Planfeststellungsbeschluss

Bau der Grünbrücke Mutschelbach
über die Bundesautobahn A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West

Karlsruhe, den 09.08.2022

Az.: 17-0513.2 (A92/A8) /
RPK17-0513.2-6

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 8

I. Feststellung des Plans 8

II. Planunterlagen 9

III. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise 10

1. Allgemeines 10
2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten 10
3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz 11
4. Wasserwirtschaft 12
   - 4.1 Allgemein 12
   - 4.2 Baustelleneinrichtung 12
   - 4.3 Bauausführung 13
   - 4.4 Grundwasserschutz in Wasserschutzgebieten (WSG) 13
   - 4.5 Bauzeitliche Einleitung von Oberflächen-, Schicht-, und Sickerwasser / Abwasserbeseitigung 14
   - 4.6 Entwässerung 15
5. Bodenschutz 15
6. Kampfmittelbeseitigung 17
7. Denkmalschutz 17
8. Natur- und Artenschutz 17
   - 8.1 Allgemein 17
   - 8.2 Artenschutz 18
   - 8.3 Ökologische Baubegleitung 18
9. Leitstrukturen, Pflege und Unterhaltung, Monitoring 19
   - 9.1 Herstellung der Leitstrukturen im Plangebiet 19
   - 9.2 Unterhaltung und Pflege 20
   - 9.3 Monitoring 20
10. Immissionsschutz (Schall/Erschütterungen) 21
11. Leitungen 22
12. Landwirtschaft 23

IV. Zusagen 23

1. Wasserwirtschaft und Bodenschutz 23
   - 1.1 Wasserwirtschaft 23
   - 1.2 Bodenschutz 24
2. Forstwirtschaft 24

3. Jagdwesen 24
4. Leitungsträger 25
4.1 Allgemein 25
4.2 PLEdoc/GasLINE GmbH & Co. KG 25
4.3 Verizon Deutschland GmbH 26
4.4 GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (GLH) 26
4.5 Gasversorgung Pforzheim Land mbH (GVP) 26
4.6 Netze BW GmbH 26
5. Kampfmittelbeseitigung 27
6. Geotechnik 27
7. Grundstücke 27
8. Beweissicherung öffentliches Wegenetz 28
9. Sonstige öffentliche Belange 29

V. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen 29
1. Wasserrechtliche Erlaubnisse 29
2. Sonstiges 30

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge 30

VII. Gebührenentscheidung 31

B. Begründender Teil 31

I. Vorhaben und Verfahrensablauf 31
1. Erläuterung des Vorhabens 31
1.1 Ausgangslage 31
1.2 Zielsetzung 32
1.3 Geplanter Zustand 33
1.3.1 Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren 33
1.3.2 Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens 35
1.4 Kostenträger 36
2. Verfahrensablauf 36
2.1 Offenlage 37
2.2 Online-Konsultation 37
2.3 Änderungen und Ergänzungen in den Planunterlagen 38

II. Verfahrensrechtliche Bewertung 40

III. Umweltverträglichkeit 41

IV. Planrechtfertigung 42

V. Wirtschaftlichkeit 44

VI. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung 44

VII. Bauwerke, Wegebau und Leitungen 45

1. Allgemeines 45
2. Kostentragung und Unterhaltungspflicht 46
3. Leitungen 46

VIII. Immissionsschutz 48

1. Baubedingte Schallimmissionen, Erschütterungen 48
2. Betriebsbedingte Schallimmissionen 50
   - 2.1 Trennungsgebot § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) 50
   - 2.2. Vermeidungsgebot gemäß § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV 51
   - 2.3 Schalltechnische Untersuchung 52
     - 2.3.1 Verkehrsstärke 53
     - 2.3.2 Lärmminderungswert 55
     - 2.3.3 Berechnungen 55
   - 2.4 Rückgriff auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG 60
   - 2.5 Abwägung zur Lärmbeeinträchtigung unterhalb der Auflagenschwelle 62
   - 2.6 Nachträgliche Lärmvorsorge 63
3. Luftschadstoffimmissionen 64

IX. Natur- und Artenschutz 64

1. Eingriff in Natur und Landschaft 64
   - 1.1 Eingriffsregelung 64
     - 1.1.1 Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts 65
     - 1.1.2 Landschaftsbild 67
2. Landschaftsschutzgebiet 68
3. Artenschutz 68
   - 3.1 Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme 68
   - 3.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG 70

X. Bodenschutz und Altlasten 71

XI. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 72

1. Bauzeitliche Einleitung von Oberflächen-, Sicker- und Schichtwasser in das Regenklärbecken „Pfinztal-West“ 72
2. Wasserschutzgebiete 73
3. Wasserrechtliche Erlaubnis 73
   - 3.1 Entwässerung 73
   - 3.2 Bauzeitliche Wasserhaltung 74

XII. Jagdwesen 75

XIII. Abwägung 76

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen 76
   1.1 Planungsziel 76
   1.2 Variantenprüfung 78
      1.2.1 Nullvariante 78
      1.2.2 Variante 1- Standort „Buchwald“ 79
      1.2.3 Variante 2 - Standort „Buchwald – Überschüttung Leichtbaustoff“ 79
      1.2.4 Variante 3 - „Standort Nussweg“ - Antragsvariante 80
      1.2.5 Variante 4 - Getrennte Bauwerke 80
      1.2.6 Ergebnis 81
2. Umweltbelange 82
3. Immissionsschutz 83
4. Sicherheit und Leichtigkeit des Landwirtschafts-, Rad-, und Fußgängerverkehrs 83
   4.1. Radverkehr 83
      4.1.1. Fahrbahnaufbau und Unterhaltungskosten Wirtschaftsweg 83
      4.1.2 Absturzsicherung 86
   4.2 Verkehr und Verkehrssicherheit während der Bauausführung 86
5. Landwirtschaft 87
6. Kommunale Belange 88
7. Private Rechte und Belange/Eigentum 90
   7.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum 90
   7.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum 92

XIV. Träger öffentlicher Belange und Kommunen 93

1. Enzkreis 94
   1.1 Verschiedene Ämter des Landratsamts Enzkreis 94
   1.2 Forstamt 98
   1.3 Gesundheitsamt 98
   1.4 Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz 99
   1.5 Umweltamt 99
   1.6 Landwirtschaftsamt 99
2. Landkreis Karlsruhe 100
3. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Sachbebiet 16b – Höhere Straßenverkehrsbehörde 100
4. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Sachgebiet 16c – Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement 100

5. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst 100
6. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 8, Forstdirektion, Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion 101
7. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau 102
8. Regierungspräsidium Tübingen – Landesstelle für Straßentechnik 103
9. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr 103
10. Kommunen 104
10.1 Gemeinde Remchingen 104
10.2 Gemeinde Karlsbad 104

XV. Verbände 105

XVI. Träger von Versorgungsleitungen 106
1. GasLINE GmbH & Co. KG/PLEdoc GmbH 107
2. Verizon Deutschland GmbH 108
3. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH 109
4. Autobahn-Selbstanschluss-Kabel (AUSA-Kabel) und LWL-Leitungen der Autobahn GmbH des Bundes 109
5. Gasversorgung Pforzheim Land GmbH (GVP) 110
6. Netze BW GmbH 110

XVII. Private Einwendungen 110
1. Häufige Einwendungen 111
1.1 Schalltechnische Untersuchung 111
1.1.1 Stockwerksscharfe Berechnung an allen Gebäuden im Ortsteil Nöttingen 111
1.1.2 Auswahl der untersuchten Immissionsorte 112
1.1.3 Verkehrsstärke und Schwerlastverkehr 113
1.2 Standortwahl und Notwendigkeit der Grünbrücke 113
1.3 Wirtschaftlichkeit 115
1.4 Flächenverbrauch 115
1.5 Gefahr für Menschen und Tiere 116
1.6 Nichteinhaltung der ursprünglichen Planfeststellung (Bau der „Nusswegbrücke“) 116
2. Einzelne private Einwender bzw. Einwenderinnen 119
2.1 Ident.-Nr. 1 119
2.2 Ident.-Nr. 2 120

2.3 Ident.-Nr. 3 120
2.4 Ident.-Nr. 4 121

XVIII. Zusammenfassung 123

XIX. Begründung der Gebührenentscheidung 125

C. Rechtsbehelfsbelehrung 125

Anhang Abkürzungsverzeichnis 126

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die Autobahn BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West auf der Gemarkung Remchingen-Nöttingen wird festgestellt.

Der Plan wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr - handelnd im Rahmen der Auftragsverwaltung des Landes für die Bundesrepublik Deutschland - erstellt. Seit dem 1. Januar 2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes (nachfolgend „Vorhabenträgerin“) für die Planung und den Bau der Bundesautobahnen zuständig. Sie ist eine GmbH im Eigentum des Bundes, die am 13. September 2018 durch das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesstraßen (InfrGG) gegründet wurde. Soweit in den Planunterlagen die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr als Vorhabenträger bezeichnet ist, wird dies berichtigt in „Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest“.

Der Plan umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Neubau eines kombinierten Brückenbauwerks (Grünbrücke mit seitlichem Wirtschaftsweg)
- Gestaltung und Bepflanzung der Querungshilfe
- Anlage von Irritationsschutzwänden
- Anbindung des Brückenbauwerks an das bestehende Wirtschaftswegenetz
- Sicherung und Verlegung von Versorgungsleitungen
- Entwässerung der Grünbrücke und der Wirtschaftswege
- Anlage einer artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst einen Ordner. Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens aufgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen.

Festsetzungen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der folgenden Planunterlagen, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

lfd. Nr.	Unterlage Nr. Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1	**Erläuterungsbericht**			
1.1	Unterlage 1.1a	Erläuterungsbericht - Deckblatt	31.05.2022	
2	**Übersichtskarte**			
2.1	*Unterlage 2 Blatt 1*	*Übersichtskarte*	*15.03.2018*	*1 : 25.000*
3	**Übersichtslageplan**			
3.1	Unterlage 3 Blatt 1	Übersichtslageplan	15.03.2018	1 : 5.000
5	**Lageplan**			
5.1	Unterlage 5 Blatt 1a	Lageplan - Deckblatt	31.05.2022	1 : 500
6	**Höhenplan**			
6.1	Unterlage 6 Blatt 1	Längsschnitt Grünbrücke	06.06.2019	1 : 500 / 50
10	**Grunderwerb**			
10.1	Unterlage 10.1 Blatt 1a	Grunderwerbsplan - Deckblatt	31.05.2022	1:500
10.2	Unterlage 10.2a	Grunderwerbsverzeichnis - Deckblatt	31.05.2022	
11	**Regelungsverzeichnis**			
11.1	Unterlage 11.1a	Regelungsverzeichnis - Deckblatt	31.05.2022	
14	**Regelquerschnitte**			
14.1.	Unterlage 14 Blatt 1	Ausbauquerschnitte	06.06.2019	1 : 50
15	**Bauwerksskizze**			
15.1	Unterlage 15 Blatt 1	Bauwerksskizze	20.10.2016	1 : 200
16	**Sonstige Pläne**			
16.1	Unterlage 16 Blatt 1	Lageplan für Beweissicherung	31.05.2022	

17	**Immissionstechnische Untersuchungen**			
17.1	Unterlage 17.1	Schalltechnische Untersuchung zum Bau der Grünbrücke Mutschelbach	14.05.2018	-
19	**Umweltfachliche Untersuchungen**			
19.1	Unterlage 19.1	Artenschutzfachliche Beurteilung	05.02.2019	
19.2	*Unterlage 19.2 Blatt 1*	*Lageplanskizze mit nachrichtlicher Darstellung der Leitstrukturen und Wildschutzzäune*	*15.03.2018*	*1 : 2.000*

Die grau und kursiv dargestellten Pläne sind lediglich nachrichtlich enthalten.

III. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Allgemeines

1.1
Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen.

1.2
Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleibt vorbehalten.

2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten

2.1
Im Zuge der Bauvorbereitung werden temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie beispielsweise Straßensperrungen und Umleitungen, mit den betroffenen Brandschutzdienststellen des Enzkreises und des Landkreises Karlsruhe sowie mit den betroffenen Gemeindefeuerwehren abgestimmt; der zuständige Rettungsdienst wird entsprechend informiert.

Während der Bautätigkeit erforderliche Umleitungsstrecken sind mit den zuständigen Verkehrsbehörden und umliegenden Gemeinden vor der Bauausführung abzustimmen.

2.2
Die Vorhabenträgerin hat einen Bauablaufzeitplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- bzw. Ausführungsplanung, welche den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, rechtzeitig mit allen betroffenen Leitungsträgern und Infrastrukturunternehmen, insbesondere mit

- PLEdoc/GasLINE GmbH & Co. KG
- Verizon Deutschland GmbH
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- Gasversorgung Pforzheim Land GmbH (GVP)
- Netze BW GmbH

abzustimmen.

2.3
Das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Arbeitsgruppe Straßenentwurf (MAQ 2008), ist in der Ausführungsplanung zu beachten, soweit dieser Beschluss keine abweichenden Regelungen enthält.

Anmerkung: Der Mitführung des Wirtschaftswegs auf dem Brückenbauwerk wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Abstimmung mit dem Bundesamt für Naturschutz am 14. April 2014 zugestimmt.

2.4
Das Landratsamt Enzkreis – untere Flurneuordnungsbehörde – ist über den Bauablaufzeitplan und die Bauausführungsplanung zu informieren.

3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz

Für den Fall, dass sich die beteiligten Straßenbaulastträger bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen über die Verteilung der Kosten für die vorgesehene Maßnahme und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen nicht einig sind, bleibt eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

4. Wasserwirtschaft

4.1 Allgemein

4.1.1
Die Arbeiten sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

4.1.2
Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung verhütet wird.

4.1.3 – Hinweis
Bei der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zum Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutz zu beachten.

4.2 Baustelleneinrichtung

4.2.1
Baustofflager sind bevorzugt auf befestigten Flächen einzurichten.

4.2.2
Die Maschinen und Geräte sind gegen Tropfverluste zu sichern. Die Kraftstoffanlagen und Hydrauliksysteme von Baumaschinen und Fahrzeugen sind vor ihrem erstmaligen Einsatz und während des Betriebs täglich durch den Verantwortlichen auf Dichtigkeit zu prüfen. Undichtheiten sind unverzüglich abzustellen.

4.2.3
Das Lagern, Ab- und Umfüllen von wassergefährdenden Stoffen, wie z. B. Maschinenbetriebsstoffe, ohne entsprechende Schutzvorkehrungen gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden oder in Gewässer ist untersagt. Das Lagern und das Ab- und Umfüllen von wassergefährdenden Stoffen sowie das Betanken, Abstellen, Warten/Reinigen von Arbeitsgeräten, Maschinen und Fahrzeugen darf daher nur auf flüssigkeitsdichtem Untergrund erfolgen.

4.2.4
Während der Bauarbeiten muss eine ausreichende Menge an Adsorptionsmittel vorgehalten werden, um ausgetretene wassergefährdende Stoffe unverzüglich aufnehmen zu können. Ausgelaufene wassergefährdende Flüssigkeiten sind unverzüglich zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

4.2.5
Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Fahrzeuge, die zuvor auf einer mit Schadstoffen belasteten Baustelle eingesetzt waren, müssen einer Grundreinigung unterzogen werden und frei von jeglichen Schadstoffen sein.

4.2.6
Toiletten- und Sanitäranlagen müssen entweder mit dichten Behältern ausgestattet oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen sein.

4.3 Bauausführung

4.3.1
Beim Bauvorhaben darf nur unbelastetes Bodenmaterial verwendet werden.

4.3.2
Die Tiefe von Baugruben ist auf das notwendige Maß zu beschränken.

4.4 Grundwasserschutz in Wasserschutzgebieten (WSG)

Über die auch das Grundwasser schützenden allgemeinen Nebenbestimmungen in A.III.4.1 A.III.4.2, A.III.4.3 hinaus, gelten für Wasserschutzgebiete zusätzlich die nachfolgenden Bestimmungen:

4.4.1
Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass alle beteiligten Firmen, insbesondere deren vor Ort tätige Mitarbeiter, vor Beginn der Arbeiten auf die besondere Lage des Vorhabens im Wasserschutzgebiet und die damit verbundenen Sorgfaltspflichten zum Schutz des Grundwassers vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hingewiesen werden.

4.4.2
Erforderliche Arbeiten innerhalb der Wasserschutzgebietszone müssen zügig durchgeführt werden und dürfen nur im unbedingt erforderlichen Umfang erfolgen.

4.4.3
Die Benutzung von Geräten und Baumaschinen mit Verbrennungsmotoren ist in Wasserschutzgebieten nur dann gestattet, wenn diese unter möglichen Leckagestellen gegen Tropfverluste ausreichend geschützt sind.

4.4.4
Bei einem Unfall mit wassergefährdenden Stoffen sind die Umweltämter des Enzkreises und des Landkreises Karlsruhe sowie die Gemeinden Remchingen und Karlsbad sofort zu benachrichtigen.

4.4.5
Zu erstellende Bauwerke sind dicht herzustellen. Bei einer Außenabdichtung der Bauwerke gegen Bodenfeuchtigkeit, drückendes und nicht drückendes Wasser dürfen nur phenol-, pech- und teerfreie Bitumenemulsionen eingesetzt werden.
Die Verwendung von Bitumenlösungen ist nicht zulässig.

4.4.6
Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, die der Gütekontrolle unterliegen bzw. deren Eignung zur Verwendung in Wasserschutzgebieten nachgewiesen ist.

4.5 Bauzeitliche Einleitung von Oberflächen-, Schicht-, und Sickerwasser / Abwasserbeseitigung

4.5.1
Es ist sicherzustellen, dass das in der Baugrube anfallende Wasser über die Streckenentwässerung der BAB A 8 in Richtung Osten in das Regenklärbecken „Pfinztal-West“ eingeleitet wird.

4.5.2
Die Anforderungen an die bauzeitliche Einleitung des anfallenden Wassers in die Streckenentwässerung sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit den zuständigen Betreibern der Abwasseranlagen (Streckenentwässerung und RKB Pfinztal-West = Autobahn GmbH des Bundes; Mischwasserkanalisation = Gemeinde Remchingen / Abwasserverband Mittleres Pfinz- und Bocksbachtal) abzustimmen.

4.5.3 - Hinweis
Es wird empfohlen, das einzuleitende Wasser vor Einleitung in die Streckenentwässerung über geeignete Absetzsysteme zu führen und dabei folgende Ablaufwerte einzuhalten:

- 0,3 ml/l absetzbare Stoffe (Absetzzeit mindestens 2 h; Ermittlung im Imhofftrichter)
- pH-Wert zwischen 6 und 9.

4.6 Entwässerung

4.6.1
Der Bau von Entwässerungsanlagen ist plan- und bedingungsgemäß nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen und zu betreiben.

5. Bodenschutz

5.1
Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten. Alle erforderlichen Erdarbeiten sind mit besonderer Sorgfalt durchzuführen.

5.2
Baustelleneinrichtungen sind flächensparend auszuführen und auf unbefestigten Böden möglichst zu vermeiden. Falls solche Plätze auf kulturfähigen Böden eingerichtet werden müssen, ist der kulturfähige Ober- und Unterboden vor Beginn der baubedingten Nutzung zu entfernen. In den nicht zur Bebauung oder für die Baustelleneinrichtung vorgesehenen Bereichen sind Bodenverdichtungen (z. B. durch Befahren) mittels wirkungsvoller Maßnahmen zu vermeiden, um die natürliche Bodenstruktur vor einer erheblichen und nachhaltigen Veränderung zu schützen.

5.3
Alle erforderlichen Erdarbeiten sind mit besonderer Sorgfalt durchzuführen.

Werden bei Erdarbeiten organoleptische Auffälligkeiten (Geruch, Farbe usw.) des Untergrundes festgestellt, ist umgehend das Landratsamt Enzkreis – untere Bodenschutzbehörde – zu informieren.

5.4
Ober- und Unterboden sind grundsätzlich getrennt auszubauen und bis zur Wiederverwendung getrennt zwischenzulagern. Die Zwischenlagerung ist nach Maßgabe des

Heftes 10 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg (Stand 1991) auszuführen.

5.5
Soweit Verfüllungen, Auffüllungen und Geländemodellierungen vorgenommen werden, sind bei der Verwertung (Auf- und Einbringen) von aufbereiteten mineralischen Bau- und Abbruchabfällen (Recyclingmaterial) oder Böden in Baden-Württemberg folgende technische Hinweise zu beachten:

- Mitteilung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg „Vorläufige Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial“ vom 13.04.2004, Az.: 25-8982.31/37 (sog. Dihlmann-Erlass).

- Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007, Az. 25-8980.08M20 Land/3.

5.6
Bei der Verwendung von externem Bodenmaterial ist, insbesondere bei Boden aus Industrie- und Gewerbegebieten, darauf zu achten, dass das Material keine Kontaminationen aufweist, die zu einer Verschlechterung des Bodenzustands führen.

Es darf nur standorttypisches Bodenmaterial verwendet werden.

5.7
Anfallender Straßenaufbruch, überschüssiger Erdaushub und sonstige Bauabfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

5.8
Für anfallende überschüssige Erdmassen sind frühzeitig der Materialeignung entsprechend hochwertige Verwertungsmöglichkeiten zu prüfen und umzusetzen. Für die Ermittlung der Verwertungseignung ist neben dem örtlichen Baugrundgutachten das Heft 24 „Technische Verwertung von Bodenaushub“, Reihe Luft-Boden-Abfall, Ministerium für Umwelt und Verkehr und die DIN 19731 „Verwertung von Bodenaushub“ heranzuziehen.

5.9
Werden Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich, sind diese zuvor mit dem Landratsamt Enzkreis – untere Bodenschutzbehörde – abzustimmen.

5.10 - Hinweis
Bodenarbeiten sollten grundsätzlich nur bei trockener Witterung und trockenem Boden erfolgen.

5.11 – Hinweis
Bei den anstehenden Baumaßnahmen sind die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) grundsätzlich zu beachten.

6. Kampfmittelbeseitigung

Vom Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – ermittelte Verdachtsflächen im Bereich des Vorhabens werden im Rahmen der Bauausführung als vorbereitende Maßnahme auf eventuell vorhandene Kampfmittel untersucht und bei Funden freigeräumt.

7. Denkmalschutz

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich der höheren Denkmalschutzbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21) und dem Landesamt für Denkmalpflege (Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8) anzuzeigen (§ 20 Abs. 1 DSchG). Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die höhere Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und die höhere Denkmalschutzbehörde es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

8. Natur- und Artenschutz

8.1 <u>Allgemein</u>

8.1.1
Die vor Ort tätigen Personen haben sich im Vorfeld über die einzuhaltenden Bestimmungen dieses Bescheids sowie über die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes

2.36.037 (Remchingen-Mittleres Pfinztal) und die dort geltende Verordnung zu informieren.

8.1.2
Die temporär in Anspruch genommenen Flächen sind nach der Inanspruchnahme zu rekultivieren und gemäß dem Ausgangszustand wiederherzustellen, d. h. dass evtl. vorhandene steinhaltige Baumaterialien vollständig aus dem Bearbeitungshorizont entfernt, durch Fahrspuren entstandene Bodenverdichtungen entsprechend gelockert, Unebenheiten wieder eingeebnet und erforderliche Begrünungen mit standortgerechtem und autochthonem Saatgut vorgenommen werden.

8.1.3
Sollten im Zuge der Bauarbeiten unvorhergesehene Schwierigkeiten auftreten, die sich nachteilig auf Natur und Landschaft auswirken könne, ist die untere Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren und die Arbeiten einzustellen.

8.2 Artenschutz

8.2.1
Die in der Artenschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 19.1) vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V1 (Aufstellen eines Reptilienschutzzauns, Überprüfung des Baubereichs durch herpetologisch geschultes Fachpersonal und Verbringen von ggf. sich im Baubereich befindender Tiere hinter den Reptilienschutzzaun) ist vor Baubeginn umzusetzen.

8.2.2
Zur Herstellung des Baufeldes notwendige Gehölzbeseitigungen (Rückschnitte oder Fällungen) dürfen nur außerhalb der Vegetationszeit (Zeitraum 01. Oktober bis 28./29. Februar) durchgeführt werden.

8.3 Ökologische Baubegleitung

Die Bauarbeiten sind von ökologisch geschultem und faunistisch versiertem Fachpersonal zu begleiten. Die ökologische Baubegleitung hat die vor Baubeginn durchzuführenden artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie die baubegleitende Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu gewährleisten und unter Naturschutzgesichtspunkten zu optimieren. Ergeben sich während der Bauphase Änderungen in der Planung oder kurzfristiger Handlungsbedarf, erarbeitet die ökologische Baubeglei-

tung erforderliche Schutz- oder Vermeidungsmaßnahmen, welche mit der unteren Naturschutzbehörde vor der Umsetzung abzustimmen sind. Die fach- und sachkundige Person hat dem Landratsamt – untere Naturschutzbehörde – nach Abschluss der Arbeiten in einem Bericht das Ergebnis der ökologischen Baubegleitung mitzuteilen.

Mit dem Vorhaben darf erst begonnen werden, wenn der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Enzkreis eine Mehrfertigung der Auftragsbestätigung des beauftragten Fachbüros vorliegt. Zusammen mit der Auftragsbestätigung sind die Kontaktdaten der Person, welche die ökologische Baubegleitung vor Ort durchführt, zu übermitteln.

9. Leitstrukturen, Pflege und Unterhaltung, Monitoring

9.1 Herstellung der Leitstrukturen im Plangebiet

9.1.1
Im Zuge der Ausführungsplanung hat eine detaillierte Planung der Leitstrukturpflanzung sowie weiterer Strukturen auf der Grünbrücke in Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA), zu erfolgen. Die ökologische Baubegleitung und die zuständige Untere Naturschutzbehörde sind miteinzubeziehen. Die erforderlichen Maßnahmen sind in Anlehnung an die ELA (Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau) in einem zu erstellenden Ausführungsplan einschließlich Maßnahmenblätter festzulegen.

9.1.2
Die Herstellung der Leitstrukturen auf der Querungshilfe hat in Anlehnung an die zu vernetzenden Biotopstrukturen zu erfolgen. Es sind unterschiedliche Strukturen wie zum Beispiel ein mehrstufiger Gehölzstreifen sowie offene Bereiche geschaffen werden.

9.1.3
Für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und Begrünung der Grünbrücke sind ausschließlich gebietsheimische Gehölze und gebietsheimisches Saatgut zu verwenden.

9.1.4
Auf der Grünbrücke ist durch geeignete Bepflanzung oder sonstige Strukturen eine ausreichende Trennwirkung zwischen Grünbereich und Wirtschaftsweg vorzusehen.

9.1.5
Soweit die Maßnahmen nicht im Zuge der Bauarbeiten durchgeführt werden, sind sie spätestens innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Bauarbeiten umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

9.1.6
Das Landratsamt Enzkreis - untere Flurbereinigungsbehörde – ist über die landschaftspflegerische Ausführungsplanung für die Biotopstrukturen auf der Grünbrücke zu informieren.

9.2 Unterhaltung und Pflege

9.2.1
Die ökologischen Strukturen auf der Grünbrücke (bewachsene Flächen, offene Bereiche usw.) sind auf Dauer zu unterhalten. Die ökologische Funktionsfähigkeit ist durch geeignete Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen sicherzustellen. Ausgefallene Gehölze sind im gleichen Jahr noch zu ersetzen.

Die Maßnahmen und Zeiträume für die Fertigstellungs-, Entwicklungs-, und Unterhaltungspflege sind im landschaftspflegerischen Ausführungsplan in Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg festzulegen. Die ökologische Baubegleitung und die zuständige Untere Naturschutzbehörde sind miteinzubeziehen.

Eventuell notwendig werdende Änderungen bei der Unterhaltungspflege sind ebenfalls abzustimmen.

