchgeführt wurde, ist hierfür bislang auch kein Ausgleichsbedarf für dadurch verloren gehenden Retentionsraum entstanden. Welcher Retentionsraumverlust im Falle einer Erweiterung der Fa. Silit letztlich tatsächlich anfallen würde, hängt jedoch vom Ausmaß und von der konkreten Ausgestaltung einer solchen Erweiterung ab; sollten auf den relevanten Retentionsraumflächen z. B. Parkplätze angelegt werden, würde ggf. überhaupt kein Retentionsraumverlust entstehen. Da sich das tatsächlich erforderliche Volumen des Retentionsraumverlusts und des entsprechenden Ausgleichsbedarfs bei einer Erweiterung der Fa. Silit erst anhand einer konkreten Erweiterungsplanung ermitteln lässt, wurde im Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ (jetzt „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“) auch keine konkrete Zuordnung einer bestimmten Ausgleichsmaßnahme mit einem bestimmten Volumen für eine Erweiterung der Fa. Silit vorgenommen. Dies ist so auch explizit in der Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB ausgeführt.

Infolgedessen sind von den ursprünglich zum Bebauungsplan „Rauhe Wiesen“ als Retentionsraumausgleich veranschlagten Ausgleichsmaßnahmen mit 58.000 m³ Volumen bislang nur 3.700 m³ tatsächlich in Anspruch genommen worden, so dass davon rechnerisch noch 54.300 m³ zur Verfügung stehen. In diesen 54.300 m³ sind insbesondere auch der Schwarzachausbau 1997/98 mit 21.300 m³ (25.000 m³ abzüglich der bereits beanspruchten 3.700 m³) und die Maßnahme im Herrschaftsbrühl mit 20.000 m³ enthalten. Vom Retentionsraumvolumen des Schwarzachausbaus sind zusätzlich die oben aufgeführten 1.870 m³ für den lokalen Hochwasserschutz im Stadtteil Daugendorf abzuziehen, so dass hiervon noch 19.430 m³ für das jetzige Vorhaben zur Verfügung stehen. Genau dieses restliche Ausgleichsvolumen des Schwarzachausbaus und ein

Anteil von 17.461 m³ aus der Maßnahme im Herrschaftsbrühl werden nach der Planung nunmehr als Ausgleich für den hier vorhabensbedingt entstehenden Retentionsraumverlust herangezogen.

Diese beiden Ausgleichsmaßnahmen wurden von Referat 53.1 (Gewässer I. Ordnung Hochwasserschutz Donau-Iller) des Regierungspräsidiums Tübingen in dessen Stellungnahme vom 09.07.2009 und vom Wasserwirtschaftsamt des Landratsamts Biberach in dessen Schreiben an die Stadt Riedlingen vom 29.07.2008 Az. 37-691.17-Lä/Ra fachlich anerkannt und bestätigt. Im Schreiben des Landratsamts Biberach wird dabei zwar auf ein Schreiben der Stadt Riedlingen vom 11.07.2008 Az. 653.2101 - Rm/Um Bezug genommen, in welchem die beiden Ausgleichsmaßnahmen dem früheren BA I der KES zugeordnet sind. Gleichwohl kann die fachliche Aussage des Landratsamts Biberach hier zugrunde gelegt werden, da sich an der fachlichen Eignung der beiden Ausgleichsmaßnahmen Schwarzachausbau und Herrschaftsbrühl für den Retentionsraumausgleich nichts ändert, wenn wie hier der ganz überwiegende Anteil an Retentionsraumausgleichsbedarf (bis auf 1.070 m³ aus den Abschnitten Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße) für den Teil der jetzigen Planung (Römerstraße mit Anschluss an die B 311) anfällt, der in weiten Teilen mit der Planung zum früheren BA I der KES vergleichbar ist. Dann wird mit denselben Ausgleichsmaßnahmen ein vergleichbarer Ausgleichsbedarf kompensiert. Zudem wurde mit Schreiben des Landratsamts Biberach vom 26.07.2010 Az. 34-690.43-Hr nochmals bestätigt, dass das Wasserwirtschaftsamt aus fachlicher Sicht mit dem hier geplanten Retentionsraumausgleich einverstanden ist. Auch in der Stellungnahme des Landratsamts Biberach vom 10.05.2011 Az. 681 BÜ Riedlingen werden gegen den geplanten Retentionsraumausgleich keine Bedenken erhoben. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine fachlich begründeten Erkenntnisse vor, die gegen die vorgenannten fachlichen Beurteilungen der hier zugrunde gelegten Ausgleichsmaßnahmen für den vorhabensbedingten Retentionsraumverlust anzuführen wären. Vielmehr wird im Schreiben des Instituts für Wasser- und Gewässerentwicklung der Universität Karlsruhe vom 04.10.2010 bestätigt, dass es durch die geplante Römerstraße zu keiner Änderung der Überflutungszustände kommen wird.

Anzumerken ist, dass die Differenz bei den Angaben zum Ausgleichsvolumen bei der Ausgleichsmaßnahme im Herrschaftsbrühl (nach dem Erläuterungsbericht Seite 79 und Seite 13 in Planunterlage 1a sowie nach dem Schreiben der Stadt Riedlingen vom 11.07.2008 20.100 m³ einerseits sowie nach der Begründung zum Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ und nach dem Schreiben der Stadt Riedlingen vom 10.05.2007 20.000 m³ andererseits) hier unerheblich ist, da für das jetzige Vorhaben nur ein Anteil von 17.461 m³ als Ausgleichsvolumen benötigt wird.

Hinsichtlich des mit einer Erweiterung der Fa. Silit entstehenden Bedarfs für Retentionsraumausgleich ist in dem Bebauungsplan „Rauhe Wiesen - 1. Änderung“ laut dessen Begründung keine konkrete Zuordnung zu einer bestimmten Ausgleichsmaßnahme vorgenommen worden. Infolgedessen stehen die auch für eine Erweiterung der Fa. Silit vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen grundsätzlich auch für andere Vorhaben zur Verfügung, da diese Ausgleichsmaßnahmen insoweit mangels erfolgter Erweiterung noch nicht tatsächlich in Anspruch genommen und „verbraucht“ wurden. Ein Ausgleichsdefizit hinsichtlich des Bebauungsplans „Gewerbe- und Industriegebiet

B 311 Riedlingen-Neufra“ ist dennoch nicht zu besorgen, auch wenn der Schwarzachausbau und die Maßnahmen im Herrschaftsbrühl für das jetzige Vorhaben als Retentionsraumausgleich herangezogen werden. Dies beruht darauf, dass in einem Vertrag zwischen der Stadt Riedlingen und der Fa. Silit vom 19.12.2002 bestimmt wurde, dass die Fa. Silit bei einer Erweiterung ihres Betriebs in den Bereich südlich der Kastanienallee einen Ausgleich für den dadurch entstehenden Verlust an Retentionsraum zu schaffen hat. Damit ist die Verpflichtung der Fa. Silit, den ggf. bei einer Erweiterung entstehenden Retentionsraumverlust auszugleichen, dem Grunde nach festgeschrieben, ohne dass eine bindende Verknüpfung mit einer bestimmten Ausgleichsmaßnahme erfolgt.

Erst wenn konkrete Planungen zu einer Erweiterung der Fa. Silit vorliegen, lässt sich der dann damit konkret verbundene Ausgleichsbedarf an Retentionsraum ermitteln und ist dieser Bedarf dann zu erfüllen, wobei hierfür keine zuvor bereits für andere Vorhaben festgelegte und damit „verbrauchte“ Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden dürfen. Um dies zu gewährleisten, wird vorsorglich in einer Nebenbestimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, dass die für dieses jetzt planfestzustellende Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich künftig nicht bei der Planung, Durchführung oder Umsetzung von anderen Vorhaben oder Plänen der Stadt Riedlingen als solche Ausgleichsmaßnahmen zugrunde gelegt werden dürfen; ferner wird in dieser Nebenbestimmung geregelt, dass, sofern die Stadt Riedlingen auf Flst. Nr. 950 der Gemarkung Neufra weitere Maßnahmen zur Schaffung von Retentionsraumausgleich plant oder durchführt, sie der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Biberach mit geeigneten Unterlagen nachzuweisen hat, dass dadurch die für dieses planfestgestellte Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich nicht beeinträchtigt oder mitbenutzt werden. Damit wird sichergestellt, dass die für das jetzige Vorhaben vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht durch andere Maßnahmen zur Schaffung von Retentionsraumausgleich in ihrer Ausgleichswirkung beeinträchtigt oder mitbenutzt werden und als Retentionsraumausgleich für das jetzige Vorhaben erhalten bleiben.

Von Referat 53.1 wurde zu prüfen angeregt, ob sich durch die „Einschnürung“ an der Schwarzach im Zusammenhang mit dem Kreuzungspunkt der GV Eichenau und der Industriestraße im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße ein hydraulisch wirksamer Rückstau in der Schwarzach ergibt. Der Retentionsraumverlust beträgt in diesem Bereich ca. 770 m³. Die Stadt Riedlingen verweist hierzu auf eine wasserbauliche Studie der Universität Karlsruhe vom Juli 2003 (s. Stellungnahme der Stadt Riedlingen zu Trägern öffentlicher Belange Nr. 38.12). Danach ergab sich bei einem Retentionsraumverlust von ca. 8.200 m³ bei einer Straßenunterführung unter der Bahnlinie im Zuge der GV Eichenau bzw. der Vehringerstraße, dass der Aufstau der Schwarzach von ca. 4 cm im Nahbereich dieser Unterführung bereits 100 m stromaufwärts abgeklungen ist. Es ist für die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund nachvollziehbar, dass ein Retentionsraumverlust, der im Vergleich zum untersuchten Fall nicht einmal ein Zehntel umfasst, keine nennenswerten Beeinträchtigungen des Hochwasserschutzes wegen eines hydraulisch wirksamen Rückstaus an der Schwarzach erwarten lässt.

Im Übrigen ist anzumerken, dass die „Einschnürung“ von der Größenordnung her unwesentlich ist. Dies beruht darauf, dass die GV Eichenau mit ihrem Niveau 526,50 über NN im HQ100-Fall mit einem Wasserspiegel von 527,20 über NN nur um 70 cm überschritten wird. Mit dem Anschluss der

GV Eichenau an den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße wird der Abflussquerschnitt an der Schwarzach um ca. 14 m² (0,7 m x 20 m maximale Querschnittsbreite) reduziert, was nachvollziehbar sich hydraulisch praktisch nicht auswirkt, da im HQ100-Fall die Donau-/Schwarzachtalau auf einer Querschnittsbreite von mehreren hundert Metern überflutet ist.

Zum angesprochenen Rückstau durch die Ausweichbuchten an der GV Eichenau wird auf die entsprechenden Ausführungen hierzu unten in diesem Abschnitt Bezug genommen.

In mehreren Einwendungen wurden verschiedene Aspekte zu dem geplanten Retentionsraumausgleich vorgetragen, auf die im Folgenden näher eingegangen wird:

Zunächst wird verlangt, dass der bestehende Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ aufzuheben sei, um die dauerhafte Nichtnutzung der hierfür vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich zu gewährleisten, da nur dann diese Ausgleichsmaßnahmen für das jetzige Vorhaben verwendet werden dürften. Wie oben bereits dargelegt, ist der für dieses Gewerbe- und Industriegebiet veranschlagte Ausgleichsbedarf einschließlich Bau der B 311 neu bereits in Höhe von 3.700 m³ hinsichtlich der Anrechnung des Retentionsvolumens aus dem Schwarzachausbau berücksichtigt worden; nur der Ausgleichsbedarf bezüglich einer Erweiterung der Fa. Silit ist insoweit noch offen. Wegen der im Bebauungsplan nicht erfolgten verbindlichen Zuordnung von bestimmten Ausgleichsmaßnahmen zu einem etwaigen Ausgleichsbedarf einer solchen Erweiterung steht der derzeit geltende Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ einer Heranziehung der für das jetzige Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen für den Retentionsraumausgleich rechtlich nicht entgegen. Zugleich ist über die oben genannte vertragliche Regelung zwischen der Stadt Riedlingen und der Fa. Silit vom 19.12.2002 sichergestellt, dass erforderlichenfalls ein Retentionsraumausgleich im Falle einer Erweiterung der Fa. Silit zu erfolgen hat, wobei gleichfalls keine verbindliche Zuordnung zu einer bestimmten Ausgleichsmaßnahme vorgenommen wurde. Danach gibt es keine rechtlich verbindliche Zuordnung des Schwarzachausbaus (über die schon verwendeten 3.700 m³ hinaus) und der Maßnahme im Herrschaftsbrühl zu dem bestehenden Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“. Dann aber besteht keine Veranlassung wegen des jetzigen Vorhabens und der Zuordnung dieser beiden Ausgleichsmaßnahmen zum jetzigen Vorhaben, den Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet B 311 Riedlingen-Neufra“ aufzuheben.

Weiter wird vorgetragen, dass die Maßnahme des Schwarzachausbaus Ende der 1990er Jahre zu 75% vom Land Baden-Württemberg finanziert worden sei und insoweit beim jetzigen Vorhaben nicht als Maßnahme zum Retentionsraumausgleich herangezogen werden könne. Dem ist zu entgegen, dass die finanzielle Förderung des Schwarzachausbaus durch das Land nichts daran ändert, dass mit dieser Maßnahme ein zusätzliches Retentionsvolumen von 25.000 m³ durch die Stadt Riedlingen geschaffen wurde. Auch mit einer Förderung durch das Land bleibt es eine städtische Maßnahme. Ferner ist es nicht zutreffend, dass das zusätzliche Retentionsvolumen aus dem Schwarzachausbau völlig vorhabensunabhängig allein zur allgemeinen Verbesserung der Hochwassersituation geschaffen wurde. Vielmehr war dieses zusätzlich geschaffene Retentionsraumvolumen bereits als Ausgleich für den mit dem Bebauungsplan „Rauhe Wiesen“ vom 16.09.1997 ver-

bundenen Retentionsraumverlust und damit für eine bestimmte Planung gedacht. Dann aber ist es unschädlich, noch nicht für konkrete Planungen oder Vorhaben in Anspruch genommene Anteile des zusätzlichen Retentionsvolumens aus dem Schwarzachausbau für das jetzige Vorhaben heranzuziehen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn wie hier noch keine rechtlich verbindliche Zuordnung dieses Anteils zu einem konkreten anderen Vorhaben erfolgte.

Soweit angeführt wird, dass die mit den Planänderungen hinzugekommenen Ausweibuchten an der GV Eichenau im Überschwemmungsgebiet liegen, ist darauf hinzuweisen, dass diese auf demselben Niveau wie die GV Eichenau angelegten Ausweibuchten, die sich auch außerhalb des Abflussprofils der Schwarzach befinden, zu keinem zusätzlichen Retentionsraumverlust führen und daher auch keinen zusätzlichen Ausgleichsbedarf zur Folge haben. Ebenso ist damit ein Rückstau ausgeschlossen.

Weiter wird angeführt, dass der geplante Bodenabtrag auf Flst. Nr. 950 im Gewann Herrschaftsbrühl in einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet nicht als Ausgleich herangezogen werden könne, da das Grundstück im Bedarfsfall durch einen extrem hohen Grundwasserspiegel nicht mehr zur Verfügung stehe. Allerdings wurde - wie oben bereits näher ausgeführt - auch diese Maßnahme als Bestandteil der vorhabensbezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowohl von Referat 53.1 (Gewässer I. Ordnung Hochwasserschutz Donau-Iller) des Regierungspräsidiums Tübingen in dessen Stellungnahme vom 09.07.2009 als auch vom Wasserwirtschaftsamt des Landratsamts Biberach in dessen Schreiben an die Stadt Riedlingen vom 29.07.2008 Az. 37-691.17-Lä/Ra fachlich anerkannt und bestätigt. Zudem wurden schon zum Bebauungsplan „Rauhe Wiesen“ vom 16.09.1997 die Bodenabtragsmaßnahmen im Herrschaftsbrühl als Retentionsraumausgleichsmaßnahme herangezogen und fachlich anerkannt. Da der Planfeststellungsbehörde keine sonstigen gegenteiligen fachlichen Erkenntnisse zur Eignung des Bodenabtrags auf Flst. Nr. 950 zum Retentionsraumausgleich vorliegen und der Vortrag in den Einwendungen auch nicht näher substantiiert ist, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, weshalb das mit dem Bodenabtrag im Vergleich zum bisherigen Geländeverlauf tatsächlich neu und zusätzlich geschaffene Retentionsraumvolumen nicht als Ausgleich für anderweitig verloren gehenden Retentionsraum soll herangezogen werden können.

Ferner wird bemängelt, dass von dem vorhabensbezogenen Ausgleich bereits ein Anteil als Ausgleich für den mit einem Vorhaben der Fa. Linzmeier verbundenen Retentionsraumverlust verwendet worden sei. Zwar ist zutreffend, dass für ein Vorhaben der Fa. Linzmeier ein Ausgleichsbedarf für Retentionsraum in Höhe von 3.716 m³ gegeben und vorgesehen ist, diesen Ausgleich ebenfalls durch Bodenabtrag auf dem Flst. Nr. 950 im Gewann Herrschaftsbrühl zu erbringen. Allerdings finden der Bodenabtrag zum jetzigen Vorhaben und der Bodenabtrag zum Vorhaben der Fa. Linzmeier auf jeweils anderen Teilflächen des Flst. Nr. 950 statt (s. Lageplan „Retentionsraumausgleich Fa. Linzmeier“ als Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 20.07.2010 Az. 660.0201 - BM/Rm/Um), so dass sich die beiden Maßnahmen nicht überschneiden und daher auch nicht gegeneinander gerechnet werden dürfen.

Zudem wird kritisiert, dass ein Retentionsraumausgleich für das neue Regenrückhaltebecken Römerstraße mit Vorbecken fehle. Entgegen dieser Auffassung ist für dieses Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von 81 m³ und das Vorbecken mit einem Volumen von 15 m³ kein Retentionsraumausgleich erforderlich, da dadurch kein Retentionsraumverlust entsteht. Vielmehr findet durch die Anlage dieser Becken ein Bodenaushub statt, der im Vergleich zum bisherigen Gelände Verlauf sogar zusätzliches Retentionsvolumen mit sich bringt. Eine Abdichtung mit Betonpflaster erfolgt beim Vorbecken, ebenso wird das Hauptbecken abgedichtet (s. Erläuterungsbericht S. 57), so dass Druckwasser hier kein Problem darstellt.

Ebenso wird kritisiert, dass ein Retentionsraumausgleich für den Damm entlang des verlegten Rötenbachs fehle. Hier wird von den Einwendern jedoch verkannt, dass die Darstellung in den Lageplänen entlang des verlegten Rötenbachs keinen Damm, sondern vielmehr Einschnittsböschungen zeigt. Mithin geht hier kein zusätzlicher Retentionsraum durch einen Damm verloren, sondern wird durch den Einschnitt sogar zusätzlicher Retentionsraum geschaffen.

Weiter wird gefordert, dass das jetzige Vorhaben erst ausgeführt werden könne, wenn alle in Riedlingen geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen einschließlich der Binnenentwässerung ausgeführt worden seien. Eine solche aufschiebende Bedingung in Bezug auf die Umsetzung anderer Hochwasserschutzmaßnahmen in Riedlingen kann für das jetzige Vorhaben jedoch nicht gefordert werden. Vielmehr reicht es, wenn der mit dem jetzigen Vorhaben anfallende Retentionsraumverlust durch die hierzu geplanten Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen und damit eine vorhabensbedingte Verschlechterung der gegebenen Situation vermieden wird. Mehr kann im Zusammenhang mit dem jetzt geplanten Vorhaben in diesem Planfeststellungsverfahren von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden.

Ferner wird eingewandt, dass die Flächen des ehemaligen Bauhofs der Gewässerdirektion Riedlingen hätten zurückgebaut und als Retentionsraum zur Verfügung stehen sollen, die bestehenden Gebäude jedoch weiter genutzt würden. Ebenso seien als Überschwemmungsgebiet ausgewiesene Wiesenflächen zwischen Riedlingen, Bahndamm und Neufra inzwischen vielfach in Ackerland umgewandelt worden, eine Umwandlung in Wiesenflächen sei bislang nicht erfolgt. Unbeschadet der Frage nach der Richtigkeit dieser Darstellungen bleibt festzuhalten, dass diese Vorgänge aus der Vergangenheit in keinem Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben stehen und diesem auch nicht entgegengehalten werden können. Es reicht aus, wenn der vorhabensbedingte Retentionsraumverlust ausgeglichen wird. Ob darüber hinaus Retentionsraum zusätzlich geschaffen wird bzw. ob im Überschwemmungsgebiet Ackerland in Wiesenflächen umzuwandeln ist, sind hingegen Aspekte, die mit dem jetzigen Vorhaben nichts zu tun haben und die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu klären sind.

Zudem wird bemängelt, dass beim Hochwasserschutz lokale Starkregenfälle nicht berücksichtigt worden seien, weshalb die ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete dringend benötigt würden. Ein Bauvorhaben dieses Ausmaßes sei für den Hochwasserabfluss hinderlich. Dem ist zu entgegen, dass gerade zum Zwecke des Hochwasserschutzes Maßnahmen zum Ausgleich des vorha-

bensbedingt verloren gehenden Retentionsraums nach der jetzigen Planung (Schwarzachausbau und Bodenabtrag im Herrschaftsbrühl) vorgesehen sind. Damit können und sollen die vorhabensbedingten negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation kompensiert werden. Da als Bemessungsgrundlage für den Retentionsraumausgleich der HQ100-Wasserstand diente (s. Erläuterungsbericht Seite 77), wurden auch Starkregenfälle erfasst, da insbesondere diese geeignet sind, einen solchen HQ100-Wasserstand herbeiführen zu können.

Darüber hinaus wird vorgetragen, dass für die Schwarzach Werte herangezogen worden seien, die auf einer Datenbasis von vor 1991 beruhen würden und wegen seitheriger Veränderungen nicht mehr relevant seien. Nach der Stellungnahme der Stadt Riedlingen wurden die maßgeblichen Hochwasserabflussdaten für die Schwarzach im Zusammenhang mit den Hochwasserschutzplänen betreffend Riedlingen, die mit Planfeststellungsbeschluss des Landratsamts Biberach vom 20.12.2007 planfestgestellt wurden, nach den einschlägigen Gutachten der Universität Karlsruhe berücksichtigt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass zu der Annahme, dass hierbei Werte für die Schwarzach auf einer nach den tatsächlichen Verhältnissen unzutreffenden Datenbasis von vor 1991 zugrunde gelegt worden wären, zumal seitens der Fachbehörden in deren Stellungnahmen insoweit keine Bedenken vorgetragen wurden.

Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der fachlichen Stellungnahmen des Referats 53.1 des Regierungspräsidiums Tübingen und des Wasserwirtschaftsamtes des Landratsamts Biberach davon überzeugt, dass die nach der jetzigen Planung vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich des vorhabensbedingt verloren gehenden Retentionsraums geeignet und hinreichend sind, um den vorhabensbedingt erforderlichen Retentionsraumausgleich herbeizuführen. Die hierzu vorgetragenen Einwendungen sind aus den oben dargelegten Gründen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend stichhaltig, um den geplanten Retentionsraumausgleich als nicht ausreichend erscheinen zu lassen.

8.3.2. Grundwasserströme und Druckwassersituation

In verschiedenen Einwendungen wird befürchtet, dass insbesondere die Straßendämme im Zuge des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 durch eine Verdichtung des Untergrunds die dortigen Grundwasserströme negativ beeinflussen könnten.

Hierzu wurde seitens der Vorhabensträgerin eine gutachterliche geotechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr.-Ing. Georg Ulrich vom 23.07.2010 vorgelegt. Dieser Stellungnahme liegt das geotechnische Gutachten vom 20.02.2007 zugrunde.

Soweit in einer Einwendung zur Planänderung vorgetragen wird, dass diese gutachterliche Stellungnahme nicht Bestandteil des Verfahrens sei, ist anzumerken, dass gutachterliche Stellungnahmen auch dann für die Beurteilung eines Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herangezogen werden dürfen, wenn diese gutachterlichen Stellungnahmen nicht Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen sind.

Im Ergebnis ist nach der Stellungnahme vom 23.07.2010 keine Beeinträchtigung des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmung infolge der geplanten Dammschüttungen zu erkennen. Dies beruht darauf, dass auf Grund der dortigen geologischen Verhältnisse im Bereich Riedlingen

die Donautalkiese den Grundwasserleiter bilden. Diese Kiese sind laut dieser Stellungnahme nach dem Ergebnis aus Kornverteilungskurven und Pumpversuchen im betroffenen Bereich als „stark durchlässig“ zu bezeichnen. Da neben der Kornzusammensetzung (hier mit einem Kiesanteil von über 70% und einem Sandanteil von 23%) auch die Lagerungsdichte für die Durchlässigkeit für Grundwasser von Bedeutung ist, wurden auch die infolge der Dammschüttungen zu erwartenden Setzungen betrachtet. Nach den Setzungsberechnungen im Gutachten vom 20.02.2007 ist bei einer Gründung auf den Talkiesen mit einer Setzung von etwa 5 cm zu rechnen. Nach der Stellungnahme vom 23.07.2010 ist der Setzungsanteil in den Kiesen mit 1 - 2 cm bei einer Schichtmächtigkeit von rund 6 m abzuschätzen. Bei einer Setzung von 2 cm bedeutet dies eine Volumenverringering von 0,3%, die sich auf den Porenanteil auswirkt. Dies wiederum bedeutet bei einem Porenanteil von 30% ($n = 0,3$) im derzeitigen Lagerungszustand eine Verringerung des Porenanteils auf $n = 0,297$. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist bei diesen Ergebnissen nachvollziehbar, dass in der Stellungnahme vom 23.07.2010 diese Verringerung der Durchlässigkeit des Grundwasseraquifers als vernachlässigbar angesehen wird und deshalb eine Beeinträchtigung des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmung infolge der geplanten Dammschüttungen nicht zu erkennen ist. Wenn jedoch die Auswirkungen der Dammschüttungen auf die dortigen Grundwasserströme vernachlässigbar gering ausfallen, sind auch keine anderweitigen negativen Folgewirkungen hieraus zu erwarten, wie etwa ein indirekter Retentionsraumverlust, eine Änderung der Bodenverhältnisse und der Nutzbarkeit von Flächen zwischen der künftigen Römerstraße und der B 311, eine Absenkung der Grundwasserströme im dortigen Bereich einschließlich Auswirkungen auf die Kastanienallee oder Verschlechterungen der Hochwasser- oder Druckwassersituation in den Bereichen Unterried und Oberried.

Anzumerken bleibt, dass die Verlegung des Rötenbachs keine nennenswerten Auswirkungen auf die Grundwasserströme erwarten lässt, da zum einen diese Verlegung vergleichsweise kleinräumig erfolgt und zum anderen der von der Verlegung betroffene Bereich des Rötenbachs bislang kanalisiert ist. Zudem bleibt hier das alte Bachbett als Retentionsraum unter Herausnahme der vorhandenen Rasengittersteine erhalten.