9.3 Monitoring

9.3.1 - Monitoringkonzept

Zur Sicherung und Optimierung der ökologischen Wirksamkeit der Grünbrücke ist ein fachgerechtes Monitoring vorzunehmen, das sowohl die technischen Voraussetzungen sowie die biotischen Parameter beurteilt. Hierzu ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg ein detailliertes Monitoringkonzept auszuarbeiten. Die ökologische Baubegleitung und die zuständige Untere Naturschutzbehörde sind miteinzubeziehen.

Das Konzept muss alle für die planfestgestellte Grünbrücke erforderlichen Monitoring-Maßnahmen beinhalten, um die Funktionsweise und Funktionsfähigkeit der Grünbrücke sicherzustellen und Störungsquellen auszuschließen bzw. zu beheben. Als Mindeststandards sind die Maßnahmen aus dem Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) „Monitoring von Grünbrücken - Arbeitshilfe für den Nachweis der Wirksamkeit von Grünbrücken für die Wiedervernetzung im Rahmen der KP II – Maßnahmen“ des Bund-Länder Arbeitskreises Landschaftspflege und Naturschutz im Straßenwesen (2014) zu berücksichtigen. Das Monitoring muss insbesondere Regelungen zu folgenden Punkte enthalten:

- Kontrolle der technischen Voraussetzungen und Faktoren
- Beurteilung der biotischen Faktoren (Vegetation auf der Grünbrücke und die Querungshilfe nutzende Tierarten)
- Dokumentations- und Berichtspflichten
- Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen

Das Monitoring (Methoden, Durchführung und Ergebnisse) ist fachgerecht zu dokumentieren und das Berichtergebnis entsprechend der festgelegten Zeiträume der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg und dem Ministerium für Verkehr, Referat 22, vorzulegen.

9.3.2
Nach Ablauf des im Monitoringkonzept vorgesehenen Monitoringzeitraums ist über eine ggf. erforderliche Fortsetzung des Monitorings nach Vorlage eines vorläufigen Abschlussberichts zu entscheiden.

10. Immissionsschutz (Schall/Erschütterungen)

10.1
Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ beachtet werden.

10.2
Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

10.3
Die Bauarbeiten, einschließlich der An- und Abfahrt der Baustellenfahrzeuge, sind – mit Ausnahme der erforderlichen nächtlichen Sperrpausen für das Verschieben des Traggerüst – auf die Zeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken.

10.4
Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärmminderungstechnik zu verwenden. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

10.5
Es sind erschütterungsarme Bauverfahren und erschütterungsarme Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zu verwenden. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

10.6
Die Vorhabenträgerin hat die Anlieger über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Hierfür sind auch ein Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und auf die Planfeststellungsbehörde.

11. Leitungen

11.1
Aufgrund der Baumaßnahme freigelegte Leitungen sind während der Bauzeit vor Beschädigungen zu sichern.

11.2
Bei der Neupflanzung von Gehölzen sind die betroffenen Leitungstrassen einschließlich der Schutzstreifen frei zugänglich und von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern frei zu halten.

11.3
Die Kabelschutzrohranweisungen der GasLINE GmbH, der Verizon Deutschland GmbH sowie weiterer Leitungsträger sind zu beachten.

12. Landwirtschaft

12.1
Es ist – vorbehaltlich anderweitiger Regelungen in diesem Beschluss bzw. vorbehaltlich anderweitiger Absprachen mit der Vorhabenträgerin - sicherzustellen, dass die weiterhin zu nutzenden landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit so erschlossen sind, dass sie mit entsprechenden landwirtschaftlichen Geräten bewirtschaftet werden können.

Auch für vorübergehende Inanspruchnahmen sind die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

12.2
Die jeweiligen Bewirtschafter landwirtschaftlicher Grundstücke sind früh- und rechtzeitig über den Umfang und den Zeitpunkt der Grundstückinanspruchnahme zu informieren. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist mit den jeweiligen Bewirtschaftern abzustimmen.

IV. Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten Zusagen der Vorhabenträgerin sowie seine weiteren der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Nebenbestimmung oder Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Die Vorhabenträgerin hat insbesondere auch Folgendes zugesagt:

1. Wasserwirtschaft und Bodenschutz

1.1 <u>Wasserwirtschaft</u>

Die Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Grundwasserfassungen der Tiefbrunnen 1-4 des Zweckverbandes für die Wasserversorgung des Hügellandes zwischen Alb und Pfinz, der Flachbrunnen 1 und 2 der Gemeinde Remchingen, des Tiefbrunnens II „Sperlingshof“ der

Ev.-Luth. Kinderfreundgesellschaft e.V. Sperlingshof und der Tiefbrunnen 1 und 2 „Ober Bruch“ des Zweckverbandes Wasserversorgung „Oberes Pfinztal“ vom 17.04.2001 wird eingehalten.

1.2 Bodenschutz

Das Aushubmaterial aus den Baugruben wird auf den Baustelleneinrichtungsflächen fachgerecht zwischengelagert. Der Erdaushub wird beprobt und es wird dafür Sorge getragen, dass nur unbelastetes Bodenmaterial zum Auffüllen verwendet wird.

2. Forstwirtschaft

2.1 Forstwirtschaft

2.1.1
Der das Plangebiet umgebende Wald befindet sich im Eigentum des Landes Baden-Württemberg (ForstBW). Die Vorhabenträgerin wird auf den Waldflächen weder Baustelleneinrichtungsflächen noch Lagerflächen für Material wie z. B. Bodenaushub errichten. Im Rahmen der Maßnahme werden im umgebenden Wald keine Bäume gefällt oder Bäume beschädigt.

2.1.2
Rechtzeitig vor Baubeginn werden der angrenzende Waldbesitzer und der zuständige Forstrevierleiter über den Baubeginn informiert sowie Umfang und Zeitraum der Tätigkeiten mit diesen abgestimmt.

2.1.3
Zur Prüfung, ob Strukturen im Grünbereich des Brückenbauwerks Wald im Sinne des § 2 LWaldG darstellen, werden das Regierungspräsidium Freiburg als höhere Forstbehörde, das Landratsamt Enzkreis als untere Forstbehörde sowie die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg nach Fertigstellung der Anpflanzungen beteiligt.

3. Jagdwesen

Die untere Jagdbehörde ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über den Umfang und den Zeitraum der Tätigkeiten zu informieren, um die Jagdruhezone, die den Anforderungen des § 42 Abs. 6 Jagd- und Wildtiermanagementgesetz (JWMG) genügen muss, einzuhalten.

4. Leitungsträger

4.1 Allgemein

4.1.1
Die Verlegung von Leitungen sowie erforderliche Schutzmaßnahmen an Anlagen werden frühzeitig, mindestens sechs Monate vor Baubeginn bzw. vor Bauausführung, mit den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt.

4.1.2
Die Zugänglichkeit zu den betroffenen Leitungsanlagen wird während der Bauphasen sichergestellt. Die für die Leitungsverlegung, Instandhaltungsmaßnahme oder sonstige notwendige Arbeiten zuständige Firma erhält nach Absprache mit der Bauleitung der Vorhabenträgerin das Recht, das Baufeld zur Durchführung der erforderlichen Arbeiten zu betreten.

4.2 PLEdoc/GasLINE GmbH & Co. KG

4.2.1
Im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt mit der GasLINE GmbH & Co. KG eine Abstimmung über den Bauablauf, um Einschränkungen im Datentransport bzw. eine Behinderung während der Bauausführung möglichst gering zu halten.

4.2.2
Die notwendigen Parallel- und Kreuzungsabstände werden im Zuge der Abstimmung mit den anderen Leitungsträgern berücksichtigt.

4.2.3
Vor Durchführung der Umverlegung der Leitungsanlage werden die erforderlichen Verträge/Vereinbarungen in Abstimmung mit der GasLINE GmbH & Co. KG abgeschlossen.

4.2.4
Die für die Leitungsverlegung benötigten Flächen werden der GasLINE GmbH & Co. KG nach Abstimmung zur Verfügung gestellt.

4.3 Verizon Deutschland GmbH

Eine Veränderung der Lage und der Überdeckungshöhe des Leitungsbestands erfolgt nur nach vorheriger Zustimmung und Absprache mit der Verizon Deutschland GmbH.

4.4 GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (GLH)

4.4.1
Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH wird frühzeitig kontaktiert und über die Bauarbeiten informiert. Planerische Details werden mit der GLH im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.

4.4.2
Während der Bauzeit wird berücksichtigt, dass die zur GLH-Kabeltrasse gehörenden Schächte nicht mit Baumaterial usw. überdeckt werden und jederzeit zugänglich bleiben.

4.4.3
Die GLH wird über andere, von einer Verlegung betroffene, Leitungsträger informiert.

4.5 Gasversorgung Pforzheim Land mbH (GVP)

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Gaswerke Pforzheim Land mbH in die technische Planung der Grünbrücke einbezogen.

4.6 Netze BW GmbH

4.6.1
Mit dem Auftragszentrum Ettlingen, Betriebsservice Enztal/Kraichgau und Alb/Murg werden mindestens drei Wochen vor Baubeginn in der Nähe der betroffenen Stromleitung der Netze BW GmbH die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen abgestimmt. Vor einer Wiederverfüllung von freigelegten Versorgungskabeln ist ebenfalls das Auftragszentrum zu informieren, um die Kabellage abzunehmen.

4.6.2
Im Falle von Grabarbeiten zur Herstellung des sich nördlich an die Grünbrücke anschließende Wegenetzes wird vor Baubeginn die genaue Lage der Kabel der Netze BW GmbH durch Herstellung von Suchschlitzen mittels Handarbeit ermittelt.

5. Kampfmittelbeseitigung

Die Vorhabenträgerin berücksichtigt die Ergebnisse der im Zuge der Planung zum 6-streifigen Ausbau zwischen Karlsbad und Pforzheim-West eingeholten Luftbildauswertung in der Ausführungsplanung.

6. Geotechnik

Die geotechnischen Hinweise des Regierungspräsidiums Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau sowie das Arbeitsblatt DWA-A 138 in seiner jeweils gütligen Fassung werden von der Vorhabenträgerin beachtet.

7. Grundstücke

7.1
Nach Abschluss der Baumaßnahme wird die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche von ca. 125 m² des Flurstücks mit der Nummer 9227, Gemarkung Nöttingen, so wiederhergerichtet, dass die Bodenverhältnisse auf dem Flurstück nach dem Räumen der Baustelle geeignet sind, die im Flurneuordnungsverfahren Remchingen-Nöttingen (A 8) vorgesehenen Leitstrukturen zu pflanzen.

7.2 Flurstücke Nr. 9024, 9025, 9026, Gemarkung Nöttingen

7.2.1
Die im Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Flurstücke Nr. 9024, 9025 und 9026 werden während der Bauzeit nur für folgende Zwecke vorübergehend in Anspruch genommen:

- Aufstellen des Reptilienschutzzauns einschließlich Einbindung ca. 10 cm tief ins anstehende Erdreich,
- Abbau des Reptilienzauns nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme,
- Durchführung der Pflegearbeiten auf den Flurstücken während der Bauzeit, wobei diese Arbeiten durch eine von der Autobahn GmbH des Bundes beauftragte Firma (Garten- und Landschaftsbau) durchgeführt werden.

7.2.2
Die Kosten für die Pflegearbeiten trägt die Vorhabenträgerin.

7.2.3
Die mit den Pflegearbeiten der Flurstücke beauftragte Firma wird auf den Flurstücken nur mit leichtem Gerät (z. B. Balkenmäher, Rasenmäher, Rasentrimmer) arbeiten.

7.2.4
Die Flurstücke werden nicht zum Abstellen von Geräten, Fahrzeugen oder sonstigen Material genutzt. Das Befahren durch Baustellenfahrzeuge wird untersagt. Es darf insbesondere auch kein Erdmaterial auf den betroffenen Flurstücken gelagert werden.

7.2.5
Die Flurstücke werden nach der vorübergehenden Inanspruchnahme in bestem Zustand zurückgeben. Insbesondere werden die derzeit vorhandenen Geländeunebenheiten beseitigt, die noch vom sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 8 stammen.

8. Beweissicherung öffentliches Wegenetz

8.1
Vor Beginn der Baumaßnahme wird an den im Lageplan für Beweissicherung, Unterlage 16.1, entsprechend gekennzeichneten Wirtschaftswegen (Farbe blau und rosa) der Gemeinde Remchingen und der Gemeinde Karlsbad ein den fachlichen Vorgaben entsprechendes Beweissicherungsverfahren (z. B. in Form einer Begehung unter fotografischer und textlicher Dokumentation des Zustands der Flächen) durchgeführt. Die Gemeinden Remchingen und Karlsbad werden über den Termin zur Beweissicherung frühzeitig informiert; die Ergebnisse der Beweissicherung werden ihnen zur Verfügung gestellt. Die Kosten der Begutachtung trägt die Vorhabenträgerin.

Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine erneute Zustandsfeststellung. Anhand eines Vergleichs der Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen werden gegebenenfalls durch das Vorhaben bedingte Schäden festgestellt. Schäden, die durch das Vorhaben herbeigeführt wurden, werden beseitigt bzw. den Gemeinden Remchingen und Karlsbad ersetzt.

8.2
Die Vorhabenträgerin wird bauvertraglich die Nutzung der in der Unterlage 16.1 mit der Farbe blau gekennzeichneten, autobahnparallelen Wirtschaftswege untersagen.

8.3
Die Vorhabenträgerin wird die im Lageplan für Beweissicherung, Unterlage 16.1 entsprechend gekennzeichneten Wirtschaftswege (Farbe rot) nach Beendigung der Baumaßnahme wieder instand setzen. Die im Lageplan für Beweissicherung, Unterlage 16.1 mit der Farbe gelb gekennzeichneten Wirtschaftswege werden nach Beendigung der Baumaßnahme zurückgebaut.

9. Sonstige öffentliche Belange

9.1
Es erfolgt eine enge und frühzeitige Abstimmung der Bauphasen mit der Autobahn GmbH, Abteilung C2 – Straßenverwaltung/Verkehrsbehörde, Niederlassung Südwest in Stuttgart, Obertürkheim.

9.2
Im Bereich der Betriebsumfahrt Darmsbach an der K 4535 wird für Blaulichtorganisationen und den Betriebsdienst freie Fahrt gewährt. Verschmutzungen im Bereich der Betriebsumfahrt werden durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen verhindert oder deren Beseitigung durch entsprechende Vorkehrungen sichergestellt. Zudem werden in diesem Bereich keine Fahrzeuge oder Materialien abgestellt.

9.3
Die Bauabläufe werden unter Beachtung der Baumaßnahme „Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – Stuttgart zwischen der Anschlussstelle Pforzheim Süd und der Anschlussstelle Pforzheim-Nord (Enztalquerung)“ koordiniert.

V. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1.1 Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser (Schichtwasser)

Der Bundesrepublik Deutschland wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die zum Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die BAB A 8 erforderliche temporäre Grundwasserhaltung erteilt.

1.2 Nebenbestimmungen und Hinweise

1.2.1
Die unter A.III.4.5 für das planfestgestellte Vorhaben formulierten Nebenbestimmungen sind auch für die wasserrechtliche Erlaubnis verbindlich, soweit sie den jeweiligen Erlaubnistatbestand und die zugehörigen Benutzungsanlagen betreffen.

1.2.2
Beginn und Ende der Wasserhaltungsmaßnahmen sind der unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Enzkreis anzuzeigen.

1.2.3.
Die Dauer der bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen ist zeitlich auf das notwendige Maß zu beschränken.

1.2.4
Weitere Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten.

2. Sonstiges

Im Übrigen werden alle für die Zulässigkeit des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen durch diese Planfeststellung ersetzt (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG).

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung, soweit diese nicht ausdrücklich in den Planunterlagen oder als Auflage in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten sind. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Die Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie von Privaten wird im begründenden Teil (insb. in den Abschnitten B.XIII. bis B.XVII.) dargestellt.

VII. Gebührenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei.

B. Begründender Teil

I. Vorhaben und Verfahrensablauf

1. Erläuterung des Vorhabens

1.1 Ausgangslage

Das Planfeststellungsverfahren sieht als Maßnahme zur Wiedervernetzung den Bau eines kombinierten Brückenbauwerks über die Autobahn BAB A 8 bei Karlsbad-Mutschelbach auf der Gemarkung Remchingen-Nöttingen vor. Das kombinierte Brückenbauwerk besteht aus einer Grünbrücke mit seitlich mitgeführtem Wirtschaftsweg. Die Brücke wird an das bestehende Wirtschaftswegenetz südlich und nördlich der Autobahn BAB A 8 angeschlossen.

Im Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West vom 26. Juni 2006 (Az.:15b-0513.2 (A71/A8)) war vorgesehen, die „Wingertbrücke“ auf Höhe des Nusswegs im Zuge des Vorhabens neu zu errichten, um so die Wirtschaftswegverbindung über die Autobahn zu erhalten. Zwar wurde auch im o. g. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der A 8 der bekannte tradierte Wildwechsel über die A 8 gewürdigt, eine Wildbrücke wurde zum damaligen Zeitpunkt jedoch aus rechtlicher Sicht nicht für erforderlich gehalten (vgl. Planfeststellungsbeschluss v. 26. Juni 2006, B.XI. 14.) Im Zuge des im Jahr 2011 begonnen Ausbaus der A 8 wurde die „Wingertbrücke“ (Nussweg) zurückgebaut, der ursprünglich planfestgestellte Ersatzbau wurde jedoch nicht realisiert.

Zwischenzeitlich war die Wiedervernetzung von Lebensräumen zunehmend in den Fokus gerückt. Mit Beschluss vom 11. Mai 2010 hatte der Ministerrat des Landes Baden-Württemberg den Generalwildwegeplan zur wissenschaftlich fundierten Informations-, Planungs- und Abwägungsgrundlage erklärt, die bei raumwirksamen Vorhaben sowie bei Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen von den beteiligten Ministerien und nachgeordneten Verwaltungsbehörden im jeweiligen Zustän-

digkeitsbereich zu berücksichtigen sei. Im Jahr 2012 wurden die im Generalwildwegeplan enthaltenen Wildtierkorridore in den Fachplan „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ integriert. Ferner erhielt der Generalwildwegeplan im Jahr 2015 mit der Aufnahme von § 46 des Jagd- und Wildtiermanagementgesetzes (JWMG) eine gesetzliche Grundlage. Auf Bundesebene hatte das Bundeskabinett bereits am 29. Februar 2012 das gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erarbeitete „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ beschlossen. Ziel des Bundesprogramms ist es, die durch das Bundesfernstraßennetz zerschnittenen Lebensraumkorridore mithilfe von Querungshilfen für Tiere wieder miteinander zu vernetzen. Dies entspricht den Zielen der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt.

Von den 93 vorrangigen Wiedervernetzungsabschnitten des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ liegen 14 in Baden-Württemberg. Der Standort „Grünbrücke über die A 8 westlich von Ispringen bei Karlsbad-Mutschelbach“ ist dort als priorisierter Wiedervernetzungsabschnitt gelistet. Am Standort der Grünbrücke verläuft die Achse des international bedeutsamen Wildtierkorridors Pfahlwald / Michelbach (Grindenschwarzwald und Enzhöhen) – Stranzenberg / Wöschbach (Kraichgau) des Generalwildwegeplans. Mit dem Bau der Grünbrücke wird die Wiedervernetzung der Laubwaldgebiete „Herrmannsgrund“ südlich der A 8 und „Buchwald“ nördlich der A 8 angestrebt. Dadurch soll der durch die A 8 zerschnitte Lebensraumkorridor wieder vernetzt und der Austausch zwischen wandernden Tierarten langfristig sichergestellt werden.

Das ausgedehnte Waldgebiet „Buchwald“ reicht westlich der geplanten Grünbrücke bis auf weniger als 100 m an die BAB A 8 heran. Im Übrigen befinden sich hier, östlich angrenzend an den „Buchwald“, landwirtschaftlich geprägte Flächen. Südlich der A 8 erstreckt sich eine landwirtschaftlich geprägte Feldflur mit eingestreuten Streuobstwiesen und Grünflächen bis an die Kreisstraße K 3562 (Landkreis Karlsruhe) / K 4535 (Enzkreis). Die überwiegend landwirtschaftlich geprägten Flächen nördlich und südlich der A 8 sind durch ein Netz aus bestehenden Wirtschaftswegen erschlossen. Die Kreisstraße K 4535 quert die A 8 im Bereich östlich der Grünbrücke und verläuft dann weiter südlich von Obermutschelbach Richtung Karlsbad-Langensteinbach. Unmittelbar an die Kreisstraße anschließend setzt sich das Waldgebiet „Herrmannsgrund“ fort.

1.2 Zielsetzung

Wesentliche Zielsetzung der geplanten Grünbrücke ist es, den auf Basis des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ als prioritär eingestuften Abschnitt zwischen den

Waldgebieten „Herrmannsgrund“ südlich der A 8 und „Buchwald“ nördlich der A 8 wieder zu vernetzen, um so die Zerschneidungswirkung der A 8 zu minimieren und den Austausch der Tierpopulationen sowie die Besiedlung neuer Lebensräume zu fördern.

Neben waldgebundenen Tierarten sollen auch Arten mit Lebensräumen in Waldrandgebieten und Offenlandflächen die Grünbrücke nutzen können. Zur Berücksichtigung dieses breiten Artenspektrums sollen in Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg im weiteren Planungsverlauf verschiedene Strukturen wie z. B. ein mehrstufiger Gehölzstreifen mit einer Breite von ca. 15 bis 25 m sowie offene Bereiche auf der Grünbrücke entstehen.

Gleichzeitig wird die ehemals vor dem Ausbau der A 8 bestehende Wirtschaftswegeverbindung durch den mitgeführten Wirtschaftsweg auf der Grünbrücke wiederhergestellt. Die beiden Wegeanschlüsse nördlich und südlich der A 8 werden mit den jeweiligen Aufweitungen der Fahrbahnränder so angepasst, dass sie mit Langholzfahrzeugen befahren werden können.

1.3 Geplanter Zustand

1.3.1 Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren

Die Baumaßnahme sieht den Bau eines kombinierten Brückenbauwerks (BW 7017 657) bestehend aus einer Grünbrücke mit seitlich geführtem Wirtschaftsweg über die Autobahn BAB A 8 beim Standort „Nussweg“ vor. Das Bauwerk wird als einfeldrige Bogenkonstruktion ohne Mittelstütze errichtet. Die Gründung kann gemäß der geotechnischen Untersuchung (Geotechnischer Bericht für den Neubau einer Grünbrücke über die BAB A 8 vom 5. Oktober 2015) grundsätzlich flach auf Einzel- und Streifenfundamenten erfolgen, wobei die Gründungssohlen im Hinblick auf die Böschungs- bzw. Geländebruchsicherheit tiefer geführt werden müssen. Auf Bohrpfähle kann verzichtet werden.

Die Grünbrücke wird entsprechend den Vorgaben des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2008) als Standard-Grünbrücke zur Vernetzung von Wald- und Halboffenland-Lebensräumen dimensioniert. Sie weist dementsprechend eine Breite von 50 m auf. Parallel hierzu wird ein Wirtschaftsweg seitlich mitgeführt. Das Bauwerk hat einschließlich der Rampen eine Länge von ca. 260,00 m, die Grünbrücke selbst führt mit einer Länge von ca. 95 m über die A 8. Die lichte Weite zwischen den Widerlagern beträgt ca. 61,20 m. Der Kreuzungswinkel über die A 8 ist mit 100,00 gon ausgewiesen, die lichte Höhe

entspricht ≥ 12,35 m. Die Breite zwischen den Irritationsschutzwänden beträgt ca. 55 m. Für die Überführung ist ein Kuppenhalbmesser von H_k = 2.500 m vorgesehen mit einem beidseitigem Gefälle von s = 0,500 %. Südlich des Bauwerks schließt sich ein Gefälle von s = 4,100 % an, während im Norden die Anbindung an das Wirtschaftswegenetz mit einer Steigung von s = 1,320 % erfolgt.

Mit dem Bau der Grünbrücke einschließlich seitlich geführtem Wirtschaftsweg wird die ehemalige Überführung „Nussweg“ über die BAB A 8 und die Anbindung an das bestehende Wirtschaftswegenetztes wiederhergestellt. Der Wegebau umfasst die Weiterführung des Wirtschaftsweges im unmittelbaren Anschluss an die Widerlager bis zum Wirtschaftswegevollkreuz im Süden und zur Wirtschaftsweganbindung im Norden einschließlich der Herstellung der Wegekreuze und die Anpassung an den Bestand bzw. an die im Flurneuordnungsverfahren (vgl. B I. 1.3.2) geplanten Wege. Hierfür sind geringfügige Anpassungen in Lage und Höhe erforderlich. Der auf dem Brückenbauwerk geführte, die A 8 kreuzende Wirtschaftsweg erhält eine Kronenbreite von 4,50 m, die sich aus 4,00 m Fahrbahn und 1 x 0,50 m Bankett (einseitig) zusammensetzt. Dadurch wird im Bauwerksbereich eine Aufweitung von 50 cm im Vergleich zum sich anschließenden Wirtschaftswegenetz geschaffen. Diese Aufweitung wird auch bei der Herstellung der Wirtschaftsweganbindungen beibehalten. Im unmittelbaren Anschluss an die Brücke beträgt die Fahrbahnbreite auf einer Strecke von ca. 30 Metern bis zum nördlichen Wegkreuz 3,50 m und das Bankett 2 x 0,50 m (beidseitig). Die Einmündungsbereiche der planfestgestellten Wirtschaftswege im Norden und Süden der Brücke berücksichtigen mit ihren Ausrundungen ein Befahren mit Langholzfahrzeugen. Für die Beurteilung wurden die Schleppkurven für einen Sattelzug zugrunde gelegt. Das untergeordnete Wirtschaftswegenetz weist eine Kronenbreite von 4,00 m (3,00 m Fahrbahn, 2 x 0,50 m Bankett) auf. Die Wirtschaftswege werden mit einer 4 cm wassergebundenen Decke hergestellt. Darunter befinden sich eine 15 cm mächtige Schottertragschicht sowie eine 26 cm mächtige Tragschicht aus Kies, Schotter oder Recyclingmaterial. Im Bereich der Grünbrücke wird der Wirtschaftsweg seitlich mit Steinblöcken oder Baumstämmen gegen unbefugtes Befahren der Grünbrücke bzw. des zuführenden Korridors gesichert. Die Böschungen im Anschlussbereich der Grünbrücke werden mit einem Steigungsverhältnis von 1 : 1,5 angelegt.

Die Querungshilfe soll sowohl für waldgebunde Tierarten sowie für Arten mit Lebensräumen in Waldrandgebieten oder Offenlandflächen geeignete Strukturen schaffen, die sich an den vorhandenen Biotopstrukturen orientieren. Dies soll durch den Wechsel von unterschiedlich bewachsenen Flächen mit offenen Bereichen erreicht werden. Angedacht ist ein mehrstufiger Gehölzstreifen mit einer Breite von ca.

15 – 25 m auf der Grünbrücke, ergänzt durch zum Beispiel Lesesteinhaufen, Tot- und Altholzhaufen sowie Senken (Geländeunebenheiten und Bodenstörungen), die sich vorübergehend mit Regenwasser füllen und als Suhle, Schlammquelle oder bei Trockenheit als Staubbad dienen (zu weiteren Einzelheiten vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1a, Abschnitt 5.4). Die Detail- und Ausführungsplanung der Leitstrukturen im Brückenbereich wird die Vorhabenträgerin mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg abstimmen (vgl. A.III.9.1.1). Zur Vermeidung der nächtlichen Blendwirkung und zur Reduzierung der Lärmbelastung auf der Grünbrücke werden beidseitig Irritationsschutzwände von mindestens 2,00 m Höhe angebracht, die zudem mindestens 25 m parallel zur BAB A 8 ausgezogen werden. Ebenso erhält das Bauwerk beidseits eine Begehung für Bauwerksprüfer. Lärmschutzanlagen sind nicht vorgesehen. Die in der BAB A 8 liegenden Entwässerungsleitungen werden durch die Grünbrücke nicht berührt. Bezüglich der Entwässerung des Brückenbauwerks sowie der Wirtschaftswege wird auf Abschnitt B.XI.3.1 hingewiesen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht und den Lageplan, verwiesen.

1.3.2 Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens

Die Wirksamkeit von Querungsbauwerken ist in erheblichem Maße abhängig von deren Anbindung an die zu vernetzenden Lebensräume. Um die Wiedervernetzung zwischen den Waldgebieten „Herrmannsgrund“ und „Buchwald“ zu gewährleisten, bedarf es daher der Anlage von Leitstrukturen als zusätzliche vernetzende Struktur. Die Anlage und Unterhaltung der Leitstrukturen und -pflanzungen außerhalb des Plangebietes (vgl. Unterlage 19.2 mit nachrichtlicher Darstellung der Leitstrukturen) sowie die Verlegung des „Nusswegs“ sind jedoch ausdrücklich nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme „Grünbrücke Mutschelbach“, sondern Bestandteil des Wege- und Gewässerplans im Flurneuordnungsverfahren „Remchingen-Nöttingen (A 8)“ als landschaftspflegerischer Ausgleich für die dortigen Eingriffe in Natur und Landschaft. Somit wird die Funktionalität der Grünbrücke im Rahmen der Flurneuordnung durch die Leitpflanzungen als Verbindung der Brücke an die angrenzenden Wälder gewährleistet. Der „Nussweg“ soll künftig auf 250 m parallel zur K 4535 verlaufen und von dort auf das Wegekreuz am südlichen Wiederlager führen (vgl. die nachrichtliche Darstellung in Unterlage 19.2). Durch den geplanten neuen Verlauf des Nusswegs am östlichen Rand der Leitstrukturen werden diese nicht von einem Wirtschaftsweg zerschnitten.

Der im Flurneuordnungsverfahren „Remchingen-Nöttingen (A 8)“ für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 samt erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen aufgestellte Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan (Plan nach § 41 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)) wurde am 18. Januar 2019 genehmigt. Der Wegebau sowie sonstige Baumaßnahmen wurden größtenteils bereits umgesetzt. Die mit der Grünbrücke zusammenhängenden Maßnahmen 396/1, 397/2, 397/3, 398 sowie 600 und 601 (u. a. Pflanzung der Leistrukturen, Wegeführung im Bereich der Grünbrücke) stehen ausweislich der Plangenehmigung unter dem Vorbehalt der Realisierung der geplanten Grünbrücke an der in der Wege- und Gewässerkarte vom 31. Oktober 2018 eingezeichneten Stelle (vgl. Ziffer 2 der Plangenehmigung vom 18. Januar 2019).

Ebenfalls nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Anlage von Wildschutzzäunen entlang der BAB A 8 und der K 4535. Die skizzierte Darstellung der Leitstrukturen und der geplanten Wildschutzzäune in Unterlage 5.1, Unterlage 10.1.1a sowie Unterlage 19.2 erfolgt rein nachrichtlich.

1.4 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die voraussichtlichen Gesamtbruttokosten der Baumaßnahme wurden im Rahmen der Variantenuntersuchung mit rund 7.200.000,- EURO ermittelt, wobei 6.450.000,- EURO auf das Brückenbauwerk entfallen und rund 750.000,- EURO auf den Wegebau als Anschluss an das bestehende Wirtschaftswegenetz, die Leitstrukturen auf dem Bauwerk sowie die Installation von Wildschutzzäunen außerhalb des Bauwerks. Die Anlage der Wildschutzzäune ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2. Verfahrensablauf

Mit Schreiben vom 30. August 2019, eingegangen am 2. September 2019, beantragte die Vorhabenträgerin beim Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde die Feststellung des Plans zum Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West. Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Abschnitt B.III.)

2.1 Offenlage

Mit Verfügung vom 27. Juli 2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Auslegung der Planunterlagen wurde am 23. Juli 2020 im Mitteilungsblatt Karlsbad, dem Amtsblatt der Gemeinde Karlsbad und am 24. Juli 2020 im Mitteilungsblatt Remchingen, dem Amtsblatt der Gemeinde Remchingen, ortsüblich bekannt gemacht. Nicht ortsansässige Betroffene wurden durch die Gemeinde Remchingen schriftlich über die Auslegung der Planunterlagen informiert. Die Planunterlagen lagen vom 1. September 2020 bis zum 30. September 2020 im Rathaus der Gemeinde Remchingen sowie im Rathaus der Gemeinde Karlsbad zur Einsicht aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 14. Oktober 2020 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe, im Rathaus der Gemeinde Remchingen oder im Rathaus der Gemeinde Karlsbad erhoben werden können und dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), den Vereinigungen i. S. d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG sowie den sonstigen regelmäßig Beteiligten (z. B. Leitungsträger) wurden die Planunterlagen zudem gesondert zur Stellungnahme zugeleitet. Unter Fristsetzung bis zum 14. Oktober 2020 bat die Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme beziehungsweise gab die Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

2.2 Online-Konsultation

Aufgrund der Covid-19-Pandemie hat das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde auf Grundlage von § 5 Abs. 2, Abs. 4, § 1 Nr. 17 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) i.V.m. § 17a FStrG eine Online-Konsultation anstelle eines Erörterungstermins durchgeführt. Die Durchführung der ersatzweisen Online-Konsultation wurde am 8. April 2021 im Amtsblatt der Gemeinde Karlsbad und am 9. April 2021 in der Ausgabe Nr. 14/2021 des Amtsblattes der Gemeinde Remchingen ortsüblich bekannt gemacht.

Die Behörden, die Trägerin des Vorhabens sowie diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden von der Online-Konsultation benachrichtigt. Die zur Teilnahme Berechtigten hatten in der Zeit vom 26. April 2021 bis einschließlich 24. Mai 2021 die Gelegenheit, die schriftlichen Gegenstellungnahmen

der Vorhabenträgerin – mit Ausnahme der Äußerungen zu privaten Einwendern, die nur diesen postalisch zugesandt wurden - über eine Cloud der IT Baden-Württemberg (BITBW) abzurufen und sich schriftlich oder elektronisch per E-Mail dazu zu äußern. Sonstige Betroffene, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnten bei der Planfeststellungsbehörde den Zugang zur Online-Konsultation beantragen. Gelegenheit zur Äußerung bestand bis einschließlich 24. Mai 2021. Anschließend hat sich die Vorhabenträgerin erneut mit den vorgebachten Äußerungen auseinandergesetzt.

2.3 Änderungen und Ergänzungen in den Planunterlagen

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen wurde bekannt, dass die Planunterlagen den Verlauf der Versorgungsleitungen vor dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West wiedergeben. Daraufhin hat die Vorhabenträgerin den Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1a), den Lageplan (Unterlage 5.1a) sowie das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1a) nach Abstimmung mit den Leitungsträgern um die Lage und die Verlegung der betroffenen Versorgungsleitungen ergänzt bzw. berichtigt.

Im Einzelnen:

- Die im ursprünglichen Lageplan (Unterlage 5.1) nördlich der A 8 als „Gasleitung EON/GasLINE/Verizon“ eingezeichnete und im ursprünglichen Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1) in der lfd. Nr. 6 als „EON Gas“ aufgeführte Leitung ist nicht mehr in Betrieb.

- Die in den bisherigen Planunterlagen als „GLH Telekommunikation“ enthaltene LWL-Kabelanlage der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation wurde im Zuge des Ausbaus der A 8 auf die südliche Seite der A 8 verlegt. Im Zuge des Autobahnausbaus wurde eine große gemeinsame Kabelschutzrohrtrasse gebaut, in die mehrere Lichtwellenleiter-Kabelstränge (LWL-Kabel) von verschiedenen Leitungsträgern eingezogen wurden.

- Die gemeinsame Leitungstrasse befindet sich südlich der A 8 entlang des sogenannten Bermenwegs in der südlichen Böschung. Im Leitungsgraben verlaufen Kabelanlagen folgender Leitungsträger: GLH, GasLINE GmbH & Co. KG und Verizon Deutschland GmbH. Ebenso verlaufen im gleichen Leitungsgraben das AUSA-Kabel (Autobahn-Selbstanschluss) der Autobahn GmbH des Bundes sowie zwei autobahneigene LWL-Leitungen. Im Nachgang zur Online-Konsultation konnte der Vorhabenträger eine Einigung über die Verlegung der Leitung erzielen.

- Der Lageplan (Unterlage 5.1a) wurde um die auf der Nordseite der A 8 verlaufende Stromleitung der Netze BW GmbH ergänzt. Die Leitung verläuft von Osten kommend parallel zur Autobahn, knickt im Bereich der T-Einmündung nach Norden ab und verläuft innerhalb des Wirtschaftsweges weiter in Richtung Osten (Darmsbach). Die Stromleitung ist bei den Wegebauarbeiten zu beachten. Sie muss jedoch nicht verlegt werden.

Die Vorhabenträgerin hat ferner Änderungen beim Grunderwerb vorgenommen. Durch den in den bisherigen Planunterlagen nicht berücksichtigten Reptilienschutzzaun (Vermeidungsmaßnahme V1) entstehend neue Grundstücksbetroffenheiten, die in die Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1a; Lageplan, Unterlage 5.1a; Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1a; Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 10.2a) eingearbeitet wurden. Außerdem wurden Flurstücksnummern korrigiert sowie Grundstücksflächen unterhalb des geplanten Brückenbauwerks in den Grunderwerbsplan bzw. das Grunderwerbsverzeichnis integriert.

Am 7. Juni 2022 legte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde geänderten Planunterlagen vor und beantragte, diese in das laufende Verfahren einzubeziehen. Den von diesen Änderungen erstmals oder stärker in ihren Belangen bzw. in ihrem Aufgabenbereich berührten Personen und Trägern öffentlicher Belange wurden die Änderungen und Ergänzungen mit Schreiben vom 15. Juni 2022 bzw. mit Schreiben vom 30. Juni 2022 mitgeteilt. Ihnen wurde gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG Gelegenheit zu Einwendungen und Stellungnahmen – innerhalb von 2 Wochen ab Zustellung des jeweiligen Schreibens – gegeben. Einwendungen oder Stellungnahmen gegen die geänderten Planunterlagen wurden nicht erhoben bzw. wurde in einem Fall die vorsorglich erhobene Einwendung nach Beantwortung der aufgeworfenen Fragen durch die Planfeststellungsbehörde nicht aufrechterhalten.

Mit Blick auf die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Ableitung und Einleitung von Grundwasser aus der Baugrube in die Streckenentwässerung der BAB A 8 erfolgte mit Schreiben vom 27. September 2021 eine Anhörung des Landratsamt Enzkreis – untere Wasserbehörde – auf die der Enzkreis mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 antwortete.

Wegen weiterer Einzelheiten des Verfahrensablaufs – auch der durchgeführten Nachanhörungen – wird ergänzend auf die Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Abs. 1 S. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Querungshilfen an Straßen und die zugehörigen Leit- und Sperreinrichtungen sind Bestandteil der Bundesfernstraße, § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG. Folglich handelt es sich bei der geplanten Grünbrücke um die Änderung an einer bestehenden Bundesfernstraße. Daher war für das vorliegende Straßenbauprojekt ein Planfeststellungsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss erforderlich.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus §§ 17b Abs. 1 Nr. 2 und § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. §§ 3 Nr. 2, § 4 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (FStrGZuVO BW).

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der einschlägigen Verfahrensvorschriften (vgl. §§ 17 bis 17e FStrG, §§ 72 ff. LVwVfG) durchgeführt. Dies gilt insbesondere auch, soweit es nach der Offenlage des Plans noch zu einzelnen Änderungen des Plans gekommen ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 S. 2 LVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen entbehrlich (vgl. § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG). Sie umfasst auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG i.V.m. § 17 Abs. 1 S. 4 und § 17c FStrG). Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen. Wegen der besonderen Regelung in § 19 Abs. 1 und Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist die wasserrechtliche Erlaubnis hiervon ausgenommen; allerdings hat hiernach die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der Erlaubnis für die mit dem Vorhaben verbundene Gewässerbenutzung zu entscheiden.

III. Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens, in der die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

Für den Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die A 8 besteht nach der gebotenen allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls jedoch keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Gemäß Nr. 14.3 der Anlage zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht für den Bau einer Bundesautobahn die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die geplante Querungshilfe ist zwar nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteil der Bundesautobahn. Da das Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West (Az.:15b-0513.2 (A71/A8)) in diesem Bereich jedoch abgeschlossen ist, handelt es sich vorliegend um die Änderung eines Vorhabens an einer bestehenden Bundesfernstraße. Die Prüfung, ob eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, richtet sich insoweit nach §§ 9 Abs. 1 S. 2 i.V.m. S. 1 Nr. 2, Abs. 4, 7 UVPG („UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben“).

Für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde Unterlagen zu den Umweltauswirkungen überlassen. Im Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht, dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1a), der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1) sowie in der Artenschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 19.1) sind die Auswirkungen auf die Umwelt ausreichend dargestellt und geben das vorhersehbare Maß an Umweltauswirkungen korrekt wieder.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 30. August 2019 hat die Planfeststellungsbehörde mit Entscheidung vom 7. Juli 2020 festgestellt, dass für das Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Aus den vorgelegten Unterlagen ergab sich nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien, dass das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorruft.

Maßgeblich für diese Einschätzung war unter anderem, dass für den Bau bevorzugt Böschungsflächen dauerhaft in Anspruch genommen werden, die beim Ausbau der A 8 eingesät bzw. mit Gehölzen bepflanzt wurden, die aufgrund der geringen Oberbodenauflage nur einen geringen Zuwachs haben. Folglich handelt sich hierbei nicht um sehr hochwertige Flächen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin den Standort und die Ausgestaltung der Grünbrücke im Sinne einer möglichst geringen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft gewählt. Die Vorhabenträgerin sieht vor Baubeginn das Aufstellen von Reptilienschutzzäunen und erforderlichenfalls das fachlich begleitete Umsetzen von Individuen vor. Hervorzuheben ist zudem, dass die Grünbrücke angesichts der zerschneidenden Wirkung der BAB A 8 durch ihre Wiedervernetzung der Lebensräume die Situation für die Fauna deutlich verbessert. Auf der Grünbrücke werden hierfür begrünte Flächen und weitere Strukturen im Umfang von rund 6.200 m² geschaffen, die sich an den an den vorhandenen Biotopstrukturen orientieren.

Die dieser Feststellung zugrundeliegende Einschätzung der Umweltauswirkungen hat nach wie vor Bestand. Zudem wurden während des Planfeststellungsverfahrens die betroffenen Behörden beteiligt. Das Vorhaben kann somit zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die bei der Abwägung zu berücksichtigen wären. Im Übrigen wird auf Abschnitt B.IX. dieses Beschlusses verwiesen.

IV. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein unbeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung sowie eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist. Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist als erfüllt anzusehen, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und für das Vorhaben, gemessen an den allgemeinen Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts, ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 12.07.2017, 9 B 49.16 mit weiteren Nachweisen).

Gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des

Umweltschutzes zu berücksichtigen. Gemessen an diesen Zielsetzungen ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten und damit gerechtfertigt.

Mit der Querungshilfe soll eine überregionale sowie regionale Vernetzungsfunktionen der Lebensräume hergestellt und die Zerschneidungswirkung der BAB A 8 minimiert werden. Das Vorhaben sieht eine Wiedervernetzungsmaßnahme an einer bestehenden Bundesfernstraße vor, die zuletzt auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 26. Juni 2006 ausgebaut wurde und die Wiederherstellung der Wirtschaftswegeverbindung am Standort der Grünbrücke bereits vorsah. Gemäß des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ geht von einem Verkehrsweg eine hohe Zerschneidungswirkung aus, wenn dieser von mehr als 10.000 Fahrzeugen je Tag genutzt wird. Die BAB A 8 weist mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen eine hohe Barrierewirkung für Tiere auf. Bereits im Jahr 2000 ergab eine Verkehrszählung in dem Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West eine Verkehrsbelastung von ca. 66.600 Kfz/Tag mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil von ca. 18 % tags und 29 % nachts. Die Prognoseverkehrsstärken 2030 für die A 8 im Abschnitt Karlsbad-Pforzheim / West betragen 105.000 Kfz/24h als Durchschnittlicher Verkehr alle Tage eines Jahres (DTV) mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs über 2,8 t von 20 %. Somit können Querungshilfen zu mehr Sicherheit für Tiere und Verkehrsteilnehmer beitragen, indem die Straße ohne Hindernisse überquert werden kann.

Der Standort der Grünbrücke wird unter 14 prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ gelistet. Ziel des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ ist es, im Bestand des überregionalen Verkehrsnetzes Maßnahmen zur Wiedervernetzung an den wichtigsten Punkten der Lebensraumkorridore durchzuführen, an denen mit den gegebenen finanziellen Mitteln der größtmögliche Nutzen erzielt werden kann. Das Bundesprogramm ist damit ein Baustein zur Umsetzung der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt. Der Standort der Grünbrücke Mutschelbach ist dort als prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt BW 5 „A 8 westlich von Ispringen Norschwarzwald bei Mutschelbach“ enthalten. Im Rahmen der im Landesprogramm Wiedervernetzung durchgeführten Reihung der prioritären Wiedervernertzungsabschnitte aus dem Bundesprogramm war die Grünbrücke als vordringlicher Abschnitt BW 5, A 8 westlich Ispringen bei Mutschelbach, als Verbindung zwischen Nordschwarzwald mit dem Kraichgau, vorgesehen. Der am Standort der Grünbrücke bei Mutschelbach verlaufende Wildtierkorridor Pfahlwald / Michelbach (Grindenschwarzwald und Enzhöhen) – Stranzenberg / Wöschbach (Kraichgau) hat internationale Bedeutung und ist für den überregionalen Waldverbund und für mobile Säugetiere sowie für den

Biotopverbund im Offenland relevant. Darüber hinaus unterstützt die Grünbrücke die erfassten Biotopverbundachsen der Waldlebensräume/Großsäuger des Bundesamts für Naturschutz.

Durch den seitlich mitgeführten Wirtschaftsweg besteht für den landwirtschftlichen Verkehr (wieder) die Möglichkeit die A 8 am Standort der ehemaligen „Nusswegbrücke“ zu queren, um die nördlich und südlich der A 8 gelegnen landwirtschaftlichen Flächen und den nahegelegenen Waldbestand zu erreichen. Für den Rad- und Fußgänger wird eine Verbindung zwischen den Ortsteilen Darmsbach/Wilferdingen (Gemeinde Remchingen) und Langensteinbach (Gemeinde Karlsbad) geschaffen.

V. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Mittel für den Bau der Grünbrücke werden durch die Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt. Die Kostenermittlung für die Maßnahme wurde dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt und genehmigt.

VI. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Der Bau der Grünbrücke steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Dementsprechend wurden weder von der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe noch vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein Bedenken zu dem Vorhaben geäußert.

Bauleitplanungen oder sonstige Planungen der Gemeinde Remchingen, zu denen das Vorhaben in einem unauflösbaren Konflikt stünde, sind nicht ersichtlich. Der Bau der Grünbrücke steht insbesondere im Einklang mit der gemeindlichen Planungshoheit. Weder stört das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der benachbarten Gemeinden, noch werden wesentliche Teile der Gemeindegebiete einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen oder erhebliche gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt.

VII. Bauwerke, Wegebau und Leitungen

Die Grünbrücke mit seitlich mitgeführtem Wirtschaftsweg genügt allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung gemäß § 4 S. 1 FStrG und werden insbesondere nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus errichtet.

Bezüglich der Sicherheit für den Radverkehr wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIII.4.1 hingewiesen.

1. Allgemeines

Die Dimensionierung und Gestaltung des Bauwerks wurde unter Berücksichtigung des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (MAQ 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. vorgenommen. Es wurde eine Breite für die Grünbrücke von 50m gewählt, die gewährleistet, dass die Zielarten auf der Grünbrücke einen ihren artspezifischen Ansprüchen entsprechenden Lebensraum vorfinden. Die Breite des mitgeführten Wirtschaftswegs wurde der Gesamtbreite des Brückenbauwerks hinzugerechnet. Zur Vermeidung von Lärm- und Blendwirkungen ist die Anlage von ca. 2 m hohen Irritationsschutzwände auf der Brücke und 25 m entlang der Autobahn vorgesehen.

Zwar steht grundsätzlich die Mitführung von Wirtschaftswegen der Zielsetzung von Grünbrücken entgegen (vgl. 4.1.1.1 MAQ 2008). Nach Prüfung des Einzelfalls hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Abstimmung mit dem Bundesamt für Naturschutz am 14. April 2014 einem gemeinsamen Brückenbauwerk aus Grünbrücke und Wirtschaftsweg zugestimmt. Im Vergleich zu zwei getrennten Bauwerken werden hierdurch Kosten für den Bau und die Erhaltung eingespart und gleichzeitig die Überführung am Standort „Nussweg“ wiederhergestellt.

Für die Linienführung des Wirtschaftswegs auf dem Bauwerk und für die Zuwegung zur Brücke sind, wie in den Planunterlagen dargestellt, sowohl nördlich als auch südlich des Bauwerkes lediglich geringe Anpassungen lage- und höhenmäßig vorzunehmen.

Mit Nebenbestimmung A.III.9.1.4 wird sichergestellt, dass durch geeignete Bepflanzung oder sonstige Strukturen eine ausreichende Trennwirkung zwischen Grünbereich und Wirtschaftsweg erfolgt.

Hinsichtlich der geplanten Entwässerung wird auf Abschnitt B.XI.3.1 verwiesen.

2. Kostentragung und Unterhaltungspflicht

Einer Entscheidung hinsichtlich der Kostentragung nach § 12 Abs. 4 S. 2 FStrG bedarf es nicht. Gemäß den Angaben im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1a) übernimmt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten für:

- Die Herstellung des Kreuzungsbauwerks einschließlich Grünfläche und mitgeführtem Wirtschaftsweg,
- die Anbindung des mitgeführten Wirtschaftswegs an das südliche und nördliche Wegekreuz, für die neuen Wegekreuze selbst und für die Anpassungen an das bestehende bzw. von der Flurneuordnungsbehörde geplante Wirtschaftswegenetz

Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass der Bund die Kosten wie soeben beschrieben trägt und insoweit zwischen den jeweils beteiligten Straßenbaulastträgern auch Einigkeit besteht. Für den Fall, dass diese Erwartung gleichwohl nicht erfüllt wird, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vorbehalten (vgl. A.III.3).

Die Unterhaltungspflicht richtet sich vorbehaltlich abweichender vertraglicher Vereinbarungen nach den hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, insbesondere §§ 3, 5, 13, 13a FStrG, §§ 9, 43 bis 47 StrG. Die Unterhaltung des Kreuzungsbauwerk und der darauf befindlichen Leitstrukturen (Grünfläche) obliegt der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest. Für den seitlich auf der Grünbrücke mitgeführten Wirtschaftsweg ist der jeweilige Träger der Baulast auch im Bereich des Kreuzungsbauwerkes für die Unterhaltung der Straße zuständig, §§ 9, 43 bis 47 StrG.

Über die Widmung der Geh- und Radwege war im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht zu entscheiden. Die zuständige Straßenbaubehörde entscheidet nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 StrG über die Widmung. Die Straßenverkehrsbehörde ist zuständig für die Anordnungen von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO).

3. Leitungen

Im Planungskorridor werden vorhandene Leitungen, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, nach den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Regelungen verlegt oder gesichert. Die erhobenen Leitungen sind im Lageplan (Unterlage 5.1a)

eingetragen. Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn zwischen Karlsbad und Pforzheim-West wurden im Plangebiet vorhandene Leitungen in eine gemeinsame Kabelschutzrohrtrasse gelegt, in die mehrere Lichtwellenleiter-Kabelstränge (LWL-Kabel bzw. LWL-Leitung) eingezogen wurden. Die LWL-Kabel verlaufen geschützt in einem Leerrohr aus PVC-Kunststoff, wobei jeder Leitungsträger ein eigenes Kabelschutzrohr (KSR) verwendet. Im Bereich der geplanten Grünbrücke verläuft diese Leitungstrasse entlang des so genannten Bermenwegs auf der südlichen Seite der Autobahnböschung.

Ferner befinden sich in der Leitungstrasse zwei autobahneigene LWL-Kabel sowie ein Autobahn-Selbstanschluss (AUSA-Kabel) der Autobahn. Für diese autobahneigenen Leitungen ist das FIT (Fachcenter für Informationstechnik und –sicherheit) Ludwigsburg zuständig. Es gehört seit dem 1. Januar 2021 organisatorisch zur Autobahn GmbH des Bundes.

Somit enthält die gemeinsame Leitungstrasse mehrere Kabelstränge von vier verschiedenen Leitungsträgern, die jeweils in separaten Kabelschutzrohren verlaufen. Durch die Baumaßnahme sind nachfolgende Leitungen bei der Bauausführung zu verlegen:

- LWL-Leitung der GasLINE GmbH & Co. KG
- LWL-Leitung der Verizon Deutschland GmbH
- LWL-Leitung der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation
- Zwei LWL-Leitungen der Autobahn GmbH des Bundes + AUSA-Kupferkabel der Autobahn GmbH des Bundes.

Die Leitungsträger wurden über die erforderliche Verlegung der Leitungstrasse hinter das südliche Widerlager einschließlich der Überdeckungshöhe der neuen Leitungstrasse unter Bezug auf die Erläuterungen in Abschnitt 4.10 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1.1a) informiert.

Das sich im Bereich des nördlichen Wegekreuzes befindliche Niederspannungskabel (0,4 kV) der Netzte BW GmbH ist während der Bauausführung zu sichern.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträgerin mit diesem Beschluss aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanung, die den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen (vgl. A.III.2.2).

Auf die weiteren Ausführungen in Abschnitt B.XVI. wird verwiesen.

VIII. Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes und den in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften vereinbar.

Die zuständige Immissionsschutzbehörde des Enzkreises hat unter Beachtung der mit Nebenbestimmungen A.III.10.1 und A.III.10.3 aufgenommenen Empfehlung, keine Bedenken geäußert. Ebenso hat die Immissionsschutzbehörde des Landratsamt Karlsruhe keine Bedenken vorgetragen. Auf die weiteren in A.III.10.2, A.III.10.4, A.III.10.5 und A.III.10.6 festgesetzten Nebenbestimmungen wird hingewiesen.

1. Baubedingte Schallimmissionen, Erschütterungen

Die bauzeitlichen Immissionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11). Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970). Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt an, dass die geplanten Brückenbauarbeiten zu Lärmimmissionen führen, die in der Regel von Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden werden. Gleichwohl handelt es sich bei dem Vorhaben um eine zeitlich begrenzte (Gesamtbauzeit ca. 18 Monate, davon Brückenbauwerk ca. 12 Monate) und dem Umfang nach überschaubare

straßenbauliche Maßnahme. Besonders lärmintensive Baumaschinen kommen zudem nicht während der gesamten Bauzeit gleichermaßen zum Einsatz. Der Schalldruck am maßgeblichen Bezugspunkt hängt zudem maßgeblich vom Schallleistungspegel der verwendeten Baumaschinen und dem Abstand der Lärmquelle zum Bezugspunkt ab. Zu beachten ist insoweit, dass die kürzeste Entfernung zwischen dem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) in der Nöttinger Straße in Karlsbad und der Lärmquelle rund 450 m beträgt. Die sonstige Umgebung ist überwiegend geprägt von landwirtschaftlich genutzter Feldflur und Waldflächen, die durch die vielbefahrene BAB A 8 durchbrochen werden. Vor diesem Hintergrund hat es die Planfeststellungsbehörde zwar für erforderlich, aber auch für ausreichend erachtet, neben der klarstellenden Bestimmung, dass die Vorhabenträgerin die Einhaltung der unmittelbar geltenden AVV Baulärm sicherzustellen hat, verschiedene weitere Minimierungsgebote zu verfügen.