Von Einwendern wurde die Befürchtung geäußert, dass sich vorhabensbedingt die Problematik von aufsteigendem Druckwasser in den Bereichen Unterried und Oberried verschlechtern könnte.

Hierzu hat die Vorhabensträgerin eine wasserbauliche Stellungnahme zur Druckwassersituation vom Institut für Wasser und Gewässerentwicklung bei der Universität Karlsruhe vom 04.10.2010 vorgelegt. Danach ist die Beeinflussung der Druckwassersituation hydraulisch an die Überflutungswasserstände, also an die Hochwasserstände gekoppelt. Laut der „Wasserbaulichen Studie zum Bau der Kernstadtentlastungsstraße - Hydraulische Begutachtung -“ des Instituts für Wasserwirtschaft und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe von September 2003 wurde eine Variante zur Kernstadtentlastungsstraße entwickelt, die sich nicht negativ auf den Hochwasserabfluss für die Unterlieger stromab der Drosselstellen am Ortsanfang auswirkt. Zwar bezieht sich diese Untersuchung auf die seinerzeit geplante Kernstadtentlastungsstraße. Jedoch können die darin getroffenen Aussagen auf das jetzige Vorhaben übertragen werden, da die Trassenführung der künftigen Römerstraße hinsichtlich der Abmessungen den in den hydrodynamisch-numerischen Strömungsuntersuchungen verwendeten Abmessungen der seinerzeit bezüglich der Kernstadtentlastungsstraße

modellierten Trasse im Wesentlichen entspricht. Da die seinerzeitige Trassenführung bezüglich der Römerstraße in der Beurteilung als hochwasserneutral eingestuft wurde, ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass dann zu der im Wesentlichen vergleichbaren Trasse der künftigen Römerstraße nach dem jetzigen Vorhaben in der Stellungnahme vom 04.10.2010 ebenfalls die Hochwasserneutralität bestätigt wird. Da demnach wegen der Hochwasserneutralität keine Änderung der Überflutungszustände eintreten wird und die Druckwassersituation hydraulisch von den Überflutungswasserständen beeinflusst wird, ist es für die Planfeststellungsbehörde plausibel, dass es zu keiner vorhabensbedingten Verschlechterung der Druckwassersituation - insbesondere auch in den Bereichen Unterried und Oberried - kommen wird.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der geplanten Römerstraße der Vorfluter für das Grundwasser die Schwarzach ist, mithin das Grundwasser in die Schwarzach fließt. Da sich das Vorhaben nur vernachlässigbar auf die Grundwasserströme auswirken wird, wird sich am Zufluss des Grundwassers in die Schwarzach vorhabensbedingt so gut wie nichts ändern. Demzufolge wird es dadurch auch zu keiner Änderung am für die Druckwassersituation relevanten Wasserspiegel der Schwarzach kommen.

Relevant für den Hochwasserschutz in Riedlingen sind im Übrigen die Dämme, die einschließlich der Erhöhung der Dämme im Bereich der Kastanienallee zu diesem Zweck in einem eigenen Planfeststellungsverfahren planfestgestellt worden sind und inzwischen errichtet werden. Zum anderen ist letztlich entscheidend für den Zufluss und damit den Wasserstand an der Schwarzach im Bereich der Gebiete Oberried und Unterried die oberstromig vor dem Gebiet Oberried an der Kastanienallee gelegene Drossel an der Schwarzach. Diese Drossel und deren Zuflussregulierung wird vorhabensbezogen nicht beeinflusst. Auch von daher ist keine vorhabensbedingte Verschlechterung der Druckwassersituation in den Gebieten Oberried und Unterried zu erwarten.

Anzumerken bleibt, dass es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist, dass die Verringerung der Spannweite der Bahnüberquerung mit Bauwerk 3 im Zuge der Planänderungen zum Anschluss der Römerstraße an die B 311 keine negativen Auswirkungen auf die Druckwassersituation in Riedlingen haben wird. Dies beruht darauf, dass die Brücke im Druckwassergebiet und nicht im Hochwasserabflussbereich liegt, so dass sich die Verringerung der Spannweite dieser Brücke nicht auf die für die Druckwassersituation hydraulisch maßgeblichen Hochwasserstände auswirkt.

8.3.3. Überschwemmungsgebiete

Teile des jetzigen Vorhabens liegen in mit Rechtsverordnungen des Landratsamtes Biberach festgesetzten Überschwemmungsgebieten. Dabei handelt es sich zum einen um die Rechtsverordnung des Landratsamtes Biberach über die Ausweisung von Überschwemmungsgebieten entlang dem Gewässer I. O. Donau im Bereich des Landkreises Biberach (ab der Kreisgrenze Biberach/Sigmaringen bis nach Riedlingen/Hindenburgstraße) vom 22. Februar 1995 (im Folgenden VO 1995 genannt) und zum anderen um die Rechtsverordnung des Landratsamtes Biberach über die Erklärung von Flächen entlang dem Gewässer I. Ordnung Donau zum Überschwemmungsgebiet ab der Kreisgrenze Alb-Donau-Kreis/Biberach flussaufwärts bis nach Riedlingen (Hindenburgstraße) vom 11.09.2001 (im Folgenden künftig VO 2001 genannt).

Diese beiden Rechtsverordnungen sind auf Grund von Überleitungsvorschriften trotz zwischenzeitlich erfolgter Gesetzesänderungen weiterhin in Kraft. Zum einen bleiben nach der in Artikel 2 Abs. 3 des Gesetzes zur Änderung wasserrechtlicher Vorschriften vom 22. Dezember 2003 (GBl. 2004 S. 1) aufgeführten Übergangsvorschrift nach den bisherigen Bestimmungen vor Inkrafttreten des genannten Gesetzes vom 22. Dezember 2003 erlassene Rechtsverordnungen für Überschwemmungsgebiete in Kraft, soweit die Rechtsverordnungen den Regelungen des Gesetzes vom 22. Dezember 2003 nicht entgegenstehen. Zum anderen gelten nach § 106 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) vor dem 1. März 2010 festgesetzte Überschwemmungsgebiete als festgesetzte Überschwemmungsgebiete im Sinne von § 76 Abs. 2 WHG.

Demnach sind insbesondere die in den beiden genannten Rechtsverordnungen festgelegten Abgrenzungen der beiden Überschwemmungsgebiete weiterhin maßgeblich und zu beachten.

Danach liegen die südöstlich der Bahnlinie befindlichen Teile der Römerstraße und des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 einschließlich der Verlegung des Rötenbachs und des Bodenabtrags auf dem Flst. Nr. 950 zum größten Teil innerhalb des Überschwemmungsgebiets nach der VO 1995. Das Überschwemmungsgebiet nach der VO 2001 wird randlich vom Anschluss der GV Eichenau an die Industriestraße im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße, von Bau-km 0+140 bis Bau-km 0+180 von der Trasse des Abschnittes Industrie-/Vehringerstraße und teilweise von den Ausweichbuchten entlang der GV Eichenau berührt.

Das mit dem Gesetz zur Neuregelung des Wasserrechts vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) novellierte Wasserhaushaltsgesetz ist am 1. März 2010 in Kraft getreten. Das Wasserhaushaltsgesetz gilt nunmehr nicht nur als Rahmengesetz wie früher, sondern enthält unmittelbar anzuwendendes Recht und verdrängt insoweit das geltende Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG), als das Wasserhaushaltsgesetz die entsprechenden Sachbereiche in abschließender Weise regelt. Dies bedeutet, dass das Wassergesetz nicht insgesamt verdrängt wird, sondern das bisherige Wassergesetz bleibt als Landesrecht bestehen, soweit der Bund keine Regelung getroffen hat.

Die bisherigen für Vorhaben in Überschwemmungsgebieten maßgeblichen Vorschriften in den §§ 78 bis 79 WG haben inhaltlich im Wesentlichen die gleichen Regelungen wie die Vorschriften in § 78 WHG neu; infolgedessen kommt der Regelung in § 78 WHG neu der Anwendungsvorrang zu, wenngleich sich aus den Regelungen im Wassergesetz Konkretisierungen ergeben können.

Nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuchs (BauGB) und nach Nummer 6 das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche untersagt.

Der in der vorgenannten Nummer 2 aufgeführte Begriff der baulichen Anlage umschließt neben dem Merkmal des Bauens und der gedachten künstlichen Verbindung mit dem Erdboden die weitere Anforderung, dass die geschaffene Anlage auch bau- bzw. planungsrechtlich relevant ist oder

sein kann, also geeignet ist, das Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit regelnden verbindlichen Bauleitplanung hervorzurufen. Maßstab ist insoweit der Festsetzungskatalog des § 9 Abs. 1 BauGB. Was nicht Gegenstand einer Festsetzung im Bebauungsplan sein kann, kann auch kein Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB und damit eine bauliche Anlage sein. S. hierzu Ernst-Zinkahn-Bielenberg, BauGB-Kommentar, § 29 Rdnr. 24 und 24a.

Da nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen und damit auch Straßen in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können, unterfällt der Bau einer Straße als bauliche Anlage im Sinne von § 29 Abs. 1 BauGB dem Tatbestand in § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG.

Demnach ist der Bau von Straßen in den in den beiden Verordnungen VO 1995 und VO 2001 als Überschwemmungsgebiet festgesetzten Gebieten grundsätzlich untersagt. Allerdings kann die Planfeststellungsbehörde abweichend hiervon die Errichtung der mit dem jetzigen Vorhaben geplanten Straßen innerhalb der beiden Überschwemmungsgebiete genehmigen, wenn die in § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG aufgeführten Voraussetzungen bei diesem Vorhaben vorliegen.

Danach kann eine Genehmigung nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG erteilt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. hochwasserangepasst ausgeführt wird

oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Wie oben ausgeführt, wird der mit diesem Vorhaben verbundene Retentionsraumverlust vollständig ausgeglichen. Mit einer Nebenbestimmung in diesem Beschluss zum Bodenabtrag auf Flst. Nr. 950 im Gewann Herrschaftsbrühl wird sichergestellt, dass diese Maßnahme zum Retentionsraumausgleich zeitgleich mit den Straßenbaumaßnahmen durchgeführt wird, um den zeitgleichen Ausgleich des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts zu gewährleisten. Da der Schwarzachausbau bereits 1997/98 erfolgte und der dadurch geschaffene Retentionsraum schon jetzt zur Verfügung steht, ist der zeitgleiche Ausgleich des vorhabensbedingten Retentionsraumverlusts erst recht gewährleistet.

Wie sich aus der bereits oben genannten und für die Römerstraße heranziehbaren „Wasserbaulichen Studie zum Bau der Kernstadtentlastungsstraße: Hydraulische Begutachtung“ vom September 2003 ergibt, kann der Anschluss der Römerstraße hochwasserfrei gelegt werden, ohne den Hochwasserschutz für Riedlingen negativ zu beeinflussen. Damit kann das jetzige Vorhaben als hochwasserneutral eingestuft werden, da auch der erforderliche Ausgleich für den vorhabensbedingt verloren gehenden Retentionsraum erfolgt. Demnach sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Hochwasserrückhaltung, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser und den bestehenden Hochwasserschutz zu befürchten. Ebenso ist sichergestellt, dass die Römerstraße

hochwasserangepasst ausgeführt wird, und ein erheblicher Teil dieser Maßnahme verläuft weitgehend parallel zur Schwarzach und damit parallel zur Fließrichtung des Hochwassers. Mithin sind die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG bezüglich der Römerstraße als erfüllt zu sehen.

Bei den im Überschwemmungsgebiet nach der VO 2001 liegenden Teilen des Anschlusses der GV Eichenau an die Industriestraße und des Abschnittes Industrie-/Vehringerstraße handelt es sich um eher kleinräumige Beeinträchtigungen, die zudem am Rande der Abgrenzung dieses Überschwemmungsgebiets liegen. Darüber hinaus verlaufen diese Teile auch mehr in Fließrichtung des Hochwassers, so dass auch insofern die Beeinträchtigung der Belange des Hochwasserschutzes geringer ausfällt. Da zudem auch der dadurch verloren gehende Retentionsraum ausgeglichen wird, können auch hier die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG als erfüllt angesehen werden.

Da die Ausweibuchten entlang der GV Eichenau ebenerdig und nur ganz am Rande des Überschwemmungsgebiets angelegt werden und dadurch kein Retentionsraum verloren geht, sind auch insoweit die Voraussetzungen nach § 78 Abs. 3 Satz 1 WHG gegeben.

Mit dem Bodenabtrag auf Flst. Nr. 950 im Gewann Herrschaftsbrühl, der Verlegung des Rötensbachs und der Anlage des Regenrückhaltebeckens Römerstraße kommt es zu Vertiefungen der Erdoberfläche nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG.

Nach § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG kann die zuständige Behörde Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 bis 9 zulassen, wenn

1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
2. eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind

oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Alle drei aufgeführten Bestandteile des Vorhabens, bei denen es zu Vertiefungen der Erdoberfläche kommt, bringen die Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum mit sich. Der Bodenabtrag auf Flst. Nr. 950 ist eine der beiden Maßnahmen zur Schaffung von Retentionsraumausgleich für den vorhabensbedingten Retentionsraumverlust. Infolgedessen wird mit diesen Bestandteilen keine Beeinträchtigung der Belange des Hochwasserschutzes herbeigeführt, da sie gerade der Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum dienen bzw. solchen Retentionsraum mit sich bringen. Damit werden günstige Wirkungen für den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung und damit für das Wohl der Allgemeinheit erzielt und Gefährdungen für Leben, Gesundheit oder Eigentum anderer gerade reduziert.

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass mit den in den beiden Überschwemmungsgebieten liegenden verschiedenen Bestandteilen des jetzigen Vorhabens keine gravierenden negativen Auswirkungen hinsichtlich der Belange des Hochwasserschutzes verbunden sind. Insbesondere wird ein Ausgleich des vorhabensbedingt verloren gehenden Retentions-

raums sichergestellt. Darüber hinaus liegen weite Teile der Maßnahmen am Rande der beiden Überschwemmungsgebiete, und die Straßenführungen verlaufen vielfach parallel zur Fließrichtung des Hochwassers entlang der Schwarzach. Auf der anderen Seite rechtfertigen die mit dem Vorhaben verbundenen gewichtigen verkehrlichen Zielsetzungen, wie sie oben zur Planrechtfertigung aufgeführt sind, dass die oben beschriebenen Bestandteile des Vorhabens in den beiden Überschwemmungsgebieten geplant werden.

Die beiden genannten Verordnungen VO 1995 und VO 2001 beinhalten keine weiteren Maßnahmen oder Vorschriften im Sinne von § 78 Abs. 5 WHG, die beim jetzigen Vorhaben zu beachten sind.

Nach allem kann in Anwendung von § 75 Abs. 1 LVwVfG die Planfeststellungsbehörde die Genehmigung nach § 78 Abs. 3 WHG und die Zulassung nach § 78 Abs. 4 WHG für die Maßnahmen des jetzigen Vorhabens, die in den beiden Überschwemmungsgebieten liegen bzw. dort durchgeführt werden, erteilen. Entsprechend der nach § 78 Abs. 3 WG anwendbaren Regelung in § 76 Abs. 5 Satz 2 WG wird bei dem hier planfestzustellenden Vorhaben, das mit seinen planerischen Zielsetzungen dem Wohl der Allgemeinheit dient, von der Bestimmung einer Frist für die Genehmigung bzw. Zulassung abgesehen, zumal das hier heranziehbare Ausgleichsvolumen des Schwarzachausbaus bereits geschaffen wurde und zur Verfügung steht. Allerdings wird durch eine Nebenbestimmung hinsichtlich des der Schaffung von Retentionsraum dienenden Bodenabtrags auf Flst. Nr. 950 im Gewinn Herrschaftsbrühl sichergestellt, dass der Ausgleich zeitgleich mit dem eintretenden Retentionsraumverlust erfolgen muss.

8.3.4. Sonstige Belange

Hinsichtlich der Straßenentwässerung ist für den Bereich des Anschlusses der Römerstraße an die B 311 einschließlich des nach der Planänderung vorgesehenen Mittel- und Trennstreifens der B 311 und für einen großen Teil der außerhalb der geschlossenen Ortslage verlaufenden Römerstraße die breitflächige Ableitung und Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen und Versickerungsmulden vorgesehen. Dies stellt in Übereinstimmung mit Nummer 2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser vom 25.01.2008 (GABl. 2008, 54) nach § 25 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) keine Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG bzw. § 13 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) dar. Dasselbe gilt für die Entwässerung beim neuen Radweg nördlich der Eichenau sowie bei Teilen des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße einschließlich des Anschlusses der GV Eichenau.

Soweit Niederschlagswasser vom außerhalb der geschlossenen Ortslage verlaufenden Teil der Römerstraße in das Regenrückhaltebecken Römerstraße und von dort in die Schwarzach geleitet wird, kann dies nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Verordnung über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser und nach Nummer 2.2 VwV-Straßenoberflächenwasser erlaubnisfrei erfolgen.

Soweit Niederschlagswasser vom innerhalb der geschlossenen Ortslage verlaufenden Teil der Römerstraße in das Regenrückhaltebecken Römerstraße und von dort in die Schwarzach geleitet

wird und soweit Niederschlagswasser im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße über einen Muldeneinlauf und einen anschließenden Kanal in die Schwarzach geleitet wird, werden die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8, 12 und 57 WHG gemäß § 19 Abs. 1 WHG durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilt. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der unteren Wasserbehörde wurde durch die Beteiligung im Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 1 LVwVfG sichergestellt; es erfolgte von dort keine Stellungnahme, aus der ein Versagen des Einvernehmens abgeleitet werden könnte. Auf eine Befristung dieser Erlaubnisse wurde vor dem Hintergrund der nach § 13 WHG auch nachträglich möglichen Nebenbestimmungen verzichtet.

Soweit Niederschlagswasser im Übrigen in Regenwasser- oder Mischwasserkanäle der Stadt Riedlingen eingeleitet wird, werden die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8, 12 und 58 WHG gemäß § 19 Abs. 1 WHG durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilt. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der unteren Wasserbehörde wurde durch die Beteiligung im Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 1 LVwVfG sichergestellt; es erfolgte von dort keine Stellungnahme, aus der ein Versagen des Einvernehmens abgeleitet werden könnte. Auf eine Befristung dieser Erlaubnisse wurde vor dem Hintergrund der nach § 13 WHG auch nachträglich möglichen Nebenbestimmungen verzichtet.

Hinsichtlich des Regenrückhaltebeckens Römerstraße einschließlich des Vorbeckens sowie einzelner neu zu verlegender Kanäle als neuen Abwasseranlagen ist zwar keine Genehmigungspflicht nach § 60 Abs. 3 WHG gegeben, da insoweit keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Nach § 60 Abs. 4 WHG können die Länder jedoch auch für sonstige Abwasseranlagen eine Genehmigungspflicht vorsehen. Nach § 45e Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 WG entfällt die Genehmigungspflicht bei Anlagen zur dezentralen Beseitigung von Niederschlagswasser. Soweit mit diesen Abwasseranlagen Niederschlagswasser nicht dezentral beseitigt wird, wird hiermit die nach § 45e Abs. 2 WG i. V. m. § 64 WG erforderliche wasserrechtliche Genehmigung erteilt. Insoweit sind weder Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit noch Beeinträchtigungen von Rechten anderer zu erwarten. Mit dem Regenrückhaltebecken wird ein gedrosselter Ablauf zur Schwarzach bewirkt. Sowohl das Vorbecken als auch das Hauptbecken werden wasserundurchlässig ausgestaltet, so dass die Becken nicht mit Grundwasser gefüllt werden.

Die vom Landratsamt Biberach zur Verhinderung des Austrags zurückgehaltener Schadstoffe geforderte Sicherung des Vorbeckens des Regenrückhaltebeckens Römerstraße gegen Überflutung bis HQ100 durch die entsprechende Erhöhung der das Vorbecken bildenden Dämme wird von der Vorhabensträgerin zugesagt.

Die vom Landratsamt Biberach in dessen Stellungnahme vom 10.05.2011 aus Sicht der Wasserwirtschaft aufgeführten Nebenbestimmungen sind in diesem Planfeststellungsbeschluss übernommen worden.

8.4. Forstwirtschaft

Durch das Vorhaben werden an mehreren Stellen kleinere Wald- und Gehölzstrukturen mit unterschiedlicher Zusammensetzung dauerhaft beansprucht. Den dadurch entstehenden Verlusten an

Wald- und Gehölzstrukturen sind vor allem die vorgesehenen LBP-Maßnahmen A/E 1 bis A/E 4 mit der Schaffung von neuen Auwald- und Gehölzstrukturen gegenüber zu stellen. Diese Maßnahmen beinhalten die Schaffung neuer Auwald- und Gehölzstrukturen, wodurch nach Auffassung der höheren Forstbehörde die vorhabensbedingten Wald- und Gehölzverluste vollständig kompensiert werden.

Vom Landesverband Baden-Württemberg der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald werden keine Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden durch das Vorhaben Belange der Forstwirtschaft insbesondere deshalb nicht beeinträchtigt, da die entstehenden Verluste an Wald- und Gehölzstrukturen vollständig kompensiert werden. Wie sich aus der Gegenüberstellung der Eingriffe und der Kompensationswirkungen der LBP-Maßnahmen auf den Seiten 178ff. im Landschaftspflegerischen Begleitplan ergibt, kann gerade auch bei den Biotoptypen, die Wald- und Gehölzstrukturen betreffen, weitgehend eine biotoptypengerechte Kompensation erreicht werden. Auch dies belegt, dass die Belange der Forstwirtschaft hinreichend beachtet werden.

8.5. Bodenschutz

8.5.1. Belange des Schutzgutes Boden

Die Belange des Bodenschutzes werden insbesondere durch die Versiegelung von Flächen durch die neuen Trassen der Straßenabschnitte sowie durch die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen berührt.

Das Schutzgut Boden wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend berücksichtigt. Eine genauere Darstellung zu den vorhabensbedingten Eingriffen und der Kompensation (mit Bezug auf verschiedene Bodenfunktionen) findet sich in Anhang II des LBP. Hierauf wird Bezug genommen.

Hiergegen wurden keine Bedenken vorgetragen. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Eingriffe in das Schutzgut Boden bezüglich der Bodenfunktionen Natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie Filter und Puffer hinreichend quantitativ und qualitativ dargelegt.

Bereits mit den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden Eingriffe in das Schutzgut Boden in erheblichem Maße vermieden und reduziert. Dazu dient insbesondere die Trassierung der Straßenabschnitte, bei denen in größerem Umfang bereits versiegelte bzw. sonst beanspruchte Flächen wie bestehende Verkehrsflächen oder bisherige Gewerbe- und Bahnflächen mit benutzt werden. Zudem werden soweit möglich auch Flächen entsiegelt. Damit kann die Neuversiegelung spürbar verringert werden. Darüber hinaus erfolgt die Einrichtung von Baulagern entweder im Trassenbereich oder auf vorhandenen, bereits vorbelasteten Flächen. Im Übrigen wird auf weitere oben

in Abschnitt 7.2.2 genannte Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verwiesen, so weit sich diese auch eingriffsvermeidend oder -mindernd beim Schutzgut Boden auswirken. Insoweit wurden in diesem Beschluss auch verschiedene Nebenbestimmungen aufgenommen.

Die danach verbleibenden, nicht vermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut Boden können mit den Maßnahmen des allgemeinen Ausgleichskonzepts, soweit ihnen im Wege der Mehrfachfunktion auch Kompensationswirkungen für das Schutzgut Boden und dessen Funktionen zukommen, nicht vollständig ausgeglichen oder kompensiert werden. Deshalb sieht das LBP-Maßnahmenkonzept zusätzlich die LBP-Maßnahmen ABo1 und ABo2 speziell für das Schutzgut Boden vor. Unter Einbeziehung dieser zusätzlichen LBP-Maßnahmen können die Eingriffe in das Schutzgut Boden funktionsbezogen so weit kompensiert werden, dass auch für das Schutzgut Boden eine vollständige Kompensation erreicht wird (s. auch oben Abschnitt 7.2.3).

Wie Seite 9 zur UVP-Vorprüfung entnommen werden kann, fällt im Zusammenhang mit dem Vorhaben kein Massenüberschuss an, der anderweitig zu verwerten oder zu entsorgen wäre. Vielmehr kommt es - insbesondere durch die Dammbauwerke und die Überführungen - zu einem Bedarf an zusätzlichem Bodenmaterial.

Insgesamt kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festgestellt werden, dass die Belange des Bodenschutzes im erforderlichen und angemessenen Umfang berücksichtigt werden, insbesondere können die nicht vermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut Boden und dessen verschiedene Funktionen vollständig kompensiert werden.

Soweit vorhabensbedingt Erdaushubmassen anfallen und zu verwerten sind, sagt die Vorhabens-trägerin zu, ein Verwertungskonzept aufzustellen; damit wird einer Maßgabe des Landratsamts Biberach Rechnung getragen.

8.5.2. Altlasten

Von dem Vorhaben können die kartierten Altlastverdachtsflächen mit den Nummern 01209-000, 7090-04-002, 7090-04-003, 7090-04-004, 00971-000 und 00305-000 berührt werden. Soweit dies der Fall ist, wird die Einhaltung der Anforderungen des Landratsamts Biberach in dessen Stellungnahme vom 10.05.2011 von der Vorhabensträgerin zugesagt. Auch eine Unbedenklichkeitsprüfung (organoleptische Prüfung) außerhalb von Altlastverdachtsflächen beim Bau von Rückhaltebecken wird von der Vorhabensträgerin zugesagt. Damit sind die Erfordernisse in Bezug auf Altlasten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend beachtet.

Da im Bereich der kartierten Altlastverdachtsflächen bei dem jetzigen Vorhaben keine Versickerungsanlagen oder Rückhaltebecken geplant sind, wird die Maßgabe des Landratsamts Biberach, dass dort keine solchen Anlagen ohne gefährdungsvermeidende Maßnahmen angelegt werden dürfen, eingehalten.

8.6. Raumordnung

Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt aus regionalplanerischer Sicht das Vorhaben. Nach dessen Stellungnahme ist die B 311 eine Straße mit überwiegend großräumiger und überregionaler Bedeutung (s. PS 2.2.7 des Regionalplanes Region Donau-Iller). Aus Sicht des Regionalverbands Donau-Iller entspricht es dem Ziel der Raumordnung, dass mit dem Vorhaben auch der Verkehrsfluss auf der B 311 verbessert wird. Zudem wird als positiv gesehen, dass das Vorhaben zur innerstädtischen Verkehrsverbesserung beiträgt. Damit steht das Vorhaben im Einklang mit den Festsetzungen im Regionalplan, Belange der Raumordnung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Auch aus Sicht des für die Raumordnung zuständigen Referats 21 des Regierungspräsidiums Tübingen wurden zum hier planfestzustellenden Vorhaben keine Bedenken geäußert.

8.7. Denkmalschutz

Hinsichtlich der vorgetragenen Belange zum Denkmalschutz kann auf die entsprechenden Zusagen der Vorhabensträgerin verwiesen werden. Damit wird diesen Belangen hinreichend Rechnung getragen; sie stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Im Übrigen ist anzumerken, dass durch das Vorhaben keine Kulturdenkmale und auch keine denkmalpflegerischen Prüffälle berührt werden. Dies ergibt sich aus einer Stellungnahme von Referat 26 (Denkmalpflege) des Regierungspräsidiums Tübingen vom 13.04.2010 im Hinblick auf einen Bebauungsplan Sanierungsgebiet Oststadt/Bahnhof der Stadt Riedlingen. Weiter wird in dieser Stellungnahme ausgeführt, dass die Gebäude Hindenburgstraße 60 und 62 wertvolle historische, ortsbildprägende Anwesen seien, deren Erhaltung empfohlen werde, auch wenn sie nicht die Eigenschaften von Kulturdenkmälern besitzen würden. Auf diese Stellungnahme wurde auch von Einwendern im Erörterungstermin verwiesen. Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass es sich bei diesen beiden Gebäuden einerseits weder um Kulturdenkmale noch um denkmalpflegerische Prüffälle handelt, andererseits werden diese beiden Gebäude auch nicht unmittelbar durch das Vorhaben in ihrer Substanz beeinträchtigt. Lediglich beim Gebäude Hindenburgstraße 62 ist passiver Lärmschutz vorgesehen. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit hierdurch insbesondere der ortsbildprägende Charakter dieses Gebäudes beeinträchtigt werden sollte, zumal nach den Angaben des Eigentümers sowieso eine umfassende Sanierung gerade der Fenster an diesem Gebäude erforderlich ist. Durch das jetzige Vorhaben werden die als ortsbildprägend und daher als erhaltenswert eingestuft Gebäude Hindenburgstraße 60 und 62 nicht so beeinträchtigt, dass deren Erhalt nicht gewährleistet bleiben würde. Auch insoweit stehen Belange des Denkmalschutzes dem Vorhaben nicht entgegen.

8.8. Kommunale Belange

Wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt, stehen dem hier planfestzustellenden Vorhaben keine kommunalen Belange entgegen.

8.8.1. Belange der Stadt Riedlingen und der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen

Da die Stadt Riedlingen selbst Trägerin des hier planfestzustellenden Vorhabens und Antragstellerin in diesem Planfeststellungsverfahren ist, bedarf es keiner gesonderten Berücksichtigung der Belange der Stadt Riedlingen durch die Planfeststellungsbehörde.

Von der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen wurde in einer Stellungnahme das Vorhaben begrüßt.

8.8.2. Belange der Gemeinde Unlingen

Von Einwendern wird gefordert, die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Unlingen und Eichenau im Zusammenhang mit diesem Vorhaben zu schließen. Im Hinblick auf den Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße wird befürchtet, dass es dann zu mehr Durchgangsverkehr auf dieser Gemeindeverbindungsstraße und der Gartenstraße in der Eichenau in Richtung Industriegebiet und Innenstadt Riedlingen kommt.

Im Rahmen des bereits bestandskräftig planfestgestellten Neubaus der Ortsumgehung Unlingen im Zuge der B 311 ist die Unterbrechung dieser Gemeindeverbindungsstraße vorgesehen. Allerdings ist nicht sicher, ob die Ortsumgehung Unlingen vor dem jetzigen Vorhaben gebaut und fertig gestellt sein wird. Um den befürchteten Durchgangsverkehr auszuschließen, bietet sich die Unterbrechung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Unlingen und Eichenau auch dann an, wenn das jetzige Vorhaben in Bezug auf den BÜ Eichenau vor der Ortsumgehung Unlingen gebaut und fertig gestellt sein sollte.

Für den Fall, dass die Ortsumgehung Unlingen bis zur Fertigstellung dieses Vorhabens in Bezug auf den BÜ Eichenau noch nicht fertig gestellt sein sollte, hat die Gemeinde Unlingen in einem Beschluss des Gemeinderats am 14.09.2009 zugestimmt, die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Unlingen und der Eichenau zu einem Feld- und Radweg abzustufen und für den Durchgangsverkehr zu sperren (s. Schreiben des Bürgermeisteramts der Gemeinde Unlingen vom 15.09.2009).

Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabensträgerin zugesagt, entsprechend dem genannten Beschluss des Gemeinderats der Gemeinde Unlingen die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Unlingen und der Eichenau zu einem Feld- und Radweg abzustufen und für den Durchgangsverkehr zu sperren, falls die Ortsumgehung Unlingen bis zur Fertigstellung dieses Vorhabens in Bezug auf den BÜ Eichenau noch nicht fertig gestellt sein sollte.

8.8.3. Belange des Abwasserzweckverbandes Donau-Riedlingen

Vom Abwasserzweckverband Donau-Riedlingen wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

8.9. Belange der Leitungsträger

Von dem Vorhaben werden Anlagen der Erdgas Südwest Netz GmbH, Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG sowie Leitungen der EnBW Regional AG betroffen. Die Hinweise der Leitungsträger wurden bei der Planung teilweise bereits berücksichtigt. Im Übrigen kann auf die entsprechenden Zusagen der Vorhabensträgerin verwiesen werden, wobei hinsichtlich der Beachtung der in den Schreiben der Erdgas Südwest Netz GmbH vom 05. Juni 2009 sowie vom 11. Mai 2011 enthaltenen Maßgaben zu beachten ist, dass die Maßgaben im Schreiben vom 11. Mai 2011 den Maßgaben im Schreiben vom 05. Juni 2009 als spätere Regelungen vorgehen. Damit wird diesen Belangen hinreichend Rechnung getragen; sie stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Dies gilt auch, soweit im Bereich der Römerstraße zwei Freileitungen teilweise entweder erdverkabelt oder erhöht werden müssen, da sich insoweit die Lage dieser Anlagen nicht ändert. Hinsichtlich der im Schreiben der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vom 06.07.2011 vorgetragenen Belange liegt, soweit sie nicht mit den bereits mit Schreiben vom 08.07.2009 vorgetragenen Belangen übereinstimmen, Präklusion vor.

8.10. Belange der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs

Von Abteilung 4 (Straßenwesen und Verkehr) des Regierungspräsidiums Tübingen wird vorgetragen, dass der direkte Anschluss der „alten“ Römerstraße an die Hindenburgstraße möglichst vermieden werden sollte. Stattdessen sollte geprüft werden, ob die Zufahrt zum ehemaligen Bauhof der Wasserwirtschaft (Flst. Nr. 1355) zur Erschließungsstraße ausgebaut werden kann. Nach der Stellungnahme der Vorhabensträgerin ist der direkte Anschluss der „alten“ Römerstraße an die Hindenburgstraße zwingend erforderlich, da ohne diesen Anschluss die Erschließung der Gebäude Hindenburgstraße 60 und 62, aber auch des Gebäudes Römerstraße 2 nicht mehr zureichend gewährleistet wird. Zudem ist dieser direkte Anschluss notwendig für die Rad- und Fußwegverbindung nach und aus Richtung Neufra an die Hindenburgstraße Richtung Kernstadt, ohne dass dieser Verkehr die Römerstraße einschließlich des Kreisverkehrs an der Hindenburgstraße benutzen muss. Aus diesen Gründen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung für eine Änderung der bisherigen Planung.

Der im Falle der Beibehaltung der bisherigen Planung des direkten Anschlusses der „alten“ Römerstraße an die Hindenburgstraße von Abteilung 4 erhobenen Forderung, den vorgesehenen Fahrbahnteiler in der Hindenburgstraße ohne Hochborde gepflastert auszuführen, so dass die Fläche als Aufstellbereich genutzt werden könnte, wird durch eine Zusage der Vorhabensträgerin entsprochen.

Von Abteilung 4 wurde angeregt zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der verbleibenden Kreuzung an der ehemaligen Einmündung der Hindenburgstraße in die B 311 für das Prognosejahr auch ohne Lichtsignalanlage ausreichend wäre. Nach den Planunterlagen ist eine Anpassung dieser Lichtsignalanlage vorgesehen. Die Vorhabensträgerin hat eine entsprechende Prüfung und die Herbeiführung einer einvernehmlichen Entscheidung zwischen den Beteiligten zugesagt. Die endgültige

Festlegung, ob diese Lichtsignalanlage angepasst wird oder ob auf sie verzichtet werden kann, muss nicht in diesem Beschluss erfolgen. Die Zusage der Vorhabensträgerin reicht aus, um hierüber eine verkehrsgerechte Festlegung zwischen den Beteiligten sicherzustellen.

Hinsichtlich der vorhandenen verkehrsrechtlichen Gewichtsbeschränkung auf 6 Tonnen auf der GV Riedlingen-Eichenau wurde von der Stadt Riedlingen eine Aufhebung mit Schreiben vom 31.05.2010 bei der Verkehrsbehörde beantragt. Von der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Biberach wurde mit Schreiben vom 03.03.2011 und in der Stellungnahme des Landratsamts Biberach vom 10.05.2011, der sich die Polizeidirektion Biberach anschließt, bestätigt, dass die Gewichtsbeschränkung auf 6 Tonnen im Zuge der GV Riedlingen-Eichenau aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde jederzeit auf Antrag der Stadt Riedlingen aufgehoben werden kann. Die nach dieser Stellungnahme erforderlichen Ausweichstellen an der GV Eichenau sind nach der geänderten Planung im Hinblick auf das eher geringe Verkehrsaufkommen in ausreichender Zahl vorgesehen. Dann aber kann die vorhandene Gewichtsbeschränkung aufgehoben werden, sobald dies wegen der Schließung des BÜ Eichenau erforderlich wird. Um sicherzustellen, dass der BÜ Eichenau erst nach Aufhebung der Gewichtsbeschränkung auf der GV Eichenau im Abschnitt ab der Einmündung in den neuen Straßenabschnitt Bahnhof/Industriestraße geschlossen wird, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde im Ordnungsamt des Landratsamts Biberach bestehen auch sonst keine Bedenken gegen das Vorhaben. Auch vom Straßenamt des Landratsamts Biberach werden keine Bedenken erhoben.

8.11. Belange des Bahnverkehrs

8.11.1. Donautalbahn

Im Laufe dieses Planfeststellungsverfahrens wurde bekannt, dass im Zusammenhang mit dem neu vom Land zu erstellenden Generalverkehrsplan auch Forderungen nach einer Elektrifizierung der Donautalbahnlinie erhoben werden. Die mit dem jetzigen Vorhaben zu beseitigenden Bahnübergänge sowie die vorgesehenen neuen Bahnüberführungen queren alle die Donautalbahn. Die neuen Bahnüberführungsbauwerke sehen nach der bisherigen Planung eine lichte Höhe von 4,90 - 5,00 m vor. Diese Maße entsprechen auch den bisher vorliegenden Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen. Wie sich aus § 9 der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung i. V. m. deren Anlage 1 ableiten lässt, ist bei elektrifizierten Bahnstrecken jedoch bei Bahnüberführungen eine lichte Höhe von ca. 5,70 m erforderlich.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg (UVM) eine Stellungnahme zu diesem Sachverhalt eingeholt. In der schriftlichen Stellungnahme des UVM vom 16.12.2010 wird darauf hingewiesen, dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) bei der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen die Art und der Umfang der zu treffenden erforderlichen Maßnahmen nicht allein auf den

gegenwärtigen Verkehr abgestellt werden dürfen, sondern dabei auch die künftige übersehbare Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden muss. Diese Verpflichtung ist Ausfluss wirtschaftlicher Vernunft und hat ausdrücklich in § 3 EKrG ihren Niederschlag gefunden (s. auch Marshall/Schweinsberg, Kommentar zum EKrG, 5. Aufl. 2000, S 96). Nach § 3 EKrG sind Kreuzungen u. a. zu beseitigen, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert.

Dabei ist zu entscheiden auf Grund einer Prognose der künftigen Entwicklung des Verkehrs auf den an der Kreuzung beteiligten Verkehrswegen. Laut der Stellungnahme des UVM wird als übersehbare Verkehrsentwicklung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz eine verfestigte Planung vorausgesetzt, die in einem Zeitraum von längstens 15 Jahren umgesetzt werden kann. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, da Prognosen über einen Zeitraum von 15 Jahren hinaus im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung zunehmend mit Prognoseunsicherheiten behaftet sind und daher eine auf seriösen Erwägungen beruhende Beurteilung der künftigen Verkehrsentwicklung immer weniger möglich ist.

Nach Angaben des UVM in dessen Stellungnahme kann derzeit allenfalls langfristig von einer Elektrifizierung der Donautalbahn ausgegangen werden. Dies bedeutet, dass im Hinblick auf den genannten Prognosezeitraum von 15 Jahren laut UVM nicht von einer verfestigten Planung für die Elektrifizierung der Donautalbahn ausgegangen werden kann. Vielmehr ist es zur Vermeidung von Fehlinvestitionen angezeigt, bei der übersehbaren Verkehrsentwicklung i. S. v. § 3 EKrG keine Elektrifizierung der Donautalbahn zugrunde zu legen. Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine realistische Grundlage für die Annahme, dass innerhalb der nächsten 15 Jahre die Elektrifizierung der Donautalbahn erwartet werden könnte. Dies hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Folge, dass es angemessen ist, wenn es bei den jetzt geplanten Bahnüberführungsbauwerken bei der geplanten lichten Höhe von 4,90 - 5,00 m bleibt. Eine Erhöhung auf 5,70 m ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Fehlens einer verfestigten Planung für die Elektrifizierung der Donautalbahn nicht erforderlich.

Die Stadt Riedlingen hat vor diesem Hintergrund auch von der Beantragung einer entsprechenden Planänderung in diesem Planfeststellungsverfahren abgesehen.

8.11.2. Sonstige Belange

Hinsichtlich der von der DB Services Immobilien GmbH als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtem Unternehmen sowie vom Eisenbahn-Bundesamt vorgetragenen Belange kann auf die entsprechenden Zusagen der Vorhabensträgerin verwiesen werden. Insoweit wird diesen Belangen hinreichend Rechnung getragen; sie stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Im Übrigen wurde gemäß einer Besprechungsnotiz vom 15.07.2010 in einem Gespräch zwischen Vertretern der DB Netz AG bzw. DB Station und Service AG sowie der Stadt Riedlingen am 30.06.2010 bei Beachtung der darin genannten Planungsbedingungen Einvernehmen darüber erzielt, dass damit die in der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH aufgeführten Hinweise ausgeräumt sind.

Dies wurde im Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 21.07.2010 bestätigt, wonach die relevanten Punkte in dem Gespräch vom 30.06.2010 geklärt worden seien.

Hinsichtlich der einzuhaltenden Mindestabstände und Regelquerschnitte wurden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes in dessen Stellungnahme vom 03.05.2011 und seitens der DB Services Immobilien GmbH in deren Stellungnahme vom 09.05.2011 keine Bedenken mehr geäußert.

Mit einer Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass die beiden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau erst dann geschlossen werden dürfen und mit dem Rückbau erst dann begonnen werden darf, wenn alle Ersatzmaßnahmen fertig gestellt sind. Seitens der Vorhabensträgerin wird zugesagt, dass das Ende der Rampe von Bauwerk 4, die zwischen Gleis 1 und dem P+R-Parkplatz geplant ist, so ausgeführt wird, dass der Fußpunkt der Rampe nicht unmittelbar auf dem dortigen Schacht für Signalkabel endet.

Soweit in den Stellungnahmen ein Umbau im Bahnhof Riedlingen, insbesondere hinsichtlich der Schaffung eines Bahnsteiges 3 am Gleis 3, angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass ein Umbau im Bahnhof Riedlingen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Nähere Aussagen oder Festsetzungen hierzu sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht vorzunehmen. Zur behindertengerechten Ausführung der Rampe von Bauwerk 4 am Bahnsteig von Gleis 1 wird auf die Ausführungen unten in Abschnitt 9.2.2 Bezug genommen.

Insgesamt ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Belangen des Bahnverkehrs im erforderlichen Maße Rechnung getragen.

8.12. Belange des öffentlichen Personennahverkehrs

Die DB ZugBus GmbH (RAB) bedient als vorhandener Verkehrsunternehmer im Raum Riedlingen (z. T. mit Auftragsunternehmern) mehrere Überlandlinien mit Bussen. Die Linien aus Richtung Herbertingen, Ehingen und Bad Buchau nutzen dabei bisher den BÜ Hindenburgstraße, um den ZOB am Bahnhof anzufahren und von dort weiter in Richtung Innenstadt von Riedlingen zu fahren. Seitens RAB gilt der BÜ Hindenburgstraße als Nadelöhr. Bei Wegfall des BÜ Hindenburgstraße wird aus Sicht der RAB die Bedienung des ZOB am Bahnhof aus den Richtungen Herbertingen, Ehingen und Bad Buchau zügiger und mit kürzeren Umsteigezeiten vom Bus auf den Zug und umgekehrt erfolgen können, da durch den Wegfall von Haltezeiten am Bahnübergang bei geschlossenen Schranken die Fahrplanzeiten stabiler eingehalten werden können. Ebenso reduzieren sich die Wartezeiten an der Einmündung der Zufahrt zum ZOB an der Hindenburgstraße beim Bau eines Kreisels. RAB begrüßt deshalb grundsätzlich die geplante Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der RAB, wonach mit der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße und dessen Ersatz mit neuen Straßenführungen, die die Bahnlinie höhenfrei queren, die Fahrplanstabilität bei den Buslinien, die den ZOB am Bahnhof anfahren, verbessert und ein besserer Umstieg vom Bus auf den Zug und umgekehrt gewährleistet werden kann.

Der Forderung der RAB, dass die Nutzung des BÜ Hindenburgstraße während der Bauzeit bis zur Freigabe der neuen Streckenführungen hin zum ZOB am Bahnhof durchgehend gewährleistet wird und es somit während der Bauzeit zu keinen größeren Beeinträchtigungen des Busverkehrs kommen wird, wird durch entsprechende Zusagen der Vorhabensträgerin hinreichend Rechnung getragen.

Die Anregung der RAB, dass bei den neuen Straßenabschnitten mit Schleppkurven für alle Arten von Kraftomnibussen gerechnet werden muss, ist bei der Planung bereits berücksichtigt worden, da nach der Stellungnahme der Vorhabensträgerin die Befahrbarkeit der neuen Straßenabschnitte mit allen gängigen Straßenfahrzeugen unter Berücksichtigung der Schleppkurven gewährleistet ist.

Von der RAB wird gefragt, ob Individualverkehr aus Richtung Industriestraße über den ZOB geführt werden wird, da ein ZOB nicht mit zusätzlichem Individualverkehr belastet werden sollte. Hierzu ist festzuhalten, dass schon bisher auch Individualverkehr die Straße am ZOB entlang benützt (z. B. als Zufahrt zum Bahnhof); es handelt sich dabei um 1.100 Kfz/24h (s. Bezugsfall Straßenbelastung 2006). Nach der Planung soll künftig der Individualverkehr der künftig durchgängigen Industriestraße über die Straße entlang am ZOB zur Hindenburgstraße geführt werden.

Dabei wird sich nach der Verkehrsuntersuchung im Planungsfall 19.41 (Straßenbelastung 2006 ohne Ostumfahrung der B 311 und ohne Südumfahrung Altstadt) eine Verkehrsbelastung auf der Straße am ZOB von 4.200 Kfz/24h ergeben. Im Planungsfall 19.4 (wie Planungsfall 19.41, nur mit Südumfahrung Altstadt) beträgt die Verkehrsbelastung 4.800 Kfz/24h. Im Planungsfall 20.1 red. (wie Planungsfall 19.41, nur mit Straßenbelastung 2020 bei reduzierter Siedlungsentwicklung) beläuft sich die Verkehrsbelastung dort auf 5.500 Kfz/24h, im Planungsfall 19.4 red. (wie Planungsfall 19.4, nur mit Straßenbelastung 2020 bei reduzierter Siedlungsentwicklung) auf 6.900 Kfz/24h. Käme eine Ostumfahrung der B 311 hinzu, würde sich die Verkehrsbelastung dort in jedem Fall verringern.

Legt man diese Zahlen der Verkehrsbelastung der Straße am ZOB für die genannten Planungsfälle zugrunde, erscheint es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des Ausbaus (insbesondere der Breite dieser Straße) als noch vertretbar, diese Verkehrsmenge über die Straße am ZOB zu führen. Dabei wird nicht verkannt, dass eine Verkehrsbelastung von 6.900 Kfz/24h bezogen auf die Straßenbelastung 2020 bei reduzierter Siedlungsentwicklung sich dem Grenzbereich des im Zusammenhang mit einem ZOB Vertretbaren nähert.

In den Planungsfällen 19.42 (wie Planungsfall 19.41, aber ohne Römerstraße) und 19.43 (wie Planungsfall 19.42, aber mit Südumfahrung Altstadt) ergeben sich bei der Straßenbelastung 2006 Verkehrsbelastungen auf der Straße am ZOB von 7.400 Kfz/24h bzw. 7.900 Kfz/24h. Damit würde sich in diesen Planungsfällen, bei denen der ganze Verkehr aus der Hindenburgstraße über die Industriestraße geführt werden würde, auf der Straße am ZOB schon bei der bestehenden Straßenbelastung 2006 eine deutlich stärkere Verkehrsbelastung ergeben, als es in den Planungsfällen mit der geplanten Römerstraße der Fall wäre. Diese Situation würde sich bei Zugrundelegung einer reduzierten Siedlungsentwicklung bis 2020 noch weiter verschlechtern, so dass es in Bezug auf den ZOB sachgerecht ist, nicht den ganzen Verkehr aus der Hindenburgstraße über die Industriestraße, sondern zum größeren Teil über die geplante Römerstraße zu führen.

Eine völlige Herausnahme des Individualverkehrs aus der Industriestraße und einer alternativen Führung dieses Verkehrs über die Römerstraße wäre zwar aus Sicht des ZOB günstig, hätte jedoch einen erheblichen, nicht mehr zumutbaren Umweg für diesen Verkehr in dieser Größenordnung zur Folge.

8.13. Sonstige öffentliche Belange

8.13.1 Hinsichtlich der von der Wehrbereichsverwaltung vorgetragenen Belange kann auf die entsprechenden Zusagen der Vorhabensträgerin verwiesen werden. Damit wird diesen Belangen hinreichend Rechnung getragen; sie stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

8.13.2 In Einwendungen wird als eine denkbare Folge der Dammbauwerke im Bereich des Anschlusses der Römerstraße die Rückhaltung bzw. Ablenkung von Talwinden mit möglicherweise negativen Auswirkungen auf das Wohngebiet Oberried bezeichnet, was in den Planunterlagen nicht dargestellt und untersucht worden sei.

Im LBP ist jedoch auf Seite 15 die Veränderung der Talwindensysteme, die Behinderung der Kaltluft-/Frischlufzufuhr und die Reduzierung des Luftaustausches von Siedlungsgebieten durch Staus von Kaltluftströmen an Dämmen als anlagebedingte Wirkung der Dämme explizit angesprochen. Auf den Seiten 51 bis 56 des LBP wird eine Bestandsaufnahme zum Klimapotential/Luft vorgenommen. Auf Seite 76 des LBP findet sich zu Klima/Luft eine Eingriffsdarstellung und auf Seite 83 des LBP eine Aussage zum Ausgleich der Beeinträchtigungen. Demzufolge wurde die angesprochene Thematik im LBP mit erfasst und beurteilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass laut Bestandsaufnahme die klimatische Ausgleichsfunktion innerhalb des Donautals durch den Kaltluftstau im Talbereich südlich von Riedlingen eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit aufweist; demnach ist die Leistungsfähigkeit mit den Vorbelastungen von nachrangiger und geringer Bedeutung (s. hierzu LBP Seite 52f.). Nach der Eingriffsermittlung kommt es im näheren Trassenbereich zu einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung des Mikroklimas, jedoch können durch die Kompensation der Beeinträchtigungen der Biotoptypen und Biotopkomplexen mit multifunktionalen Effekten die Beeinträchtigungen der klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet mit abgedeckt werden. Bei dieser Sachlage geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass im Hinblick auf die bereits vorhandene Vorbelastung eventuelle vorhabensbedingte negative klimatische Auswirkungen im Bereich Oberried von vornherein begrenzt ausfallen und im Übrigen durch die Kompensationsmaßnahmen des LBP so weit reduziert werden können, dass allenfalls nicht mehr ins Gewicht fallende Beeinträchtigungen verbleiben.

8.13.3 Vom Amt Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg wird auf die Inanspruchnahme von Flst. Nr. 945 der Gemarkung Neufra hingewiesen. Der Hinweis, wonach die verbleibende Teilfläche zwischen der Bahnlinie und der Römerstraße künftig nicht mehr erschlossen sei, ist nicht zutreffend, da die Zufahrt für diese Teilfläche weiter über den bestehenden Feldweg entlang des Rötenbachs gewährleistet sein wird. Zwar wird diese von der Wasserwirtschaftsverwaltung übernommene Fläche nach den Angaben des Amtes Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg für Zwecke des Naturschutzes genutzt. Allerdings liegen dem keine naturschutzrechtlichen Kom-

pensionsmaßnahmen für ein früheres Vorhaben zugrunde, so dass es ausreicht, wenn die mit dem jetzigen Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert werden.

Zudem wünscht das Amt Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg die Übernahme des ganzen Flst. Nr. 945 oder zumindest der zwischen der Bahnlinie und der Römerstraße eingeschlossenen Teilfläche durch die Stadt Riedlingen, möglichst gegen naturschutzfachlich gleichwertige Tauschgrundstücke. Eine rechtliche Verpflichtung der Stadt Riedlingen zur Übernahme des ganzen Grundstücks oder der eingeschlossenen Teilfläche ist nicht ersichtlich, da beide verbleibenden Teilflächen dieses Grundstücks auch nach Realisierung des Vorhabens wie bisher extensiviert genutzt werden können und damit die naturschutzfachliche Wertigkeit der verbleibenden Flächen im Grundsatz erhalten bleibt. Gleichwohl beabsichtigt die Stadt Riedlingen, mit dem Amt Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg einen Grundstückstauschvertrag abzuschließen und auf diesem Weg das ganze Flst. Nr. 945 zu erwerben. Im Schreiben des Amtes Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg vom 11.04.2011 wird bestätigt, dass mit der Stadt Riedlingen ein Grundstückstausch verhandelt wurde, durch den die Stadt Riedlingen das ganze Flst. Nr. 945 erwerben wird. Damit werden sich die Belange des Amtes Ulm von Vermögen und Bau Baden-Württemberg zu diesem Grundstück erledigen.

8.13.4 Die IHK Ulm begrüßt die geplante Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße im Hinblick auf die damit verbundene Ertüchtigung der Donautalbahn, den Wegfall von Wartezeiten am Bahnübergang und an Einmündungen in die B 311, die Verbesserungen für den ÖPNV (insbesondere in Verbindung mit einer Zufahrt und Überführung von Süden her über die Römerstraße) und die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der für die Region bedeutsamen B 311.

Die in der Stellungnahme der IHK Ulm vom 22.10.2009 zunächst aufgeführten Bedenken gegen die Beseitigung des BÜ Eichenau wurden mit der Stellungnahme vom 15.06.2010 zurückgezogen. Die in der Stellungnahme vom 22.10.2009 angesprochenen Aspekte im Zusammenhang mit der Beseitigung des BÜ Eichenau wurden auch von Einwendern vorgetragen und werden in diesem Planfeststellungsbeschluss an anderer Stelle behandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann hier darauf verwiesen werden.