Dem Bedürfnis der Anwohner im Einzugsbereich der Baustelle vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baustellenlärm angemessen geschützt zu werden, wurde durch die Nebenbestimmungen A.III.10.1 bis A.III.10.4 und A.III.10.6 entsprochen. Die untere und die höhere Immissionsschutzbehörde wurden zu dem Vorhaben gehört.
Soweit das Umweltamt eine Beschränkung der Bauarbeiten auf die Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr fordert, kann dem - mit Ausnahme der vorgesehenen nächtlichen Sperrpausen für das Errichten, Verschieben und Abbauen des Traggerüsts - entsprochen werden. Weiter hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und dass geräusch- und erschütterungsarme Bauverfahren bzw. Baumaschinen nach dem Stand der Lärmminderungstechnik bzw. Erschütterungsminderungstechnik verwendet werden.

Vor diesem Hintergrund wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dem Immissionsschutz ausreichend Rechnung getragen. Von darüber hinausgehenden konkreten Vorgaben konnte im Planfeststellungsbeschluss abgesehen werden. Der Vorhabenträgerin und der von ihr beauftragten bauausführenden Firma stehen hinreichende Möglichkeiten zur Verfügung, die Immissionen beim Betrieb der Baustelle zu reduzieren und die maßgeblichen Anforderungen der AVV-Baulärm und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ einzuhalten. Die unter Beachtung der verfügten Nebenbestimmungen verbleibenden Immissionen durch die Bautätigkeit sind den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten.

2. Betriebsbedingte Schallimmissionen

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anspruch auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen.

2.1 Trennungsgebot § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Das Vorhaben steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 S. 1 BImschG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

Das Trennungsgebot beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger und den entgegenstehenden Belangen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren. Der Trennungsgrundsatz stellt jedoch kein zwingendes Gebot dar, sondern eine hinreichend zu berücksichtigende Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 19.04.2012, 4 CN 3/11 m.w.N.)

Vorliegend steht § 50 S. 1 BImSchG der Planung nicht entgegen. Ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete (wozu Einzelanwesen im Außenbereich, Splittersiedlungen oder Ähnliches nicht gezählt werden können) sind erst in deutlicher Entfernung zum Planungsgebiet vorhanden. Maßgeblich ist im Übrigen, dass an der Realisierung der Planung ein hohes öffentliches Interesse im Sinne des Schutzes und der Erhaltung der biologischen Vielfalt besteht und keine schonendere und ähnlich oder gleich gut geeignete Alternative, ersichtlich ist. Die Maßnahme ist Bestandteil des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“, welches zum Ziel hat im Bestand des überregionalen Verkehrsnetzes Wiedervernetzungs-maßnahmen an den wichtigsten Punkten der Lebensraumkorridore durchzuführen. Der Zerschneidung und Verinselung von Lebensräumen durch Verkehrswege kommt

hierbei eine besondere Bedeutung zu, da hierdurch die Möglichkeit für Tiere und Pflanzenarten zwischen Lebensräumen zu wechseln und sich in diesen Gebieten zu etablieren unterbunden oder erheblich minimiert wird. Naturgemäß kann der Standort einer Grünbrücke nur dort gewählt werden, wo Lebensräume von Tieren und Pflanzen sinnvoll verbunden werden können.

Im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. § 50 i. V. m. § 3 Abs. 1 BImSchG auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z. B. Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder Wasserschutzgebiete) ist zu beachten, dass mit der Grünbrücke gerade ein bedeutender Beitrag zum Natur- und Landschaftsschutz geleistet wird und mit dem mitgeführten Wirtschaftsweg die Überführung „Nussweg“ am nahezu gleichen Standort wiederhergestellt wird.

2.2. Vermeidungsgebot gemäß § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). In der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sind die Immissionsgrenzwerte abschließend festgelegt, die zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen nicht überschritten werden dürfen.

Eine wesentliche Änderung einer Straße, die den Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet, ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Das Brückenbauwerk gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zum Straßenkörper der Bundesautobahn. Gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist bei Straßenbauvorhaben eine Änderung wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird – was hier ersichtlich nicht der Fall ist - oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Außer in Gewerbegebieten ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Für die Annahme einer wesentlichen Änderung i. S. d. § 41 BImSchG ist vorliegend ein erheblicher baulicher Eingriff erforderlich, der sodann eine dadurch bedingte relevante Erhöhung der Beurteilungspegel hervorruft. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV konkretisiert den Begriff der wesentlichen Änderung, indem eine solche nur bei einer baulichen Veränderung am Verkehrsweg anzunehmen ist, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreift und so zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs durch Steigerung des Verkehrsaufkommens führen kann. In der beabsichtigten Steigerung der Leistung der Straße liegt der gesetzgeberische Grund, nunmehr erneut sicherzustellen, dass durch die Änderung keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, 4 C 26/93). Darüber hinaus heißt es in der Begründung des Regierungsentwurfs zur 16. BImSchV bei § 1 Abs. 2 S. 2 der Verordnung, dass der bauliche Eingriff erheblich sein und zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen müsse, um die Lärmvorsorge deutlich zu der Lärmsanierung abzugrenzen (vgl. BR-Drucks. 661/89, S. 32f.).

Mit dem Bau des Brückenbauwerks wird eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der BAB A 8 nicht intendiert. Somit liegt bereits keine Änderung der Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vor, da das Brückenbauwerk für die Verkehrsfunktion der Autobahn ohne Belang ist. Mithin ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung nicht eröffnet. Zu diesem Ergebnis kommt auch die gleichwohl durchgeführte Schalltechnische Untersuchung vom 14. Mai 2018 (Unterlage 17.1).

Auch die Überführung des Wirtschaftswegs auf dem Brückenbauwerk erfüllt nicht die vorgenannten Kriterien.

2.3 Schalltechnische Untersuchung

Im Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und der Anschlussstelle Pforzheim-West hat sich die Planfeststellungsbehörde eingehend mit den Lärmbetroffenheiten in den Ortslagen Mutschelbach der Gemeinde Karlsbad sowie in den Ortsteilen Darmsbach und Nöttingen der Gemeinde Remchingen auseinandergesetzt und die erforderlichen

Schallschutzmaßnahmen angeordnet (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2006, Az.: 15b-0513.2 (A 71/ A 8), A.III.1 und B.VII.2). An einigen Gebäuden konnten die Grenzwerte der 16. BImSchV dennoch nicht eingehalten werden, so dass auch passive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden mussten.

Um gleichwohl die Auswirkungen des Brückenbauwerks auf die Lärmsituation vor Ort einschätzen zu können und mögliche neue Lärmbetroffenheiten zu erfassen, wurde in der Schalltechnischen Untersuchung vom 14. Mai 2018 (Unterlagen 17.1) vorsorglich geprüft,

- ob ein Pegelanstieg um mindestens 3 dB (A) hervorgerufen wird. Dies ist unter Berücksichtigung der Rundungsregel der RLS-90 der Fall, wenn die Differenz + 2,05 dB (A) und größer beträgt.
- ob infolge des Baus des Brückenbauwerks zu den Gebäudefassaden, bei denen bereits heute die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind, neue Gebäudeseiten mit Grenzwertüberschreitungen hinzukommen.

Zusätzlich wurden die Pegel an ausgewählten, nächstgelegenen Immissionsorten ermittelt.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Plausibilität der schalltechnischen Berechnungen. Mit Blick auf die aufgeworfene Fragestellung ist die schalltechnische Untersuchung methodisch und sachlich richtig. Die erforderlichen Daten wurden entsprechend allgemein anerkannter Methoden und Rechenverfahren aufbereitet. Die Untersuchung erfasst alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche. Gemäß der Übergangsregelung in § 6 der 16. BImSchV behalten die RLS-90 für das gegenständliche Straßenbauvorhaben ihre Gültigkeit, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 1. März 2021 gestellt wurde. Somit lassen sich die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Ebenfalls bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Verwendung des Programms „SoundPlan“ bei der Berechnung der Schallimmissionen (vgl. u .a. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.5.2009, 7 KS 59/07; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE).

2.3.1 Verkehrsstärke

Für die Berechnung wurde die Prognoseverkehrsstärke 2030 für die A 8 im Abschnitt Karlsbad - Pforzheim / West des Regierungspräsidium Karlsruhe zugrundegelegt. Sie beruht auf der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan, die den prognostizierten Verkehr auf die Hauptverbindungen (insbesondere Autobahnen)

konzentriert und im Übrigen entlastende nachgeordnete räumliche Verbindungen nicht mitberücksichtigt. Mangels normativer Regelungen bei der Prognose auf einen bestimmten Zeitpunkt abzustellen, wäre der Prognosehorizont nur dann zu beanstanden, wenn er sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe oder von vornherein ungeeignet erschiene (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 A 10/95). Entscheidend für die Wahl des Prognosehorizonts ist daher, ob diesem ein Aussagegehalt für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 8/19). Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bestehen angesichts des mit der schalltechnischen Untersuchung verfolgten Zwecks, den Einfluss des Brückenbauwerks auf die Pegel in den bebauten Gebieten dem Grunde nach zu bewerten, keine Bedenken, diese Zahlen der Berechnung zugrunde zu legen. Eine projektbezogene Detailprognose sowie eine Erweiterung des Prognosehorizonts auf z. B. das Jahr 2035 erscheint insoweit nicht notwendig.

Maßgeblich für die Berechnung der Schallemmission aus dem Straßenverkehr ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV). Ausgehend von einer prognostizierten Verkehrsstärke von DTV 105.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil über 2,8 t von 20 % wurden diese Werte für die maßgeblichen Zeitbereiche Tag (6 - 22 Uhr) und Nacht (22 - 6 Uhr) entsprechend dem Straßentyp Autobahn der Tabelle 3 der RLS-90 aufgeteilt. Als maßgebliche stündliche Verkehrsstärke für das Prognosejahr 2030 werden tags 6.300 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 18,5% und nachts 1.470 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 33,2 % zugrunde gelegt. Die von Einwendern aufgestellte Behauptung, dass die prognostizierten Verkehrsstärken für das Jahr 2030 bereits seit 2018 erreicht seien, kann nicht bestätigt werden. Insbesondere beruhen die von den Einwendern angeführten Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2019 für das Jahr 2018 in Höhe von 115.000 Kfz/24 h (Mo. - Sa.) bzw. 112.144 Kfz/24 (Mo. - So.) und das Jahr 2019 in Höhe von 107.000 Kfz/24 h (Mo. – Sa.) bzw. 105.000 Kfz/24 h (Mo. - So.) auf den erhobenen Daten zur Zählstelle Nr. 7016-1027 für den Abschnitt Autobahndreieck Karlsruhe nach Anschlussstelle Karlsbad. Maßgeblich ist aber die Zählstelle Nr. 7017-1028 für den Abschnitt Anschlussstelle Karlsbad nach Anschlussstelle Pforzheim-West, wonach für das Zähljahr 2018 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 102.253 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 18,00 % registriert und für das Zähljahr 2019 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 99.745 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil 18,36 % registriert ist. Diese Zahlen enthalten zum Teil noch Ausweichverkehr aufgrund von Baustellen auf der BAB A 6. Die von den Einwendern geltend gemachten maximalen Verkehrsstärken aus automatischen Straßenverkehrszählungen für einzelne Monate in Mutschelbach (Februar 2019 = 117.229 Kfz/24h und Januar 2020 = 109.544 Kfz/24h), westliches Mutschelbach-

Palmbach (Februar 2019 = 130.124 Kfz/24h) sowie Pforzheim Ost (Februar 2020 = 106.109 Kfz/24h) können nicht berücksichtig werden, weil für die Berechnung der Schallemissionen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für alle Tage des Jahres zu Grunde zu legen ist. Nach obergerichtlicher Rechtsprechung braucht sich der Lärmschutz im Straßenbau nämlich grundsätzlich nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern nur an der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung auszurichten (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 A 10/95).

2.3.2 Lärmminderungswert

Der im Rahmen der Emissionsberechnung berücksichtigte Lärmminderungswert von 2 dB (A) für spezielle Straßenoberflächen ist methodisch gerechtfertigt. Nach den RLS-90 wird der Emissionspegel Lm,E, der die Stärke der Schallemission einer Straße beschreibt, zunächst für eine Deckschicht aus nicht geriffeltem Gussasphalt berechnet. Bezogen auf diese Referenz wird das Emissionsverhalten der tatsächlich vorhandenen Deckschicht durch die "Korrektur D_{Stro} für unterschiedliche Straßenoberflächen" nach Tabelle 4 der RLS-90 berücksichtigt, dessen Fußnote durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau vom 25. April 1991 (ARS 14/1991) ergänzt wurde. Auf dem relevanten Autobahnabschnitt der BAB A 8 ist ein Splittmastixaspahlt eingebaut. Für Asphaltbetone ≥0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 ohne Absplittung bei eine Geschwindigkeit außerorts von > 60 km/h darf eine Korrektur von – 2,0 dB (A) angesetzt werden. Anhaltspunkte dafür, dass die bestehende Straßenoberfläche die Minderung von - 2 dB (A) nicht erreicht, sind nicht gegeben.

2.3.3 Berechnungen

Die Auswirkungen des Verkehrslärms wurden für das Prognosejahr 2030 ohne Planungsmaßnahme (Prognose-Nullfall) und für das Prognosejahr 2030 mit Umsetzung der Planungsmaßnahme (Prognose-Planfall) ermittelt. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel beziffert die Pegelerhöhung aus der baulichen Maßnahme. Dabei gilt ein Pegelanstieg um 3 dB (A) als für das menschliche Ohr hörbare Änderung des Lautstärkeeindrucks, während Pegelzunahmen von bis zu 2,2 dB(A) nicht bzw. kaum feststellbar sind (vgl. VHG Mannheim, Urteil vom 09.02.2010 3 S 3063/07 mwN). Unter Berücksichtigung der Rundungsregel der RLS-90 muss ein Pegelanstieg von 3 dB (A) bereits dann angenommen werden, wenn die Differenz + 2,05 dB (A) und größer beträgt.

Die im Gutachten vorgenommenen Berechnungsvarianten wurden mit und ohne Grünbrücke durchgeführt. Sie basieren auf dem gleichen digitalen Geländemodell

beziehungsweise den gleichen Modelldaten der Ausbreitungsberechnung. Die Modelldaten der Ausbreitungsberechnung wurden aus den Modelldaten der Nachuntersuchung zum Schallschutz der A 8 im Abschnitt Karlsbad – Pforzheim/West (Remchingen) der Firma SoundPLAN GmbH und den Daten der Lärmkartierung Baden-Württemberg (zur Verfügung gestellt von der Firma Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG) zusammengesetzt. Der Pegel, der von der Grünbrücke abgestrahlt wird, wurde in Höhe der Austrittsfläche berechnet.

2.3.3.1 Ergebnisse der Ausbreitungsberechnung

Es konnte festgestellt werden, dass lediglich im Nahfeld des Brückenbauwerks mit leicht höheren Immissionen zu rechnen ist und die Hauptabstrahlrichtung der Portalemissionen in Richtung Mutschelbach (nördlicher Ortsteil) und Nöttingen liegt (vgl. Abbildung 7 – Pegelverteilung der Portalabstrahlung nachts in 4 m über Gelände). Selbst in der Hauptabstrahlrichtung ist der Pegel allerdings schon sehr stark abgebaut, so dass sich am Rande der Bebauung nur sehr geringfügige Änderungen ergeben. Sieht man von dem starken Pegelrückgang seitlich der Grünbrücke ab, kompensieren die durch die Grünbrücke abgeschirmten Immissionen in etwa die Immissionen an den Portalbereichen. D. h. die Immissionen aus dem Abschnitt der Grünbrücke, die durch die Grünbrücke abgeschirmt werden und die Immissionen aus den Portalbereichen der Grünbrücke halten sich in etwa die Waage. Die Ermittlung der Pegeldifferenzen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall ergibt daher bis zum Rande der Bebauung für den Ortsteil Mutschelbach tendenziell eine Pegelminderung, für die Ortsteile Darmsbach und Nöttingen der Gemeinde Remchingen ergeben sich keine bzw. nur äußerst marginale Auswirkungen (vgl. Unterlage 17.1, Punkt 3.2, Bild 9).

Diese Ergebnisse rechtfertigen die im Gutachten getroffene Schlussfolgerung, dass in Höhe der Bebauung die Immissionen aus dem offenen Abschnitt der Autobahn deutlich überwiegen (vgl. Abbildung 8 - Pegelverlauf des Gesamtlärms von der Autobahn inklusive der Portalabstrahlung nachts 4 m über Gelände sowie Abbildung 9 – Pegeldifferenzen ohne Grünbrücke minus mit Grünbrücke nachts 4 m über Gelände).

2.3.3.2 Nachweis für Gebäudefassaden des Rechenmodells

Um sicherzustellen, dass durch den Bau des Brückenbauwerks keine neuen Lärmbetroffenheiten entstehen, erfolgte eine Abfrage an allen Gebäudefassanden des Rechenmodells, bei denen ohne Grünbrücke die Grenzwerte der 16. BImSchV

eingehalten werden und sich die Pegel durch den Bau der Grünbrücke geringfügig erhöhen könnten.

Für die Beurteilung wurden die gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße geltenden Immissionsgrenzwerte herangezogen:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die in Nr. 2 bis 4 getroffene differenzierende Pauschalierung anhand des in den Bebauungsplänen festgesetzten Gebietscharakters ist nicht zu beanstanden.

Die Abfrage an den relevanten Gebäudefassaden ergab, dass es zu keinen neuen Betroffenheiten durch Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung als plausibel, so dass Neuberechnungen an allen Gebäuden im Ortsteil Nöttingen sowie die Erstellung von „stockwerksscharfen“ Gebäudelärmkarten – wie von den Einwendern gefordert – weder zweckmäßig noch rechtlich erforderlich erscheinen. Die notwendigen Eingangsdaten der Schalltechnischen Untersuchung lagen nach Auskunft des Gutachters vom 30. September 2021 bereits weitgehend aus früheren Untersuchungen stockwerksweise vor. Zudem können sich Reflexionen auch in den unteren Geschosslagen stärker auswirken, so dass es in diesem Fall naheliegt gerade diese Daten weiter zu verwenden. Darüber hinaus verändert sich der Pegel bereits an den zum Schallausbreitungstrichter nächstgelegenen Immissionsorten nicht bzw. nur sehr geringfügig. Er wird in Hauptabstrahlrichtung bereits stark abgebaut. Daher besteht kein Anlass an der Richtigkeit des Gutachtens allein deshalb zu zweifeln, weil keine neuen Gebäudelärmkarten mit stockwerksscharfe Ausweisungen der Beurteilungspegel dem Gutachten zu entnehmen sind.

Einzelne Einwender haben weiterhin vorgetragen, dass die Lärmabbildungen der Schalltechnischen Untersuchung nicht den tatsächlichen Lärm abbilden würden. Un-

geachtet dessen, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet ist, muss eine Messung der Pegel vor Ort – wie sie von Einwendern offenbar gefordert wird - nicht erfolgen. Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt gemäß § 3 der 16. BImSchV auf Grundlage entsprechender Berechnungen und nicht anhand örtlicher Schallmessungen. Dies entspricht ständiger Rechtsprechung (z. B. BVerwG, Urteil vom 20.01.10, 9 A 22.08). Die Verfahrensweise für die Berechnung des Straßenlärms ergibt sich aus Anlage 1 der 16. BImSchV sowie aus den RLS-90, Kapitel 4.0. Aufgrund der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort daher nach der in den RLS-90 beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden. Das Rechenverfahren gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse als Messungen und ist für die Betroffenen in der überwiegenden Anzahl der Fälle günstiger. Die Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Anwendungsfälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Messergebnis von Mittelungspegeln liegt. So geht das Rechenmodell der RLS-90 zugunsten der Betroffenen stets von einer Mitwind-Situation aus, obwohl diese statistisch nicht häufiger ist als eine Gegenwind-Situation. Gegen Messverfahren spricht zudem, dass Überprüfungen derartiger Ergebnisse schwer nachkontrollierbar, nur über einen sehr langen Zeitraum ermittelbar und sehr stark von Wind- und Temperatureinflüssen sowie Verkehrsbelastungsschwankungen abhängig sind. Demgegenüber basiert das anzuwendende Rechenverfahren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Die Berechnungen sind somit im Gegensatz zu Messungen im Stande, allgemeingültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Demgegenüber stellen Messergebnisse nur eine Momentaufnahme dar, da sich die Randbedingungen ständig ändern können. Zudem fehlt bei erst geplanten Vorhaben generell die Möglichkeit der Messung. Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch – dies ist den Einwendern einzuräumen – über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch die Grünbrücke weder die Kriterien der 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung mittels Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB (A) erfüllt werden würden, noch neue Betroffenheiten durch Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImschV hinzukommen.

2.3.3.3 Pegel an ausgewählten Immissionsorten

Die vorgenannten Ergebnisse werden durch die Pegelberechnungen an ausgewählten Immissionsorten bekräftigt. Die Auswahl von Immissionsorten ist regelmäßig abhängig vom Abstand zur Lärmquelle, der Topographie, der Gebäudehöhe sowie der Empfindlichkeit der betreffenden Flächennutzung. Demzufolge wurden - wie der untenstehenden Tabelle zu entnehmen ist - relevante Obergeschosse der Gebäude einbezogen. An den nächstgelegenen Immissionsorten in Darmsbach (Punkt 1), Industriegebiet Nöttingen (Punkt 2), Ortsrand Nöttingen und Neubaugebiet (Punkt 3, Punkt 4), Nöttingen Aussiedlerhof (Punkt 5), Untermutschelbach und Obermutschelbach (Punkt 6, Punkt 7, Punkt 8) ergeben sich keine Pegeldifferenzen bzw. nur marginale Pegeldifferenzen zwischen - 0,4 dB A) bis max. + 0,1 dB (A) (vgl. Anschnitt 3.4 Unterlage 17.1). Die Grenzwerte der 16. BImSchG werden dort auch mit Brückenbauwerk eingehalten.

Immissionsort	**Ohne Grünbrücke**		**Mit Grünbrücke**	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Punkt 1, Lindenstraße 44 Gebietsnutzung MI; Grenzwert Tag/Nacht: 64/54 dB (A)				
1.OG	50,8	45,9	50,9	45,9
Punkt 2, Lailingstraße 12 Gebietsnutzung GE; Grenzwert Tag/Nacht: 69/59 dB (A)				
EG	54,1	49,2	54,1	49,2
Punkt 3, Goethestraße 2 Gebietsnutzung WA; Grenzwert Tag/Nacht: 59/49 dB (A)				
EG	51,9	46,9	51,9	46,9
1.OG	53,1	48,1	53,1	48,1
Punkt 4, Melanchtonstraße 20 Gebietsnutzung WA; Grenzwert Tag/Nacht: 59/49 dB (A)				
EG	52,6	47,6	52,5	47,6
1.OG	52,7	47,8	52,7	47,8
Punkt 5, Kornfelde 1 Gebietsnutzung MI; Grenzwert Tag/Nacht: 64/54 dB A)				
EG	48,5	43,5	48,3	43,3
1.OG	49,9	44,9	49,7	44,8
Punkt 6, Bergstraße 1 Gebietsnutzung WA; Grenzwert Tag/Nacht: 59/49 dB (A)				
EG	50,2	45,2	49,8	44,8
1.OG	50,8	45,8	50,4	45,4

Punkt 7, Nöttinger Straße 39 Gebietsnutzung WA; Grenzwert Tag/Nacht: 59/49 dB (A)				
1.OG	51,8	46,9	51,9	46,9
Punkt 8, Frühlingsstraße 23 Gebietsnutzung WA; Grenzwert Tag/Nacht: 59/49 dB (A)				
EG	48,1	43,2	48,1	43,2
1.OG	49,9	45,0	49,9	45,0
2.OG	50,7	45,7	50,7	45,8

(nächstgelegene Immissionsorte; s.ausführlich Tabelle Seite 10, Unterlage 17.1)

2.4 Rückgriff auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG

Es besteht auch kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage des § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG.

Grundsätzlich schließt § 41 Abs. 1 BImSchG, soweit es um Lärmschutz geht, die gleichzeitige Anwendung des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG aus. Denn die §§ 41, 42 BImSchG enthalten als Sonderregelung zu § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 LVwVfG ein eigenes Schutzkonzept, das einen Rückgriff auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG nicht zulässt. Das bedeutet, dass, soweit der Schutz vor unzumutbaren Belastungen spezialgesetzlich abschließend geregelt ist, ein Rückgriff auf die allgemeine Regelung des § 74 Abs. 2 S. 2 (L)VwVfG materiell, also als Anspruchsgrundlage, nur nach Maßgabe des § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG („weitergehende Entschädigung“) in Betracht kommt. Dies gilt auch dann, wenn § 41 Abs. 1 BImSchG nur deshalb nicht anzuwenden ist, weil seine tatbestandlichen Voraussetzungen zu verneinen sind. Hingegen ist ein Ausschluss des sich für einen Betroffenen aus § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG ergebenden Rechtsanspruchs dann nicht gerechtfertigt, soweit der kodifikatorische Anspruch des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht berührt ist, d. h. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG wird durch § 41 Abs. 1 BImSchG dann nicht verdrängt, wenn ein Sachverhalt besteht, den zu beurteilen diese Vorschrift nicht in Anspruch nimmt. In diesem Falle fehlt es an der vorausgesetzten gesetzgeberischen Bewertung. § 41 Abs. 1 BImSchG will jene schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche regulieren, welche ihre eigentliche Ursache in einem, auch vermehrten Verkehrsaufkommen haben, das seinerseits durch staatliche eingreifende Maßnahmen ausgelöst oder erhöht wurde. (BVerwG Urteil vom 09.02.1995, Az.: 4 C 26/93). Für das gegenständliche Vorhaben bleibt § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG dem Grunde nach anwendbar.

Allerdings sind im vorliegenden Fall auch die Anspruchsvoraussetzungen des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG nicht erfüllt. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung der nachteiligen Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Norm stellt damit eine spezifische fachplanerischen Abwägungsgrenze dar.