8.13.5 Den Hinweisen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg zur Geotechnik in dessen Stellungnahme vom 10.07.2009 wird in Zusagen der Vorhabensträgerin hinreichend Rechnung getragen.

9. Private Belange bzw. Einwendungen

Im Folgenden wird zunächst auf allgemeine Fragestellungen und anschließend auf die jeweiligen einzelnen Einwendungen einschließlich der Einwendungen zu den Planänderungen eingegangen, soweit hierfür unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen in den obigen jeweiligen Fachabschnitten noch ein Bedarf besteht, soweit also diese Einwendungen nicht inhaltlich in den obigen jeweiligen Fachabschnitten bereits behandelt worden sind. Im unten stehenden Abschnitt

9.4 folgen mithin zu den einzelnen Einwendungen nur noch insoweit Ausführungen, als diese inhaltlich nicht an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt werden. Dies bedeutet auch, dass zu etlichen einzelnen Einwendungen in Abschnitt 9.4 keine weiteren Ausführungen mehr erforderlich sind.

Vorab ist allgemein festzuhalten, dass Einwendungen, die sich auf die Kernstadtentlastungsstraße beziehen, für dieses Planfeststellungsverfahren nicht erheblich sind, da diesem Verfahren nicht die Kernstadtentlastungsstraße als Vorhaben zugrunde liegt, sondern nur die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau. Die Kernstadtentlastungsstraße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Auf Einwendungen, die sich auf die Kernstadtentlastungsstraße beziehen, braucht daher in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht weiter eingegangen zu werden.

Vorab anzumerken ist noch, dass sich die allgemeinen Maßgaben im Grundgesetz zur zulässigen Verschuldung öffentlicher Haushalte nicht auf die Finanzierung einzelner konkreter Projekte beziehen und daher auch nicht speziell diesem Vorhaben entgegenstehen. Im Übrigen obliegt die Entscheidung über die Verwendung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel den jeweiligen zur Beschlussfassung über die Haushalte berufenen Stellen; auch dies ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

9.1. Eigentum und Pacht

9.1.1. Allgemeines

Für das Vorhaben wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch in geringem Maße für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan benötigt.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikels 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Wie oben dargestellt, beinhaltet die ge-

wählte Trassenführung eine Optimierung gerade auch hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft; so etwa durch die Mitbenutzung bereits vorhandener Straßen und Wege sowie vorhandener Siedlungsflächen in großem Maße. Darüber hinaus werden durch das Vorhaben vielfach Flächen beansprucht, die sich in öffentlichem Eigentum befinden. Von daher kann eine Änderung der Trassenführung zugunsten eines einzelnen Betroffenen nicht in Betracht kommen. Abgesehen davon würden kleinräumige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und dabei in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Auch bei den planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich erforderlich sind, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren, gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden müssen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der ganz überwiegende Teil dieser Maßnahmen auf Flächen in öffentlichem Eigentum geplant ist und auf diese Weise im größtmöglichen Maß auf private Eigentumsbelange Rücksicht genommen wird. Nur mit den hier planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist das planerische Ziel zu erreichen. Alle Maßnahmen sind naturschutzfachlich sinnvoll.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums so gering wie möglich gehalten wurde. Mit noch geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen. Dieser Beschluss eröffnet damit der Vorhabensträgerin den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger wie auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlan-

gen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem etwaigen Existenzverlust als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird von der Vorhabensträgerin eine Entschädigung geleistet, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme wirkt sich beim vorliegenden Vorhaben nicht so gravierend aus, dass dies zu einem anderen Ergebnis der Abwägung führen würde.

Soweit keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundeigentum durch das Vorhaben erhoben wurden, lässt dies im Übrigen auf ein eher geringeres Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums schließen.

Auch Pächter landwirtschaftlich genutzter Flächen sind von dem Vorhaben betroffen. Auch diesen Pächtern steht grundsätzlich ein Einwendungsrecht zu und deren Belange sind ebenfalls in der Abwägung als privater Belang zu berücksichtigen. Auch Pächter sind unter Zugrundelegung der jeweils bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Eingriff in ein Pachtrecht zu entschädigen. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch diese Entschädigung im Enteignungsverfahren geregelt.

9.1.2. Wertminderung von Grundstücken

Soweit bei nahe an der Trasse der einzelnen Straßenabschnitte gelegenen Grundstücken durch diese eine Wertminderung eintreten könnte, ist festzuhalten, dass Eigentümer von Grundstücken immer damit rechnen müssen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Insoweit wird ihnen kein Vertrauensschutz eingeräumt. Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend werden jedoch die maßgeblichen Schwellenwerte hinsichtlich § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG beim Lärm weitgehend eingehalten und bei den Schadstoffen gar nicht überschritten. Soweit die Grenzwerte für Lärmbelastungen überschritten werden, sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorgesehen; nur in wenigen Fällen ist ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet worden (Einzelheiten hierzu s. o. in den Abschnitten 7.1 und 8.2). Für einige Grundstücke wurden wegen der Lärmbetroffenheit Entschädigungsansprüche dem Grunde nach zuerkannt.

Halten sich die faktischen Beeinträchtigungen im jeweils rechtlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen insoweit Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Vielmehr sind die

verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des jeweiligen Grundstücks im Hinblick auf den Bau des Vorhabens wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst. An dieser Stelle ist auch zu berücksichtigen, dass ein Eigentümer gerade bei im Außenbereich gelegenen Grundstücken, um die es hier vielfach geht, damit rechnen muss, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (zum Vorstehenden s. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 - 4 A 39/95 -, NJW 1997, 142ff.). Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau einer Straße bedingt sein muss. Zudem ist auch denkbar, dass sich eine bessere Erschließung der Raumschaft bzw. eine Entlastung anderer bisher belasteter Bereiche wertsteigernd auswirken kann.

9.2. Umwege und Steigungen auf den neuen Wegstrecken

Von verschiedenen Einwendern wird vorgetragen, dass es vorhabensbedingt infolge der Schließung der beiden Bahnübergänge und der als Ersatz vorgesehenen neuen Straßenabschnitte zu zusätzlichen Umwegen kommt. Dabei wird insbesondere die Schließung des BÜ Eichenau und die Wegebeziehung zwischen dem Wohngebiet Eichenau und der Innenstadt von Riedlingen angesprochen. Vor allem durch den neuen Radweg nördlich der Eichenau komme es zu langen Umwegen von bis zu 800 m für Radfahrer und Fußgänger. Zudem werden Steigungen bei den Umwegen und den neuen Wegstrecken bemängelt. Dies sei besonders für ältere Menschen nicht zumutbar.

9.2.1. Umwege

Hier wird zunächst auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 4 Bezug genommen.

Sodann ist festzuhalten, dass der ersatzweise künftig zur Verfügung stehende Radweg mit der neuen Überführung nördlich des Gebiets Eichenau und dann entlang der Schwarzach auf der GV Eichenau bis zum neuen Kreisverkehr an der Hindenburgstraße keine erheblichen Steigungen aufweist, sondern durchgehend fast eben verläuft. Zudem wird die GV Eichenau in der Höhenlage durch das Vorhaben nicht verändert, so dass sich insoweit an der seitherigen Wegstrecke nichts ändert. Der zusätzliche Umweg von bis zu 800 m (von der Einmündung Vehringer-/Hofstraße über die Hofstraße und den neuen Radweg bis zur Einmündung Vehringerstraße/GV Eichenau) entsteht zudem nur für einen Teil der Bewohner des Gebiets Eichenau; je nach Lage des Wohnorts zur neuen Radwegüberführung reduziert sich der Umweg auf bis zu 300 m. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde den zusätzlichen Umweg von 300 - 800 m für zumutbar, zumal mit der Beseitigung des bisher höhengleichen BÜ Eichenau eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gerade auch der Fußgänger und Radfahrer erreicht wird. Außerdem weist die neue Wegstrecke hier keine größeren Steigungen auf. Für Autofahrer wird sich durch die Abschnitte Industrie-/Vehringerstraße und Bahnhof/Industriestraße im Vergleich zur bisherigen relativ engen GV Eichenau eine Verbesserung für eine direkte Erreichbarkeit der Innenstadt von Riedlingen von dem Gebiet Eichenau wie auch von dem Gewerbegebiet Mancherloch aus ergeben.

Soweit bemängelt wird, dass die ersatzweise Wegführung über den neuen Radweg sowie entlang der Bahnlinie nicht in bebautem Gebiet liege und deshalb mangels sozialer Kontrolle als gefährlich erscheine, ist dem entgegenzuhalten, dass einerseits die vorhandene Bebauung teilweise nahe gelegen ist und andererseits die Wegstrecke für Fußgänger und Radfahrer ab dem Vöhringer Hof entlang der GV Eichenau auch jetzt schon nicht an bebautem Gebiet entlang führt. Mithin ergibt sich aus dem Vorhaben insoweit keine relevante Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation.

Entsprechendes gilt auch für die Bewohner des Gebiets Vogelberg. Mit dem Bauwerk 4 wird am Bahnhof von Riedlingen eine neue Fuß- und Radüberführung über die Bahnlinie in einer Entfernung von ca. 150 m zum bisherigen BÜ Hindenburgstraße geschaffen. Ein zusätzlicher Umweg ist hier nicht zu erwarten; vielmehr kommt es auch hier durch den Wegfall des bisherigen höhengleichen Bahnübergangs zu einem entsprechenden Zugewinn an Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer und einem Wegfall der Wartezeiten bei geschlossenen Schranken am BÜ Hindenburgstraße. Für Autofahrer entsteht mit der Benutzung des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße ein allerdings aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbarer Umweg von ca. 600 m (ab der Kreuzung Neue Unlinger Straße (B 311)/Alte Poststraße/Industriestraße), zumal das Verkehrsaufkommen aus dem Gebiet Vogelberg eine nachgeordnete Größenordnung aufweist.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Fa. Silit ändert sich für den Verkehr auf der B 311 sowohl aus und in Richtung Neufra/Ertingen als auch aus und in Richtung Unlingen/Ehingen sowie Biberach und Bad Buchau durch das jetzige Vorhaben nichts, da die von diesem Verkehr benutzte B 311 insoweit von dem Vorhaben nicht berührt wird. Lediglich für den Verkehr aus Richtung Hindenburgstraße/Innenstadt Riedlingen wird sich durch den Wegfall des BÜ Hindenburgstraße und der künftigen Fahrstrecke über die Industriestraße (alternativ über die Römerstraße) zur B 311 und dann zur Fa. Silit ein Umweg ergeben. Der Umweg führt zu einer Verlängerung um ca. 1.450 m (alternativ über die Römerstraße ca. 1.900 m) (abgeleitet aus der Übersicht zu Entfernungen in den Anlagen zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 14.07.2010 Az. 653.2101 - Um). Da diesem Umweg ein Gewinn an Sicherheit durch den Wegfall des höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und eine Verbesserung der Anbindung durch den Wegfall der Wartezeiten an geschlossenen Schranken an diesem Bahnübergang gegenübersteht, ist der nicht vermeidbare Umweg für den Verkehr aus und in Richtung Hindenburgstraße/Innenstadt Riedlingen von und zu der Fa. Silit noch zumutbar.

Für die Verkehrsbeziehung zwischen dem BÜ Hindenburgstraße und der Kreuzung B 311/Industriestraße/Alte Poststraße ergibt sich durch den Wegfall des BÜ Hindenburgstraße bei der künftigen Streckenführung über die Industriestraße eine Verlängerung um ca. 600 m. Dies ist für den ausschließlich betroffenen Kfz-Verkehr zumutbar. Da diesem Umweg ein Gewinn an Sicherheit durch den Wegfall des höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und eine Verbesserung der Anbindung durch den Wegfall der Wartezeiten an geschlossenen Schranken an diesem Bahnübergang gegenübersteht, ist der nicht vermeidbare Umweg für den Kfz-Verkehr bei dieser Verkehrsbeziehung zumutbar. Für Fußgänger und Radfahrer ergibt sich hier durch die Bahnüberführung mit dem Bauwerk 4 am Bahnhof in Riedlingen kein erheblicher Umweg.

Für andere Verkehrsbeziehungen ist mit dem Vorhaben keine nennenswerte zusätzliche Wegstrecke verbunden. Dies gilt insbesondere für den Verkehr auf der B 311 aus und in Richtung Neufra, da mit der Römerstraße eine weitgehend parallel zur B 311 verlaufende Anbindung ohne Umweg zur Verfügung steht. Das Gewerbegebiet entlang der Industriestraße wird sogar durch die neuen Straßenabschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße deutlich besser als bisher erschlossen, so dass sich insoweit auch kürzere Wegstrecken im Vergleich zur bisherigen Situation ergeben. Dies bringt insbesondere eine deutliche Verbesserung der Erschließung und Anbindung der dort gelegenen Gewerbebetriebe an die B 311 mit sich.

Darüber hinaus gibt es keinen Rechtsanspruch eines einzelnen darauf, dass eine bestimmte Verkehrsbeziehung auf bislang vorhandenen Straßen und Wegen unverändert beibehalten werden kann. Vielmehr hat insoweit jeder Verkehrsteilnehmer stets mit Änderungen bei der allgemeinen Straßen- und Wegeführung zu rechnen. Die mit der Beseitigung der beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau teilweise entstehenden Umwege verbleiben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl für Autofahrer als auch für Fußgänger und Radfahrer wegen des jeweils begrenzten Mehrwegs einerseits und wegen des Zugewinns an Verkehrssicherheit durch den Wegfall von höhengleichen Bahnübergängen andererseits in jedem Fall zumindest noch im Rahmen des Zumutbaren.

9.2.2. Steigungen auf den als Ersatz dienenden Wegstrecken

In verschiedenen Einwendungen werden Steigungen auf den als Ersatz dienenden Wegstrecken bemängelt.

Von den Steigungen am Anschluss Römerstraße (maximal 6,25%) und beim Abschnitt Bahnhof/Industriestraße (maximal 7%) ist nur Kraftfahrzeugverkehr betroffen; für diesen Verkehr sind diese im üblichen Rahmen bleibenden Steigungen ohne Weiteres zumutbar.

Die Steigung von 8% auf ca. 140 m im Abschnitt Industrie-/Vehringerstraße ist der dortigen Topographie geschuldet. Eine andere Möglichkeit der Anbindung der Industriestraße an die Vehringerstraße auf gleich kurzem Weg ohne eine solche Steigung besteht nicht. Für Kraftfahrzeuge ist auch eine solche Steigung zumutbar. Da die Steigungsstrecke sich auf eine Länge von ca. 140 m beschränkt, ist dies auch für Radfahrer und Fußgänger, die diesen Abschnitt ebenfalls nutzen können, noch zumutbar. Zudem besteht für Radfahrer und Fußgänger die alternative Möglichkeit, die Steigung des Abschnitts Industrie-/Vehringerstraße zu vermeiden, indem man den Weg entlang der B 311 bis zur Überführung am Bahnhof Riedlingen (Bauwerk 4) nimmt.

Die neue Radwegverbindung nördlich der Eichenau weist eine maximale Steigung von 1% auf. Dies ist für jede Art von Verkehr ohne weiteres zu bewältigen. Die weitere Streckenführung für den Verkehr, der diese neue Radwegverbindung nutzt, auf der GV Eichenau und der Fortsetzung Richtung Kläranlage verläuft ab dem bisherigen BÜ Eichenau wie bisher ohne Änderung relativ eben, auch das Teilstück zwischen dem BÜ Eichenau und dem neuen Radweg weist keine erhebliche

Steigung auf, so dass diese Streckenführung auch von den Steigungen her ohne weiteres zumutbar ist. Auch die übrigen ergänzenden neuen Fuß- und Radwegverbindungen, die eine durchgängige Verbindung von Neufra bis zur Eichenau gewährleisten, weisen keine erheblichen Steigungen auf, sondern verlaufen relativ eben.

In Einwendungen wird kritisiert, dass die Fuß- und Radwegverbindung am Bahnhof Riedlingen (Bauwerk 4) insbesondere für ältere und behinderte Menschen zu steil und daher unzumutbar sei. Dieser Einwand bezieht sich offensichtlich auf die Ausgestaltung der Rampen auf beiden Seiten des Bauwerks 4. Seitens der Vorhabensträgerin wurde darauf hingewiesen, dass die Rampen behindertengerecht geplant seien.

Parameter für eine behindertengerechte Ausgestaltung von Rampen finden sich in der DIN-Norm 18024-1 (Barrierefreies Bauen Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Stellplätze - Planungsgrundlagen). In Nummer 12.5 dieser DIN-Norm heißt es, dass die Steigung der Rampe nicht mehr als 6% betragen dürfe; nach höchstens 600 cm sei ein Zwischenpodest von mindestens 150 cm Länge anzuordnen.

Die Rampen weisen nach dem Bauwerksplan zu Bauwerk 4 in Planunterlage 10.3.5a eine Steigung von nicht mehr als 6% auf. Bei beiden Rampen sind auch jeweils zwei Zwischenpodeste mit einer Länge von ca. 250 cm vorgesehen. Die Abschnitte zwischen den Anfangs- und Endpunkten bzw. den Zwischenpodesten der beiden Rampen betragen jeweils ca. 25 - 30 m.

Bei dieser Ausgestaltung entsprechen die beiden Rampen nicht vollständig, jedoch angenähert den vorgenannten Parametern. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall ausreichend. Die vorgesehenen Rampen werden ganz überwiegend von Radfahrern genutzt werden; nach einer Verkehrsuntersuchung belief sich das Aufkommen an Radfahrern im Jahr 1999 auf ca. 150 Radfahrer. Demgegenüber ist laut Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 20.01.2011 der Behindertenverkehr (Rollstuhlfahrer) dort von völlig untergeordneter Bedeutung. Dass das Aufkommen an Rollstuhlfahrern, die den BÜ Hindenburgstraße queren, sehr gering ausfällt, ist für die Planfeststellungsbehörde auf Grund des Umfelds der dortigen Bebauung und der Entfernungen insbesondere von Wohnbebauung aus den Gebieten Vogelberg oder Eichenau zur Innenstadt von Riedlingen nachvollziehbar. Im Übrigen wären entsprechend der o. g. DIN-Norm pro Rampe insgesamt 14 Zwischenpodeste erforderlich. Dies würde die Rampen von ca. 95 m auf ca. 113 m verlängern, was nicht nur auf Grund der örtlichen Gegebenheiten die Gestaltung der Rampen erheblich erschweren würde, sondern wegen der dann gegebenen Länge der beiden Rampen auch deren Eignung für Rollstuhlfahrer erheblich beeinträchtigen würde. Infolgedessen kommt die Planfeststellungsbehörde in Abwägung dieser Umstände zu dem Ergebnis, dass die bisher geplante Gestaltung des Bauwerks 4 auch unter Berücksichtigung der Belange von älteren und behinderten Personen noch als ausreichend angesehen werden kann.

9.3. Hinweis zum Datenschutz

In der offengelegten Fassung des Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch die Vergabe einer „Einwendernummer“

anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer bei der Stadt Riedlingen sowie bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen.

9.4. Einzelne Einwendungen

9.4.1. Einwender (EW) Nr. 1

Die ursprünglichen Bedenken gegen die Trassenführung der Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße wurden bereits im Einwendungsschreiben vom 15.06.2010 zurückgestellt.

Den in diesem Einwendungsschreiben weiter vorgetragenen Bedenken gegen die ursprüngliche Planung der Zufahrt zum Parkplatz der Einwenderin im Bereich des Abschnitts Bahnhof/Industriestraße wegen der dortigen Steigungsverhältnisse wurde mit der Planänderung betreffend diese Parkplatzzufahrt Rechnung getragen. Mit Vertrag vom 11.08.2010 wurde diese der Planänderung zugrunde liegende Lösung zwischen der Stadt Riedlingen und der Einwenderin vereinbart. Insoweit hat sich mit der Planänderung die Einwendung erledigt. Mit Vertrag vom 02.06.2010 wurde zudem diese der Planänderung zugrunde liegende Lösung zwischen der Stadt Riedlingen und einem Dritten, dessen Grundeigentum ebenfalls durch diese Planänderung zusätzlich beansprucht wird, vereinbart, so dass mit allen von dieser Planänderung betroffenen Grundstückseigentümern eine entsprechende vertragliche Vereinbarung getroffen wurde.

Nach der vorliegenden Planung ist in der Industriestraße im Bereich der auf beiden Seiten dieser Straße befindlichen Betriebsteile der Einwenderin eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage für den die Industriestraße querenden Werksverkehr vorgesehen. Im Schreiben des Ordnungsamts/Verkehrsamts des Landratsamts Biberach vom 31.10.2007 Az. 13-112.21-Dr/de wird die Einrichtung einer solchen Querungshilfe in Aussicht gestellt. Damit wird den Belangen des die Industriestraße querenden Werksverkehrs der Einwenderin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

In dem Einwendungsschreiben wird auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Industriestraße angesprochen. Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, ist für die beiden Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße jeweils eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h vorgesehen. Dies entspricht der allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit für innerörtliche Straßen. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nichts dafür erkennbar, was gegen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für die Industriestraße sprechen würde. Sollte sich auf Grund einer späteren Verkehrsschau eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit für die Industriestraße als sinnvoll erweisen, kann dies von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde später angeordnet werden.

9.4.2. EW Nr. 2

Die Einwenderin ist als Eigentümerin durch die vorhabensbezogene Inanspruchnahme von Flst. Nr. 2195/9 betroffen. Die Grundstücksinanspruchnahme hat sich durch die Planänderung betreffend die Erweiterung des Einmündungsbereichs des Radwegs nördlich der Eichenau in die Hofstraße erhöht. So werden statt 30 m² nunmehr 69 m² dauerhaft und statt 796 m² nunmehr 791 m² vorübergehend durch das Vorhaben beansprucht. Diese randliche Inanspruchnahme ist bei der auch nach der Planänderung immer noch relativ geringen dauerhaften Inanspruchnahme bei einer Gesamtgröße des Grundstücks von 4.011 m² aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach wie vor zumutbar. Die Belange der Eigentümerin haben insoweit auch unter Einbeziehung der zusätzlichen Inanspruchnahme durch die Planänderungen hinter den öffentlichen Belangen, die für eine Verwirklichung des Vorhabens sprechen, zurückzutreten.

9.4.3. EW Nr. 3 und 4

Soweit von den Einwendern vorgetragen wird, dass mit der Schließung des BÜ Hindenburgstraße der Bereich Vogelberg von der Innenstadt abgetrennt werde, ist zu entgegnen, dass den dortigen Bewohnern mit dem Auto eine zumutbare Verbindung über die Industriestraße und den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße zur Verfügung steht. Für Radfahrer und Fußgänger ergibt sich mit der geplanten Rad- und Fußwegüberführung (Bauwerk 4) am Bahnhof eine Querungsmöglichkeit über die Bahnlinie in unmittelbarer Nähe zum bisherigen BÜ Hindenburgstraße. Im Übrigen wird auf die Ausführungen hierzu in Abschnitt 9.2.1 Bezug genommen.

9.4.4. EW Nr. 5

Da die Mißmahlschen Anlagen von diesem Vorhaben nicht betroffen werden, sind diesbezügliche Befürchtungen der Einwenderin zu negativen Auswirkungen auf diese Anlagen bei diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen.

9.4.5. EW Nr. 7

Das in der Einwendung angesprochene Kleingartengrundstück an der Römerstraße Flst. Nr. 1574/66 wird von dem Vorhaben nicht unmittelbar beansprucht. Die künftige Römerstraße läuft parallel zum vorhandenen Weg an diesem Grundstück vorbei.

Hinsichtlich der zu diesem Grundstück angesprochenen vorhabensbedingten Belastung mit Lärm und Schadstoffen wird auf die obigen Ausführungen in den Abschnitten 7.1 und 8.3 verwiesen. Danach wird insbesondere den zusätzlichen Lärmbelastungen hinreichend Rechnung getragen.

9.4.6. EW Nr. 9

Diese Einwendung ist nach § 37 Abs. 9 StrG präkludiert, da das Einwendungsschreiben erst am 19.06.2009 und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist am 17.06.2009 beim Regierungspräsidium Tübingen einging.

Unbeschadet der materiellen Präklusion weist die Planfeststellungsbehörde nachrichtlich auf Folgendes hin:

Es bleibt anzumerken, dass für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar ist, inwieweit es durch die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau in Riedlingen zu einer Verschlechterung der Anbindung von Riedlingen am dortigen Bahnhof an den Bahnverkehr kommen sollte. Mit der Beseitigung der beiden höhengleichen Bahnübergänge wird vielmehr auch der Bahnverkehr sicherer und erleichtert, was zu einer Verbesserung beim Bahnverkehr und damit zu einer Stärkung der Donautalbahn beiträgt.

9.4.7. EW Nr. 10

Der Einwender ist Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes und betreibt zudem ein Erdbewegungsunternehmen, die beide im Bereich des Vöhringer Hofes liegen. Der Einwender kritisiert, dass durch die Schließung des BÜ Eichenau sein Grundstück im Bereich des Vöhringer Hofes vom wichtigsten Zufahrtsweg Vöhringerstraße abgetrennt werde und es dann keine richtige Zufahrt mehr geben werde.

Nach der jetzigen Planung ist vorgesehen, dass die regelmäßige Zufahrt zum Vöhringer Hof wie auch zur Kläranlage von der neuen Einmündung der GV Eichenau im Abschnitt Bahnhof/Industriestraße über die GV Eichenau verläuft. Im dem Fall, dass die GV Eichenau wegen Hochwasser nicht passierbar ist, steht als Zufahrt die neue Bahnüberführung im Zuge des neuen Radwegs nördlich der Eichenau zur Verfügung; diese Verbindung kann vom landwirtschaftlichen Verkehr in jedem Fall, also nicht nur bei Hochwasser genutzt werden. Die neue Bahnüberführung wird so gestaltet, dass sie für einen solchen Verkehr geeignet ist.

Der Einwender gibt zu bedenken, dass er mit seinen schweren und breiten Fahrzeugen die neuen Zufahrten nutzen können müsse. Wegen der Beschränkung auf 6 Tonnen sei die GV Eichenau für Schwerlastverkehr nicht geeignet. Seitens der Vorhabensträgerin wurde hierzu im Erörterungstermin mündlich erläutert, dass der Unterbau der GV Eichenau nicht auf 6 Tonnen beschränkt ausgelegt ist. Der Unterbau ist gemäß diesen Erläuterungen 1998/99 im Rahmen des Schwarzachausbaus ertüchtigt worden, so dass laut Vorhabensträgerin das vorgesehene insgesamt geringere Schwerlastverkehrsaufkommen ohne Problem bewältigt werden kann. In einer schriftlichen Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 10.03.2011 wird nochmals bestätigt, dass die GV Eichenau zur Aufnahme des relativ geringen Schwerverkehrs der Kläranlage Riedlingen und des Verkehrs des Vöhringer Hofes geeignet ist, da der Kiesunterbau einschließlich des bituminösen Tragdeckschichtbelags im Zuge der Verlegung von Trinkwasser- und Abwasserleitungen 2001 komplett erneuert wurde. Vor diesem Hintergrund kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen werden, dass der bauliche Zustand der GV Eichenau ausreichend ist, um den verbleibenden Schwerverkehr aufzunehmen; etwas Gegenteiliges ist nicht ersichtlich. Hinsichtlich der vorhandenen verkehrsrechtlichen Tonnagebeschränkung wurde von der Stadt Riedlingen eine Aufhebung mit Schreiben vom 31.05.2010 bei der Verkehrsbehörde beantragt. Von der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Biberach wurde mit Schreiben vom 03.03.2011 und in der Stellungnahme des Landratsamts Biberach vom 10.05.2011 bestätigt, dass die Gewichtsbeschränkung

auf 6 Tonnen im Zuge der GV Riedlingen-Eichenau aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde jederzeit auf Antrag der Stadt Riedlingen aufgehoben werden kann. Die nach dieser Stellungnahme erforderlichen Ausweichstellen an der GV Eichenau sind nach der geänderten Planung im Hinblick auf das eher geringe Verkehrsaufkommen in ausreichender Zahl vorgesehen. Dann aber kann die vorhandene Gewichtsbeschränkung aufgehoben werden, sobald dies wegen der Schließung des BÜ Eichenau erforderlich wird. Um sicherzustellen, dass der BÜ Eichenau erst nach Aufhebung der Gewichtsbeschränkung auf der GV Eichenau im Abschnitt ab der Einmündung in den neuen Straßenabschnitt Bahnhof/Industriestraße geschlossen wird, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Der Einwender weist ferner darauf hin, dass die GV Eichenau wegen deren bisheriger Breite von ca. 3,2 m nicht für Schwerlastverkehr geeignet sei, da diese Breite im Begegnungsfall (z. B. von seinen Fahrzeugen mit Lkw-Fahrten zur Kläranlage) nicht ausreichend sei.

Hier ist zunächst festzuhalten, dass sich das Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt der GV Eichenau von der Einmündung in den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße bis zum bisherigen BÜ Eichenau nach Schließung des BÜ Eichenau erheblich verringern wird, da dann dort kein Durchgangsverkehr mehr zur Eichenau bzw. nach Unlingen stattfinden wird. Das Verkehrsaufkommen wird sich auf den Anliegerverkehr beschränken. Für den Schwerlastverkehr bedeutet dies, dass sich dieser auf den Lkw-Verkehr zur Kläranlage und den Schwerlastverkehr dieses Einwenders beschränken wird. Zur Kläranlage findet nach einer vorgelegten Aufstellung des AZV Donau-Riedlingen für das Jahr 2008 ungefähr jeden Werktag montags bis freitags eine Lkw-Bewegung mit Hin- und Rückfahrt, also zwei Fahrten, statt (s. in der Stellungnahme zu den TöB zu Nr. 38.17 sowie Mail der Stadt Riedlingen vom 31.01.2011). Nach der Mail vom 31.01.2011 wird sich die Zahl dieser Lkw-Bewegungen ab ca. August 2011 mit Inbetriebnahme der neuen Klärschlamm-trocknungsanlage auf 1 bis 2 Lkw-Bewegungen pro Woche reduzieren. Mithin wird schon vom relativ geringen Verkehrsaufkommen her die Zahl der Begegnungsfälle von Schwerlastverkehr auf diesem Abschnitt der GV Eichenau insbesondere ab ca. August 2011 eher niedrig sein. Darüber hinaus hat der Einwender im Erörterungstermin die Zahl seiner im Jahr auf der GV Eichenau anfallenden Fahrten mit 200 bis 300 Fahrten angegeben. Bei diesen Fahrtenzahlen des Einwenders und den geringen Fahrtenzahlen des Kläranlagenverkehrs kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der daraus resultierenden Begegnungsfälle auf der GV Eichenau von vornherein eher gering ausfallen wird. Gleichwohl wurde die Planung im Laufe dieses Verfahrens geändert, indem fünf Ausweichbuchten auf dem Abschnitt der GV Eichenau von der Einmündung in den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße bis zum bisherigen BÜ Eichenau angelegt werden. Die Ausweichbuchten sind jeweils ca. 20 m lang und ca. 5,5 m breit, so dass ein Begegnungsverkehr auch im Schwerlastverkehr möglich ist. Dabei sind die Ausweichbuchten so angelegt, dass die Übersicht jeweils von einer Ausweichbucht bis zur nächsten Ausweichbucht besteht, so dass ggf. entgegenkommender Verkehr an der Ausweichbucht abgewartet werden kann. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen mit der Anlage der zusätzlichen Ausweichbuchten nicht zuletzt im Hinblick auf das relativ geringe auf dieser Straße verbleibende Verkehrsaufkommen und die eher geringe Zahl an auftretenden Begegnungsfällen ausreichende Möglichkeiten für Begegnungsverkehr zur Verfügung. Soweit es zu Begegnungsverkehr durch mehrere gleichzeitig betriebene Fahrzeuge des Einwenders kom-

men sollte, ist darauf hinzuweisen, dass auch insoweit die Ausweichbuchten zur Verfügung stehen und zudem der Einwender es selbst in der Hand hat, hier Begegnungsverkehr durch innerbetriebliche Organisation möglichst zu vermeiden. Demgegenüber scheidet eine generelle Verbreiterung der GV Eichenau aus, da dafür nach Angaben der Vorhabensträgerin die parallel verlaufende Schwarzach einschließlich des dort verlaufenden AZV-Sammlers und des Stauraumkanals Unterried entsprechend verlegt werden müssten, wodurch ein zusätzlicher Retentionsraumverlust von ca. 10.000 m³ entstehen würde; darüber hinaus wären damit erhebliche Mehrkosten in Höhe von ca. 800.000 Euro verbunden. Vor diesem Hintergrund ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Vorhabensträgerin von einer generellen Verbreiterung der GV Eichenau absieht.

Der Umstand, dass im Falle von Hochwasser auf der GV Eichenau für den Vöhringer Hof wie auch für die Kläranlage nur noch die Zufahrt über den neuen Radweg nördlich der Eichenau möglich sein wird, kann der jetzigen Planung nicht entscheidend entgegengehalten werden. Zum einen muss über diese Zufahrt nur der Kläranlagenverkehr sowie der Anliegerverkehr und damit ein eher geringeres Verkehrsaufkommen abgewickelt werden. Zum anderen ist diese Zufahrt nur im Falle von Hochwasser auf der GV Eichenau und damit in einem vorübergehenden Ausnahmefall die alleinige Zufahrtsmöglichkeit. Dass in einer Ausnahmesituation wie im Falle von Hochwasser grundsätzlich vorübergehende Behinderungen bei sonst gegebenen Zufahrtsmöglichkeiten eintreten können, ist zumutbar und von den Anliegern hinzunehmen; wesentlich ist, dass eine hochwassersichere Zufahrtsmöglichkeit bestehen bleibt, was hier gerade der Fall ist.

Der Einwender bemängelt ferner, dass der Bereich der Einmündung der GV Eichenau in den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße eine Steigung von 8% aufweise und die Einmündung an einer nicht übersichtlichen Stelle erfolge. Die Einfahrt mit Schwerlastverkehr stelle hier ein erhöhtes Unfallrisiko dar.

Hierzu ist anzumerken, dass im Anschlussbereich der GV Eichenau an den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße auf ca. 93 m eine Steigung von 6% und nicht von 8% geplant ist. Im unmittelbaren Einmündungsbereich beträgt auf einer Länge von ca. 20 m die Steigung nur noch 2,5% (s. Höhenplan 5, Planunterlage 8.5). Die Anfahrsichtweite beträgt hier 70 m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Damit bleibt die Planung im Rahmen der Vorgaben nach Nummer 3.4.3 der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte, Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1).

Soweit der Einwender moniert, dass es durch die vorgenannten Steigungen im Bereich der Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße zu hohen Verschleißerscheinungen und erhöhtem Kraftstoffverbrauch bei seinen Fahrzeugen kommen werde, hält dies die Planfeststellungsbehörde für vernachlässigbar, da diese Steigungen keine extremen Parameter oder Dimensionen aufweisen, sondern es sich dabei um im Rahmen üblicher Straßen- und Wegeführungen bleibende Ausgestaltungen handelt.

Der Einwender ist der Auffassung, dass die Streckenführung über die neue Bahnüberführung nördlich der Eichenau und über die Hofstraße weder für ihn noch für die Anwohner zumutbar und praktikabel sei; einerseits sei die Fahrbahnbreite der Hofstraße zu gering, andererseits würden parkende Fahrzeuge behindern. Zudem fürchtet er eine Verschlechterung seines Verhältnisses zu den dortigen Anwohnern infolge der durch den Schwerlastverkehr verursachten Lärm- und Geruchsbelästigung.

Die Hofstraße weist eine Fahrbahnbreite von 5,5 m auf. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch für Lkw-Begegnungsverkehr ausreichend, zumal das Aufkommen an Schwerlastverkehr sich hier im Wesentlichen auf den Teil des Schwerverkehrs des Einwenders beschränkt, der nicht die GV Eichenau benützt. Mit der Anpassung der Einmündungsbereiche am neuen Radweg wird den Anforderungen gerade auch des landwirtschaftlichen Verkehrs des Einwenders hinreichend Rechnung getragen. Dass parkende Fahrzeuge eine Durchfahrt auf der Hofstraße mehr als unwesentlich behindern können, hält die Planfeststellungsbehörde auf Grund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der an der Hofstraße eher aufgelockerten Bebauung und der bei den Anwohnern vorhandenen Garagen und Stellplätze auf den eigenen Grundstücken, im Regelfall nicht für gegeben. Durch die Schließung des BÜ Eichenau und der Aufhebung der Durchfahrtsmöglichkeit von und nach Unlingen wird zudem kein Durchgangsverkehr mehr auf der Hofstraße stattfinden, was sich ebenfalls günstig für die Durchfahrtsmöglichkeit des Einwenders auswirkt. Sollten sich dennoch wider Erwarten parkende Fahrzeuge in der Hofstraße als erhebliche Behinderung bei der Durchfahrt erweisen, kann mit verkehrsregelnden Maßnahmen Abhilfe geschaffen werden. Da sich infolge des Wegfalls von Durchfahrtsverkehr Verbesserungen für die Anwohner der Hofstraße ergeben werden, ist nicht zuletzt bei Beachtung gegenseitiger Rücksichtnahme aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Verschlechterung des Verhältnisses des Einwenders zu den Anwohnern der Hofstraße zu erwarten.

Da nach dem vorstehend Ausgeführten über die GV Eichenau und über die neue Bahnüberführung nördlich der Eichenau hinreichende und zumutbare Zufahrtsmöglichkeiten zum Bereich Vöhringer Hof auch nach Schließung des BÜ Eichenau vorhanden sein werden, ist der Einwand des Einwenders, dass sein Anwesen im Vöhringer Hof unverkäuflich werde, weil es an einer vernünftigen Zufahrt fehle, unzutreffend.

Der Einwender spricht in seiner Einwendung auch kritisch die Inanspruchnahme des ihm gehörenden Flst. Nr. 2195/2 an.

Über dieses Grundstück führt ein großer Teil des Abschnittes Industrie-/Vehringerstraße. Das Grundstück wird dabei ungefähr mittig von der Trasse durchschnitten. Von dem 13.876 m² großen Grundstück werden 1.907 m² vorübergehend und 3.040 m² dauernd beansprucht; die verbleibende Restfläche beträgt damit 10.836 m², die sich auf zwei etwa gleich große Teilflächen verteilt. Das Grundstück wird nach Angaben des Einwenders als Streuobstwiese mit Obstbaumbestand und als Weide für Pferde genutzt.

Eine geringere vorhabensbedingte Inanspruchnahme dieses Grundstücks ist nicht ersichtlich. Dies beruht darauf, dass eine möglichst kurze Verbindung zwischen der Industriestraße und der Vehringerstraße zwingend auf dem Flst. Nr. 2195/2 verlaufen muss. Zudem würde eine andere, im Übr-

gen von der Verkehrsführung her untaugliche Führung dieses Abschnitts andere dem Einwender gehörende oder von ihm gepachtete Grundstücke beanspruchen (s. Lageplan zu eigenen und Pachtflächen des Einwenders, Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 24.11.2010 Az. 660.0201 - Rm/Um). Darüber hinaus verbleiben trotz der Durchschneidung zwei ungefähr gleich große Teilstücke mit jeweils ca. 5.000 m² Fläche, die jeweils wie bisher als Streuobstwiese mit Obstbaumbestand und auch als Weide für Pferde genutzt werden können. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde die vorhabensbedingte Inanspruchnahme dieses Grundstücks in dem geplanten Umfang für unvermeidbar und angemessen, ohne dass hierfür dem Grunde nach eine Entschädigung für zusätzliche Nachteile infolge der Durchschneidung festzusetzen ist, da die verbleibenden Teilstücke wie bisher ohne nennenswerte Erschwernisse weiter bewirtschaftet werden können. Im Übrigen wird hierzu auf die allgemeinen Ausführungen oben in Abschnitt 9.1 Bezug genommen.

Soweit der Einwender hinsichtlich des Abschnitts Industrie-/Vehringerstraße Lärmbelastungen für den Bereich Vöhringer Hof befürchtet, ist zu entgegnen, dass nach der Lärmuntersuchung (Planunterlage 11.1 und 11.2a) selbst bei den nahe gelegenen Wohngebäuden der Eichenau die Lärmgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden (s. Plan 5 der Lärmuntersuchung). Dann werden erst recht die im Vergleich zu Wohngebieten höheren Lärmgrenzwerte für den Bereich Vöhringer Hof (es ist hier von den Werten für Dorf- und Mischgebiete auszugehen), der obendrein viel weiter (ca. 400 m) entfernt liegt, eingehalten. Im Übrigen wird sich die bestehende Belastung durch Verkehrslärm im Bereich Vöhringer Hof vorhabensbedingt infolge der Schließung des BÜ Eichenau erheblich verringern, da der Durchgangsverkehr der GV Eichenau in und aus Richtung Eichenau bzw. Unlingen dann wegfällt und nur noch der Anliegerverkehr verbleibt.

Der Einwender macht hinsichtlich der von ihm im Rahmen seines landwirtschaftlichen Betriebs bewirtschafteten Grundstücke sowie hinsichtlich seines Erdbewegungsunternehmens geltend, dass durch die Schließung des BÜ Eichenau eine unzumutbare Umwegesituation entstehe. Durch die Schließung des BÜ Eichenau werde der Bereich Vöhringer Hof vom wichtigsten Verkehrsweg abgetrennt. Der Einwender hat auch auf ein von ihm in Auftrag gegebenes Gutachten zur Entschädigungsrechnung über Umwege bei Acker- und Grünland seines Betriebes durch die Beseitigung des BÜ Eichenau vom 21.04.2005 Bezug genommen.

Von der Vorhabensträgerin wurde hierzu ein Lageplan mit den dem Einwender gehörenden oder von ihm gepachteten Grundstücken vorgelegt (s. Lageplan zu eigenen und Pachtflächen des Einwenders, Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 24.11.2010 Az. 660.0201 - Rm/Um).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entsteht für den Einwender hinsichtlich seines landwirtschaftlichen Betriebs hinsichtlich der ihm gehörenden bzw. von ihm gepachteten Grundstücke kein unzumutbarer Umweg infolge der Schließung des BÜ Eichenau.

Dies beruht auf folgenden Erwägungen: Wie sich aus dem o. g. Lageplan ergibt, ändert sich vorhabensbedingt nichts am Weg zu den Grundstücken, die zwischen der Bahnlinie und der Schwarzach liegen. Hinsichtlich der zwischen der Schwarzach und der Donau gelegenen Grundstücke tritt sogar durch die künftige Möglichkeit der Nutzung der GV Eichenau mit Anschluss an den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße eher eine Verbesserung ein. Das gepachtete Flst. Nr. 948 wird vorha-

bensbedingt vollständig beansprucht, so dass es nicht mehr vom Einwender angefahren werden muss. Das ebenfalls gepachtete Flst. Nr. 942 wird teilweise vom Vorhaben beansprucht; der verbleibende Rest ist im Verhältnis zur Gesamtgröße des Betriebs vernachlässigbar und kann überdies über die GV Eichenau und die Römerstraße ohne Umweg erreicht werden. Auch die gepachtete Teilfläche des Flst. Nr. 1674 kann über die GV Eichenau und den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße im Verhältnis zum bisherigen Weg ohne erheblichen und damit zumutbaren Umweg erreicht werden. Hinsichtlich der jenseits der Grenzstraße Richtung Unlingen gelegenen Grundstücke kommt es zu einem geringeren Umweg; jedoch kann der Einwender hier die neue Bahnüberführung nördlich der Eichenau nutzen und muss dafür nicht mehr durch das Wohngebiet Eichenau fahren, was der Einwender als besonders nachteilig bezeichnet hat; zudem entfällt die Querung des höhengleichen BÜ Eichenau, wodurch Wartezeiten am Bahnübergang entfallen und gerade auch für den Einwender mit seinem Schwerlastverkehr ein erheblicher Gewinn an Verkehrssicherheit entsteht. Letzteres gilt im Übrigen für alle Fahrten, bei denen der Einwender bislang den BÜ Eichenau überquert. Bezüglich der südlich der Gebiete Vogelberg und Mancherloch gelegenen Grundstücke fällt der Umweg mit ca. 800 m über die neue Bahnüberführung nördlich der Eichenau im Verhältnis zur bisherigen Gesamtstrecke über die Daimlerstraße mit im Schnitt ca. 1.500 m nicht unzumutbar ins Gewicht, zumal es sich dabei zum Großteil um Pachtflächen handelt. Bei den zwischen der Bahnlinie, der B 311 und der Vehringerstraße befindlichen Grundstücken fällt ebenfalls ein Umweg von ca. 800 m an; da es sich hierbei um eine zusammenhängende Fläche handelt, besteht die Möglichkeit, die Grundstücke gemeinsam zu bewirtschaften, so dass die Anzahl der Fahrten sich entsprechend verringert; da zudem etwa die Hälfte der Gesamtfläche gepachtet ist, hält die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung den Umweg auch hier noch für den Einwender für zumutbar, zumal auch hier für den Einwender von Vorteil ist, dass der BÜ Eichenau mit Wartezeiten wegfällt und dies zu einem deutlichen Gewinn an Verkehrssicherheit führt. In der Abwägung ist von besonderem Gewicht, dass gerade der Gewinn an Verkehrssicherheit durch die Beseitigung des BÜ Eichenau für den Einwender mit seinem Schwerlastverkehr eine herausgehobene Bedeutung hat und ihm weit überdurchschnittlich zugute kommt.

Unbeschadet des vorstehend Ausgeführten zur Zumutbarkeit von Umwegen kommt eine Umwegentschädigung bei diesem Einwender nicht in Betracht.

Das vom Einwender in Auftrag gegebene Gutachten vom 21.04.2005 kann schon deshalb nicht herangezogen werden, da es die Bahnüberführung nördlich der Eichenau nicht berücksichtigt und stattdessen pauschal einen nicht zutreffenden Umweg von ca. 1.700 m über die GV Eichenau und den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße sowie die B 311 bis zur Vehringer Straße zugrunde legt. Darüber hinaus sind hier als zu entschädigende Grundstücke auch die östlich der Grenzstraße liegenden Grundstücke aufgeführt, bei denen nach der vorliegenden Planung kein nennenswerter Umweg entsteht.

Vor allem aber besteht dem Grunde nach kein Anspruch des Einwenders auf Umwegentschädigung.

Nach Nummer 3.3 der Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 78) kommt eine Umwegentschädigung in Betracht, wenn Umwege erforderlich werden als Folge der Durchschneidung einer bislang räumlich zusammenhängenden Fläche eines Eigentümers, um die jenseits gelegenen

Flächen nutzen zu können, oder als Folge der Unterbrechung eines Privatwegs, der dem Betroffenen gehört oder an dem ihm ein Nutzungsrecht zusteht. Nur in diesen Fällen ist die vorhabensbedingte Landinanspruchnahme ursächlich für den Umweg und nur dann wird die Rechtsposition des Eigentümers beeinträchtigt. Hingegen ist keine Umwegentschädigung zu leisten, wenn eine durch einen öffentlichen Weg vermittelte günstige Verbindung zwischen zwei demselben landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Grundstücken z. B. durch eine neue Straße oder die Beseitigung eines Bahnübergangs zerschnitten wird. Eine solche Verbindung kann nicht dem Eigentum dieses Betriebs zugerechnet werden, sondern sie bietet nur eine Chance, so dass eine Unterbrechung einer solchen Verbindung keinen entschädigungspflichtigen Eingriff in eine eigentumsrechtlich geschützte Rechtsposition eines landwirtschaftlichen Betriebs darstellt. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten auf dem Gemeingebrauch beruhenden Straßenverbindung ist für sich eigentumsrechtlich nicht nach Artikel 14 GG geschützt.

Dementsprechend ist in Nummer 3.4 LandR 78 auch festgelegt, dass bei einer Veränderung des öffentlichen Wegenetzes eine Entschädigung grundsätzlich nicht gewährt werden kann, weil der Fortbestand einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz in der Regel keine Rechtsposition darstellt.

Im Fall dieses Einwenders wird von dessen Eigentumsflächen vorhabensbedingt nur das Flst. Nr. 2195/2 beansprucht. Zwar wird dieses Grundstück mittig durchschnitten. Jedoch können beide verbleibenden Grundstücksteile auch nach Realisierung des jetzigen Vorhabens über die Vehringerstraße wie bisher erreicht werden, ohne dass bedingt durch die Durchschneidung ein Umweg entsteht. Die sonstigen dem Einwender gehörenden Grundstücke werden von dem Vorhaben nicht berührt. Die beiden betroffenen Pachtflächen des Einwenders werden zwar ganz (Flst. Nr. 948) oder teilweise (Flst. Nr. 942) vom Vorhaben beansprucht, jedoch fällt wegen Wegfalls des Grundstücks kein Umweg an (bei Flst. Nr. 948) bzw. ändert sich durch die bloße Anschneidung an der Wegstrecke nichts (bei Flst. Nr. 942).

Für den Einwender entstehende Umwege sind mithin kausal nicht auf eine vorhabensbezogene Landinanspruchnahme zurückzuführen, sondern allein auf die Unterbrechung einer bisher günstigen Straßenverbindung bei Schließung des BÜ Eichenau. Die Beibehaltung des BÜ Eichenau gehört jedoch nicht zu den eigentumsrechtlich nach Artikel 14 GG geschützten Rechtspositionen dieses Einwenders. Auch aus Nummer 3.4 LandR 78 folgt, dass diesem Einwender bei einer bloßen Veränderung des Wegenetzes wie hier keine Entschädigung zusteht.

Auch aus Abwägungsgesichtspunkten hinsichtlich mittelbarer Auswirkungen scheidet ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach hier aus, da die Umwege aus den oben genannten Gründen insgesamt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für diesen Einwender zumutbar sind. Dabei ist auch mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen, dass gerade dieser Einwender von dem Wegfall der Wartezeiten und dem Gewinn an Verkehrssicherheit durch die Beseitigung des BÜ Eichenau überdurchschnittlich profitiert.

Da sich an den Zufahrten der vom Einwender bewirtschafteten Grundstücke zum öffentlichen Wegenetz nichts nachteilig ändert, kommt auch insoweit keine Entschädigung in Betracht.

Entsprechend ist auch bezüglich des Erdbewegungsunternehmens kein unzumutbarer Umweg gegeben und besteht auch insoweit kein Anspruch auf Entschädigung. Auch hier kommt es nur zu einer entschädigungslosen Veränderung von Straßenverbindungen.

9.4.8. EW Nr. 11 bis 13

Soweit die Einwender im Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben kritisieren, dass die Kernstadtentlastungsstraße nach Fertigstellung zur Kreisstraße umgestuft werden solle und dies rechtlich für fragwürdig halten, ist anzumerken, dass diese Überlegung in diesem Planfeststellungsverfahren irrelevant ist, da es hier nicht um eine Kernstadtentlastungsstraße, sondern um die Beseitigung zweier Bahnübergänge geht.

Entgegen der Befürchtung der Einwender wird die GV Eichenau im Abschnitt zwischen der Hindenburgstraße und der Schrottverwertungsanlage nicht mit zusätzlichem Verkehr zu dieser Anlage belastet werden. Vielmehr wird diese Anlage künftig einen unmittelbaren Anschluss an die Industriestraße durch den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße erhalten. Zudem wird die GV Eichenau künftig im Bereich der Schrottverwertungsanlage unterbrochen werden mit der Folge, dass der Abschnitt von der Hindenburgstraße bis zur Schrottverwertungsanlage eine Sackgasse für Kfz-Verkehr sein wird. Dies bedeutet, dass die Schrebergärten an der Schwarzach vom bisherigen Durchgangsverkehr auf der GV Eichenau entlastet werden und nur noch der Anliegerverkehr sowie Radfahrer und Fußgänger auf diesem Abschnitt verbleiben werden.

In der Einwendung wird zutreffend ausgeführt, dass der Erhalt und die Sicherung der Donautalbahn nicht von der Schließung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau abhängen. Da die Sicherung und der Erhalt der Donautalbahn kein mit dem jetzigen Vorhaben bezwecktes Planungsziel ist, kann dieser Umstand dem jetzigen Vorhaben nicht entgegengehalten werden. Der Umstand, dass andere höhengleiche Bahnübergänge entlang der Donautalbahn nicht ebenfalls beseitigt werden, spricht nicht gegen die mit dem jetzigen Vorhaben insbesondere bezweckte Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung der beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau. Der Umstand, dass am BÜ Hindenburgstraße die Züge wegen des nahe gelegenen Bahnhofs langsam fahren, ändert nichts an der grundsätzlich erhöhten Gefahrensituation, die stets mit einem höhengleichen Bahnübergang verbunden ist.

Hinsichtlich des neuen Radwegs nördlich der Eichenau ist entgegen der Meinung der Einwender nicht vorgesehen, dass der Verkehr zur Kläranlage und der Anliegerverkehr zum Vöhringer Hof regelmäßig über diese neue Überführung geführt werden soll; vielmehr steht hierfür die GV Eichenau zur Verfügung. Nur im Falle von Hochwasser auf der GV Eichenau wird dieser Verkehr auch über diese neue Überführung geführt werden. Im Übrigen beschränkt sich der Kfz-Verkehr auf landwirtschaftlichen Verkehr. Da das Verkehrsaufkommen auf diesem neuen Abschnitt relativ gering sein wird, reicht die Breite des Weges von 3 Metern auch für den Begegnungsverkehr mit Radfahrern und Fußgängern aus, zumal zudem auf beiden Seiten unbefestigte Bankette von je 0,50 m hinzukommen und an der Brücke eine breitere Ausweichstelle vorgesehen ist.