Da mit dem Bau der Grünbrücke nicht in die Leistungsfähigkeit der BAB A 8 eingegriffen oder durch anderweitige Maßnahmen eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ausgelöst wird, gilt es zu bewerten, ob die Auswirkungen des Vorhabens, ohne Ausgleich nicht zumutbar sind. Dies setzt eine gewisse Erheblichkeit der nachteiligen Wirkungen voraus. Mangels gesetzlicher Maßstäbe für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, ist diese nach den Umständen des Einzelfalls zu ermitteln. Hierbei wird die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung vor allem durch den jeweiligen Gebietscharackter und durch die tatsächliche oder plangebende Vorbelastung bestimmt (BVerwG Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12/87). Schutzvorkehrungen können in der Regel nur dann verlangt werden, wenn die Belastung sich durch den Bau der Grünbrücke in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser kausalen Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, NK-VwVfG, 2. Auflage 2019, § 74 Rn. 189; BVerwG. Urteil vom 5.10.1990, 4 CB 1/90). Eine ggf. anzunehmende schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung findet nach der Rechtsprechung dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsgefahr überschreitet (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.1.2001, 11 A 6/00). Das BVerwG geht offenbar in gefestigter Rechtsprechung von einer Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete aus, wenn sie jedenfalls oberhalb von 70 dB (A) tags und 60 db (A) nachts liegen (vgl. BVerwG, Urteil v. 23.02.2005, 4 A 5/04; BVerwG Urteil vom 15.12.20211, 7 A 11/10). Dafür bestehen jedoch keine Anhaltspunkte.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die Anwohner in Nöttingen, Darmsbach und Mutschelbach durch die nahegelegene A 8 belastet sind und bereits gegenüber geringeren Wirkungen empfindlich sein können. Dabei kommt es gleichwohl darauf an, ob eine neue Belastung spürbar bzw. wahrnehmbar ist und die Menschen in den Ortsteilen zusätzlich beeinträchtigt. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, wird die Zumutbarkeitsschwelle angesichts der mit der Baumaßnahme verbundenen, allenfalls marginalen Pegeländerungen nicht überschritten. Dies wird vor dem Hintergrund bekräftigt, dass gemäß der schalltechnischen Untersuchung der Pegel bereits in Hauptabstrahlrichtung sehr stark

abgebaut wird. Für die bebauten Gebiete in Mutschelbach ergeben sich tendenziell sogar Pegelminderung. Der Einfluss der Grünbrücke auf die Pegel an der Randbebauung von Nöttingen und Darmsbach ist äußerst gering. Bereits an den zum Schallausbreitungstrichter nächstgelegenen acht untersuchten Immissionsorten in der Randbebauung von Nöttingen, Darmsbach und Mutschelbach ergeben sich nur für zwei Immissionsorte überhaupt Erhöhungen von +0,1 dB (A). Im Übrigen wird hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf die Ausführungen in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1) bzw. in den Abschnitten B.VIII.2.3.3.1 bis B.VII.2.3.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

2.5 Abwägung zur Lärmbeeinträchtigung unterhalb der Auflagenschwelle

Durch die Baumaßnahme ausgelöste Beeinträchtigungen sind grundsätzlich auch dann in die Abwägung einzustellen, wenn sie unterhalb der Auflagenschwelle des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG bleiben. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z. B. Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10) stellt das Interesse von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn die planbedingte Verkehrslärmzunahme die Geringfügigkeitsschwelle überschreitet. Die Grenze, ab wann Lärmeinwirkungen allenfalls geringfügig sind, beurteilt sich nach den Umständen des Einzelfalls, d. h. nach der jeweiligen konkreten Situation und dem jeweils verfolgten konkreten Planungsziel. Abzustellen ist auf eine wertende Betrachtung der konkrekten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des Gebiets (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. 05.2007, 2 4BN 16/07). Bei dieser Betrachtung wird nicht verkannt, dass das Interesse von zusätzlichem Lärm verschont zu bleiben, keineswegs geringwertig ist. Einen Anspruch auf Anordnung von Schutzmaßnahmen vermittelt das Abwägungsgebot allerdings nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Schutz abwägungsfehlerhaft ist (Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, NK-VwVfG, 2. Auflage 2019, § 74 Rn. 133; BVerwG, Urteil vom 17.3.2005, 4 A 17/04).

Unter Berücksichtigung aller Umstände und Gesichtspunkte kommt den Auswirkungen der Grünbrücke auf die Lärmsituation nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Planung in Frage stellen könnte. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der aufgrund der Grünbrücke verursachte Pegel bereits in Hauptabstrahlrichtung sehr stark abgebaut wird; an den nächstgelegenen Immissionsorten wurde lediglich eine Zunahme des Beurteilungspegels um + 0,1 dB (A) berechnet. Zwar gibt es keine bestimmte Entfernung, ab welcher ein vorhabenbedingter Lärmzuwachs nicht mehr zu

berücksichtigen ist. Die schalltechnische Untersuchung kommt aufgrund des Pegelverlaufs des Gesamtlärms von Autobahn und Portalabstrahlung indes zu dem Schluss, dass in Höhe der Bebauung die Immissionen aus dem offenen Abschnitt der Autobahn überwiegen.

Eine durch die Grünbrücke bedingte Verkehrszunahme auf der BAB A 8 kann ausgeschlossen werden. Stattdessen führt die Grünbrücke zu einer deutlichen Verbesserung der regionalen und ggf. überregionalen naturschutzrechtlichen Situation, indem der Populationsaustausch zwischen den Tierarten wieder ermöglicht wird. Zugleich wird mit dem Brückenbauwerk auch die benötigte Wirtschaftswegverbindung über die A 8 in Verlängerung des Nusswegs wiederhergestellt.

Bezogen auf den mitgeführten Wirtschaftsweg konnte auf die Ermittlung konkreter Immissionswerte verzichtet werden, da nach der Zahl der täglich zu erwartenden Verkehrsmenge und der Vorbelastung des Gebiets durch die BAB A 8 keine Belästigungen zu erwarten sind, die die Geringfügigkeitsgrenze überschreiten.

Es bestehen somit keine Gegebenheiten, aus denen sich die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen ergibt.

2.6 Nachträgliche Lärmvorsorge

Eine Überprüfung der im Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 vom 26.06.2006 (Az.:15b-0513.2 (A71/A8)) getroffenen Lärmschutzanordnungen kann nicht zum Gegenstand in diesem Verfahren gemacht werden.

Eine nachträgliche Anordnung von Schutzvorkehrungen nach § 75 Abs. 2 S. 2 LVwVfG ist antrags- und fristgebunden. Voraussetzung für einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen ist das Eintreten von im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen eines planfestgestellten Vorhabens. Nach der Rechtsprechung sind diese Voraussetzungen etwa erfüllt, wenn sich bei Zugrundelegung des seinerzeit angewandten Berechnungsverfahrens eine erhebliche Steigerung der Beeinträchtigung durch Immissionen gegenüber dem methodisch korrekt prognostizierten Zustand ergibt, d. h. in der Regel, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) überschritten wird oder die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, Az.: 9 C 2/06).

Der Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 ist bestandskräftig und die Maßnahme umgesetzt. Der Beschluss erfährt durch das vorliegende Verfahren weder eine Änderung noch eine Ergänzung. Für die Grünbrücke wurde mit Antrag vom 30. August 2019 ein eigenständiges Genehmigungsverfahrens eingeleitet, das die Auswirkungen der Grünbrücke berücksichtigt.

3. Luftschadstoffimmissionen

Das Vorhaben zum Bau einer Grünbrücke mit seitlichem Wirtschaftsweg wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen, welche im Rahmen des planerischen Abwägungsgebotes zu berücksichtigen wären, ergeben sich somit nicht.

IX. Natur- und Artenschutz

Das Vorhaben befindet sich im Naturraum Kraichgau in der naturräumlichen Großlandschaft „Neckar- und Tauber-Gäuplatten“. Unmittelbar am geplanten Standort der Grünbrücke verläuft die Achse des Wildtierkorridors Pfahlwald / Michelbach (Grundenschwarzwald und Enzhöhen) – Stranzenberg / Wöschbach (Kraichgau) des Generalwildwegeplans. Der Generalwildwegeplan ist eine eigenständige ökologische, waldbezogene Fachplanung des Landes für einen landesweiten Biotopverbund und integrativer Bestandteil eines nationalen bzw. internationalen ökologischen Netzwerks von Wildtierkorridoren.

Ferner entspricht der Standort dem prioritären Wiedervernetzungsabschnitt BW 5 des Bundesprogramms „Wiedervernetzung“.

1. Eingriff in Natur und Landschaft

1.1 Eingriffsregelung

Nach § 14 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) sind Eingriffe 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.

Die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume ist ebenso Teil des Naturhaushalts nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wie die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Eine Beeinträchtigung ist gegeben, wenn sich die in Rede stehende Veränderung negativ auf diese Schutzgüter auswirkt.

Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird, im Ergebnis also zu erwartende Beeinträchtigungen an der vorgesehenen Stelle unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz vermieden oder minimiert werden.

1.1.1 Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die geplante Maßnahme keinen Eingriff darstellt, weil durch sie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts nicht erheblich beeinträchtigt werden kann.

Mit dem Begriff der Leistungs- und Funktionsfähigkeit soll die Erhaltung des Naturhaushalts, seines natürlichen Potenzials und der biologischen Vielfalt bzw. der Biodiversität sichergestellt werden. Für Tier- und Pflanzenarten bedeutet dies, dass eine Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit insbesondere dann angenommen werden kann, wenn Populationen die Lebensgrundlage entzogen wird, die Artenvielfalt abnimmt oder sich die Individuenzahl der Arten verringert (Gellermann in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 82. EL Januar 2007, § 14 BNatSchG Rn. 13; VG Würzburg, Urteil vom 10.05.2016, W 4 15.1162). Funktionen des Bodens oder dessen Beschaffenheit werden unter anderem beeinträchtigt, wenn er beseitigt, mit Schadstoffen verunreinigt oder versiegelt wird oder wenn seine Zusammensetzung oder sonstige Standorteigenschaft negativ verändert wird (Fischer-Hüftle/Czybilka in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Auflage 2021, § 14 Rn. 33).

Nicht jede negative Veränderung der Wirkungszusammenhänge im Naturhaushalt bewirkt eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Vielmehr beurteilt sich die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung nach der Schutzbedürftigkeit der einzelnen betroffenen Naturgüter und nach der Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit des betroffenen Ökosystems. Das heißt, eine Beeinträchtigung ist erheblich, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere im Verhältnis zur ökologischen Qualität des betroffenen Naturhaushalts von Gewicht ist (de Witt/Geismann, Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, 2. Auflage 2015, Rn. 20; VGH Mannheim, Beschluss vom 14.11.1991). Sie muss somit zu ernsthaften und zwar schwerwiegenden oder dauerhaften Funktionsstörungen des Naturhaushalts führen können (OVG Münster, Urteil vom 04.06.1992, 7 A 3157/91). Das ist insbesondere der Fall, wenn die Beeinträchtigung nicht von geringer Bedeutung und mit den in § 1 BNatSchG enthaltenen Zielen unvereinbar ist (vgl. OVG Magdeburg, Urteil vom 31.01.2018, 2 L 56/16).

Das Vorhaben führt für die Tierwelt in der Gesamtheit betrachtet zu einer wesentlichen Verbesserung der vorhandenen Situation. Von der BAB A 8 geht eine erhebliche Zerschneidungswirkung aus, die durch die geplante Wiedervernetzungsmaßnahme deutlich minimiert wird und dazu beitragen kann die genetische Isolation von Tier- und Pflanzenarten zu verringern. Folglich wird die Ausdehnung eines funktionierenden Biotopverbunds sichergestellt. Den Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedlungen zu ermöglichen ist zudem eine der Maßgaben, die das Grundziel der dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt konkretisieren. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass die Baumaßnahme ca. 2.800 m² Fläche temporär für Baustelleneinrichtungsflächen und ca. 4.200 m² dauerhaft in Anspruch nimmt. Betroffen sind aber nahezu ausschließlich bestehende Böschungsflächen und unmittelbar angrenzende Flächen, die im Jahr 2014 beim Ausbau der BAB A 8 fertig gestellt wurden. Die dortigen Pflanzen, Bäume und Gehölze haben aufgrund der geringen Oberbodenauflage nur einen geringen Zuwachs. Die Autobahnböschungen weisen erst eine lückenhafte Vegetationsbedeckung auf. Der Boden im Bereich der geplanten Grünbrücke ist durch die Böschungen der BAB A 8 sowie das bestehende Wirtschaftswegenetz überwiegend stark verändert. Darüber hinaus ist die Grünbrücke an jenem Standort geplant, an dem der Ersatzneubau der im Zuge des Ausbaus der A 8 weggefallenen „Nusswegbrücke“ (Wingertbrücke) planfestgestellt wurde. Südlich der Autobahnböschung schließt sich bis zum parallelen Wirtschaftsweg ein Grünstreifen an, auf dem die Wirtschaftsweganbindung an den „Nussweg“ erfolgt. Zugunsten der Ökologie erfolgt ein Verzicht auf eine Asphaltierung der geplanten Wirtschaftswege auf und im Anschluss an die Brücke. Die Andienung der Baustelle kann über das bestehende Wirtschaftswegenetz erfolgen.

Dem dauerhaften Flächenverlust von ca. 4.200 m² werden nach Fertigstellung des Bauwerks neu begrünte Böschungsfläche sowie die auf der Grünbrücke begrünte Fläche in einem Umfang von 6.200 m² gegenüberstehen. Die Begrünung der Querungshilfe erfolgt in Absprache mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg in Anlehnung an die vorhandenen Biotopstrukturen mit gebietsheimischen Gehölzen und gebietsheimischem Saatgut (vgl. A.III.9.1.1 bis A.III.9.1.3). Für den Bereich der bauzeitlich begrenzten Flächeninanspruchnahme ist davon auszugehen, dass nach der Wiederherstellung der beanspruchten Flächen erneut eine mit dem Bestand vergleichbare Bodenentwicklung einsetzt. Überdies kommt hinzu, dass die Vorhabenträgerin bereits durch die Standortwahl Nachteile für Natur und Landschaft minimiert hat, da die Anlage für den landwirtschaftlichen Verkehr erforderlicher Rampen entfällt.

Ein weiterer Beitrag zum Schutz von Natur und Landschaft erfolgt bei Beachtung der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen zum Grundwasserschutz (vgl. A.III.4.1.1 bis 4.4.6), zum Bodenschutz (vgl. A.III.5.), zur Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme (vgl. A.III.8.1.2), zur Begrünung und Strukturgestaltung der Grünbrücke (vgl. A.III.9.1.1, A.III.9.1.2, A.III.9.1.3) und der von der Vorhabenträgerin getroffenen Zusagen zum Wald-, Grundwasser- und Bodenschutz (vgl. A.IV.1.1, A.IV.1.2, A.IV.2.1.1).

Auf die Ausführungen zum Landschaftsschutzgebiet (vgl. Abschnitt B.IX.2), zum Bodenschutz (vgl. Abschnitt B.X) sowie zur Wasserwirtschaft und Gewässerschutz (vgl. Abschnitt B.XI.) wird hingewiesen.

1.1.2 Landschaftsbild

Zum Landschaftsbild gehören alle wahrnehmbaren unbelebten und belebten Elemente der Erdoberfläche, wie sie von Natur aus oder als Folge menschlicher Nutzung bestehen (Fischer-Hüftle/Czybilka in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Auflage 2021, § 14 Rn. 19 und 20). Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes überschreitet dann die Erheblichkeitsgrenze, wenn das Vorhaben in seiner Umgebung als Fremdkörper in einem von gleichartigen Störungen weitgehend freigehaltenen Raum und damit als “landschaftsfremdes Element“ besonders in Erscheinung tritt (VGH Mannheim, Urteil vom 24.6.1983, 5 S 2201/82).

Negative Veränderungen des Landschaftsbilds sind nicht zu befürchten. Die Autobahn wirkt für das Landschaftsbild und das Landschaftserleben bereits als störend. Zudem ist die Grünbrücke lediglich von der Straße aus als begrüntes Bauwerk sichtbar.

2. Landschaftsschutzgebiet

Das Vorhaben liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets 2.36.037 „Remchingen – Mittleres Pfinztal“.

Gemäß § 5 Abs. 1 der Verordnung des Landratsamtes Enzkreis als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet "Remchingen-Mittleres Pfinztal" vom 12. März 1987 bedürfen Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen können, der schriftlichen Erlaubnis der unteren Naturschutzbehörde. Dieser Erlaubnisvorbehalt gilt nach § 5 Abs. 2 Nr. 6 insbesondere für die Anlage oder Veränderung von Straßen, Wegen, Plätzen oder anderen Verkehrswegen. Gemäß § 5 Abs. 4 LSG-VO i. V. m § 75 Abs. 1 LVwVfG ersetzt dieser Beschluss die notwendige Erlaubnis, wenn diese mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde ergeht. Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst, eines gesonderten Ausspruchs im verfügenden Teil bedarf es nicht. Die zuständige Naturschutzbehörde hat ihre Zustimmung bei Beachtung der Nebenbestimmungen A.III.9.1.3 (Begrünung mit ausschließlich gebietsheimischen Pflanzenarten) und A.III.9.2.1 (dauerhafte Pflege der Flächen) erteilt.

3. Artenschutz

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten. Für alle besonders geschützten Tierarten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Für alle streng geschützten Tierarten – bei denen es sich zugleich auch um besonders geschützte Arten handelt (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatschG) – und europäische Vogelarten gelten darüber hinaus weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Vorhaben widerspricht nicht den Anforderungen, die das besondere Artenschutzrecht nach §§ 44 ff. BNatSchG an das Vorhaben stellt.

3.1 Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen

Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07).

In der Artenschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 19.1) wurde das Habitatpotenzial für streng geschützte Arten der bodengebundenen, wärmeliebenden Tiergruppe der Reptilien sowie der Avifauna betrachtet.

Die Artenschutzfachliche Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, dass die Habitatausstattung bzw. -eignung in den Autobahnböschungen als Lebensraum für die streng geschützte Zauneidechsen als ungeeignet einzustufen ist. Aufgrund der noch lückigen Vegetation in den Böschungen der BAB A 8 besteht nur ein sehr geringes Potenzial als Lebensraum für die Zauneidechse. Zwar sind zahlreiche Kleinsäugerbauten vorhanden, die als Rückzugs- oder Winterquartier geeignet wären, es fehlt aber an geeigneten Schattenbereichen zur Thermoregulierung. Weitere streng geschützte Reptilienarten wie die Mauereidechse oder die Schlingnatter sind ebenfalls nicht zu erwarten; Spontanbesiedlungen dieser Arten sind nicht zu befürchten.

Für die Zauneidechse besteht aber in den sich an die Autobahnböschung nördlich und südlich anschließenden Offenlandbereichen mit Ackerflächen, Grünlandstreifen, Streuobstbeständen und einem Heckenzug in kleinflächigen Teilbereichen im Übergangsbereich zwischen Heckenstrukturen und Streuobstwiesen ein Habitatpotenzial. Im Rahmen der Ökologischen Ressourcen-Analyse zum Flurneuordnungsverfahren 3343 Remchingen - Nöttingen (PLANUNGSBÜRO BECK UND PARTNER 2010) wurden im Nahbereich der aktuellen Grünbrückenplanung keine Vorkommen der Zauneidechse festgestellt; allerdings wurden nordwestlich dieses Bereichs Vorkommen erfasst. Aufgrund des Alters der Untersuchungen (2009/2010) können diese nicht als sicherer Beleg für das Fehlen der Art im Nahbereich der aktuellen Planung gewertet werden.

Aufgrund der unzureichenden Gehölzentwicklung bieten die Böschungsflächen kein Habitatpotenzial für die Avifauna. Ferner ist durch den Betrieb der Autobahn von einer erheblichen Vorbelastung und Störwirkungen durch Verkehrslärm und Verkehrsbewegungen auszugehen. Potenziell wären die an die nördliche Böschung angrenzenden Ackerflächen als Bruthabitat für die Feldlerche (Alauda arvensis) geeignet. Die Feldlerche weist aber eine besondere Empfindlichkeit gegenüber

visuellen Störwirkungen, insbesondere vertikalen Strukturen (z. B. Hecken und Waldränder) auf. Sie benötigt offenes Gelände mit weitgehend offenem Horizont. Da die Feldlerche meist einen Mindestabstand zu geschlossenen vertikalen Strukturen von 60 bis 120 m einhält, ist ein Vorkommen u. a. aufgrund der Entfernung zum Buchwald von weniger als 100 m in den potenziell als Bruthabitat geeigneten Ackerflächen nördlich der BAB A 8 nicht zu erwarten. Im Zuge der Ökologischen Ressourcen-Analyse zum Flurneuordnungsverfahren 3343 Remchingen – Nöttingen konnte ebenfalls kein Vorkommen der Feldleche oder anderer Bodenbrüter im Bereich der geplanten Grünbrücke nachgewiesen werden. Insgesamt ist das Habitatpotenzial für die Feldlerche im Nahbereich der Grünbrücke als gering einzustufen.

Der Heckenzug und die kleineren Obstbäume sind als Bruthabitat für allgemein häufige Arten der Hecken- und Baumbrüter geeignet. Störungsempfindliche Arten sind auf Grund der Nähe zur Autobahn eher nicht zu erwarten.

Für weitere artenschutzrechtliche Tiergruppenarten wie Fledermäuse, Haselmaus, Amphibien, Tagfalter, tagfliegende Nachtfalter und Totholzkäfer besteht im Untersuchungsgebiet kein Habitatpotenzial.

3.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen (vgl. A.III. 8.2.1 und A.III.8.2.2) nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der Populationen von Heckenbrütern oder der Zauneidechse zu erwarten.

Durch eine Inanspruchnahme von Flächen angrenzend an geeignete Habitatstrukturen (Hecken und Streuobstwiesen) kann eine Tötung von Zauneidechsen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ohne die Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen nicht völlig ausgeschlossen werden. Vorsorglich wird die Vorhabenträgerin daher vor Baubeginn geeignete Habitatbereiche durch das temporäre Aufstellen eines Reptilienschutzzauns sichern. Der Baubereich wird daraufhin von einer herpetologisch geschulten Fachperson auf das Vorkommen von Reptilien überprüft, sich ggf. im Baubereich befindende Tiere werden hinter den Reptilienschutzzaun verbracht (Maßnahme V1, vgl. Unterlage 19.1). Der Verlauf des Reptilienschutzzauns ist im Lageplan (Unterlage 5.1a) dargestellt. Die Bauarbeiten sind von ökologisch geschultem und faunistisch versierten Fachpersonal zu begleiten (vgl. A.III.8.3 - Ökologische Baubegleitung). Die Vorhabenträgerin hat mit Blick auf die

hiervon betroffenen Grundstückseigentümern die in A.IV.7.2 enthaltenen Zusagen getroffen. Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde wird hiermit den artenschutzrechtlichen Vorgaben ausreichend Rechnung getragen.

Eine Tötung von Vögeln oder deren Fortpflanzungsstadien gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der Verlust von Fortpflanzungsstätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG scheidet aus. Da kein Eingriff in die Habitatstrukturen der Hecke und Streuobstwiese erfolgt, ist eine vorab durchzuführende Aufwertung durch die Errichtung von Habitatstrukturen nicht erforderlich; die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird weiter gewährleistet.

Notwendige Gehölzbeseitigungen dürfen nur außerhalb der Vegetationszeit (Zeitraum 01. Oktober bis 28./29. Februar) durchgeführt werden (vgl. A.III.8.2.2).

Soweit die Gemeinde Remchingen geltend macht, dass das Tötungsrisiko für Wildtiere auf der Kreisstraße steigen würde und die Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsbarriere von der Autobahn auf die Kreisstraße verlagert werde, macht sie artenschutzrechtliche Belange, die dem Gemeinwohl zuzurechnen sind, geltend. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.10.1 hingewiesen.

X. Bodenschutz und Altlasten

Belange des Bodenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Bodenschutzbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht. Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Enzkreis – Umweltamt – hat in ihren Stellungnahmen vom 7. Oktober 2020 und 25. Januar 2021 keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes vorgebracht, sofern die dargelegten Anmerkungen, Anforderungen und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss einfließen. Dem wurde durch die in A.IIII.5.1 bis 5.11 getroffenen Nebenbestimmungen und Hinweise sowie durch die Zusagen der Vorhabenträgerin in A.IV.1.2 Rechnung getragen.

Einträge im Bodenschutz- und Altlastenkataster sind für das Plangebiet nicht verzeichnet.

XI. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben kann nach den maßgeblichen wasserrechtlichen Vorschriften zugelassen werden.

1. Bauzeitliche Einleitung von Oberflächen-, Sicker- und Schichtwasser in das Regenklärbecken „Pfinztal-West“

Der Grundwasserspiegel im Plangebiet liegt zwar weit unter der Fahrbahn der BAB A 8, bei der Herstellung der Baugrube kann jedoch das Auftreten von Schicht- und Sickerwasser nicht ausgeschlossen werden. Sofern Schicht- oder Sickerwasser angeschnitten wird, wird dieses abgepumpt und in die Autobahn-Streckenentwässerung der A 8 eingeleitet werden. Oberflächenwasser, welches aufgrund der geringen Wasserdurchlässigkeit der Untergrundschichten nicht versickert, wird ebenfalls bauzeitlich über Drainagegräben mit Anschluss an einen Pumpensumpf gefasst und ebenfalls in die Streckenentwässerung der Autobahn eingeleitet werden.

Der Standort der geplanten Grünbrücke ist nahezu identisch mit dem Hochpunkt der A 8. Die bestehende Streckenentwässerung wurde gemäß den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.06.2006 zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West (Az.:15b-0513.2 (A71/A8)) ausgeführt und entspricht dem Stand der Technik.

Das in der Baugrube anfallende Wasser muss während der Bauzeit so in die Streckenentwässerung der BAB A 8 eingeleitet werden, dass es in Richtung Osten in das Regenklärbecken „Pfinztal-West“ fließt (vgl. A.III.4.5.1). Das Regenklärbecken „Pfinztal-West“ ist ein Regenklärbecken ohne Dauerstau, d. h. der Beckeninhalt wird nach Füllung in die Mischwasserkanalisation (Regelfall bei Trockenwetter) des Abwasserzweckverbands Mittleres Pfinz- und Bocksbachtal geleitet, darüber hinaus anfallendes Wasser wird über den Klärüberlauf in die Pfinz abgeschlagen.

Das Landratsamt Enzkreis – Umweltamt - als zuständige untere Wasserbehörde hat diesem Konzept in seiner Stellungnahme vom 25.10. 2021 dem Grunde nach zugestimmt. Um mögliche Ablagerungen in den Entwässerungsleitungen zu verhindern, wird aus fachtechnischer Sicht empfohlen, das einzuleitende Wasser vor Einleitung in die Streckenentwässerung über geeignete Absetzsysteme zu führen und dabei folgende Ablaufwerte einzuhalten:

- 0,3 ml/l absetzbare Stoffe (Absetzzeit mindestens 2h; Ermittlung im Imhofftrichter)
- pH-Wert zwischen 6 und 9.

Mit den Betreiber der Abwasseranlagen (Autobahn-GmbH für Streckenentwässerung und RKB „Pfinztal-West“; Gemeinde Remchingen / AZV Mittleres Pfinz- und Bocksbachtal für Mischwasserkanalisation) sind die Anforderungen an die Einleitung vor Beginn der Bauarbeiten abzustimmen (vgl. A.III.4.5.2).

2. Wasserschutzgebiete

Das Vorhaben befindet sich teilweise in der Zone III B des festgesetzten Wasserschutzgebiets „Pfinztal“ des Zweckverbandes Alb-Pfinztal-Hügelland Waldbronn. Nördlich der BAB A 8 grenzt das Plangebiet rechtsseitig des Weges „Obere Kornräcker“ an die weitere Zone III des fachtechnisch abgegrenzten Wasserschutzgebiets „Quellen Breitwiesen“ des oben benannten Zweckverbandes.

Gemäß der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung (RVO-WSG) vom 17.04. 2001 sind im WSG „Pfinztal“ in Zone III B Maßnahmen zur Grundwasserabsenkung oder Grundwasserhaltung als dauerhafte Maßnahme verboten (§ 8 Nr. 1 RVO-WSG). Da für das Vorhaben lediglich eine bauzeitliche und somit temporäre Wasserhaltung erfolgt, ist die geplante Maßnahme nach den Vorgaben der RVO-WSG zulässig und bedarf keiner Befreiung.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis

3.1 Entwässerung

Zur Entwässerung werden die Wirtschaftswege mit einer Querneigung von 2,5 % ausgebildet. Das anfallende Niederschlagswasser wird von diesen Flächen breitflächig ins Gelände bzw. in den 50,00 m breiten Grünbereich der Brücke geleitet und dort zur Versickerung gebracht. Im Grünbereich des Brückenkörpers versickert das Niederschlagswasser zunächst in das aufgeschüttete Erdmaterial. Dort wird das Wasser gespeichert und an die Bepflanzung auf dem Bauwerk abgegeben. Bei langanhaltenden Regenereignissen und gesättigtem Erdmaterial fließt das Niederschlagswasser über die Abdichtung des Betonunterbaus Richtung Widerlager und dort über eine Drainageschicht in eine Entwässerungsleitung. Dort wird das Wasser gefasst und in die Streckenentwässerung der BAB A 8 eingeleitet.