Die von den Einwendern angesprochenen späteren Folgekosten für Unterhaltung und Ersatz insbesondere der neuen Brückenbauwerke, aber auch der sonstigen Bestandteile dieses Vorhabens sind vom jeweils Unterhaltspflichtigen zu tragen. Solche Folgekosten sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Soweit die Einwender bemängeln, dass die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und -flächen für den Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft nur einen „Verschiebebahnhof“ darstellen würden, da diese Flächen schon vorher Naturflächen seien, ist darauf hinzuweisen, dass es bei dem Ausgleich um eine naturschutzfachliche Aufwertung dieser Flächen geht. Aus dieser Aufwertung ergibt sich dann der Eingriffsausgleich.

Die in der Einwendung angesprochene und bezweifelte Optimierung des städtischen Busverkehrs durch eine Kernstadtentlastungsstraße hat mit dem jetzigen Vorhaben nichts zu tun und braucht daher hier nicht weiter behandelt zu werden.

9.4.9. EW Nr. 14

Von dem Vorhaben wird weder ein in der Einwendung angesprochenes Biotop noch der Bereich des Brühlbachs beeinträchtigt.

Soweit dargelegt wird, dass für den Anschluss der Römerstraße an die B 311 eine Ampelanlage ausreichend sei, ist zu entgegnen, dass die dortige Knotenpunktbelastung so hoch ausfällt, dass mit einer Ampelanlage an einem als Kreuzung ausgestalteten Anschluss der Verkehrsfluss auf der B 311 zu sehr beeinträchtigt würde; hierbei ist auch zu beachten, dass dieser Anschluss außerorts in einem Bereich liegt, in dem höhere Geschwindigkeiten gefahren werden.

9.4.10. EW Nr. 15

Soweit hier allgemein die Finanzierung des Vorhabens angesprochen wird, ist darauf zu verweisen, dass die Finanzierung der einzelnen Bestandteile des Vorhabens durch Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen und durch Förderungen sowie durch Eigenfinanzierung der Vorhabensträgerin gesichert ist. Allgemeine Haushaltsbelange stellen keinen Prüfungsgegenstand im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens dar.

9.4.11. EW Nr. 16

Das Einwendungsschreiben ging erst am 22.06.2009 beim Regierungspräsidium Tübingen und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist ein. Die Einwendungen sind daher nach § 37 Abs. 9 StrG präkludiert.

Unbeschadet der materiellen Präklusion weist die Planfeststellungsbehörde nachrichtlich auf Folgendes hin:

Nach ihren Angaben arbeiten die beiden Einwender bei Firmen in der Industriestraße, zu denen beide in ca. 5 Minuten zu Fuß hingehen. Dabei benutzen sie nach ihren Angaben jedoch zwischen der Vehringerstraße und der Industriestraße einen Abschnitt, der kein öffentlicher Weg ist, sondern bei dem es ein grundbuchrechtlich gesichertes Wegerecht zu Lasten und zugunsten der zwischen den beiden Straßen gelegenen Grundstücke gibt; die Einwender sind nicht zur Nutzung dieses Wegerechts berechtigt. Demzufolge beträgt die derzeit kürzeste Fußwegverbindung vom Wohnort der Einwender zu ihren Arbeitsorten ca. 900 m bzw. ca. 1150 m (s. Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen an die Einwender vom 03.11.2009). Bei Wegfall des BÜ Eichenau kommt es zu einer zusätzlichen Wegstrecke zu Fuß oder mit dem Fahrrad von jeweils ca. 700 m. Dies hält die Planfeststellungsbehörde - auch im Hinblick auf den Zugewinn an Verkehrssicherheit durch den Wegfall des höhengleichen Bahnübergangs - für noch zumutbar. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass infolge des neuen Straßenabschnitts Bahnhof/Industriestraße die Verbindung mit dem Auto vom Wohnort zum Arbeitsort für die beiden Einwender um ca. 700 m kürzer wird.

In der Einwendung wird zudem darauf hingewiesen, dass die im Bereich der Einmündung Hofstraße/Schwabenstraße gelegenen Flurstücke Nr. 2195/9 und 2227/1, die beide nicht Eigentum der Einwender sind, von diesen als Pferdekoppeln genutzt würden. Es wird vorgetragen, dass ein täglicher Koppelgang nicht eher möglich sei nach Schließung des BÜ Eichenau. Der Fußweg über den neuen Radweg verlängert sich jedoch überhaupt nicht (Flst. Nr. 2195/9) bzw. nur um ca. 200 m (Flst. Nr. 2227/1). Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Mit dem Auto verlängert sich allerdings die einfache Strecke um ca. 1.700 m. Allerdings ist auch dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar. Dies beruht darauf, dass sich die beiden Flurstücke nicht im Eigentum der Einwender befinden, sondern allenfalls gepachtet sind. Darüber hinaus ist es nicht erforderlich, täglich mit dem Auto zu den beiden Flurstücken zu fahren, dies gilt angesichts des entfernungsmäßig fast unverändert bleibenden Fußwegs um so mehr. Zudem ergab eine Inaugenscheinnahme durch die Planfeststellungsbehörde am 25.06.2010, dass die beiden Flurstücke allenfalls zeitweilig, wenn überhaupt als Pferdekoppel genutzt werden; zum Zeitpunkt der Inaugenscheinnahme war für eine Nutzung als Pferdekoppel bei beiden Grundstücken nichts ersichtlich. Infolgedessen ist für ein allenfalls zeitweiliges Erfordernis für die Einwender, die beiden Grundstücke als Pferdekoppel aufzusuchen, auch die o. g. Zunahme der Wegstrecken zumutbar, da sich insbesondere die Verlängerung für die Fahrt mit dem Auto auf wenige Einzelfälle beschränken wird.

Auch ohne Präklusion würden diese Einwendungen aus den genannten Gründen nach der Abwägung nicht zu einer anderen Entscheidung führen.

9.4.12. EW Nr. 17

Das Einwendungsschreiben ging erst am 19.06.2009 beim Regierungspräsidium Tübingen und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist ein. Die Einwendung ist daher nach § 37 Abs. 9 StrG präkludiert.

Unbeschadet der materiellen Präklusion weist die Planfeststellungsbehörde nachrichtlich auf Folgendes hin:

Die nicht in Riedlingen wohnende Einwenderin ist durch das Vorhaben nicht unmittelbar in eigenen Rechtspositionen betroffen. Auf die in der Einwendung angesprochenen allgemeinen Belange ist bereits oben eingegangen.

9.4.13. EW Nr. 18 und 19

Soweit von den Einwendern darauf hingewiesen wird, dass im Westen von Riedlingen neue Einkaufsmärkte entstanden sind und in der Folge Einkaufsverkehr zum Gebiet Mancherloch wegfiel, was zu einem geringeren Verkehrsaufkommen führen soll, ist anzumerken, dass es umgekehrt nunmehr auch Verkehr aus den Gebieten Eichenau und Vogelberg zu diesen neuen Einkaufsmärkten geben wird. Darüber hinaus wird bei der Beurteilung zu diesem Vorhaben wie oben ausgeführt das Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2006 ohne jede weitere Entwicklung in Riedlingen zugrunde gelegt. Da dabei entgegen der Realität neben der tatsächlichen Siedlungsentwicklung auch die tatsächlichen Entwicklungen bei der Motorisierung und der Mobilität unberücksichtigt bleiben, kann davon ausgegangen werden, dass der von den Einwendern genannte Effekt, falls er überhaupt eine relevante Größenordnung erreicht, mit der Zugrundelegung des Verkehrsaufkommens mit Stand 2006 bereits ausreichend berücksichtigt wurde.

9.4.14. EW Nr. 22

Entgegen der Auffassung der Einwender ist die Kernstadtentlastungsstraße nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern nur die beantragte Beseitigung zweier Bahnübergänge einschließlich der Ersatzmaßnahmen. Infolge dessen bedarf es auch keiner Klärung, welches Vorhaben planfestgestellt werden soll; dies ergibt sich abschließend aus dem beantragten Vorhaben der Beseitigung zweier Bahnübergänge einschließlich der Ersatzmaßnahmen.

Soweit kritisiert wird, dass seitens des Regierungspräsidiums Tübingen der Stadt Riedlingen zu Fragen der Planfeststellung und der Finanzierung des jetzigen Vorhabens Hinweise und Empfehlungen gegeben wurden, ist anzumerken, dass es sich hierbei um die übliche Beratung eines Antragstellers handelt, um diesem die Stellung von sachgerechten und vollständigen Anträgen zu erleichtern. Dies dient insbesondere einer Vereinfachung und Beschleunigung des jeweiligen Verfahrens. Zweifel an der Unbefangenheit der mit der Planfeststellung befassten Personen lassen sich daraus nicht ableiten; vielmehr haben diese stets darauf hinzuwirken, dass die für die sachgerechte Beurteilung eines zur Planfeststellung beantragten Vorhabens erforderlichen Unterlagen vom Antragsteller hinreichend vollständig und aussagekräftig vorgelegt werden. Ebenso ist es unschädlich, wenn der Antragsteller auf die rechtlichen Erfordernisse, die bei einer Planfeststellung für ein Vorhaben beachtet werden müssen, hingewiesen wird. Daraus lässt sich keine Befangenheit ableiten.

Von den Einwendern wird ausgeführt, dass nach dem Planungsfall 20.1 für das Prognosejahr 2020 (s. Plan 7 aus Anhang B des Erläuterungsberichts) an der Verknüpfung mit der B 311, also am Anschluss der Römerstraße an die B 311, eine Knotenbelastung der einzelnen Äste von 3.500 Kfz/24h Rechtsabbieger und 4.300 Kfz/24h Linksabbieger aufgezeigt werde. Es sei jedoch

nicht nachvollziehbar, warum 4.300 Kfz/24h von diesem Knotenpunkt wieder nach Norden Richtung Unlingen/Ehingen fahren würden, wenn über die neuen Straßenabschnitte entlang der Industriestraße ein kürzerer Weg vorhanden sei.

Dem ist zu entgegnen, dass aus dem von den Einwendern angeführten Plan 7 sich nur die Verkehrsmenge der einzelnen Anschlussäste insgesamt erkennen lässt. Es lässt sich daraus jedoch nicht ableiten, aus welchen Verkehrsbeziehungen sich die jeweilige Verkehrsmenge insgesamt zusammensetzt. Dies wird erkennbar in Plan 9 aus Anhang B des Erläuterungsberichts, wo die Knoteninnenfrequenzen dargestellt sind. Danach biegen nicht 4.300 Kfz/24h von der Römerstraße kommend auf die B 311 in Richtung Unlingen ab, sondern nur 638 Kfz/24h. In umgekehrter Richtung biegen danach 1.600 Kfz/24h von der B 311 aus Richtung Unlingen kommend in die Römerstraße ab. Diese Zahlen sind in der Größenordnung auch trotz der künftig durchgängigen und an die B 311 angeschlossenen Industriestraße plausibel im Hinblick auf den Verkehr von und zum Gebiet Vogelberg, von und zur Fa. Silit sowie von und zum Kieswerk Baur.

Entgegen der in einem weiteren Schreiben der Einwender geäußerten Auffassung muss die Beseitigung der beiden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau nicht in getrennten Verfahren planfestgestellt werden. Vielmehr kann die Beseitigung dieser beiden Bahnübergänge in einem Planfeststellungsverfahren zusammen beantragt und planfestgestellt werden. Dies ist hier auch sachgerecht, da die neuen Straßenabschnitte der Industriestraße sich auch vorteilhaft im Hinblick auf die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße auswirken.

In diesem weiteren Schreiben der Einwender wird behauptet, die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße sei nur bei Verwirklichung einer Südumfahrung der Altstadt von Riedlingen zu begründen, da das jetzige Vorhaben sonst keinen verkehrstechnischen Sinn mache. Dies wird nicht weiter substantiiert begründet. Für die Planfeststellungsbehörde ist ein zwingender verkehrlicher Zusammenhang der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße mit einer Südumfahrung nicht nachvollziehbar. Es ist nicht ersichtlich, weshalb es für die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße mit den oben in Abschnitt 4 zur Planrechtfertigung dargelegten Zielsetzungen zwingend einer Südumfahrung der Altstadt von Riedlingen bedürfen soll. Eine Südumfahrung kann nichts zur Erreichung der Ziele, die mit der Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße verfolgt werden, beitragen und steht daher auch in keinem zwingenden verkehrlichen Zusammenhang mit dieser BÜ-Beseitigung. Ob infolge einer eventuellen Südumfahrung die Hindenburgstraße möglicherweise mit mehr Verkehr, insbesondere auch Schwerverkehr, belastet wird, wie die Einwender befürchten, ist keine im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu klärende Frage, da eine Südumfahrung nicht Planungsgegenstand des jetzigen Vorhabens ist.

9.4.15. EW Nr. 23

Soweit von den beiden Einwendern behauptet wird, das eigentliche Ziel des jetzigen Vorhabens sei die Verwirklichung der sogenannten Kernstadtentlastungsstraße, ist auf die obigen Ausführungen hierzu in Abschnitt 5.1 zu verweisen. In Abschnitt 5.1 wird eingehend dargelegt, dass das jetzige Vorhaben in seiner Verkehrswirksamkeit nicht von den früheren Planungen zur Kernstadtentlastungsstraße abhängt. Insbesondere der Gemeinderats-Beschluss vom 26.04.2010 bestätigt, dass

mit dem jetzigen Vorhaben als Zielsetzung die Beseitigung zweier Bahnübergänge verfolgt wird und es nicht um die Verwirklichung der sogenannten Kernstadtentlastungsstraße geht. Etwaige frühere anders lautende Entscheidungen oder Planungsabsichten der Stadt Riedlingen sind mit dem Beschluss vom 26.04.2010 hinfällig.

Zwar ist es zutreffend, wenn in der Einwendung dargelegt wird, dass der Zugang zur Innenstadt von Riedlingen über die neu ausgebaute Industriestraße mit dem Werksverkehr der Fa. Blank, der vorgesehenen Ampelanlage für den querenden Werksverkehr und den Steigungen bzw. Gefällen nicht völlig hindernisfrei verlaufen wird. Jedoch steht dem der Wegfall des BÜ Eichenau mit der damit einhergehenden Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber. Außerdem steht dem Kfz-Verkehr mit der Industriestraße eine genügend breit ausgebaute Straße zur Verfügung, wohingegen der GV Eichenau nur eine deutlich geringere Breite aufweist und daher für Kfz-Verkehr nur mit Erschwernissen nutzbar ist. Darüber hinaus steht die Industriestraße auch für den Verkehr aus Richtung Unlingen zur Verfügung und dient damit auch als Ersatz für den wegfallenden BÜ Hindenburgstraße. Zudem steht dem größeren Verkehrsanteil aus Richtung Neufra mit der Römerstraße künftig ein hindernisfreier Zugang zur Innenstadt ohne höhengleichen Bahnübergang und ohne Umwege zur Verfügung.

Soweit hier kritisiert wird, dass keine Verkehrsentlastung der Ziegelhüttenstraße erreicht werde, ist anzumerken, dass eine solche Verkehrsentlastung kein mit dem jetzigen Vorhaben bezwecktes Planungsziel ist. Dann aber kann eine mangelnde Verkehrsentlastung der Ziegelhüttenstraße dem jetzigen Vorhaben auch nicht entgegengehalten werden.

9.4.16. EW Nr. 24

Soweit hier bemängelt wird, dass der Verkehr auf der Hindenburgstraße mit dem jetzigen Vorhaben nicht abnehmen werde, ist anzumerken, dass eine solche Verkehrsentlastung kein mit dem jetzigen Vorhaben bezwecktes Planungsziel ist. Dann aber kann eine mangelnde Verkehrsentlastung der Hindenburgstraße dem jetzigen Vorhaben auch nicht entgegengehalten werden. Im Übrigen kommt es auf der Grundlage des Analyseverkehrs 2006n im Planungsfall 19.41 im Vergleich zum Bezugsfall zu einer Abnahme des Verkehrs von 2.600 bis 4.100 Kfz/24h je nach Abschnitt der Hindenburgstraße.

Soweit darauf hingewiesen wird, dass der BÜ Hindenburgstraße verkehrstechnisch noch nie ein Problem gewesen sei und es dort so gut wie keine Unfälle gegeben habe, ist festzuhalten, dass ein höhengleicher Bahnübergang wegen der Schließzeiten der Bahnschranken immer Behinderungen des Straßenverkehrs mit sich bringt; vor allem aber beinhaltet ein höhengleicher Bahnübergang trotz technischer Sicherung immer ein erhöhtes Gefährdungspotential für den dortigen Verkehr mit schweren Unfällen, das mit der Beseitigung dieses höhengleichen Bahnübergangs wegfällt.

9.4.17. EW Nr. 25

Das ursprünglich dem Einwender gehörende Wohngrundstück ist inzwischen mit notariell beurkundetem Kaufvertrag vom 21.05.2010 verkauft worden.

Die vorgetragenen inhaltlichen Einwendungen wurden bereits in den jeweiligen Abschnitten oben behandelt.

9.4.18. EW Nr. 26

Hinsichtlich der ersatzweisen neuen Radwegverbindung nördlich der Eichenau wird die Frage aufgeworfen, wie sich diese Nutzung mit Schwerverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr verbinden lasse. Dem ist zu entgegnen, dass dort Schwerverkehr (insbesondere der Verkehr zur Kläranlage) wie auch der Verkehr zum Vöhringer Hof nur im Falle einer Überflutung der GV Eichenau mit Hochwasser und damit nur im Ausnahmefall erfolgen wird. Im Übrigen beschränkt sich der Kfz-Verkehr auf landwirtschaftlichen Verkehr, dessen Aufkommen gering ausfallen wird. Demzufolge wird die Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs durch Kfz-Verkehr überschaubar gering sein (s. hierzu auch Erläuterungsbericht S. 35).

In der Einwendung wird zutreffend ausgeführt, dass der Erhalt und die Sicherung der Donautalbahn nicht von der Schließung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau abhängen. Da die Sicherung und der Erhalt der Donautalbahn kein mit dem jetzigen Vorhaben bezwecktes Planungsziel ist, kann dieser Umstand dem jetzigen Vorhaben nicht entgegengehalten werden. Der Umstand, dass andere höhengleiche Bahnübergänge entlang der Donautalbahn nicht ebenfalls beseitigt werden, spricht nicht gegen die mit dem jetzigen Vorhaben insbesondere bezweckte Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung der beiden höhengleichen BÜ Hindenburgstraße und Eichenau.

Die von der Einwenderin angesprochenen Alternativen (Fahrradleitwege bzw. Herabstufung der L 277) stehen in keinem Zusammenhang mit den mit dem jetzigen Vorhaben verfolgten planerischen Zielsetzungen und sind daher für dieses Planfeststellungsverfahren unbeachtlich. Auch die angesprochene Fußgängerbrücke vom Vogelberg über die B 311 und die Bahnlinie hinweg ohne eine Schließung des BÜ Hindenburgstraße steht in keinem Zusammenhang mit diesen planerischen Zielsetzungen, da es bei dem Bauwerk 4 als Bestandteil des jetzigen Vorhabens um einen Ersatz für den BÜ Hindenburgstraße geht, nicht aber um eine davon losgelöste alternative Querung der B 311.

9.4.19. EW Nr. 27

Soweit in dieser Einwendung erhöhte Lärm- und Abgasbelastungen infolge der Steigung im Bereich der neuen Einmündung der Industriestraße in die Vehringerstraße angesprochen werden, wird auf die entsprechenden obigen Ausführungen Bezug genommen.

Die befürchtete Zunahme von Kfz-Verkehr im Wohngebiet Eichenau infolge der Schließung des BÜ Eichenau ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, da der Kfz-Verkehr, der bislang als Durchgangsverkehr den BÜ Eichenau nutzte, künftig die neue Verbindung über die Industriestraße benutzen wird, so dass es allenfalls zu einer Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs der Eichenau

kommen wird, nicht aber zu einem durch die Schließung des BÜ Eichenau verursachten Mehrverkehr in der Eichenau.

Die kritisierte Verbreiterung der B 311 im Bereich der Kreuzung B 311/Daimlerstraße/Vehringersstraße um zwei Abbiegespuren ist infolge der dortigen künftigen Knotenpunktbelastung erforderlich. Die Gefahren für Fußgänger beim Überqueren sind bei der gewählten Ausgestaltung nicht höher als bislang.

9.4.20. EW Nr. 28

Soweit der Einwender angibt, nicht bereit zu sein, Fläche seines Grundstücks Flst. Nr. 2229 wegen dieses Vorhabens an die Vorhabensträgerin zu verkaufen, ist festzuhalten, dass vorhabensbedingt nur vorübergehend 214 m² in Anspruch genommen werden müssen. Ein dauerhafter Erwerb ist hingegen nicht erforderlich, so dass ein Verkauf auch nicht erforderlich wird. Die vorübergehende randliche Inanspruchnahme ist für die Verwirklichung des Vorhabens in diesem Umfang erforderlich und für den Einwender zumutbar.

Hinsichtlich der angesprochenen Gefahren für den Verkehr bei der Einmündung des geplanten Fuß- und Radwegs in die Hofstraße sagt die Vorhabensträgerin die Durchführung einer Verkehrsschau mit dem Ziel einer Verbesserung der Sichtverhältnisse zu. Zudem wurde die Einmündung im Zuge einer Planänderung verbreitert, so dass auch insoweit die Gestaltung der Einmündung verbessert wurde.

9.4.21. EW Nr. 29

Soweit in der Einwendung bemängelt wird, dass es für Fußgänger und Radfahrer mit den geplanten Dammaufschüttungen und Brücken keinen eben verlaufenden Weg mehr gebe, ist festzuhalten, dass die geplanten Straßenabschnitte zwar Steigungen bzw. Gefälle bis zu 8% aufweisen. Es stehen jedoch für Fußgänger und Radfahrer zumutbare alternative Streckenführungen ohne nennenswerte Steigungen bzw. Gefälle zur Verfügung. Anzumerken ist, dass insbesondere der Abschnitt Bahnhof/Industriestraße, der größere Steigungen aufweist, mangels Gehweg überhaupt nicht für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehen ist; Entsprechendes gilt auch für den Abschnitt Römerstraße.

9.4.22. EW Nr. 31

Von den Einwendern wird gefordert, die GV Eichenau - Unlingen zu schließen, um einen Durchgangsverkehr aus Richtung Unlingen/Daugendorf bzw. von der Hindenburgstraße durch das Wohngebiet Eichenau (insbesondere durch die Gartenstraße) hin zur Industriestraße nach deren Anschluss an die Vehringersstraße zu verhindern. Um diesem nicht unberechtigten Aspekt zu begegnen, sagt die Vorhabensträgerin zu, die Gemeindeverbindungsstraße zwischen der Eichenau und Unlingen zu einem Feld- und Radweg abzustufen und für den Durchgangsverkehr zu sperren, falls die bestandskräftig planfestgestellte Ortsumfahrung Unlingen im Zuge der B 311 bis zum Ab-

schluss des Baus der geplanten Abschnitte Bahnhof/Industriestraße und Industrie-/Vehringerstraße noch nicht fertig gestellt sein sollte. Die Gemeinde Unlingen hat diesem Vorgehen mit Schreiben vom 15.09.2009 Az. 655.21 an die Stadt Riedlingen zugestimmt. Damit wird dem vorgetragenen Anliegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen. Ebenso wird damit sichergestellt, dass die östliche Ausfahrt der Gartenstraße zur B 311 von diesem Durchgangsverkehr nicht genutzt werden kann.

9.4.23. EW Nr. 33

Soweit in dieser Einwendung ausgeführt wird, dass die Instandhaltung und Verbesserung des bestehenden Straßennetzes wichtiger sei als der Bau neuer Straßen, ist anzumerken, dass die Instandhaltung und Verbesserung des bestehenden Straßennetzes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

9.4.24. EW Nr. 34

Soweit in dieser Einwendung auf andere Bahnübergänge entlang der Donautalbahn verwiesen wird, die nicht ebenfalls beseitigt werden, ist zu entgegnen, dass sich aus diesem Umstand nichts gegen die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau ableiten lässt. Vielmehr ist die Beseitigung jedes Bahnübergangs je für sich zu betrachten, zumal hier die Verbesserung der Verkehrssicherheit an diesen beiden Bahnübergängen maßgeblich im Vordergrund steht.

9.4.25. EW Nr. 35

Hier ist auf die Ausführungen oben unter 9.4.22 zu verweisen, da die Einwendungen im Wesentlichen inhaltsgleich sind.

9.4.26. EW Nr. 39

Der Einwender meint, die Planung widerspreche „elementaren Planungsgrundsätzen (RAS-N)“. Hierzu ist festzuhalten, dass die Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil Netzgestaltung (RAS-N) seit Ende 2008 nicht mehr gilt; es gilt jetzt die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN), die sich auf die Straßennetzgestaltung und die Verbindung von Orten bezieht. Da es hier um Ersatzwege im Rahmen der Beseitigung zweier Bahnübergänge und nicht um die Straßennetzgestaltung oder die Verbindung zwischen Orten geht, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diese Richtlinie für dieses Vorhaben nicht einschlägig.

Der Einwender vermutet, dass die seines Erachtens unrealistische Verkehrsprognose und die jetzige Planung nur der Verfestigung der Planung der KES diene. Er nimmt insoweit auch Bezug auf frühere Planungen zur KES. Diese Vermutung ist aus mehreren Gründen nicht zutreffend. Zum einen wird diesem Planfeststellungsbeschluss (s. o. in Abschnitt 4.1) als Verkehrsprognose der Analyseverkehr 2006 ohne jede weitere Entwicklung in Riedlingen und damit keine unrealistische Verkehrsprognose bei der Planrechtfertigung und Alternativenprüfung zugrunde gelegt und eben nicht die ursprüngliche Verkehrsprognose für das Jahr 2020 nach Anhang B zu Planunterlage 1.

Zum anderen weist die jetzige Planung eine eigenständige Planrechtfertigung mit eigener Verkehrswirksamkeit unabhängig von der früheren Planung der KES auf (s. o. Abschnitt 4.2). Ferner bestätigt der Beschluss des Gemeinderats der Stadt Riedlingen vom 26.04.2010, dass es sich bei dem jetzigen Vorhaben um ein eigenständiges Vorhaben handelt, das losgelöst von früheren Planungen zur KES von der Stadt Riedlingen geplant wird und umgesetzt werden soll. Bezugnahmen auf frühere anderslautende Planunterlagen sind insoweit inhaltlich überholt und damit irrelevant geworden. Da das jetzige Vorhaben der Beseitigung zweier Bahnübergänge dient und kein erster Bauabschnitt einer KES ist, kann das jetzige Vorhaben auch nicht als Rechtfertigung für andere frühere Bauabschnitte der KES dienen. Auch in dieser Einwendung wird insoweit ein unzutreffender Zusammenhang des jetzigen Vorhabens mit der KES hergestellt.