Vorliegend greift hinsichtlich der Entwässerung der Wirtschaftswege der Befreiungstatbestand § 2 Nr. 4 der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Besei-

tigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999 (NiedSchlWasBesV BW), wonach für das unbeeinflusste Ableiten von Niederschlagswasser von befestigten Flächen ohne Sammlung keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist.

Für die im Übrigen gesammelten Abflüsse ist sichergestellt, dass die Beseitigung über die bestehende Streckenentwässerung der A 8 erfolgt, die mit Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West vom 26. Juni 2006 (Az.: 15b-0513.2 (A 71/ A 8)) zu gelassen wurde. Die Untere Wasserbehörde hat bezüglich der Entwässerung der Grünbrücke keine Bedenken. Insbesondere hat sie mit E-Mail vom 26. November 2021 mitgeteilt, dass sie den Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Entwässerung der Brücke folgt und davon auszugehen sei, dass durch die Grünbrücke keine Erhöhung der in die Streckenentwässerung der A 8 eingeleiteten Niederschlagswassermenge zu erwarten ist. Die Notwendigkeit einer weiteren wasserrechtlichen Erlaubnis wird demnach nicht gesehen.

Gemäß Nebenbestimmung A.III.4.6.1 sind Entwässerungsanlagen plan- und bedingungsgemäß nach den anerkannten Regeln der Technik auszuführen und zu betreiben.

3.2 Bauzeitliche Wasserhaltung

In der vorliegenden Planung stellt das Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser aus der Baugrube eine Gewässerbenutzung nach § 8 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar und bedarf daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Grundwasser im Sinne des § 3 WHG ist zum einen das unterirdische Wasser in der Sättigungszone, das in unmittelbarer Berührung mit dem Boden oder dem Untergrund steht. Das Landratsamt Enzkreis als zuständige untere Wasserbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 25. Oktober 2021 mitgeteilt, dass zum Grundwasser auch das Schichtwasser zählt, das bei einem Erdaufschluss zutage tritt. Sickerwasser ist hingegen kein Grundwasser. Da nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, ob bei der Herstellung der Baugrube auf Schichtwasser getroffen wird, sieht das Landratsamt Enzkreis den Tatbestand einer erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG als erfüllt an, die – mangels konkreter Angaben – nicht als erlaubnisfreie Benutzung nach § 46 Abs. 1 Nr. 1 WHG (Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser in geringen Mengen zu einem vorübergehenden Zweck) angesehen werden könne.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wurde im verfügenden Teil unter Abschnitt A.V.1 miterteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG, das Landratsamt Enzkreis hat als zuständige untere Wasserbehörde das gemäß § 19 Abs.3 WHG erforderliche Einverständnis gegeben.

Die Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.III.4.1.1 bis 4.4.6 angeordneten Nebenbestimmungen und den unter A.IV.1.1 getroffenen Zusage der Vorhabenträgerin zum Grundwasserschutz sind keine schädlichen Gewässerveränderungen nach § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Durch die Gewässerbenutzung sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf grundwasserabhängige Ökosysteme zu erwarten, da es sich um einen stark witterungsabhängigen Grundwasserleiter mit temporär fließendem Schichtwasser handelt.

Die Dauer der bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahme wird zeitlich auf das notwendige Maß beschränkt (vgl. A.V.1.2.3). Beginn und Ende der Wasserhaltung sind dem Landratsamt Enzkreis – untere Wasserbehörde – anzuzeigen (vgl. A.V.1.2.2)

XII. Jagdwesen

Aufgrund der hohen Bedeutung, die den Querungshilfen für den Biotopverbund im Sinne des Naturschutzrechts zukommt, ist der besonderen Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber Störungen und Beunruhigungen Rechnung zu tragen (vgl. Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des Jagd- und Wildtiermanagementgesetzte für Baden-Württemberg, S. 81). Gemäß § 42 Abs. 6 Jagd- und Wildtiermanagementgesetz Baden-Württemberg (JWMG) ist bei Querungshilfen für Wildtiere, insbesondere Grünbrücken und Grünunterführungen, die Jagdausübung in einem Umfeld von 250 Metern, gemessen vom Zugangsbereich der Querungshilfe, untersagt. Die Nachsuche, das Erlegen von Wildtieren nach § 38 JWMG und die Wildfolge nach § 39 JWMG bleiben weiter zulässig. Zudem kann die untere Jagdbehörde unter den Voraussetzungen des § 42 Abs. 6 S. 3 JWMG Ausnahmen zulassen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die untere Jagdbehörde rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über den Umfang und den Zeitraum der Tätigkeiten zu informieren, um die Jagdruhezone einzurichten (vgl. A.IV.3). Der Vorhabenträgerin steht es frei mit den jeweiligen Jagdausübungsberechtigten oder Jagdpächtern mittels freiwilliger Ver-

einbarungen einen über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehenden Verzicht hinsichtlich nicht zwingend notwendiger Formen der jagdlichen Nutzung im Umfeld von Querungsbauwerken abzuschließen.

XIII. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen (§ 17 Abs. 1 S. 2 FStrG).

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen

1.1 Planungsziel

Das Vorhaben ist gerechtfertigt. Das kombinierte Brückenbauwerk dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen. Mit der geplanten Grünbrücke wird eine proritär erforderliche Querungshilfe aus dem „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ umgesetzt. Gleichzeitig wird die infolge des A 8 Ausbaus zurückgebaute Wirtschaftswegverbindung wiederhergestellt. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Diesen Zielsetzungen wird die Maßnahme gerecht.

Die Planungsziele, die zerschneidenden Wirkung von Bundesfernstraßen zu minimieren und Lebensraumkorridore im Interesse der biologischen Vielfalt durch sichere Querungshilfen zu verbinden, wurden bereits im Rahmen der Vorhabenerläuterung unter Abschnitt B.I.1 sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B.IV. dargestellt. Grünbrücken sind allgemein anerkannte Wiedervernetzungsmaßnahmen zur Minimierung von Zerschneidungseffekten von Verkehrswegen. Mit ihnen kann die größtmögliche Durchlässigkeit von Verkehrswegen für Wildtiere erreicht werden. Bei entsprechender Pflege und Unterhaltung sind sie sehr wirksame Maßnahmen, deren grundsätzliche Funktionalität bereits auf gesicherten empirischen Erkenntnissen aufgebaut ist.

Grundsätzlich sind zur Vermeidung von Störwirkungen mitgeführte Wege auf Grünbrücken zu vermeiden. In einer vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg im Juli 2011 beauftragten und vom Regierungspräsidium Karlsruhe durchgeführten Machbarkeitsstudie für eine Grünbrücke über die A 8 bei Karlsbad-Mutschelbach wurde daher zunächst gemäß den Planungsvorgaben aus dem Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen (MAQ 2008) eine reine Grünbrücke entworfen. In Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) wurde damals als Standort der östliche Waldrand des Buchenwaldes nördlich der BAB A 8 in 150 m Entfernung zum östlich gelegenen Standort der planfestgestellten Wirtschaftswegbrücke (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim –West v. 26.6.2006, Az.: Az.:15b-0513.2 (A71/A8)) gewählt.

In Anbetracht der relativ geringen Entfernung zwischen Grünbrücke und dem planfestgestellten Ersatzneubau der Wirtschaftswegbrücke („Nusswegbrücke“) sowie niedrigerer Baukosten und geringerem Erhaltungs- und Unterhaltungsaufwand für ein kombiniertes Brückenbauwerk hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Abstimmung mit dem Bundesamt für Naturschutz am 17. April 2014 für den vorliegenden Einzelfall einer Zusammenlegung von Grünbrücke und Wirtschaftsweg zugestimmt. In der Variantenprüfung werden demnach nur Standorte für eine Grünbrücke mit seitlich mitgeführtem Wirtschaftsweg untersucht.

Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde reduziert die Mitführung eines Weges nicht zwangsläufig die generelle Wirksamkeit einer Grünbrücke. Zwar ist ein störungsfreies Umfeld der Wirksamkeit von Grünbrücken zuträglich, dennoch konnte im Rahmen eines die Nutzung von Grünbrücken überprüfenden Forschungs- und Entwicklungsvorhabens (FE 02.247/2002/LR) beobachtet werden, dass Wildtiere in den dichten Gehölzen sogar tagsüber auf Grünbrücken ruhen, selbst wenn dort reger Betrieb durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge oder Spaziergänger und Radfahrer herrscht (Georgii, Peters-Ostenberg, Henneberg, Herrmann, Müssler-Stieß, Bach, ‚Nutzung von Grünbrücken und anderen Querungsbauwerken durch Säugetiere, Gesamtbericht zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben 02.247/2002/LR, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Bonn 2006, Heft 971, S. 49).

Die Gestaltung der Grünbrücke Mutschelbach erfolgt bezogen auf die örtlichen Verhältnisse und die Ziellebensräume und Zielarten. Durch die Nebenbestimmungen in A.III.9.1. bis A.III.9.3 wird – nach Rücksprache mit der Vohabenträgerin - zustimmungsgemäß die fachgerechte Fertigstellungs-, Entwicklungs- und

Unterhaltungspflege der Leitstrukturen auf der Grünbrücke gewährleistet sowie die fortdauernde ökologische Funktionsfähigkeit mittels eines zu erstellenden Monitoringkonzepts sichergestellt. Mithilfe der geplanten Irritationsschutzwände wird die Blend- und Störwirkung minimiert. Die Baumaßnahme wird von einer ökologischen Baubegleitung (vgl. A.III.8.3) begleitet.

1.2 Variantenprüfung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach schonenderen Varianten nachzugehen, durch welche die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 15.83). Bei der Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten. Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

Als Kriterium für die Abwägung wurden insbesondere die Wiedervernetzungsfunktion, die geologischen Gründungsverhältnisse, die Auswirkungen auf Natur- und Landschaft einschließlich der Anbindung an das bestehende Wegenetz sowie bauzeitlichen Belange und die Baukosten berücksichtigt.

1.2.1 Nullvariante

Mit der Nullvariante, wenn also das Vorhaben gar nicht verwirklicht werden würde, könnten die Ziele der Planung, eine wichtige Querung für Wildtiere über die BAB A 8 zwischen den Waldgebieten „Herrmannsgrund“ und „Buchwald“ als Verbindung

zwischen Nordschwarzwald und Kraichgau entsprechend dem Generalwildwegeplan wieder herzustellen, nicht erreicht werden.

1.2.2 Variante 1– Standort „Buchwald“

Variante 1 fußt auf der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Zweifeldbrücke aus Stahlbetonfertigteilen in Rahmenbauweise, jedoch mit einer Verbreiterung der Grünbrücke um den Wirtschaftsweg. Standort ist hier der östliche Waldrand des Buchenwaldes nördlich der BAB A 8 in 150 m Entfernung zum östlich gelegenen Standort der planfestgestellten Wirtschaftswegbrücke („Nusswegbrücke“).

Der Vorteil dieses Standorts besteht in dem direkten Anschluss der Grünbrücke an das Waldgebiet „Buchwald“. Allerdings wäre zur Realisierung der Brücke aufgrund der ungünstigen Bodenverhältnisse eine Mittelstütze erforderlich, was eine kostenaufwändige Verlegung der bestehenden Mittelstreifenentwässerung der hoch frequentierten A 8 unerlässlich machen würde. Außerdem ist die Gründung der Brücke hinter der bestehenden Bohrpfahlwand äußerst problematisch.

Nachteilig ist zudem die Neigung der anzulegenden Böschungen von 1 : 1,5 auf der Südseite und 1 : 1,86 auf der Nordseite (entspricht 67 % bzw. 54 %), die aufgrund des am Standort „Buchwald“ befindlichen Geländesprungs und der Höhendifferenz zwischen Oberkante des Bauwerks und anstehendem Gelände von 5 und 6 Metern erforderlich wäre. Folglich sieht die Variante südlich der A 8 die Anlage von steilen Zufahrtsrampen auf über hundert Metern mit der für das Befahren von Langholzfahrzeuge zulässigen maximalen Neigung von 10 % vor. Diese Zuwegungen stellen einen erheblichen Eingriff in die landwirtschaftlich genutzten Flächen dar, würden die Anlage des neuen Wegenetzes im Flurneuordnungsverfahren deutlich erschweren und sind von der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) als ökologisch ungünstig bewertet worden. Außerdem wäre ein Durchbruch im bereits fertiggestellten Lärmschutzwall nötig. Die Bauzeit der Brücke in Variante 1 beträgt etwa 12 Monaten. Die Kosten wurden mit ca. 8,9 Mio. Euro brutto ermittelt.

1.2.3 Variante 2 - Standort „Buchwald – Überschüttung Leichtbaustoff“

Variante 2 entspricht weitgehend Variante 1, jedoch wird das Bauwerk mit einem Leichtbaustoff überschüttet, um die Höhendifferenz auszugleichen und auf Rampen für die Zuwegung zu verzichten. Die übrigen Nachteile aus Variante 1, insbesondere die extrem schwierige Gründung hinter der bestehenden Bohrpfahlwand, die

Verlegung der Mittelstreifenentwässerung sowie der Durchbruch im Lärmschutzwall bleiben bestehen. Zudem ist Variante 2 nach damaliger Schätzung zufolge mit Baukosten von ca. 10,9 Mio. Euro brutto die kostenaufwändigste Variante mit der längsten Bauzeit (ca. 15 Monate).

1.2.4 Variante 3 - „Standort Nussweg“ - Antragsvariante

Der Standort von Variante 3 befindet sich ca. 150 m östlich von Variante 1 und 2 in Verlängerung des „Nusswegs“. Als deutlich vorteilhaft zu bewerten ist hier die Lage außerhalb der Bohrpfahlwand und die gründungstechnisch sehr guten Bodenverhältnisse. Demzufolge kann eine freie Überspannung der BAB A 8 mit einer Bogenkonstruktion ohne Mittelstütze realisiert werden. Da am Standort von Variante 3 keine großen Geländesprünge existieren, kann auf eine Anlage von steilen Zufahrtsrampen als Zuwegung zur Brücke verzichtet und das nachgeordnete Wirtschaftswegenetz im Flurneuordnungsverfahren einfacher konzipiert werden. Folglich verursacht diese Variante die geringsten Eingriffe in das Gelände. Ebenso ist Variante 3 im Vergleich mit Variante 1 und 2 das wirtschaftlichste Bauwerk.

Variante 3 erfordert allerdings sowohl im Norden als auch im Süden der BAB A 8 die Anlage von Leitstrukturen. Trotz des Abrückens vom Standort „Buchwald“ erfüllt Variante 3 nach Ansicht der Forschungs- und Versuchsanstalt Baden-Württemberg (FVA) die gleichen qualitativen Voraussetzungen hinsichtlich der Wiedervernetzungsfunktion, wenn die Bereiche hinter den Brückenwiderlagern mit den Waldgebieten „Buchwald“ und „Herrmannsgrund“ durch geeignete Leitpflanzungen verbunden werden.

Die Bauzeit beträgt rund 12 Monate. Die Baukosten wurden mit rund 6,5 Mio. Euro brutto ermittelt.

1.2.5 Variante 4 - Getrennte Bauwerke

Die von der Vorhabenträgerin als „Null-Variante“ bezeichnete Alternative besteht in der Herstellung zwei getrennter Bauwerke, nämlich einer reinen Grünbrücke am Standort „Buchwald“ und einer Wirtschaftswegüberführung am Standort „Nussweg“. Variante 4 wurde in der Variantenuntersuchung den Varianten 1 bis 3 gegenübergestellt. Mit geschätzten Baukosten von ca. 9,5 Mio. Euro brutto unter Berücksichtigung des Baupreis-Index liegt die Errichtung zwei getrennter Bauwerke jedoch über den geschätzten Baukosten für das Brückenbauwerk von Variante 1 (ca. 8,9 Mio. €) und Variante 3 (ca. 6,5 Mio. €). Dies trifft selbst dann noch zu, wenn für die Antragsvariante (Variante 3) die geschätzten Kosten von ca. 0,75 Mio. € für die Anschlüsse an das Wegenetz, die

Bepflanzung sowie für die Installation von Wildschutzzäunen außerhalb des Bauwerks hinzugerechnet werden würden (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1a, Punkt 6). Darüber hinaus rechnet die Vorhabenträgerin langfristig mit einem viel höheren Erhaltungs- und Unterhaltungsaufwand im Vergleich zu einem gemeinsamen Bauwerk.

1.2.6 Ergebnis

Nach den zuvor genannten Kriterien wurde die Antragsvariante (Variante 3) von der Vorhabenträgerin als Vorzugslösung zur Ausführung empfohlen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Ergebnis der Variantenuntersuchung nach Prüfung und in Abwägung der dafür und dagegen sprechenden Belange an.

Unüberwindliche Belange, die die Planfeststellungsbehörde dazu zwingen, trotz des im „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ als prioritär festgelegten Wiedervernetzungsabschnitts vom Vorhaben Abstand zu nehmen, sind nicht erkennbar. Eine Realisierung des Vorhabens an einem gänzlich anderen Abschnitt der BAB A 8 würde auf ein anderes Projekt hinauslaufen, ggf. nicht dem prioritären Wiedervernetzungsabschnitt BW 5 des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ entsprechen und damit nicht mehr entlang des international bedeutsamen Wildtierkorridors verlaufen, so dass solche Alternativen bereits als ungeeignet ausscheiden. Die Errichtung zweier getrennter Bauwerke hält die Planfeststellungsbehörde nicht für geeignet, die Planungsziele auf wirtschaftlichste Weise zu erreichen, da die Wiedervernetzungsfunktion mit den Varianten 1, 2 und 3 gleichermaßen möglich ist.

Gegenüber den Varianten 1 und 2 hält die Planfeststellungbehörde die Antragsvariante aus ökonomischen, ökologischen und bautechnischen Gründen für vorzugswürdig. Ein kombiniertes Brückenbauwerk am ehemaligen Kreuzungspunkt „Nussweg“ erfordert für den Anschluss an das bestehende Wirtschaftswegenetz die geringsten Eingriffe in das Gelände. Indem sich die Fundamente auf Höhe der Bermenwege befinden, kann die Zuwegung vom bestehenden Wirtschaftswegenetz unproblematisch hergestellt und das Befahren mit Langholzfahrzeugen ohne steile Rampen ermöglicht werden. Varianten 1 und 2 sind in Anbetracht der äußerst ungünstigen Bodenverhältnisse am Standort „Buchwald“ mit erheblichen verkehrlichen Einschränkungen der BAB A 8 während der Bauzeit und komplizierten Gründungsverhältnissen verbunden. Zudem wäre ein Durchbruch in der bestehenden Lärmschutzwand nötig. Als im Vergleich der drei Varianten wirtschaftlichstes Bauwerk überzeugt die Antragsvariante auch gegenüber der Variante 2, da auch bei

Überschüttung des Bauwerks mit Leichtbaustoff die oben beschriebenen Nachteile zum Teil bestehen bleiben.

Die Qualität der Wiedervernetzungsfunktion wird von der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt für alle drei Varianten als gleich gut eingestuft.

Mithin stellt Variante 3 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den tragfähigsten Lösungsansatz dar. Insgesamt überwiegen nach Ansicht der Planfeststellungbehörde die Vorteile der Antragsvariante die mit dieser Variante verbundenen Nachteile.

2. Umweltbelange

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG sind auch die Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des allgemeinen und besonderen Artenschutzes sind nach den hierfür maßgeblichen gesetzlichen Wertungen in die Abwägung einzustellen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange zudem durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert.

Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser und Pflanzen können zwar durch die Baumaßnahme und den Baubetrieb nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sie liegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber unterhalb der für § 14 Abs. 1 BNatSchG erforderlichen Erheblichkeitsschwelle (vgl. Abschnitt B.IX.1.1.1). Streng geschützte Arten bzw. deren Habitate oder gesetzlich geschützte Biotope sind vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen. Die Planunterlagen sowie dieser Planfeststellungsbeschluss sehen zum Schutz des Grundwassers, zum Schutz des Bodens, zum Artenschutz und zum Immissionsschutz Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vor.

In die Abwägung einzustellen war auch, dass Querungshilfen die Lebensraumzerschneidung für Tier- und Pflanzenarten minimieren und bei Nichtumsetzung des Vorhabens keine Verbesserung für den Austausch der Zielpopulationen erreicht werden kann.

Insgesamt gesehen rechtfertigen die positiven Aspekte der Planung, insbesondere der beträchtliche Nutzen für die Tier- und Pflanzenwelt, das geplante Vorhaben. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann und die Vorkehrungen gegen diese wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

3. Immissionsschutz

Im Rahmen des in § 17 S. 2 FStrG normierten fachplanerischen Abwägungsgebots sind auch die Belange Dritter, vor schädlichem Verkehrslärm geschützt zu werden, in die Abwägung einzustellen. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.VIII. wird verwiesen.

4. Sicherheit und Leichtigkeit des Landwirtschafts-, Rad-, und Fußgängerverkehrs

Die bauliche Ausgestaltung des seitlich mitgeführten Wirtschaftswegs auf der Grünbrücke einschließlich der im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Anschlüsse an das vorhandene Wirtschaftswegenetz ermöglicht eine sichere Nutzung durch den Landwirtschafts-, Rad- und Fußgängerverkehr. Insbesondere wurde in der Planung auch das Befahren mit Langholzfahrzeugen berücksichtigt.

4.1. Radverkehr

Mit Blick auf die Stellungnahmen des Landratsamts Enzkreis, Amt für Nachhaltige Mobilität zum Radverkehr werden folgenden Ausführungen getroffen:

4.1.1. Fahrbahnaufbau und Unterhaltungskosten Wirtschaftsweg

Gegenstand der Stellungnahmen vom 7. Oktober 2020 und 19. Mai 2021 war insbesondere die Forderung nach einer radverkehrstauglichen Herstellung des Wirtschaftswegs, vorzugsweise in Asphaltbauweise. Die Route werde nicht nur vom Freizeitradverkehr genutzt, sondern sie schließe im Hauptnetzt 2. Ordnung (Enzkreis) an das Netz im Landkreis Böblingen an. Sie stelle damit für den Alltags- und Schülerradverkehr der Arbeitsplatzschwerpunkte und der Gymnasien eine wichtige Verbindung zwischen Remchingen und Langensteinbach dar. Ein Ausweichen auf eine andere Route sei nicht möglich. Den geplanten Fahrbahnaufbau hält das Landratsamt Enzkreis bei gleichzeitiger Mitnutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge wegen zu befürchtender Beschädigungen (u. a. Risse, Schlaglöcher) für ungeeignet und fordert bei Beibehaltung der Planung eine Kostentragung der Unterhaltungsmaßnahmen durch den Bund.

Soweit das Landratsamt Enzkreis eine radverkehrstaugliche, möglichst asphaltierte Bauweise des mitgeführten Wirtschaftswegs für den Radverkehr fordert, steht dies jedenfalls den vordringlichen Zielen der Grünbrücke entgegen. Grundsätzlich sind bei

der Befestigung öffentlicher Feldwege die jeweilige Verkehrsbedeutung und der bisherige Ausbauzustand zu berücksichtigen. Bei einer multifunktionalen Nutzung müssen die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt und gewichtet werden. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass es für die Funktionalität der angestrebten Wiedervernetzung von größter Bedeutung sei, die Vorgaben des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Ausgabe 2008“ (MAQ 2008) einzuhalten und im Umfeld von Querungshilfen auf bituminierte Wegebauweisen zu verzichten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Auf Versiegelungen, namentlich durch Asphalt oder Beton, ist auf dem Bauwerk und im Umfeld von 50 m um die Querungshilfe zu verzichten (vgl. Punkt 4.1.1.1 MAQ 2008 sowie Einführungsschreiben vom 11. März 2021 des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg). Ein asphaltierter Weg kann für Kleintiere eine schwer überwindbare Barrierewirkung darstellen. Hinzu kommt die bessere landschaftliche Akzeptanz von Wegen mit wassergebundener Decke, die sich ähnlich wie Erdwege in die Landschaft einfügen. Sie besitzen zudem einen günstigen Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich.

Mit der jeweiligen Gestaltung des Fahrbahnaufbaus wurde im gebotenen Umfang auf eine gute Befahrbarkeit geachtet. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Online-Konsultation vorgetragen, dass der vorgesehene Fahrbahnaufbau uneingeschränkt tauglich für den Freizeit-, Alltags- und Schülerradverkehr ist. Anhand der Planunterlagen (vgl. Erläuterungsbericht S. 21) wurde aufgezeigt, dass die Deckschicht aus einer 4 cm dicken wassergebundenen Decke ohne Bindemittel und die Tragschicht aus 15 cm Schotter sowie 26 cm Kies, Schotter oder Recyclingmaterial besteht. Der Fahrbahnbelag besteht aus einem abgestuften, gebrochenen Natursteinmaterial (Splitt und Schotter), auf dem selbst schmale Reifen mit hoher punktueller Druckbelastung keine Spuren hinterlassen. Die Wegebefestigung wird regelmäßig im ländlichen Wegebau eingesetzt und ermöglicht auch ein Befahren mit hohen Achslasten bei geringer Fahrgeschwindigkeit. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass Wege mit wassergebundener Deckschicht insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten durch einen höheren Rollwiderstand einen gegenüber Asphaltdecken geringeren Fahrkomfort bieten können. Gleichwohl dürften die Auswirkungen bei geringen Geschwindigkeiten wie sie bei Alltags- und Freizeitradverkehr auftreten, zu vernachlässigen sein.

Darüber hinaus ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein asphaltierter Radweg nur dann sinnvoll, wenn ein zusammenhängendes Netz mit gleicher Deckschicht hergestellt wird. Die bloße Asphaltierung des Wegs nur auf der Grünbrücke bzw. im

unmittelbaren Anschluss daran - mit im sonstigen Wegeverlauf wassergebundener Decke - erscheint nicht zweckmäßig. Die zur Grünbrücke führenden Wirtschaftswege sollen im Rahmen des genehmigten Wege- und Gewässerplans im Flurneuordnungsverfahren „Remchingen-Nöttingen (A 8)“ mit einer Deckschicht ohne Bindemittel, 0/8 – 0/16 mm, 3 bis 4 cm, (gemäß Abschnitt 3.2.5 ZTV LW) modernisiert werden (vgl. S. 35 des Erläuterungsberichts zum Wege- und Gewässerplan mit landschafspflegerischem Begleitplan vom 31.10.2018). Weiter heißt es in Abschnitt 4.3 dieses Erläuterungsberichts: *„Der Ausbaustandard der zur geplanten Grünbrücke führenden Wege 107/2 und 396/1 sollte aus Sicht des Radverkehrs in Asphaltbauweise stattfinden. (…) Da die Längsneigung der Wege stets unter 4 % beträgt und auch die Anschlusswege 105 (Richtung Untermutschelbach), 399/1 (Richtung Obermutschelbach und Nöttingen) und 393 (nach* Auerbach) ebenfalls nur Schotterwege (Anmerkung: vereinfachte Bezeichnung für Wege mit wassergebundener Deckschicht*) sind, wog die Flurbereinigungsbehörde zu Gunsten der Ökologie und nicht des Radverkehrs ab. Dies spart zudem Kosten“.*

Eine alternative, wenngleich nicht ebenso unmittelbare und attraktive Verbindung Richtung Nöttingen und Darmsbach stellt der südlich der Autobahn verlaufende Parallelweg dar, der über die K 4535 und anschließend bis zur Unterführung zwischen Tullastraße und Lindenstraße führt.

Sofern das Landratsamt Enzkreis in der Stellungnahme vom 7. Oktober 2020 anführt, dass Schäden der wassergebundenen Deckschicht vermehrt in Bereichen sich anschließender Asphaltflächen aufträten, kann dies nicht nachvollzogen werden. Für Schäden anfällige Übergänge zwischen Asphalt und wassergebundener Deckschicht werden durch den gleichen Oberbau der Wirtschaftswege im Flurneuordnungsverfahren und beim Bau der Grünbrücke gerade vermieden. Zur Gewährleistung des Niederschlagwasserabflusses werden die Wirtschaftswege mit einer Querneigung von 2,5 % hergestellt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind Oberflächenschäden durch Auswaschungen aufgrund der moderaten Langsneigung des Wirtschaftswegs beidseitig auf der Brücke s = 0,5 %, nördlich s = 1,3 % südlich s = 4,1 %) nicht in höherem Maße als für die Wegebefestigungart üblich zu erwarten.