Soweit der Einwender in seiner Einwendung zu den Planänderungen bemängelt, dass die Ergebnisse der neuen Verkehrsuntersuchung VU3 keinen Eingang in die vorgelegte Planung gefunden hätten, ist dem zu entgegnen, dass diesem Planfeststellungsbeschluss (s. o. in Abschnitt 4.1) als Verkehrsprognose gerade der Analyseverkehr 2006 ohne jede weitere Entwicklung in Riedlingen bei der Planrechtfertigung und der Alternativenprüfung zugrunde gelegt wird. Wie sich aus der Prüfung zu diesen Aspekten in den Abschnitten 4.2 und 6 gezeigt hat, ist auch bei Zugrundelegung der Ergebnisse aus der VU3 keine Änderung an der bisherigen Planung veranlasst. Insofern geht der Einwand, die Ergebnisse der VU3 hätten keinen Eingang in die Planung gefunden, ins Leere.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Annahme des Einwenders, dass nach wie vor der Planungsfall 20.1 die Planungsgrundlage darstelle, nicht zutreffend.

Die vom Einwender unsubstantiiert befürchtete Zunahme des Schwerverkehrs auf der Hindenburgstraße ist nicht nachvollziehbar. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße zu einer Zunahme des Schwerverkehrs auf der Hindenburgstraße führen soll, zumal es auf der Grundlage des Analyseverkehrs 2006 im Planungsfall 19.41 im Vergleich zum Bezugsfall zu einer Abnahme des Verkehrs auf der Hindenburgstraße kommen wird.

Soweit in der Einwendung bemängelt wird, dass der „Planungsgrundsatz „Bündelung von Verkehrswegen““ mit der Parallelführung von B 311 einerseits und Industriestraße sowie Römerstraße andererseits nicht beachtet werde, ist zu entgegnen, dass es bei den neuen Straßenabschnitten um Ersatzstrecken für die beiden zu beseitigenden Bahnübergänge Hindenburgstraße und Eichenau handelt. Insoweit ist eine Parallelführung mit der B 311 unvermeidlich, da auch die mit Ersatzüberführungen zu querende Bahnlinie parallel zur B 311 verläuft. Die hier weiter angesprochene Parallelführung von Nordtangente und KES ist für dieses Planfeststellungsverfahren irrelevant, da die KES nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

9.4.27. EW Nr. 40

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flst. Nr. 1574/56, das nach dem Grunderwerbsverzeichnis vollständig von der Vorhabensträgerin erworben werden soll, da es zu einem großen Teil unmittelbar für den Bau der Römerstraße einschließlich Böschungen benötigt wird und der verbleibende Rest für die bisherige Eigentümerin nicht mehr zumutbar nutzbar ist.

Von der Vorhabensträgerin wurde auf dem nicht weit entfernt an der Schwarzach liegenden Flst. Nr. 1710/3 eine gleich große Teilfläche als Tauschfläche angeboten, da die Einwenderin durchaus ein Interesse an einem Tauschgrundstück für ihre Kleingartenfläche bekundet hatte. Mit Schreiben vom 27.01.2011 wurde von der Vorhabensträgerin als Tauschfläche eine gleich große Teilfläche des benachbarten Flst. Nr. 1574/57 angeboten. Mit Schreiben vom 18.02.2011 hat die Vorhabensträgerin der Einwenderin nochmals angeboten, das Flst. Nr. 1574/56 zu erwerben bzw. gegen ein gleich großes Gartengrundstück zu tauschen.

Die Einwenderin wendet sich gegen die vorhabensbedingte Inanspruchnahme dieses Grundstücks. Eine freihändig vereinbarte Überlassung der benötigten Grundstücksfläche seitens der Einwenderin an die Vorhabensträgerin fand bislang nicht statt.

Hierzu ist zunächst auf die obigen allgemeinen Ausführungen in Abschnitt 9.1.1 zu verweisen, die auch hier gelten. Auf die Inanspruchnahme dieses Grundstücks für das Vorhaben im geplanten Umfang kann nicht verzichtet werden, da es unmittelbar für den Bau der Römerstraße einschließlich Böschungen benötigt wird. Auch kommt eine andere kleinräumige Führung der Römerstraße an dieser Stelle nicht in Betracht, da die Römerstraße hier unter möglicher Schonung vorhandener Gebäude und wegen des nahe gelegenen Anschlusses an die Hindenburgstraße zwingend über dieses Grundstück geführt werden muss. Da die nicht unmittelbar für die baulichen Anlagen dieses Vorhabens benötigte Teilfläche dieses Grundstücks für die Eigentümerin nicht mehr zumutbar nutzbar wäre, liegt es im Interesse der Einwenderin, dass die Vorhabensträgerin das ganze Grundstück erwirbt.

9.4.28. EW Nr. 42

Der Einwender ist Eigentümer der Flst. Nr. 1574/13 und 1574/54. Auf dem Flst. Nr. 1574/13 befinden sich die Wohngebäude Hindenburgstraße 60 und 62. Von den beiden Grundstücken werden jeweils Teilflächen für den Bau der Römerstraße benötigt, auf deren Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da eine andere kleinräumige Führung der Römerstraße wegen des nahe gelegenen Anschlusses an die Hindenburgstraße und der engen Platzverhältnisse zwischen der Bahnlinie und dem Gebäude Hindenburgstraße 62 hier nicht möglich ist.

Nach dem Lärmgutachten werden bei den Gebäuden Hindenburgstraße 60 und 62 die Lärmgrenzwerte teilweise überschritten. Mit einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand entlang der Römerstraße werden die Lärmgrenzwerte am Gebäude Hindenburgstraße 60 insgesamt eingehalten, am Gebäude Hindenburgstraße 62 kommt es trotzdem noch zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (s. Plan 1a des Lärmgutachtens in Planunterlage 11.1) Insoweit ist hier passiver Lärmschutz vorgesehen (s. oben Abschnitt 7.1.2). Die geplante Lärmschutzwand verläuft mit einem Abstand von 3,5 m zum Gebäude Hindenburgstraße 62.

Seitens des Einwenders wird ein Erwerb beider Gebäude durch die Vorhabensträgerin gewünscht, was diese jedoch ablehnt; aus deren Sicht komme vorbehaltlich eines entsprechenden Beschlusses des Gemeinderats der Stadt Riedlingen allenfalls ein Erwerb des Gebäudes Hindenburgstraße 62 in Betracht. Ein Kaufvertrag über Grunderwerb an den beiden Grundstücken wurde jedoch zwischen dem Einwender und der Vorhabensträgerin bislang nicht geschlossen; ebenso wenig wurde bisher bezüglich der weiteren Bestandteile des unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung durch den Gemeinderat der Stadt Riedlingen gemachten Angebots der Vorhabensträgerin aus der Erörte-

rungsverhandlung (s. zu Einzelheiten im Protokoll Seite 33 bis 35) eine Einigung zwischen den beiden Parteien erzielt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht infolge des jetzigen Vorhabens keine rechtliche Verpflichtung der Vorhabensträgerin zu einem Erwerb von weiteren Teilflächen der beiden Grundstücke über den nach dem Grunderwerbsverzeichnis hinaus vorgesehenen Umfang. Dies gilt insbesondere auch für einen Erwerb der beiden vorgenannten Gebäude oder von einem dieser Gebäude. Einerseits werden weitere Teilflächen der beiden Grundstücke für die Durchführung des jetzigen Vorhabens nicht dauerhaft benötigt. Andererseits weisen die dem Eigentümer verbleibenden Teilflächen keinen solchen dem Einwender unzumutbaren Zuschnitt auf, dass eine vollständige Übernahme oder von weiteren Teilflächen durch die Vorhabensträgerin erforderlich wäre. Zudem wird mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen erreicht, dass ein hinreichender Lärmschutz bei den beiden Gebäuden Hindenburgstraße 60 und 62 gegeben ist, so dass die Befürchtung des Einwenders, dass bei den beiden Wohngebäuden, die beide derzeit voll vermietet sind, nach dem Vorhaben keine Vermietung mehr möglich sein werde, keine hinreichende Tatsachengrundlage findet. Auf Grund der bereits bestehenden Vorbelastung aus der Hindenburgstraße, der nahe gelegenen B 311 und der Bahnlinie wird sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Situation durch die hinzukommende Römerstraße einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen nicht in dem Maße zusätzlich verschlechtern, dass dann keine Vermietung der beiden Gebäude mehr möglich sein soll. Zu der vom Einwender befürchteten dramatischen Wertminderung infolge des Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen oben in Abschnitt 9.1.2 verwiesen, die auch hier gelten. Da aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nach Durchführung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und der vorhandenen Vorbelastung die beiden Gebäude weiterhin vermietbar sein werden, sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für eine unzumutbare vorhabensbedingte Wertminderung bei den beiden Gebäuden Hindenburgstraße 60 und 62, die über das von einem Eigentümer entschädigungslos hinzunehmendes Maß hinausgehen könnten, ersichtlich.

Durch das Vorhaben wird es zwar zu einem Verlust an Außenwohnfläche kommen. Dies führt jedoch für sich noch nicht zu unzumutbaren Verhältnissen, zumal der Außenwohnbereich auf Grund der vorgenannten Vorbelastungen bereits jetzt schon beeinträchtigt ist und daher eine verringerte Schutzwürdigkeit aufweist. Eine rechtliche Verpflichtung der Vorhabensträgerin, für den entfallenden Gartenanteil in der Nähe Ersatz zu schaffen, besteht nicht; dies könnte allenfalls Bestandteil einer freiwilligen vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Einwender und der Vorhabensträgerin sein.

Durch die in einem Abstand von 3,5 m zum Gebäude Hindenburgstraße 62 verlaufende 2,5 m hohe Lärmschutzwand wird die Sicht aus den Fenstern im Erdgeschoss dieses Gebäudes versperrt werden. Seitens des Einwenders wird insoweit ein „Einzäunungseffekt“ befürchtet. Überlegungen, deshalb teilweise im Bereich dieses Gebäudes auf die Lärmschutzwand zu verzichten und auch im Erdgeschoss passiven Lärmschutz vorzusehen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht nähergetreten, da mit der Lärmschutzwand auch ein Schutz des Außenwohnbereichs erreicht werden kann und aktivem Lärmschutz generell der Vorrang vor passivem Lärmschutz gebührt. Von einer Nebenbestimmung, diese Lärmschutzwand im Bereich des Gebäudes Hindenburgstraße 62

durchsichtig zu gestalten und so Sichtmöglichkeiten aus dem Erdgeschoss dieses Gebäudes zu erhalten, wird seitens der Planfeststellungsbehörde aus Kostengründen abgesehen, da dies in etwa das Doppelte der Kosten im Vergleich zu einer üblichen Lärmschutzwand und damit einen unverhältnismäßigen Mehraufwand von ca. 20.000 Euro zur Folge hätte (Die 2,5 m hohe Lärmschutzwand umfasst auf einer Länge von 30 m im Bereich des Grundstücks des Gebäudes Hindenburgstraße 62 eine Fläche von 75 m², mithin 75 m x 300 Euro/m² = 22.500 Euro Kosten; in transparenter Ausführung fielen doppelt so hohe Kosten an).

Zu den Denkmalschutzaspekten hinsichtlich der Gebäude Hindenburgstraße 60 und 62 wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 8.7 Bezug genommen.

9.4.29. EW Nr. 43

Soweit der Einwender mutmaßt, dass die Beseitigung des BÜ Eichenau jetzt nicht erforderlich sei, da die Donautalbahn als kleine Nebenstrecke mit geringer Auslastung in absehbarer Zeit ohnehin geschlossen werde, entbehrt dies einer Tatsachengrundlage. Für eine Einstellung des Bahnverkehrs auf der Donautalbahn in absehbarer Zeit gibt es keine Anhaltspunkte.

Der Einwender regt an, den neuen Radweg statt auf dem jetzigen Feldweg Flst. Nr. 2195/10 an seinem Grundstück vorbeizuführen alternativ zwischen den Flst. Nr. 2195/12 (Hofstraße 5) und 2195/13 (Hofstraße 3) zu führen.

Laut Stellungnahme der Vorhabensträgerin wurde die Erstellung einer neuen Bahnquerung an dieser Stelle von den privaten Eigentümern der beiden genannten Grundstücke abgelehnt. Dass die Vorhabensträgerin zur Vermeidung einer zusätzlichen Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum zur Erstellung des neuen Radwegs auf den öffentlichen Feldweg Flst. Nr. 2195/10 zurückgreift, ist im Hinblick auf den hohen Stellenwert des Eigentumsrechts nicht zu beanstanden. Darüber hinaus ist der Einschnitt der Bahnlinie im Grenzbereich der Flst. Nr. 2195/12 und 2195/13 nicht ausreichend, um dort die erforderliche lichte Höhe von 4,90 m bei einer neuen Überführung zu erreichen. Dies ließe sich nur mit einer ca. 1,5 m über dem bestehenden Gelände gelegenen Überführung mit zusätzlichem baulichen Aufwand (Widerlager, Anrampungen, Anschlussradien) bei Mehrkosten von ca. 50.000 Euro zuzüglich Grunderwerbskosten erreichen. Der mit der geplanten Lösung verbundene zusätzliche Umweg fällt demgegenüber geringer ins Gewicht.

Der Einwender fordert im Falle des Baus des neuen Radwegs am geplanten Ort wegen des zu erwartenden Kfz-Verkehrs die Errichtung einer Lärmschutzwand an seinem Grundstück. Der geringe hier zu erwartende Kfz-Verkehr - landwirtschaftlicher Verkehr und im Falle von Hochwasser an der GV Eichenau Verkehr zur Kläranlage und Anliegerverkehr des Vöhringer Hofes - führen zu keinem Lärm, der Lärmschutzmaßnahmen erfordert, da das Verkehrsaufkommen hieraus viel zu gering ausfällt. Anzumerken bleibt, dass der Einwender im Zusammenhang mit dem Neubau seines Wohnhauses am 01.10.1990 schriftlich die künftigen Festsetzungen des geplanten Bebauungsplans „Eichert“ anerkannte. Bei Umsetzung dieses Planes - derzeit ruht das Aufstellungsverfahren wegen Grunderwerbsschwierigkeiten - käme es zu einem höheren Verkehrsaufkommen aus entsprechendem Anliegerverkehr.

9.4.30. EW Nr. 45

Der Einwender ist Eigentümer des Flst. Nr. 1574/55, das nach dem Grunderwerbsverzeichnis vollständig von der Vorhabensträgerin erworben werden soll, da es vollständig unmittelbar für den Bau der Römerstraße einschließlich Böschungen benötigt wird.

Der Einwender wendet sich gegen die vorhabensbedingte Inanspruchnahme dieses Grundstücks. Ein freihändiger Verkauf an die Vorhabensträgerin fand bislang nicht statt.

Hierzu ist zunächst auf die obigen allgemeinen Ausführungen in Abschnitt 9.1.1 zu verweisen, die auch hier gelten. Auf die Inanspruchnahme dieses Grundstücks für das Vorhaben im geplanten Umfang kann nicht verzichtet werden, da es unmittelbar für den Bau der Römerstraße einschließlich Böschungen benötigt wird. Auch kommt eine andere kleinräumige Führung der Römerstraße an dieser Stelle nicht in Betracht, da die Römerstraße hier unter möglicher Schonung vorhandener Gebäude wegen der engen Platzverhältnisse zwischen der Bahnlinie und der vorhandenen Gebäude und wegen des nahe gelegenen Anschlusses an die Hindenburgstraße zwingend über dieses Grundstück geführt werden muss.

Soweit in dieser Einwendung auf andere Bahnübergänge entlang der Donautalbahn verwiesen wird, die nicht ebenfalls beseitigt werden, ist auf die Ausführungen oben unter 9.4.24 zu verweisen. Im Übrigen ändert der Umstand, dass der BÜ Hindenburgstraße sich in der Nähe des Bahnhofs Riedlingen befindet und daher die Züge dort keine hohen Geschwindigkeiten aufweisen, nichts daran, dass die Beseitigung des Bahnübergangs grundsätzlich die Verkehrssicherheit verbessert.

Zur Befürchtung des im Unterried wohnenden Einwenders, dass es vorhabensbedingt dort zu Lärmauswirkungen kommen wird, ist auf Plan 3 der Lärmuntersuchung in Planunterlage 11.1 zu verweisen. Daraus geht hervor, dass mit dem Vorhaben die Lärmgrenzwerte deutlich unterschritten werden. Dies gilt gerade auch für das vom Einwender bewohnte Gebäude. Eine vorhabensbedingte Überschreitung der für einen Summenpegel relevanten Lärmwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist bei den festgestellten Lärmwerten und der ca. 250 m entfernt verlaufenden B 312 nicht zu erwarten.

Der Einwender weist weiter darauf hin, dass mit den geplanten Straßenabschnitten Verkehr näher an die Gebiete Oberried und Unterried herangeführt werde. Besser wäre aus seiner Sicht eine Entlastung der bestehenden B 311 durch eine Ostumfahrung von Riedlingen. Hierzu ist jedoch anzuführen, dass es bei dem jetzigen Vorhaben um die Beseitigung zweier Bahnübergänge und nicht um eine weiträumige Ortsumfahrung von Riedlingen geht.

Der Hinweis des Einwenders, dass die Erreichbarkeit der Gebiete Oberried und Unterried von der Innenstadt über die Nordtangente durch das Vorhaben erschwert werde, geht fehl. Der deutlich kürzere Weg von der Innenstadt in die beiden Gebiete führt über die hier unverändert bleibende Hindenburgstraße.

Der Umstand, dass das jetzige Vorhaben keine Verkehrsentslastung der Innenstadt mit sich bringt, kann entgegen dieser Einwendung diesem Vorhaben nicht entgegengehalten werden, da die planerische Zielsetzung dieses Vorhabens eine solche Entlastungswirkung nicht umfasst.

Nach seinen Angaben betreibt der Einwender als Funkamateur einen Amateurfunkdienst. Er führt weiter aus, dass der Ortsverband Donau-Bussen vom Deutschen Amateur Radio Club seit 2000 auf dem Bussen ein ATV-Relais (Amateurfunkfernsehen mit Bildübertragung) betreibt. Er gibt an, dass durch den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße seine für die Übertragung notwendige freie Sichtverbindung zum Bussen hin unterbrochen und damit die Ausübung dieser Betriebsart unmöglich gemacht werde. Aus einer Skizze eines Höhenplans (s. Anlage zum Schreiben der Stadt Riedlingen vom 14.07.2010 Az. 653.2101 - Um) lässt sich ableiten, dass von den Höhenverhältnissen her eine Beeinträchtigung der freien Sichtverbindung zwischen dem Wohngebäude des Einwenders und dem Bussen durch den Abschnitt Bahnhof/Industriestraße ausgeschlossen werden kann. Anzumerken ist, dass sich schon jetzt eher eine Störung dieser freien Sichtverbindung durch die sehr nahe am Wohngebäude des Einwenders gelegene, die Schwarzach begleitende dichte Ufervegetation eines gewässerbegleitenden Auwaldstreifens mit hohen Bäumen ergeben dürfte.

Im Übrigen wird dieser Amateurfunkdienst nicht im Rahmen eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs ausgeübt, so dass diese Tätigkeit nicht eigentumsrechtlich geschützt ist. Daran ändert auch der Hinweis nichts, wonach ATV in Katastrophenfällen zur Bildübertragung nützlich sein könnte, da es sich dabei jedenfalls vor Ort bislang nur um eine theoretische Möglichkeit, nicht aber um eine tatsächlich ausgeübte Nutzung handelt. Die Betätigung als Funkamateur erfolgt hier lediglich als Freizeitbetätigung, die als privater Belang der Abwägung unterliegt. Da die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele, insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung zweier Bahnübergänge, gegenüber dem privaten Interesse des Einwenders an einem störungsfreien Betrieb seines Amateurfunkdienstes im Rahmen seiner persönlichen Freizeitgestaltung überwiegen, haben die privaten Amateurfunkbelange des Einwenders zurückzutreten, so dass ggf. entgegen den skizzierten Höhenverhältnissen dennoch vorhabensbedingt auftretende Störungen des Amateurfunkdienstes vom Einwender entschädigungslos hinzunehmen sind.

9.4.31. EW Nr. 46

Der Einwender ist von dem Vorhaben durch die teilweise Inanspruchnahme der beiden ursprünglich ihm gehörenden Flst. Nr. 1574/57 und 1574/59 betroffen gewesen. Die Stadt Riedlingen hat das Flst Nr. 1574/57 mit notariellem Kaufvertrag im Jahr 2009 von dem Einwender gekauft. Hinsichtlich des Flst. Nr. 1574/59 hat die Stadt Riedlingen ein ihr zustehendes Vorkaufsrecht im Jahr 2009 mit notariell beurkundetem Einverständnis des Einwenders ausgeübt. Da der Einwender inzwischen verstorben ist, sind ihm eingeräumte Nutzungsrechte weggefallen. Im Hinblick auf die Verträge zu den beiden Grundstücken haben sich die grundstücksbezogenen Einwände dieses Einwenders erledigt.

Zur in dieser Einwendung angesprochenen Anlage von Parkplätzen am Vereinsheim ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

9.4.32. EW Nr. 50

Es ist nicht zutreffend, dass das Vorhaben nur wegen 36 Zügen pro Tag und 1 Lkw pro Woche am BÜ Eichenau geplant wird. Vielmehr geht es um die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau, die von deutlich mehr Straßenverkehr (insbesondere am BÜ Hindenburgstraße) frequentiert werden. Die mit der Beseitigung der beiden Bahnübergänge verbundenen Zielsetzungen sind oben im Rahmen der Planrechtfertigung eingehend dargestellt, worauf Bezug genommen wird. Daraus wird deutlich, dass die in dieser Einwendung getroffene Annahme fehlgeht. Ebenso sind daraus die Zielsetzungen dieses Vorhabens ersichtlich.

Da es bei dem jetzigen Vorhaben um die Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau und nicht um eine Verkehrsentslastung geht, kann dem Vorhaben nicht entgegengehalten werden, dass die Stadt Riedlingen mit der Nordumfahrung im Zuge der B 312 bereits eine Entlastungsstraße mit gleicher Funktion erhalten habe. Deshalb kann bei dem jetzigen Vorhaben auch nicht bemängelt werden, dass es dadurch zu keiner Verkehrsentslastung der Ziegelhüttenstraße komme.

9.4.33. EW Nr. 51

Hierzu wird auf den Abschnitt 9.4.13 verwiesen, da die Einwendungen identisch sind.

9.4.34. EW Nr. 52

Die Einwender befürchten, dass durch das Vorhaben der Bahnhof Riedlingen beeinträchtigt und eventuell später geschlossen werden könnte. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, inwieweit die Beseitigung zweier Bahnübergänge, die auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs verbessert, zu einer Beeinträchtigung des Bahnhofs Riedlingen oder gar zu dessen Schließung beitragen kann.

Da die Verkehrsentslastung keine Zielsetzung dieses Vorhabens ist, kann dem Vorhaben auch nicht entgegengehalten werden, dass es dadurch nicht zu einer Entlastung der Ziegelhüttenstraße kommt.

Die in dieser Einwendung angesprochene spätere Unterhaltung einschließlich Winterdienst der neuen Straßenabschnitte obliegt dem Straßenbaulastträger. Dieses Thema ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

9.4.35. EW Nr. 53

Soweit in der Einwendung bemängelt wird, dass die Fuß- und Radwegverbindung entlang des heutigen Römerwegs in Richtung Ertingen durch das Vorhaben unterbrochen werde, ist festzuhalten, dass es infolge des jetzigen Vorhabens hier zu keiner Unterbrechung kommt, da mit Ersatzwegführungen für einen ortsnahen Ausgleich gesorgt wird.

Befürchtete etwaige Zerschneidungen im Zuge der früheren Bauabschnitte II und III der Kernstadtentlastungsstraße und Beeinträchtigungen des Sportgeländes durch diese Bauabschnitte sind für dieses Planfeststellungsverfahren nicht relevant, da die früheren Bauabschnitte II und III der Kernstadtentlastungsstraße nicht Gegenstand des jetzigen Vorhabens sind, das sich allein auf die Beseitigung zweier Bahnübergänge bezieht.

In der Einwendung wird auf die sog. Ottawa-Charta vom 21.11.1986 Bezug genommen und behauptet, die Planungen des jetzigen Vorhabens würden gegen deren Leitlinien verstoßen. Hierzu ist seitens der Planfeststellungsbehörde zu entgegnen, dass es sich bei der Ottawa-Charta um eine rechtlich unverbindliche Erklärung der Weltgesundheitsorganisation WHO handelt. Deren Leitlinien müssen daher im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht beachtet werden.

In der Einwendung wird unsubstantiiert behauptet, dass die Beseitigung des BÜ Hindenburgstraße zu negativen Folgen in der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Riedlingen führe. Dies wird nicht näher begründet. Da das jetzige Vorhaben zur Beseitigung zweier Bahnübergänge mit seinen neuen Straßenabschnitten auch einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt von Riedlingen dienen soll, kann damit ein Beitrag zur Stützung der örtlichen Wirtschaft ermöglicht werden. Insofern kann eher ein positiver Effekt für die örtliche Wirtschaft angenommen werden. Soweit in der Einwendung angegeben wird, dass jetzt schon Firmen ihre Standorte wechseln würden, ist darauf hinzuweisen, dass ein Standortwechsel offensichtlich auch mit den derzeit noch bestehenden Bahnübergängen und damit gerade unabhängig von einer Beseitigung dieser Bahnübergänge erfolgt; dies belegt anschaulich, dass Unternehmen Entscheidungen über eine etwaige Verlegung ihres Standortes nicht allein von der Beseitigung von Bahnübergängen abhängig machen.

9.4.36. EW Nr. 54

Die in dieser Einwendung angesprochenen Aspekte sind in den obigen Abschnitten behandelt worden, denen sie jeweils thematisch zuzuordnen sind.

9.4.37. EW Nr. 55

Hierzu wird auf den Abschnitt 9.4.22 verwiesen, da die Einwendungen so gut wie identisch sind.

9.4.38. EW Nr. 56

Soweit in dieser Einwendung im Zusammenhang mit dem für das Vorhaben erforderlichen Retentionsrausgleich darauf hingewiesen wird, dass der Bauhof der Gewässerdirektion Riedlingen in das Gebiet Mancherloch verlegt worden und kein Rückbau am alten Standort erfolgt sei, um dort Retentionsraum zu erzielen, und dass seit Anfang der 1990er Jahre als Überschwemmungsgebiet ausgewiesene Wiesenflächen zwischen Riedlingen, Bahndamm und Neufra zu einem Großteil zu Ackerflächen umgebrochen worden seien, ohne dass bislang eine Rückumwandlung erfolgreich angeordnet worden sei, ist hierzu seitens der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass diese Aspekte mit dem jetzigen Vorhaben in keinem Zusammenhang stehen. Es reicht aus, wenn für

dieses Vorhaben der erforderliche Retentionsraumausgleich erbracht wird. Es ist nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsverfahrens, etwaige sonst bestehende Unzulänglichkeiten, die sich auf den zur Verfügung stehenden Retentionsraum im Raum Riedlingen auswirken können, ohne jeden Bezug zum jetzigen Vorhaben zu bereinigen oder auszugleichen.

Zu den übrigen Aspekten zum Thema Retentionsraumausgleich wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 8.3.1 verwiesen.

9.4.39. EW Nr. 58 und 59

Hierzu wird auf den Abschnitt 9.4.13 verwiesen, da die Einwendungen identisch sind.

9.4.40. EW Nr. 60

Der Einwender führt aus, dass „im Bereich der geplanten Bahnüberführung und der Ableitung zur Römerstraße“ bereits „erhebliche holzfällerische Eingriffe“ in den historischen Baumbestand der Kastanienallee vorgenommen wurden. Damit seien Tatsachen für die geplante Neutrassierung geschaffen worden. Nach der Stellungnahme der Vorhabensträgerin erfolgten die bisherigen Baumfällungen in den Jahren 2008 und 2009 ausschließlich aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht. Die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in keinem Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben.

Der Einwender befürchtet, dass die GV Eichenau infolge des jetzigen Vorhabens stark in Anspruch genommen werde. Dies ist jedoch nicht zutreffend. Infolge dieses Vorhabens wird sich das Verkehrsaufkommen auf der GV Eichenau erheblich reduzieren. Dies beruht darauf, dass die GV Eichenau zwischen der Hindenburgstraße und dem Vöhringer Hof nicht mehr durchgängig mit Kraftfahrzeugen befahrbar sein und zudem der BÜ Eichenau beseitigt wird. Danach wird auf dem südlichen Streckenabschnitt nur noch der Anliegerverkehr zu den dortigen Schrebergärten und auf dem nördlichen Streckenabschnitt nur noch der Anliegerverkehr zur Kläranlage und zum Vöhringer Hof stattfinden. Die bisherige GV Eichenau muss daher nicht auf der gesamten Länge verbreitert werden. Zu den an der GV Eichenau geplanten Ausweichbuchten wird auf die Ausführungen hierzu verwiesen.

Soweit der Einwender auf eine Stellungnahme des Landratsamts Biberach vom 10.02.1999 verweist, ist zu entgegnen, dass sich diese Stellungnahme auf eine große Südumfahrung von Riedlingen bezieht. Da es bei dem jetzigen Vorhaben nur um die Beseitigung zweier Bahnübergänge, nicht aber um eine Südumfahrung von Riedlingen geht, ist diese Stellungnahme für das jetzige Vorhaben nicht einschlägig und daher nicht relevant.

Soweit in dieser Einwendung behauptet wird, dass die Vorhabensträgerin den für das jetzige Vorhaben erforderlichen Retentionsraumausgleich und den Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erbringen könne, da die Stadt Riedlingen bereits für beschlossene und durchgeführte Maßnahmen in erheblichen Rückstau geraten sei, ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen

dieses Planfeststellungsverfahrens nur der jeweils für das jetzige Vorhaben erforderliche Ausgleich zu erbringen ist. Dies wurde nachgewiesen (s. oben die Abschnitte 7.2 und 8.3.1). Ob möglicherweise im Zusammenhang mit anderen Vorhaben der Stadt Riedlingen ein Rückstau beim Ausgleich besteht, ist für dieses Verfahren irrelevant.

Entgegen der Annahme des Einwenders besteht gerade kein Zusammenhang zwischen dem jetzigen Vorhaben der Beseitigung zweier Bahnübergänge und den früheren Planungen einer Kernstadtentlastungsstraße (KES). Die angesprochene naturschutzfachliche Untersuchung zu den Mißmahl'schen Anlagen ist für das jetzige Vorhaben irrelevant, da diese Anlagen vom jetzigen Vorhaben nicht tangiert werden.

Im angesprochenen Schreiben des Regierungspräsidiums Tübingen an die Stadt Riedlingen vom 11.08.2008 ging es um die Mitteilung von Hinweisen zur Änderung bzw. Ergänzung der seinerzeit vorgelegten Planunterlagen im Rahmen einer Vorprüfung. Diese übliche Vorprüfung dient dazu, noch vorhandene Defizite und Ungereimtheiten der Planunterlagen, die bei der Vorprüfung erkannt werden, noch vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereinigen und damit die Qualität der Planunterlagen verbessern zu können.

Der Hinweis in dem Schreiben vom 11.08.2008, in den Planunterlagen keinen unnötigen Zusammenhang mit der KES herzustellen, erfolgte, weil die jetzige Planung der Beseitigung zweier Bahnübergänge zu ihrer Funktionalität die KES gerade nicht voraussetzt. Mit dem Hinweis sollte erreicht werden, dass in den Planunterlagen kein unzutreffender Anschein für einen Zusammenhang des jetzigen Vorhabens mit der KES erweckt wird, sondern vielmehr aus den Planunterlagen die zutreffende Eigenständigkeit des jetzigen Vorhabens der Beseitigung zweier Bahnübergänge ohne Missverständnis deutlich hervorgeht.

In dieser Einwendung wird vorgetragen, dass das im o. g. Schreiben vom 11.08.2008 geforderte „geotechnische Gutachten“ nicht vorliege. Richtig ist, dass in dem Schreiben vom 11.08.2008 um Vorlage dieses Gutachtens bei der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung gebeten wurde, ob diese Untersuchung Bestandteil der Planunterlagen sein sollte. Nach Vorlage und Prüfung dieses Gutachtens wurde von dessen Aufnahme in die auszulegenden Planunterlagen abgesehen, um eine zu weitgehende Überfrachtung der Planunterlagen mit fachspezifischen Gutachten zu vermeiden, ohne dass dem ein Erkenntnisgewinn gegenübersteht. An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass auch ohne dieses Gutachten von Einwendern kritisiert wird, dass die Pläne für einen Laien kaum zu verstehen seien.

Entgegen der Einwendung liegen die für die artenschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung erforderlichen Unterlagen als Bestandteil der Planunterlagen vor.

Da die Verkehrsentlastung keine Zielsetzung dieses Vorhabens ist, kann dem Vorhaben auch nicht entgegengehalten werden, dass es dadurch nicht zu einer Verkehrsentlastung der Innenstadt von Riedlingen kommt.

Soweit in dieser Einwendung auf andere Bahnübergänge entlang der Donautalbahn verwiesen wird, die nicht ebenfalls beseitigt werden, ist auf die Ausführungen oben unter 9.4.24 zu verweisen.

Anzumerken ist noch, dass die Frage, ob die vorgelegte Planung im Gemeinderat der Stadt Riedlingen ausreichend beraten wurde, als eventuelle kommunalaufsichtliche Fragestellung nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen ist; dies gilt entsprechend für die Planänderungen. Ebenso wenig sind Fragen des Grunderwerbs im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Soweit in der Einwendung zu den Planänderungen dargelegt wird, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung VU3 nicht in die Planung eingeflossen seien, wird auf die entsprechenden Ausführungen oben in Abschnitt 9.4.26 Bezug genommen.

9.4.41. EW Nr. 61 und 62

Soweit die Einwender befürchten, dass der Verkehr durch das Wohngebiet Eichenau aus den umliegenden Gemeinden mit dem Vorhaben zunehmen werde, kann auf die in Abschnitt 9.4.22 dargestellte Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen werden.

In deren Einwendungen aus dem Jahr 2009 haben sich die beiden ursprünglichen Einwender explizit über den ständig steigenden Verkehr auf der B 311, der zugleich auch zu steigender Verschmutzung und zunehmendem Lärm führe, beklagt. In den Einwendungen aus dem Jahr 2009 wurde keine Kritik hinsichtlich der ursprünglich beim Gebiet Eichenau geplanten Lärmschutzwände vorgetragen.

Erst in den Einwendungen aus dem Jahr 2011, die von einer weiteren Einwenderin zusätzlich erhoben wurden, wird ausdrücklich die Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der B 311 im Bereich des von den Einwendern bewohnten Grundstücks von 4,5 m auf 6,0 m abgelehnt und vorgeschlagen, es maximal bei der ursprünglich geplanten Höhe der Lärmschutzwand von 4,5 m zu belassen. Es sei für die Einwender nicht akzeptabel, „wie in einem Bunker eingesperrt zu sein“; auch verliere das Grundstück erheblich an Wert.

Hier ist zunächst anzumerken, dass die Einwender gegen die ursprüngliche Planung der Lärmschutzwand entlang der B 311 mit einer Höhe von 4,5 m nichts eingewandt hatten. Ebenso wenig hatten sie einen Einwand gegen die entlang der Industrie-/Vehringerstraße vorgesehene Lärmschutzwand mit einer ursprünglichen Höhe von 2,5 m. Mit den Planänderungen wird die Lärmschutzwand entlang der Industrie-/Vehringerstraße von 2,5 m auf 4,5 m erhöht und die Lärmschutzwand entlang der B 311 ab dem Gebäude Gartenstraße 4/1 bis zur Zufahrt zum Gebäude Gartenstraße 2/1 von 4,5 m auf 6,0 m erhöht.

Die Einwendungen von 2011 beziehen sich ausdrücklich nur auf die Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der B 311 um 1,5 m. Vor dem Hintergrund, dass beide vorgenannten Lärmschutzwände mindestens 25 m vom Gebäude des von den Einwendern bewohnten Grundstücks entfernt sind, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Erhöhung von 4,5 m auf 6,0 m bei einem solchen Abstand nicht als für die Betroffenen unzumutbar belastend betrachtet werden, zumal etwa baurechtlich zwischen Gebäuden erheblich geringere Abstände zulässig sind. Es ist insoweit auch

nicht nachvollziehbar, dass mit den jetzt geplanten Lärmschutzwänden der Eindruck entstehen sollte, „in einem Bunker eingesperrt“ zu sein, zumal das Grundstück der Betroffenen nach zwei Seiten unverändert ohne Lärmschutzwand offen bleibt. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es bei der Planänderung nur um eine Erhöhung der Lärmschutzwände von 4,5 m auf 6,0 m bzw. von 2,5 m auf 4,5 m geht, nicht aber darum, dass überhaupt erstmals eine Lärmschutzwand vorgesehen ist. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass mit der Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der B 311 um 1,5 m bzw. entlang der Industrie-/Vehringerstraße um 2,0 m für die Einwender eine solch gravierende Verschlechterung ihrer Belastungen verbunden sein soll, dass dadurch die Schwelle zur Unzumutbarkeit überschritten werden würde. Bereits mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m, gegen die diese Einwender keine Einwendung erhoben hatten, ist eine Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse nach außen verbunden, woran sich bei dem gegenüber der B 311 ca. 2 m tiefer gelegenen Grundstück der Einwender nichts Wesentliches mehr ändert. Hinsichtlich der Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der Industrie-/Vehringerstraße haben auch die Einwender keine Kritik vorgetragen.

Mit den erhöhten Lärmschutzwänden kann im Übrigen ein Lärmschutz erreicht werden, mit dem bis auf ein Geschoss in einem Gebäude bei allen Gebäuden in der Eichenau die Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Davon profitiert auch das von den Einwendern bewohnte Gebäude ganz erheblich; so wird die Vorbelastung aus der B 311 (s. Plan 4a in Planunterlage 11.2a) bei diesem Gebäude um bis zu 11 dB(A) reduziert (s. Plan 6d in Planunterlage 11.2a). Legt man zugrunde, dass eine Reduzierung um 10 dB(A) als halb so laut empfunden wird, lässt sich erkennen, in welchem Ausmaß die von den Einwendern noch im Jahr 2009 in ihren Einwendungen beklagte Lärmbelastung von der B 311 mit den Lärmschutzwänden reduziert werden kann. Auch bei den anderen Gebäuden in der Nachbarschaft lassen sich ganz erhebliche Reduzierungen der Lärmwerte durch die beiden Lärmschutzwände erreichen. Insbesondere bei den Gebäuden Gartenstraße 2 und 3 sowie teilweise Gartenstraße 1 kann ebenso wie bei Gebäude Gartenstraße 2/1 mit dem aktiven Lärmschutz durch die erhöhten Lärmschutzwände die Einhaltung der Lärmgrenzwerte erreicht werden (s. Vergleich der Pläne 6c und 6d in Planunterlage 11.2a). Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den anderen Betroffenen nicht zuzumuten und nicht verhältnismäßig, auf die Einhaltung der Lärmgrenzwerte mit aktivem Lärmschutz mit einer maßvollen Erhöhung der ursprünglich geplanten Lärmschutzwände zu verzichten und sich stattdessen mit passivem Lärmschutz zufrieden geben zu sollen. Anzumerken ist hier, dass mit der Erhöhung der Lärmschutzwände bei den genannten Gebäuden eine nochmalige Reduzierung der Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A) erreicht wird, was im wahrnehmbaren Bereich liegt (s. Vergleich der Pläne 6c und 6d in Planunterlage 11.2a).

Soweit die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Grundstücks durch die Lärmschutzwände befürchten, steht dem entgegen, dass mit einer solchermaßen erheblichen Verbesserung bei der Lärmbelastung zumindest eine vergleichbare Wertsteigerung ihres Grundstücks einhergeht.

Von einer Nebenbestimmung, die Lärmschutzwände im Bereich des von den Einwendern bewohnten Gebäudes durchsichtig zu gestalten, wird seitens der Planfeststellungsbehörde aus Kostengründen abgesehen, da dies in etwa das Doppelte der Kosten im Vergleich zu einer üblichen

Lärmschutzwand und damit insbesondere bei der Länge der Lärmschutzwände einen unverhältnismäßigen Mehraufwand zur Folge hätte, da aus Gleichheitsgründen die ganzen Lärmschutzwände und nicht nur im Bereich des von den Einwendern bewohnten Gebäudes durchsichtig zu gestalten wären.

Nach allem bieten diese Einwendungen keine Veranlassung, die mit den Planänderungen vorgesehene Planung der Lärmschutzwände im Bereich der Eichenau nochmals abzuändern, zumal diese Lärmschutzwände nicht nur allein den Einwendern, sondern auch anderen Bewohnern in der Eichenau zugute kommen und sich mit den bloßen Erhöhungen der bereits ursprünglich geplanten Lärmschutzwänden auch keine grundsätzlich neuen Beeinträchtigungen für die Einwender ergeben.

9.4.42. EW Nr. 63

Soweit in dieser Einwendung behauptet wird, der Bereich Vöhringer Hof werde mit Schließung des BÜ Eichenau völlig abgeschnitten, ist anzumerken, dass dies unzutreffend ist, da mit der GV Eichenau und mit der Bahnüberführung nördlich der Eichenau hinreichende und zumutbare Zufahrtsmöglichkeiten vorhanden sein werden. Dies gilt erst recht mit den Planänderungen durch die zusätzlichen Ausweichbuchten entlang der GV Eichenau und durch die verbesserten Einmündungsbereichen an dem Radweg nördlich der Eichenau. Insoweit wird auch auf die Ausführungen oben in Abschnitt 9.4.7 verwiesen.

Soweit in dieser Einwendung auf die Nichtbefahrbarkeit der GV Eichenau im Hochwasserfall hingewiesen wird, wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 9.4.7 Bezug genommen.

Der Einwender gibt an, dass es bei Schließung des BÜ Eichenau durch den dann auf der GV Eichenau fahrenden Schwerverkehr von der Kläranlage und von dem im Bereich des Vöhringer Hofes vorhandenen Gewerbe zu Lärmbelästigungen der Anwohner des Vöhringer Hofes komme.

Entgegen der Annahme des Einwenders kommt es mit der Schließung des BÜ Eichenau auf der GV Eichenau nicht zu mehr Verkehr, sondern zu einer erheblichen Reduzierung des bisherigen Verkehrs, da der Durchgangsverkehr in und aus Richtung Eichenau bzw. Unlingen zur Innenstadt wegfällt und nur noch der Anliegerverkehr verbleibt. Dies führt zu einer Reduzierung des Verkehrslärms und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des Vöhringer Hofes.

9.4.43. EW Nr. 64

Die Einwender geben zunächst an, dass sie auf dem Anwesen Vöhringer Hof nicht nur wohnen würden, sondern dort auch einen Betrieb führen würden. Nähere Angaben zu diesem Betrieb werden nicht gemacht; einer der beiden Einwender gibt an, Landwirtschaftsmeister zu sein. Aus einem Schreiben der Stadt Riedlingen an die beiden Einwender vom 13.08.2009 Az. 660.0201 - BM/Fu (s. Schriftstücke und Pläne zu den privaten Einwendungen Nr. 64) geht hervor, dass die Einwender ihren Hof und ihr Wohnhaus auf deren Sohn, der der Einwender Nr. 10 ist, übertragen haben. Der Einwender Nr. 10 gibt selbst an, Betreiber eines landwirtschaftlichen Betriebes und Inhaber eines

Erdbewegungsunternehmens zu sein. Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Einwender Nr. 64 ihren Betrieb bereits an Einwender Nr. 10 übergeben haben. Für den Fall, dass die Einwender Nr. 64 nach wie vor Inhaber der beiden Betriebe sein sollten, gelten vorsorglich die betriebsbezogenen Ausführungen zu Einwender Nr. 10 hier entsprechend.

Soweit in dieser Einwendung behauptet wird, der Bereich Vöhringer Hof werde mit Schließung des BÜ Eichenau völlig abgeschnitten, ist anzumerken, dass dies unzutreffend ist, da mit der GV Eichenau und mit der Bahnüberführung nördlich der Eichenau hinreichende und zumutbare Zufahrtsmöglichkeiten vorhanden sein werden. Dies gilt erst recht mit den Planänderungen durch die zusätzlichen Ausweichbuchten entlang der GV Eichenau und durch die verbesserten Einmündungsbereiche an dem Radweg nördlich der Eichenau. Insoweit wird auch auf die Ausführungen oben in Abschnitt 9.4.7 verwiesen.

Soweit in dieser Einwendung auf die Nichtbefahrbarkeit der GV Eichenau im Hochwasserfall hingewiesen wird, wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 9.4.7 Bezug genommen.

Die Einwender geben an, dass es bei Schließung des BÜ Eichenau durch den dann auf der GV Eichenau fahrenden Schwerverkehr von der Kläranlage und von dem im Bereich des Vöhringer Hof vorhandenen Gewerbe zu Lärmbelästigungen der Anwohner des Vöhringer Hofes sowie von Gästen auf dem von der Familie der Einwender dort betriebenen Zeltplatz komme. Zudem erhöhe sich dadurch das Sicherheitsrisiko der Gäste, da der Zeltplatz und die dazugehörigen sanitären Einrichtungen durch die GV Eichenau getrennt werden.

Entgegen der Annahme der Einwender kommt es mit der Schließung des BÜ Eichenau auf der GV Eichenau nicht zu mehr Verkehr, sondern zu einer erheblichen Reduzierung des bisherigen Verkehrs, da der Durchgangsverkehr in und aus Richtung Eichenau bzw. Unlingen zur Innenstadt wegfällt und nur noch der Anliegerverkehr verbleibt. Dies führt zu einer Reduzierung des Verkehrslärms und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des Vöhringer Hofes, wovon auch die Gäste des Zeltplatzes profitieren.

9.4.44. EW Nr. 66

Soweit in dieser Einwendung zu den Planänderungen auf ein „visionäres zukunftsfähiges Stadtentwicklungskonzept“ als Voraussetzung eines Gesamtverkehrskonzepts abgestellt wird, ist festzuhalten, dass es bei dem jetzigen Vorhaben um die Beseitigung zweier Bahnübergänge und nicht um ein Stadtentwicklungskonzept geht. Die vom Einwender vorgetragene Aspekte insbesondere für eine städtebauliche Entwicklung der Industrie- und Gewerbeflächen zwischen der Bahnlinie und der B 311 sind für dieses Planfeststellungsverfahren nicht relevant. Zur angesprochenen Verlegung des ZOB auf die Ostseite der Bahnlinie wird auf den obigen Abschnitt 6.2.6 verwiesen; im Übrigen ist anzumerken, dass der vom Einwender angesprochene geplante zweite Bahnsteig im Bahnhof Riedlingen sich derzeit nicht in einer konkreten Planung befindet und zudem nicht Gegenstand dieses Vorhabens ist. Zur angesprochenen Unterführung unmittelbar an der Hindenburgstraße wird auf den obigen Abschnitt 6.5 verwiesen.

9.4.45. EW Nr. 67

Diese Einwendungen sind erst im Rahmen der Auslegung der Planänderungen erhoben worden. Die Einwendungen beziehen sich jedoch auf die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke Flst. Nr. 2267 und 2270 der Gemarkung Riedlingen, die schon Bestandteil der ursprünglichen Planung war und durch die Planänderungen nicht verändert wird. Mithin sind die Einwendungen präkludiert. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die eigentumsmäßige Betroffenheit als eher gering zu betrachten ist. So wird vom Flst. Nr. 2267 1 m² und vom Flst. Nr. 2270 31 m² dauernd beansprucht; dabei handelt es sich jeweils nur um eine randliche Inanspruchnahme. Zudem werden vorübergehend randlich beansprucht bei Flst. Nr. 2266 120 m², bei Flst. Nr. 2267 103 m² und bei Flst. Nr. 2270 92 m². Damit hält sich die Betroffenheit der Einwender im Rahmen des Zumutbaren.

9.4.46. EW Nr. 68 und 69

Soweit von der Einwenderin Nr. 69 eine Zunahme des Verkehrs auf der GV Eichenau infolge der dort geplanten Ausweichbuchten befürchtet wird, ist entgegenzuhalten, dass mit der Schließung des BÜ Eichenau auf dem Straßenabschnitt, an dem die Ausweichbuchten geplant sind, dann nur noch der Anliegerverkehr zum Vöhringer Hof und in Richtung Kläranlage verbleiben wird. Entgegen der Annahme der Einwenderin kommt es mit der Schließung des BÜ Eichenau auf der GV Eichenau nicht zu mehr Verkehr, sondern zu einer erheblichen Reduzierung des bisherigen Verkehrs, da der Durchgangsverkehr in und aus Richtung Eichenau bzw. Unlingen zur Innenstadt wegfällt und nur noch der Anliegerverkehr verbleibt. Dies bedeutet im Vergleich zur bisherigen Situation eine Abnahme des Kfz-Verkehrs. Die übrigen vorgetragenen Aspekte sind bereits in den allgemeinen Ausführungen oben behandelt, worauf verwiesen wird.

9.5. Zurückgenommene Einwendungen

Die Einwendung von Einwender Nr. 32 wurde mit Schreiben vom 19.10.2009 zurückgenommen.

Die Einwendung von Einwender Nr. 47 wurde mit Schreiben vom 11.11.2009 zurückgenommen.

Die Einwendung von Einwender Nr. 48 wurde mit Schreiben vom 24.07.2009 zurückgenommen.

Vorsorglich wird angemerkt, dass in diesen Einwendungen keine Belange vorgebracht wurden, die der Planfeststellungsbehörde nicht bereits bekannt sind oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind.

10. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben der Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau sowie die Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier zur Planfeststellung beantragte Vorhaben einschließlich der im Laufe des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Planänderungen vermag die angestrebten Planungsziele am besten zu erreichen. Dabei geht es maßgeblich um die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die vollständige Beseitigung der beiden BÜ Hindenburgstraße und Eichenau. Darüber hinaus können mit der geplanten Römerstraße sowie der durchgängig konzipierten Industriestraße insbesondere leistungsfähige Straßenverbindungen geschaffen werden, mit denen auch eine spürbare Entlastungswirkung und damit eine entsprechend spürbare Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 311 zwischen dem künftigen Anschluss der Römerstraße an die B 311 und deren Kreuzung mit der B 312 erreicht werden kann.

Andere im Rahmen dieses Verfahrens geprüfte Alternativen sind nicht geeignet, alle verfolgten Planungsziele in gleich guter Qualität zu erfüllen. Soweit von einer Beseitigung der Bahnübergänge abgesehen werden soll, wird keine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht. Bei einem alleinigen Anschluss über die Industriestraße kommt es nicht nur zu Umwegen für den Verkehr von und aus Richtung Neufra, sondern auch zu einer unverträglichen Belastung des Knotens Industriestraße/B 311/Alte Poststraße. Darüber hinaus kann keine Verbesserung des Verkehrsflusses durch eine Entlastung auf der B 311 zwischen dem künftigen Anschluss der Römerstraße und der Kreuzung der B 311 mit der B 312 erzielt werden.

Die Alternative mit einer Über- oder Unterführung an der Hindenburgstraße drängt sich ebenso wenig als vorzugswürdig auf. Insbesondere die damit verbundenen massiven städtebaulichen Beeinträchtigungen, die ebenfalls fehlende Entlastungswirkung auf der B 311, aber auch die tendenziell höheren Kosten bewirken, dass eine solche Lösung im Vergleich zur beantragten Planung als nachteilig zu bewerten ist.

An diesem Abwägungsergebnis ändert sich auch vor dem Hintergrund der tendenziell mit der beantragten Planung verbundenen größeren Eingriffe in den Naturhaushalt und den Retentionsraum nichts. Zum einen lassen sich diese Eingriffe mit den vorgesehenen Maßnahmen vollständig kompensieren, zum anderen sind diese Eingriffe nicht so erheblich, dass sie in der Abwägung mit den mit dem Vorhaben verbundenen verkehrlichen Vorteilen überwiegen würden.

Der Planung stehen im Übrigen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie zum Teil auch Gegenstand von Einwendungen waren, hinreichend Rechnung.

Durch das Vorhaben werden auch keine unzulässigen Lärm- oder Schadstoffimmissionen auftreten; vielmehr wird insbesondere mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden an der Eichenau eine massive Entlastung von Lärmimmissionen erreicht werden. Durch das umfassende Vermeidungs- und Ausgleichskonzept nach dem LBP kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten im berührten

Raum nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Insbesondere werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich des Schutzgutes Boden durch die festgelegten LBP-Maßnahmen hinreichend kompensiert.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder Pächter von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen einschließlich etwaiger Wertminderungen.

Auch die sich infolge der neuen Verkehrswege für manche Verkehrsteilnehmer ergebenden Umwege und Mehrwege halten sich durchweg in einer vertretbaren und zumutbaren Größenordnung. Dies gilt insbesondere auch für den landwirtschaftlichen Betrieb am Vöhringer Hof, der durch dieses Vorhaben auch nicht in seiner Existenz gefährdet wird.

Insgesamt bleiben die Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich. Dies wird insbesondere auch dadurch bewirkt, dass für das Vorhaben in erheblichem Umfang Grundstücke verwendet werden, die sich im Eigentum der Vorhabensträgerin befinden. Eine andere Planungsvariante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten Planungsziele ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung der Beseitigung der Bahnübergänge in der Hindenburgstraße und im Zuge des Gemeindeverbindungsweges Eichenau sowie der Herstellung von Bahnüberführungen und geänderten und neuen Straßen und Wegen in Riedlingen. Insgesamt kann daher dem Antrag der Stadt Riedlingen entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens eingearbeitet worden sind, sowie mit den in dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

11. Begründung der Kostenentscheidung

Die Antragstellerin ist nach § 10 Abs. 2 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens erwachsenen Kosten für einen beauftragten Rechtsanwalt oder Gutachter fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - in diesem Verfahren nicht erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59f.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn die Vorhabensträgerin und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen

auch nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich beim Verwaltungsgericht Sigmaringen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten bei der Geschäftsstelle des Verwaltungsgerichts Sigmaringen, Karlstr. 13, 72488 Sigmaringen, Klage erhoben werden.

D. Hinweise

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffene Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

gez.

Rainer Prußeit
Regierungsdirektor

Beglaubigt:

Daniel

Oberamtsrat