Bezüglich der Übernahme von Sanierungskosten macht der Enzkreis keine eigenen Belange geltend. Die Gemeinde Remchingen hat sich im Schreiben vom 13. Oktober 2020 nicht zu radverkehrlichen Belangen oder zur Kostentragung von Unterhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen des Wirtschaftswegs geäußert. Zu den Grundsätzen der Unterhaltungspflicht siehe auch Abschnitt B.VII.2. Im Übrigen kann die Nichtberücksichtigung der finanziellen Belastung einer Gemeinde wohl nur dann zu

einem Abwägungsfehler führen, wenn die normativ oder vertraglich festgelegte Kostenlastverteilung zu ihren Ungunsten völlig außer Verhältnis zur Notwendigkeit und Bedeutung des Vorhabens steht und dadurch konkrete Vorhaben der Gemeinde, die sie im Zuge ihrer Planungshoheit zu verwirklichen beabsichtigt, unmöglich gemacht oder nachteilig beeinträchtigt werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 7.12.1995, 5 S 152/95).

Im Ergebnis kann der Forderung des Enzkreises nach einer Asphaltbauweise bzw. alternativ auf Kostenübernahme für anfallende Sanierungsmaßnahmen durch den Bund nicht entsprochen werden.

4.1.2 Absturzsicherung

Das Landratsamt Enzkreis hat in seiner Stellungnahme vom 7. Oktober 2020 vorgetragen, das gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) für Radfahrer eine Absturzsicherung auf der Brücke als 1,30 m hohes Geländer auszuführen sei. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erwidert, dass diese, vom Landratsamt Enzkreis geforderte Absturzsicherung für Radfahrer, durch die ca. 2 m hohen, geschlossenen Irritationsschutzwände ebenso effektiv gewährleistet werde. Ein Abkommen von der Fahrbahn werde zudem durch ein 20 cm hohes Schrammbord verhindert. Die Planfeststellungsbehörde hat hiergegen keine Bedenken. Auf den Ausbauquerschnitt in Unterlage 14.1 wird hingewiesen.

4.2 Verkehr und Verkehrssicherheit während der Bauausführung

Hinsichtlich der Bauausführung hat die zum Zeitpunkt der am 9. Oktober 2020 abgegebenen Stellungnahme noch zuständige höhere Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe (vgl. Abschnitt B.XIV.3) darauf hingewiesen, dass es während der Bauzeit zu Verkehrseinschränkungen auf der BAB A 8 kommen wird. Es wird zum einen davon ausgegangen, dass sich das Traggerüst für die Herstellung des Brückenbogens auf die Verkehrsfläche d. h. insbesondere auf die Fahrbahnstreifen auswirken wird, zum anderen würden Vollsperrungen für den Auf-, Um- und Abbau des Traggerüsts notwendig sein.

Die Aufgaben der Höheren Straßenverkehrsbehörde für Bundesautobahnen wurden zum 1. Januar 2021 vom Regierungspräsidium Karlsruhe an die neu gegründete Autobahn GmbH des Bundes übergeben. Die Vorhabenträgerin hat jedoch gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass die bereits im Jahr 2020 getroffenen Zusagen weiterhin ihre Gültigkeit haben sollen. Eine enge und frühzeitige Abstimmung der

Bauphasen wird mit der Autobahn GmbH des Bundes, Abteilung C2 – Straßenverwaltung/Verkehrsbehörde, Niederlassung Südwest erfolgen (vgl. A.IV.9.1) Die Vorhabenträgerin hat auch zugesagt, je nach Zeitpunkt, wann die Maßnahme umgesetzt werden könne, im Hinblick auf den anstehenden Ausbau der „Enztalquerung“, eine Koordinierung der beiden Baumaßnahmen vorzunehmen (vgl. A.IV.9.3). Ebenfalls zugesagt wurde, die an der K 4535 liegende Betriebsumfahrt Darmsbach, die durch den Betriebsdienst und im Bedarfsfall durch die Blaulichtorganisationen als Zufahrtsmöglichkeit für die BAB genutzt wird, von Verschmutzungen durch Vorsorgemaßnahmen freizuhalten bzw. deren Beseitigung durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen sowie keine Fahrzeuge oder kein Material in diesem Bereich abzustellen (vgl. A.IV.9.2).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in ihren Unterlagen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde erläutert, dass während der Bauausführung der Verkehr auf der BAB A 8 nur in geringem Umfang eingeschränkt werden muss. Die Herstellung des Brückenbogens erfolgt mit Hilfe eines Traggerüstes, welches sich freitragend über die Autobahn spannt und verschiebbar ausgebildet wird. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, das Traggerüst in einer ersten Wochenendsperrpause aufzubauen und als Verkehrsumleitung die beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 eingerichtete Strecke einschließlich der damals umgesetzten Verkehrsführung und Beschilderung zu nutzen. Das Verschieben des Traggerüstes soll jeweils in einer nächtlichen Sperrpause erfolgen. Die Vorhabenträgerin geht für die Herstellung des Brückenbogens von insgesamt sechs Bauabschnitten aus. In einer zweiten Wochenendsperrpause wird das Traggerüst wieder abgebaut.

Die Andienung der Baustelle ist über das bestehende Straßen- und Wegenetz der Kreisstraße K 4535 (Enzkreis) / 3562 (Landkreis Karlsruhe) sichergestellt. Die Zufahrt zum unmittelbaren Baubereich kann über die vorhandenen und zum Teil bereits während des Ausbaus der BAB A 8 genutzten Wege erfolgen.

5. Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die untere Landwirtschaftsbehörde (Landratsamt Enzkreis, Landwirtschaftsamt) hat in ihrer Stellungnahme vom 7. Oktober 2020 mitgeteilt, dass aus Sicht der Agrarstruktur weder Bedenken noch Anregungen zum Vorhaben bestehen.

6. Kommunale Belange

Einwendungsbefugt ist nach § 73 Abs. 4 Satz 1 LVwVfG jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Eine Berührung eigener Belange einer Gemeinde kann sich insbesondere aus der möglichen Beeinträchtigung ihrer kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG ergeben, vor allem aus der möglichen Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit. Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 28. April 2016).

Gleichwohl gehören auch unterhalb dieser Rechtsschwelle bleibende Belange der Gemeinde zum Abwägungsmaterial, wenn sie schutzwürdig, objektiv nicht geringwertig und für die planende Behörde erkennbar sind. Die Gemeinde hat dann ein Recht auf Abwägung dieser Belange. Wehrfähig sind jedoch immer nur eigene (Rechts-)Positionen bzw. schutzwürdige Belange der Gemeinde, welcher kein Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung zusteht. Die Gemeinde kann nicht Belange der Allgemeinheit geltend machen, die nicht speziell dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind, d. h. sie kann nicht als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger wie z. B. Interessen des Lärmschutzes oder des Natur- oder Umweltschutzes geltend machen (vgl. etwa VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.02.2004, 5 S 408/03; BVerwG Urteil vom 15.12.2016, 4 A 4/15).

Daneben kommt die Betroffenheit der Gemeinde als Trägerin ihr übertragener übriger öffentlicher Aufgaben infrage. Werden infolge der Planung also Belange tangiert, die das gemeindliche Handeln im übertragenen Wirkungskreis betreffen, in denen die Gemeinde also Behördenfunktion hat, ist das behördliche Stellungnahmerecht nach § 73 Abs. 2 und Abs. 3a LVwVfG eröffnet.

Die Gemeinde Remchingen hat sich mit Schreiben vom 13. Oktober 2020 zu dem Vorhaben geäußert. Sie befürchtet eine erhebliche Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer sowie für den Populationsschutz seltener Säuger. Die Tiere würden nach Querung der Autobahn über die Grünbrücke direkt auf die wenige hundert Meter entfernte Kreisstraße K 4535 geleitet. Die Kreisstraße sei bereits als Unfallschwerpunkt mit Rehwild bekannt, weshalb die nachweislich eingetretene positive Entwicklung durch die Errichtung von Schutzplanken im Jahr 2015 nach Fertigstellung der Grünbrücke entfalle.

Trotz einer gewissen Prognoseunsicherheit führe der Bau der Grünbrücke ohne geeignete Schutzmaßnahmen im Bereich des Überquerungskorridors der Kreisstraße zu einem erhöhten Unfallaufkommen. Die Grünbrücke sei somit unmittelbarer Auslöser für steigende Fallzahlen von Wildunfällen. Dies bedeute, dass ohne Schutzmaßnahmen Wildunfälle in Kauf genommen und die zerschneidende Wirkung von Verkehrswegen lediglich von der Autobahn auf die Kreisstraße verlagert werden würden. Als Maßnahmen an der Kreisstraße denkbar seien neben baulichen Maßnahmen beispielsweise auch Wildwarnanalgen oder Wildwarnreflektoren oder die Kombination mehrerer präventiver Maßnahmen. Die Gemeinde fordert daher zumindest die Übernahme der zusätzlichen Kosten für Maßnahmen an der K 4535.

Ferner moniert die Gemeinde Remchingen, dass die im Bereich der Kreisstraße vorgesehenen Wildschutzzäune nicht ausreichend seien, da diese direkt an der Querungsstelle der K 4535 enden würden. Es sei zudem nicht nachvollziehbar, warum der Bund diese Baukosten übernimmt, jedoch nicht die Kosten für Schutzmaßnahmen.

Die Gemeinde Remchingen macht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in ihrer Stellungnahme Belange des Gemeinwohls geltend. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde auf dem Rückleitungsschreiben der Gemeinde Remchingen vom 4. November 2020 insoweit auch vermerkt, dass die Gemeinde keine Einwendungen erhebt.

Gleichwohl wird vorsorglich klargestellt, dass Bauleitplanungen oder sonstige Planungen der Gemeinde Remchingen, zu denen das Vorhaben in einem unauflösbaren Konflikt stünde, nicht ersichtlich betroffen sind. Der Bau der Grünbrücke hat somit keine Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit oder sonstiger, aus Art. 28 Abs. 2 GG resultierender gemeindlicher Selbstverwaltungsrechte bzw. Belange zur Folge; jedenfalls hat die Gemeinde Remchingen dies nicht in ihrem Vorbringen dargetan. Dies wäre aber Voraussetzung für die Geltendmachung von Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG. Denn nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg kann eine planbetroffene Gemeinde Ansprüche auf Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG nicht für ihre vom Vorhaben betroffenen Bürger geltend machen, sondern nur, wenn ihre Planungshoheit konkret beeinträchtig ist (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.03.1996, 5 S 1110/05). Insgesamt verhindert das Vorhaben nicht die Erfüllung gemeindlicher Aufgaben und ihr damit verbundenes Selbstgestaltungsrecht. Zum gemeindlichen Aufgabenkreis gehört insofern auch nicht die Wahrung der Verkehrssicherheit auf Straßen, für die sie nicht Trägerin der Straßenbaulast ist. Viel-

mehr ist für Maßnahmen an der Kreisstraße 4535 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Enzkreis als Straßenbaulastträger zuständig. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.1.1 wird verwiesen.

Mit Blick auf den Vortrag der Gemeinde Remchingen zur Errichtung der Wildschutzzäune verweist die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme zu Recht darauf, dass die im Lageplan nachrichtlich eingezeichneten Wildschutzzäune ausdrücklich nicht Bestandteil der Planfeststellung zum Bau der Grünbrücke sind. Zudem steht der genaue Verlauf der Wildschutzzäune nach dem Vortrag der Vorhabenträgerin noch nicht fest. Es wird aber davon ausgegangen, dass auf der Nord- und Südseite der BAB A 8 jeweils ca. 1000 m Zaun erforderlich wird und die Zäune am östlichen Ende an der Brücke der K 4535 lediglich auf weniger als 50 m „um die Ecke gezogen“ werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht darin keine Übernahme der Verantwortlichkeit des Bunds für die Verkehrssicherheit auf der Kreisstraße bzw. für eine Kostentragung etwaiger Schutzmaßnahmen an der Kreisstraße K 4535. Die Planfeststellungsbehörde gibt darüber hinaus zu bedenken, dass die Sicherheitsanforderungen an Autobahnen wegen der dort gefahrenen hohen Geschwindigkeiten höher einzustufen sind.

7. Private Rechte und Belange/Eigentum

Für die Realisierung des Vorhabens werden auch unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Grundstücksflächen in privatem Eigentum sowie Grundstücke im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg und der Gemeinde Remchingen benötigt. Insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Inanspruchnahmen wird auf den Grunderwerbsplan (Unterlage 10.1.1a) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2a) verwiesen,

7.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG und § 19 Abs. 1 S. 2 FStrG i. V. m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an dem Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die BAB A 8 das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

Generell ist anzumerken, dass – soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind – zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträgerin und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfindet, ist durch das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann.

Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei 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 trotz des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange.

Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von (Privat-)Grundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse am Bau der

Grünbrücke zum Zweck der Wiedervernetzung und der Schaffung eines weiträumigen Biotopverbunds einschließlich der Wiederherstellung einer Wegeverbindung über die BAB A 8 überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss. Der Bau der Grünbrücke stellt sich in der hier planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung des Vorhabens zugegriffen werden muss, als die verhältnismäßigste Lösung dar. Es ist nicht geboten, das Vorhaben durch Planungsänderungen so zu modifizieren, dass die betroffenen Grundstücke von einem Eingriff verschont bleiben oder der Eingriff in das Grundeigentum noch weiter abgemildert wird. Hierdurch würden die bei der Planfeststellung ebenfalls zu berücksichtigenden öffentlichen und sonstigen Belange über Gebühr vernachlässigt. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren bzw. den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen (vgl. A.III.8.1.2).

In die Überlegungen der Planfeststellungsbehörde ist auch eingeflossen, dass Grundstücke betroffen sind, die in das Flurbereinigungsverfahren „Remchingen-Nöttingen (A 8)“ einbezogen worden sind. Auch insoweit kann es zu Erschwernissen und Nachteilen kommen, wie sie typischerweise mit einer Neuordnung von Flächen in der Flurbereinigung verbunden sein können. Jedoch sieht die gesetzliche Zweckbestimmung eines Flurbereinigungsverfahrens vor, den durch eine planfestgestellte Maßnahme den Betroffenen entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen oder entstehende Nachteile, die durch das Unternehmen entstehen, für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden (vgl. § 87 Abs. 1 FlurbG).

7.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum

Die Planfeststellung kann zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der

Planfeststellungsbeschluss keine Schutzvorkehrungen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eintritt. Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme - wie sie etwa bei einer Existenzgefährdung vorliegt - eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Keinen finanziellen Ausgleich bedürfen nach der gesetzgeberischen Konzeption nachteilige Auswirkungen, die im Wege der Abwägung überwindbar sind, weil sie die Grenzen der Zumutbarkeit nicht erreichen. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995, 5 S 1701.94).

Angesichts der Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen, lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung. Die Auswirkungen des Vorhabens sind in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Vor diesem Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

XIV. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und Kommunen so weit wie möglich Rechnung getragen. Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen fanden ihren Niederschlag in den in Abschnitt A.III. verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen oder in den in Abschnitt A.IV enthaltenen Zusagen der Vorhabenträgerin.

Die abgegebenen Stellungnahmen sind teilweise auch als Einwendungen im Sinne von § 73 Abs. 4 LVwVfG zu verstehen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben folgende berührte Stellen der Planfeststellungsbehörde inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- Gemeinde Remchingen
- Gemeinde Karlsbad
- Landratsamt Enzkreis
- Landratsamt Karlsruhe
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 16, Sachgebiet 16b – Höhere Straßenverkehrsbehörde
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 16, Sachgebiet 16c – Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 8 Forstdirektion, Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion
- Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 9 - Landesstelle für Straßentechnik
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Sofern auf die in den Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise nicht bereits an anderer thematisch passender Stelle dieses Beschlusses eingegangen wird, ist im Übrigen Folgendes zu bemerken:

1. Enzkreis

Der Enzkreis hat mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 (übermittelt per E-Mail ebenfalls am 07.10.2020) umfangreich zum Vorhaben Stellung genommen bzw. Bedenken und Einwände vorgebracht.

1.1 Verschiedene Ämter des Landratsamts Enzkreis

Das Amt für Nachhaltige Mobilität in der Funktion als Straßenbaulastträger des Landkreises, das Forstamt sowie das Straßenverkehrs- und Ordnungsamt als zuständige Straßenbaubehörde fordern eine Ausweitung des Plangebietes um mindestens 20 m auf die Südostseite der K 4535 einschließlich der Prüfung einer Untertunnelung unter bzw. ein Brückenbauwerk über die Kreisstraße. Zumindest aber müsse der Planfeststellungsbeschluss im Falle einer Verschlechterung der Unfallsituation die Auflage der

zu treffenden Maßnahmen (z. B. Wildwarnanlage) unter Kostentragung des Bundes enthalten. Das Forstamt empfiehlt, in jedem Fall eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung sowie das Aufstellen von entsprechenden Gefahrzeichen auf der Kreisstraße K 4535 im betroffenen Abschnitt zu prüfen. Im berührten Streckenabschnitt der K 4535 gelte diese als Unfallschwerpunkt mit Rehwild, weshalb seit 2015 auf Forderung des Enzkreises Wildunfälle dokumentiert würden. Seit der Installation von Schutzplanken im Jahr 2015 sei die Zahl der Wildunfälle zurückgegangen. In der anstelle eines Erörterungstermins durchgeführten Online-Konsultation haben das Forstamt und das Amt für Nachhaltige Mobilität ihre Auffassung nochmals bekräftigt.

Die Vorhabenträgerin hat in ihren Erwiderungen die Forderungen abgelehnt. Die Kreisstraße K 4535 durchlaufe zwar den „Vernetzungskorridor“ zwischen den beiden Waldgebieten „Buchwald“ und Herrmannsgrund“. Die Tatsache, dass Verkehrswege den angestrebten Biotopverbund kreuzten, sei aber kein Hinderungsgrund für die Planung und Realisierung von Wiedervernetzungsmaßnahmen. Aufgrund der dichten Besiedlung und intensiven Nutzung im Gebiet zwischen Nordschwarzwald und Kraichgau werde der angestrebte Wiedervernetzungskorridor von zahlreichen weiteren Verkehrswegen gekreuzt. Der jeweilige Straßenbaulastträger entscheide über Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und über Maßnahmen der Wiedervernetzung an dem ihm obliegenden Verkehrsweg in eigener Zuständigkeit und trage die Kosten hierfür.

Dem ist im Ergebnis nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zuzustimmen. Dem Enzkreis obliegt als Träger der Straßenbaulast (§ 43 Abs. 2 StrG BW) die Verkehrssicherungspflicht für die Kreisstraße K 4535. Das Straßengesetz für Baden-Württemberg bestimmt selbst nicht den Träger der Straßenverkehrssicherungspflicht, es gelten insoweit die allgemeinen Grundsätze. Die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers beruht auf dem Tatbestand, dass durch die Zulassung des öffentlichen Straßenverkehrs Gefahren entstehen. Rechtlich und tatsächlich ist der Träger der Straßenbaulast auch zur Gefahrenabwendung in der Lage. Demnach hat der Pflichtige diejenigen Maßnahmen zu treffen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind, um die Gefahr abzuwenden (Herber in Kordal Handbuch Straßenrecht, Kapitel 41, Rn. 47, 8. Auflage 2021). So kann der Straßenbaulastträger zum Beispiel auf eine Änderung der Verkehrsregelung durch die Straßenverkehrsbehörde (hier: Straßenverkehrs- und Ordnungsamt beim Landratsamt Enzkreis) hinwirken.

Dem Enzkreis ist die grundsätzliche Gefahr von Wildunfällen an der Kreisstraße, die ihn 2015 zur Installation von Schutzplanken bewogen haben, schon lange bekannt.

Konkrete Zahlen zu den Wildunfällen auf dem Überquerungskorridor wurden seitens des Enzkreises nicht vorgetragen. Anfragen der Planfeststellungsbehörde bei den Polizeipräsidien Karlsruhe und Pforzheim ergaben für den Zeitraum von 2010 bis Mitte März 2022, dass im relevanten Streckenabschnitt der K 4535 kein Wildunfall mit verletzten Personen in den Datensätzen der Elektronischen Unfallsteckkarte (EUSKa) polizeilich erfasst ist. Kleinstunfälle werden erst seit dem 28. April 2021 elektronisch an EUSKa übertragen. Seither wurden 3 Kleinstunfälle mit Wild vermerkt. Ein weiterer Unfall aus dem Jahr 2013 konnte in einem weiteren Auskunftssystem ermittelt werden. Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass ihr auf Nachfrage für die beiden umliegenden Jagdreviere „Karlsbad“ und „Remchingen“ entlang der Kreisstraße für das Jahr 2019 insgesamt 11 Wildunfälle (6 x Reh, 2 x Fuchs, 1 x Dachs, 2 x Steinmarder) und für das (Pandemie-) Jahr 2020 insgesamt 6 Wildunfälle (3 x Reh, 1 x Fuchs, 2 x Dachs) mitgeteilt wurden.

Unterdessen ist die Auswirkung der Grünbrücke auf die Entwicklung der Situation vor Ort mit wissenschaftlichen Methoden nicht vorhersehbar (vgl. Abschnitt 4.6 des Erläuterungsberichts, Unterlage 1.1a). Die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg hat in der Vergangenheit wiederholt auf die sehr hohe Prognoseunsicherheit in Bezug auf die Änderungen der Raumnutzung von Wildtieren hingewiesen.

Indem in die Kreisstraße durch diesen Planfeststellungsbeschluss baulich nicht eingegriffen wird, stellt die potentielle Gefahr einer Zunahme von Wildunfällen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine unmittelbare vorhabenbedingte Wirkung dar. Mittelbare Wirkungen von Vorhaben auf Straßenabschnitte außerhalb des Plangebietes, die Anspruch auf Schutzmaßnahmen rechtfertigen, werden von der Rechtsprechung regelmäßig nur unter strengen Voraussetzungen anerkannt, so z. B. bei einem Anspruch auf Lärmschutz infolge Fernlärm. Ferner würde es sich bei Wildschutzmaßnahmen unmittelbar an der Kreisstraße K 4535 auch nicht um eine notwendige - vom Bund zu finanzierende - Folgemaßnahme an einem anderen Bauwerk im Sinne des § 75 Abs. 1 LVwVfG handeln.

Überdies wird mit der Grünbrücke nicht nur die Verbindung der beiden örtlichen Waldgebiete „Buchwald“ und „Herrmannsgrund“ bezweckt, sondern sie leistet einen wichtigen, im öffentlichen Interesse liegenden Beitrag zur Vernetzung eines weiträumigen Biotopverbundes. In Anbetracht zahlreicher Verkehrswege in dicht besiedelten Gebieten Deutschlands, stünde es außer Verhältnis, von demjenigen, der eine Wiedervernetzungsmaßnahme umsetzt, die planerische Einbeziehung sämtlicher angrenzender Verkehrswege anderer Straßenbaulastträger zu verlangen und die Kosten für dortige

Wiedervernetzungs- oder Schutzmaßnahmen zu tragen. Im Rahmen des „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ wurde für prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte in Baden-Württemberg in der Regel Straßen ab einer Verkehrsstärke von DTV mehr als 5000 Kfz/24 h eine Barrierewirkung zugeschrieben (vgl. Prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte des Bundes für Baden-Württemberg – Steckbriefe, Seite 2). Für den geplanten Wiedervernetzungsabschnitt „BW 5“ sind dies von Nord nach Süd die B 10 in größerer Entfernung sowie die L 562.

Der Enzkreis kann zudem nicht uneingeschränkt auf den Fortbestand einer bestimmten Situation im Umfeld von Verkehrswegen vertrauen. Vielmehr ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten, den Enzkreis auf seine jeweiligen Planungs- und Genehmigungsinstrumente für Maßnahmen an der Kreisstraße zu verweisen. Dies gilt auch, sofern vom hierfür zuständigen Enzkreis Wiedervernetzungsmaßnahmen an der Kreisstraße für erforderlich gehalten werden sollten. Eine andere Sichtweise stünde für den umgekehrten Fall, dass der Enzkreis an der Kreisstraße mit einer Wiedervernetzungsmaßnahme beginnt, in diametralem Widerspruch. Schließlich wäre der Enzkreis unter diesen Umständen gleichermaßen nicht für Maßnahmen an der Autobahn BAB A 8 verantwortlich zu machen.

Sofern der Enzkreis eine faktische Ausweitung des Plangebietes dadurch erfüllt sieht, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme die Öffnung der Schutzplanken auf ca. 50 Metern unter Rücknahme des Waldes und bei Bedarf die Installation von Wildschutzzäunen an der Kreisstraße entsprechend der Empfehlung der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) anspricht, kann dem zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Die Vorhabenträgerin hat die gegenständliche Passage eindeutig als Anmerkung kenntlich gemacht und Empfehlungen der FVA wiedergegeben; zumal selbst nach Einschätzung des Amts für Nachhaltige Mobilität und des Forstamts hiermit die Durchgängigkeit des Wildtierkorridors tatsächlich deutlich verbessert werden könnte. Eine Öffnung der Schutzplanke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Aus dem Vortrag des Enzkreises geht des Weiteren nicht hervor, dass die Umsetzung von Maßnahmen an der Kreisstraße für den Landkreis finanziell unzumutbar sei. Dem Enzkreis entsteht durch den Bau der Grünbrücke nicht erstmals oder unmittelbar aus dem Planfeststellungsbeschluss eine Kostenlast. Vielmehr verbleibt es bei der bisherigen Straßenbaulast. In diesem Zusammenhang gilt es außerdem zu bedenken, dass der für die Querung durch Wildtiere in Frage kommende Bereich auf einen vergleichsweise relativ kurzen Streckenabschnitt begrenzt ist. Der Enzkreis wird demnach in seiner Rechtstellung als Träger der Straßenbaulast für Kreisstraßen nicht beeinträchtigt.

Sofern Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Kreisstraße gefordert werden, liegen diese in der Zuständigkeit der unteren Straßenverkehrsbehörde (§ 1 StVOZustG BW) und sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

1.2 Forstamt

Das Forstamt als berührte Fachbehörde hat aus forstrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen das Bauvorhaben und begrüßt grundsätzlich die Wiedervernetzung der beiden Waldgebiete „Buchwald“ und „Herrmannsgrund“. Um eine Beunruhigung des Wildes zu vermeiden empfiehlt das Forstamt, den über die Grünbrücke verlaufenden Wirtschaftsweg bzw. Radweg baulich oder zumindest mit entsprechender Bepflanzung (Hecken und Sträucher) abzutrennen. Die Vorhabenträgerin hat darauf erwidert, dass zwar eine bauliche Trennung nicht erfolge, eine Trennwirkung jedoch durch die Bepflanzung vorgesehen sei (vgl. Skizze in Unterlage 19.2). Die detaillierte Planung der Bepflanzung erfolge im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der FVA. Auf die Nebenbestimmungen A.III.9.1.4 wird hingewiesen.

Das Forstamt stellt des Weiteren die Wirkung der Grünbrücke in Frage, soweit in unmittelbarer Nähe bauliche Einrichtungen (Schutzplanken) zur Abwehr von Wildtieren bestehen. Dem ist entgegenzuhalten, dass bei einem solchen Bewertungsmaßstab in dicht besiedelten Gebieten mit zahlreichen Verkehrswegen unterschiedlicher Straßenbaulastträger überregionale Wiedervernetzungsmaßnahmen per se nicht wirksam wären. Durch das zu erstellende Monitoringkonzept (vgl. A.III.9.3) wird der Erfolg der Wiedervernetzungsmaßnahme kontrolliert und dokumentiert.

Entsprechend den Hinweisen des Forstamts hat die Vorhabenträgerin zugesagt, keine Lagerflächen im umgebenden Wald zu errichten sowie keine Baumfällungen oder Beschädigungen der Bäume vorzunehmen (vgl. A.IV.2.1.1). Die *V*orhabenträgerin hat ferner zugesagt, die angrenzenden Waldbesitzer und den zuständigen Forstrevierleiter rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen zu informieren und Umfang und Zeitraum der Tätigkeit mit diesen abzustimmen (vgl. A.IV.2.1.2). Ebenso wird vor Baubeginn die untere Jagdbehörde informiert, damit die Jagdruhezone gemäß § 42. Abs. 6 Jagd- Wildtiermanagementgesetz (JWMG) eingerichtet werden kann (vgl. A.IV.3).

1.3 Gesundheitsamt

Das Gesundheitsamt beim Landratsamt Enzkreis weist darauf hin, dass sich das Planungsgebiet in der weiteren Zone III B des festgesetzten Wasserschutzgebietes (WSG) Pfinztal des Zweckverbandes Alb-Pfinz-Hügelland Waldbronn befindet. Da das

für die Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasser zwar desinfiziert, jedoch nicht weiter aufbereitet werde, sei es äußerst wichtig den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser auszuschließen. Die Einhaltung der Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 17.04.2001 sei zu gewährleisten. Die Vorhabenträgerin hat dies zugesagt (vgl. A.IV.1.1). Auf die Nebenbestimmungen zum Gewässerschutz in A.III.4 wird hingewiesen.

1.4 Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz

Das Amt für Baurecht, Naturschutz und Bevölkerungsschutz – Sachgebiet Naturschutz weist darauf hin, dass das Vorhaben sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets 2.36.037 „Remchingen – Mittleres Pfinztal“ befindet. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.IX.2 wird verwiesen. Zur Sicherstellung artenschutzrechtlicher Belange während der Bauphase wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt (vgl. A.III.8.3). Die Anforderungen zur Verwendung gebietsheimischer Gehölze und gebietsheimischem Saatgut und zur Sicherstellung der Pflege der Grünfläche auf der Brücke wurden mit Nebenbestimmungen A.III.9.1.3, A.III.9.2.1 verfügt.

1.5 Umweltamt

Die Vorgaben und Hinweise des Umweltamts zum Gewässerschutz (vgl. A.III.4.2.1, 4.3.1, A.III.4.3.2 und A.IV 1.2), zur Abwasserbeseitigung (vgl. A.III.4.5.1, A.III.4.5.2) zum Bodenschutz (vgl. A.III.5.2, A.III.5.4, A.III.5.6, A.III.5.8, A.III.5.10) und zum Immissionsschutz (vgl. A.III.10.1, A.III.10.3) sind einzuhalten.

Im Übrigen hat das Landratsamt als untere Wasserbehörde das notwendige Einvernehmen für die wasserrechtliche Erlaubnis nach Maßgabe der in A.V.1. verfügten Nebenbestimmung erteilt.

1.6 Landwirtschaftsamt

Das Landwirtschaftsamt hat aus Sicht der Agrarstruktur bezüglich der Planung weder Bedenken noch Anregungen vorzubringen. Insbesondere wird die Breite des über die Autobahn führenden Wirtschaftswegs und der untergeordneten Wege für ausreichend erachtet.

2. Landkreis Karlsruhe

Das Landratsamt Karlsruhe hat sich mit Schreiben vom 21. September 2020 zum Vorhaben geäußert. Da sowohl das Bauwerk als auch die Baunebenflächen vollständig im Enzkreis auf der Gemarkung Nöttingen liegen, ist der Landkreis Karlsruhe nicht direkt betroffen. Die positiven Wirkungen der Wiedervernetzung kämen auch angrenzenden Flächen im Landkreis Karlsruhe zugute. Grundsätzlich werde auch die Netzlücke im Radverkehrsnetz geschlossen. Bemängelt wird jedoch, dass der mitgeführte Wirtschaftsweg lediglich mit einer wassergebundenen Decke ausgestaltet und somit der alte Bestand („Nusswegbrücke“) nicht mehr hergestellt werden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIII.4.1.1 verwiesen.

3. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Sachbebiet 16b – Höhere Straßenverkehrsbehörde

Das Referat 16, Sachgebiet 16b war zum Zeitpunkt der Stellungnahme vom 9. Oktober 2020 zuständige höhere Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen. Die Aufgaben der höheren Straßenverkehrsbehörde für Bundesautobahnen wurden zum 1. Januar 2021 an die Autobahn GmbH des Bundes übergeben. Für die Autobahnen im Zuständigkeitsgebiet der Niederlassung Südwest in Stuttgart Obertürkheim hat die Abteilung C2 – Straßenverwaltung/Verkehrsbehörde die Aufgaben der höheren Straßenverkehrsbehörde übernommen.

Bezüglich der Stellungnahme der höheren Straßenverkehrsbehörde wird auf Abschnitt B.XIII.4.2 verwiesen.

4. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Sachgebiet 16c - Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement

Das Sachgebiet für Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement bittet in seiner Stellungnahme vom 9. Oktober 2020, temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.) mit den betroffenen Brandschutzdienststellen der betroffenen Kreise abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dies wurde als Auflage in den Beschluss aufgenommen (vgl. A.III.2.1).

5. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 - Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg teilt mit Schreiben vom 24. August 2020 mit, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen während des zweiten Weltkrieges ratsam ist, im Vorfeld

jeglicher Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten vorzunehmen und alle nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Die Vorhabenträgerin gibt an, dass bereits eine Auswertung der Luftbilder vorliegt. Diese wurde im Zuge der Planung zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen Karlsbad und Pforzheim-West beim Kampfmittelbeseitigungsdienst eingeholt. Die Vorhabenträgerin sagt die Berücksichtigung der Ergebnisse in der Ausführungsplanung zu (vgl. A.IV.5). Die Beachtung der vom Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst ermittelten Verdachtsflächen bei der Bauausführung und die Beseitigung vorhandener Kampfmittel hat die Planfeststellungsbehörde in den Maßnahmen und Nebenbestimmungen verfügt (vgl. A.III.6).

6. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 8, Forstdirektion, Referat 83 - Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion

Das Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion des Regierungspräsidiums Freiburg hat zunächst mit Schreiben vom 14. Oktober 2020 Stellung genommen und das Vorhaben ausdrücklich begrüßt. Bei der Variante 3 (Antragsvariante) werde kein Wald in Anspruch genommen; forstrechtliche Belange seien somit nicht direkt betroffen. Allerdings wird eine Beteiligung der Forstbehörden (RP Freiburg und UFB Enzkreis) erbeten, da in diesem Verfahren geprüft werden könne, ob Leitstrukturen gefunden werden, die Wald im Sinne des § 2 LWaldG darstellen. In diesem Fall könnten in enger Absprache mit den Forstbehörden die neu geschaffenen Waldflächen ggf. als Ersatzaufforstungsflächen anerkannt und eventuell als forstrechtlicher Ausgleich für andere Vorhaben mit Waldinanspruchnahme „gutgeschrieben“ werden. Die Vorhabenträgerin hat eine Beteiligung der Behörden zugesagt (vgl. A.IV.2.1.3).

Die Höhere Forstbehörde nimmt in ihrem im Rahmen der Online-Konsultation eingereichten Schreiben vom 21. Mai. 2021 zunächst Bezug auf jene, im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen, die eine Ausweitung des Plangebiets fordern, einen sinnvollen Biotopverbund nur bei einer Querungshilfe an der Kreisstraße K 4535 sehen und eine Verschlechterung der Wildunfallsituation befürchten. Mit Blick auf die in einer Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin aufgeworfene Empfehlung der FVA die Schutzplanken zu entfernen und im gleichen Zug den Waldrand weiter zurückzunehmen, weist die höhere Forstbehörde auf einen neuen forstrechtlichen Tatbestand hin, da in diesem Fall Wald im Sinne von § 2 LWaldG betroffen wäre. Außerdem sind gemäß Kap. 5.3.5. des

Landesentwicklungsplanes (2005) Eingriffe in den Bestand des Waldes im Verdichtungsraum (hier: Verdichtungsraum Karlsruhe-Pforzheim) auf das Unvermeidbare zu beschränken. Alternativen, die auch die Gefahr für Autofahrende auf der Kreisstraßte reduzieren würden, seien beispielsweise untertunnelte Querungshilfen oder ein weiteres Brückenbauwerk.

Bezüglich dieser Äußerungen des Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion des Regierungspräsidium Freiburgs wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.1.1 verwiesen. Eine Zurücknahme des Waldes oder sonstige Eingriffe in den Bestand des Waldes entlang der Kreisstraße sind im gegenständlichen Vorhaben zum Bau einer Grünbrücke nicht geplant.

7. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau weist in seiner Stellungnahme vom 12. Oktober 2020 darauf hin, dass das Plangebiet sich auf Grundlage der vorhandenen Geodaten im Ausstrichbereich von Gesteinen des Unteren Muschelkalks befindet. Diese werden örtlich von quartären Lockergesteinen (Lösslehm) überlagert. In geotechnischer Hinsicht ist im Plangebiet mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens zu rechnen. Verkarstungs-erscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen. Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen. Wegen der Gefahr der Ausspülung lehmerfüllter Spalten ist bei Anlage von Versickerungseinrichtungen auf ausreichenden Abstand zu Fundamenten zu achten.

Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten (z. B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizontes, zum Grundwasser, zur Baugrubensicherung, bei Antreffen verkarstungsbedingter Fehlstellen wie z. B. offenen bzw. lehmerfüllten Spalten) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen. Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau geht davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden bzw. wurden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurs-geologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfindet.

Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung der geotechnischen Hinweise sowie die Berücksichtigung des DWA-Arbeitsblatts zugesagt (vgl. A.IV.6). Für den Neubau einer Grünbrücke über die BAB A 8 am Standort Nussweg bei Mutschelbach liegt ein Geotechnischer Bericht der Ingenieurgruppe Geotechnik gbR, Kirchzarten, vom 5. Oktober 2015 vor.

8. Regierungspräsidium Tübingen – Landesstelle für Straßentechnik

Die Landesstelle für Straßentechnik weist in ihrer Stellungnahme vom 6. August 2020 darauf hin, dass die Fernmeldemeisterei Ludwigsburg der Landesstelle Straßentechnik von der Baumaßnahme betroffen sei. Neben der Fahrbahn in Fahrtrichtung München lägen ein Lichtwellenleiterkabel (LWL), ein Kupferfernmeldekabel sowie ein Ende 2020 in Betrieb genommenes Nah-LWL Wohlfartsweier - Nöttingen. Alle 3 Kabel liegen in der gleichen Trasse, die durch das RP Karlsruhe bei dem 6-spurigen Ausbau der BAB A 8 gebaut wurde.

Seit dem 1. Januar 2021 ist für diese autobahneigenen Leitungen das FIT (Fachcenter für Informationstechnik und –sicherheit) Ludwigsburg zuständig, das organisatorisch zur Autobahn GmbH des Bundes gehört. Die betroffenen Kabel (zwei LWL.Leitungen sowie AUSA-Kabel) werden entsprechend der laufenden Nr. 10 im Regelungsverzeichnis kleinräumig verlegt.

Da die Planung der Wildschutzzäune nicht Bestandteil des Vorhabens ist, wurde der Hinweis der Landesstelle Straßentechnik auf die Einhaltung eines größtmöglichen Abstands zwar von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen, jedoch keine entsprechende Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen.

9. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat mit Schreiben vom 8. Oktober 2020 mitgeteilt, dass im Bereich der vorliegenden Planung die Autobahn A 8 als Axialstraße 769 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) ist. Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) werden eingehalten. Gegen die Maßnahme bestehen, bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage, keine weiteren Bedenken.

10. Kommunen

10.1 Gemeinde Remchingen

Die Gemeinde Remchingen hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 13. Oktober 2020 Stellung genommen. Auf das Vorbringen der Gemeinde wird in den hierzu ergangenen Ausführungen in Abschnitt B.XIII.6 eingegangen. Im Übrigen wird auf die thematisch jeweils passenden Stellen dieses Beschlusses verwiesen. Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Gemeinde keine Stellungnahme bzw. Einwendung eingereicht.

Die Gemeinde Remchingen wurde mit E-Mail vom 20. Juni 2022 zur erweiterten Grundstücksinanspruchnahme angehört (Nachanhörung gem. § 73 Abs. 8 S.1 LVwVfG) sowie über die geplante Beweissicherung von Wirtschaftswegen in Kenntnis gesetzt. Die Gemeinde Remchingen hat keine Einwendung oder Stellungnahme hierauf abgegeben. Mit Blick auf die Zusage der Vorhabenträgerin an bestimmten gemeindeeigenen Wirtschaftswegen eine Beweissicherung bzw. eine Instandsetzung oder einen Rückbau von Wegen durchzuführen, wird auf die Zusagen der Vorhabenträgerin in A.IV.8.1 bis 8.3 sowie auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.10.2 verwiesen

10.2 Gemeinde Karlsbad

Die Gemeinde Karlsbad hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens am 7. Oktober 2020 zum Vorhaben Stellung genommen. Der Gemeinderat der Gemeinde Karlsbad hat in öffentlicher Sitzung am 30. September 2020 dem Bau der Grünbrücke über die BAB A 8 bei Karlsbad Mutschelbach gemäß vorliegendem Planfeststellungsverfahren einstimmig zugestimmt. Für die Gemeinde ist eine schnellstmögliche Ausführung der Baumaßnahme wichtig. Auf den schonenden und sparsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen (Flächenverbrauch, Flächeninanspruchnahme) sei ebenso zu achten, wie auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung für die Bevölkerung des Ortsteils Karlsbad Mutschelbach während der Bauzeit.

Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, die Bauzeit möglichst kurz zu halten und einen schonenden Umgang hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme zu pflegen. Das Vorhaben einschließlich Baustelleneinrichtungsflächen befindet sich vollständig auf der Gemarkung Remchingen-Nöttingen. Mit den getroffenen Nebenbestimmungen (z. B. in Abschnitt A.III.8 und A.III.10) werden dem Naturschutz und dem Schutz der Bevölkerung in Karlsbad-Mutschelbach während der Bauzeit ausreichend Rechnung getragen. Im

Übrigen wird auf die weiteren thematisch jeweils passenden Stellen dieses Beschlusses verwiesen.

Die Gemeinde hat außerdem die Beseitigung von Schäden, insbesondere an Straßen und Wegen, die durch die Baumaßnahme verursacht werden oder in deren unmittelbaren Zusammenhang stehen, gefordert und regt eine Zustandsfeststellung der in Anspruch genommenen Straßen und Wege an. Die Vorhabenträgerin hat eine Beweissicherung an den im Lageplan für Beweissicherung, Unterlage 16.1 entsprechend gekennzeichneten Wirtschaftswegen zugesichert (vgl. A.IV.8.1). Die Beweissicherung dient der Erleichterung des Nachweises von Schäden, die auf die Baumaßnahme, insbesondere den Baustellenverkehr, zurückzuführen sind sowie dem Schutz der Vorhabenträgerin vor unberechtigten Forderungen. Vonseiten der Vorhabenträgerin ist geplant, die Baustelle ausschließlich von der K4535 anzudienen und den Baustellenverkehr südlich der Autobahn über die Wirtschaftswege auf kürzestem Weg zur Baustelleneinrichtungsfläche und nördlich der Autobahn über einen autobahnparallelen Weg bis zum geplanten nördlichen Widerlager zu führen. Die der Beweissicherung unterliegenden Wirtschafswege dienen zwar nicht als Regel-Zuwegung zur Baustelle, gleichwohl kann nicht ausgeschlossen werden, dass entgegen der Anweisung der Vorhabenträgerin (vgl. Zusage zur bauvertraglichen Untersagung der Nutzung – A.IV.8.2) zum Teil neu angelegte gemeindeeigenen Wirtschaftswege genutzt werden. Über die Beweissicherung hinaus hat der Vorhabenträger die in A.IV.8.3 festgehaltenen Zusagen zur Instandsetzung und zum Rückbau von Wegen getroffen.

XV. Verbände

Von den nach § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinigungen haben der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. - Arbeitskreis Pforzheim/Enzkreis und der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) - Regionalverbände Nordschwarzwald und Mittlerer Oberrhein per E-Mail vom 13. Oktober 2020 in einer gemeinsamen Stellungnahme mitgeteilt, dass sie den baldigen Ausbau begrüßen und um Beachtung der Bestimmungen der artenschutzrechtlichen Beurteilung zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gebeten. Dieser Bitte wurde mit den Nebenbestimmungen zum Artenschutz in A.III.8.2 Rechnung getragen. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.IX.3 wird hingewiesen.

Weitere Stellungnahmen von Naturschutzverbänden wurden nicht abgegeben.

XVI. Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentlicher Belang sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Baumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des Telekommunikationsgesetzes (TKG) richtet.

Im Folgenden werden alle Infrastrukturunternehmen aufgeführt, die eine inhaltliche Stellungnahme zum Verfahren abgegeben haben. Nicht aufgeführt sind solche Unternehmen, die keine Stellungnahme abgegeben haben oder lediglich erklärt haben, nicht betroffen zu sein.

Im Bestand verläuft in einem eigens für die Böschungspflegearbeiten der Autobahnmeisterei angelegten Bermenweg ein Leitungsgraben mit einer LWL-KSR Anlage der GasLINE GmbH & Co. KG (vgl. B.XVI.1), einer LWL-Leitung der Verizon GmbH (vgl. B.XVI.2), einer LWL-Leitung der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (vgl. B.XVI.3), zwei LWL-Leitungen der Autobahn GmbH des Bundes sowie ein autobahneigenes AUSA-Kabel (vgl. B.XVI.4). Nördlich der Autobahn verläuft eine zu sichernde Stromleitung der Netzte BW GmbH (vgl. B.XVI.6),

Die vorhandenen Bermenwege der Autobahnböschungen im Norden und Süden werden mit dem Bau der Grünbrücke in der jetzigen Form nicht erhalten bleiben. Der Bau der Grünbrücke hat zur Folge, dass die Bermenwege zukünftig aus zwei Sackgassen bestehen werden. Der obere Teil der heutigen Böschung wird im Bauwerksbereich aufgefüllt, so dass das Gelände zukünftig horizontal auf die Brücke verlaufen wird. Es wird dann (jeweils auf beiden Seiten) außerhalb des Bauwerks seitlich abgeböscht, d. h. die Bermenwege werden auf einer Länge von fast 100 Metern zugeschüttet.

Für den Bau der Grünbrücke müssen die Leitungen daher kleinräumig, um max. 4 Meter, hinter das geplante Brückenwiderlager Süd verlegt werden. (vgl. ausführlich Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1a, Abschnitt 4.10). Nach Fertigstellung des Widerlagers wird die Vorhabenträgerin die Baugrube wieder verfüllen und die neue Böschung anschütten. Die Überdeckungshöhe der neuen Leitungstrasse wird mit ca.

9,50 Meter dann bedeutend größer als das Regelmaß von 80 cm sein. Die Umschaltpunkte des AUSA-Kupferkabel müssen sich jedoch außerhalb der Verfüllung im verbleibenden Bermenweg befinden und die Überdeckung sollte 80 cm betragen.

Die betroffenen Leitungsträger haben sich, vorbehaltlich einer Abstimmung in der Ausführungsplanung, mit den im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1a) bzw. im Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1a) beinhalteten Maßnahmen dem Grunde nach einverstanden erklärt. Soweit erforderlich und zulässig sind Einzelforderungen der betroffenen Unternehmen insoweit als Nebenbestimmungen oder Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträgerin aufgegeben, einen Bauablaufplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- bzw. Ausführungsplanung vor Baubeginn mit den Leitungsträgern abzustimmen (vgl. A.III.2.2).

1. GasLINE GmbH & Co. KG/PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH hat im Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 5. Oktober 2020 umfassend Stellung genommen. Die PLEdoc GmbH ist für eine von der Baumaßnahme betroffene Lichtwellenleiter-Kabelschutzrohranlage (Leitungsnr. GLT_07_001) der GasLINE GmbH & Co. KG zuständig.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde deutlich, dass diese, in den ursprünglich eingereichten Planunterlagen nicht enthaltenen Leitungsanlage, verlegt werden muss. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin, wie von der PLEdoc GmbH in ihrer Stellungnahme erbeten, Änderungen an den Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Lageplan, Regelungsverzeichnis) vorgenommen (vgl. Abschnitt B.I.2.3).

Die PLEdoc GmbH hat sich mit E-Mail vom 30. August 2020, vorbehaltlich einer abschließenden Detailabstimmung, einer Verlegung der Leitung dem Grunde nach zugestimmt. Mit E-Mail vom 2. März 2022 hat die Planfeststellungsbehörde den Leitungsträger über die geplante Verlegung der Leitungstrasse hinter das südliche Widerlager einschließlich der Überdeckungshöhe der neuen Leitungstrasse unter Bezug auf die Darstellungen im Lageplan sowie die Ausführungen in Abschnitt 4.10 des Erläuterungsberichts und im Regelungsverzeichnis informiert und Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die GasLINE GmbH & Co. KG hat sich mit der im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1a) in Spalte 5, lfd. Nr. 5 bzw. in Punkt 4.10 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1.1a) beschriebenen, projektbedingt erforderlich werdenden Umlegungsmaßnahme einverstanden erklärt.

Die Vorhabenträgerin hat einen Bauablaufzeitplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- bzw. Ausführungsplanung vor Baubeginn mit den Leitungsträgern abzustimmen (vgl. A.III.2.2). Hiermit wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Forderung der PLEdoc, Baustelleneinrichtungsflächen im Schutzstreifen erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung mit dem Leitungsbetreiber anzulegen, genügend Rechnung getragen, zumal sich der Leitungsträger im Zuge der Online-Konsultation mit Schreiben vom 21. Mai 2021 mit einer einvernehmlichen Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung einverstanden erklärt hat.

Die PLEdoc GmbH hat ferner darauf hingewiesen, dass für eine Umverlegung der Anlage ein zeitlicher Vorlauf von mindestens sechs Monaten erforderlich ist. Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin eine frühzeitige Abstimmung zugesagt (vgl. A.IV.4.1.1). Die Sicherung freigelegter Leitungen sowie die Zugänglichkeit und Freihaltung der KSR-Anlage (vgl. A.III.11.1, A.III.11.2, A.IV.4.2.1) wird gewährleistet. Die erforderlichen Parallel- und Kreuzungsabstände werden in Abstimmung mit den übrigen Leitungsträger berücksichtigt (vgl. A.IV.4.2.2). Die Berücksichtigung der Kabelschutzrohranweisung wird sichergestellt (vgl. A.III.11.3). Die Vorhabenträgerin hat klarstellend zugesagt, mit dem Leitungsträger die erforderlichen Vereinbarungen abzuschließen (vgl. A.IV.4.2.3) sowie die zur Verlegung benötigten Flächen zur Verfügung zu stellen (vgl. A.IV.4.2.4).

2. Verizon Deutschland GmbH

Die Verizon Deutschland GmbH hat auf Nachfrage mit E-Mail vom 3. September 2021 mitgeteilt, dass Leitungsbestand betroffen ist, der nur nach Zustimmung und Absprache verlegt oder verändert werden darf.

Mit E-Mail vom 2. März 2022 hat die Planfeststellungsbehörde den Leitungsträger über die geplante Verlegung der Leitungstrasse hinter das südliche Widerlager einschließlich der Überdeckungshöhe der neuen Leitungstrasse unter Bezug auf die Darstellungen im Lageplan sowie die Ausführungen in Abschnitt 4.10 des Erläuterungsberichts und im Regelungsverzeichnis informiert und Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Mit Nebenbestimmung A.III.2.2 und Zusage A.IV.4.3 wird die Verizon Deutschland GmbH in die Abstimmungen zum Bauablauf und in die Detail- und Ausführungsplanung einbezogen. Die Berücksichtigung der Kabelschutzrohranweisung wird sichergestellt (vgl. A.III.11.3).

3. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Mit Schreiben vom 7.10.2020 hat die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH mitgeteilt, dass im Bereich des Plangebiets eine zu schützende LWL-Kabelanlage betrieben wird.

Aufgrund der übersandten Pläne stellte sich heraus, dass die im ursprünglich eingereichten Lageplan nördlich der Autobahn als „GLG Telekommunikation“ verzeichnete Kabelanlage im Zuge des Ausbaus der BAB A 8 auf die Südseite der Autobahn in den Leitungsgraben am Bermenweg verlegt wurde. Mit E-Mail vom 2. März 2022 hat die GLH der geplanten Verlegung der LWL-Leitung zugestimmt.

Mit Nebenbestimmung A.III.2.2 wurde verfügt, die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH im Rahmen der Bauablaufplanung sowie der Detail- und Ausführungsplanung zu beteiligen. Ebenso wird die GLH frühzeitig über den Baubeginn und die Bauarbeiten (vgl. A.IV.4.4.1) sowie über weitere betroffene Leitungsträger (vgl. A.IV.4.4.3) informiert. Auf die weiteren Zusagen (vgl. A.IV.4.4.2) und Nebenbestimmungen (vgl. A.III.11.1 und 11.2) zur Sicherung und Zugänglichkeit der Leitung wird verwiesen. Dem Anliegen der GLH ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

4. Autobahn-Selbstanschluss-Kabel (AUSA-Kabel) und LWL-Leitungen der Autobahn GmbH des Bundes

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 8 wurde das AUSA-Kabel der Autobahn GmbH des Bundes, das den Notrufsäulen an der Autobahn dient, sowie zwei autobahneigene LWL-Leitungen zusammen mit den Leitungen der GasLINE GmbH, der Verizon Deutschland GmbH und der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH in den Bermenweg der südlichen Autobahnböschung gelegt. Alle Leitungen befinden sich in einem gemeinsamen Leitungsgraben.

Eigentümerin der autobahneigenen Kabel ist die Bundesrepublik Deutschland.

Für die autobahneigenen Leitungen ist die FIT (Fachcenter für Informationstechnik und -sicherheit) Ludwigsburg zuständig. Die FIT Ludwigsburg gehört organisatorisch seit dem 1. Januar 2021 zur Autobahn GmbH des Bundes. Die Verlegung der Leitung wird daher von der Vorhabenträgerin unter Beteiligung der Abteilung C4 der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest und der FIT durchgeführt.

5. Gasversorgung Pforzheim Land GmbH (GVP)

Die Gasversorgung Pforzheim Land GmbH hat mit E-Mail vom 16. September 2020 mitgeteilt, dass sie zurzeit als Gasnetzbetreiber in der Gemeinde Karlsbad die Möglichkeit der Erschließung der Ortsteile Ober- und Untermutschelbach mit Erdgas prüft. Hierzu sei es erforderlich die BAB A 8 zu queren. Daher bittet die GVP um weitere Beteiligung im Planfeststellungsverfahren und eine Einbeziehung in die technische Planung der Grünbrücke. Dem Anliegen der GVP wird mit der Nebenbestimmung in A.III.2.2 entsprochen.

6. Netze BW GmbH

Im Rahmen der Planänderungsbearbeitung hat die Vorhabenträgerin im Bereich des nördlich der Autobahn GmbH gelegenen Wirtschaftswegekreuzes eine Stromleitung der Netze BW GmbH ermittelt. Die Leitungsträgerin erhielt Gelegenheit sich zu der geplanten Baumaßnahme zu äußern. Sie hat mit E-Mail vom 21. März 2022 unter anderem mitgeteilt, dass Kabel bei Wirtschaftwegen üblicherweise in einer Tiefe von mindestens 70 cm Tiefe verlaufen. Das betroffene Niederspannungskabel (0,4 KV) muss in diesem Fall nicht verlegt, jedoch während der Bauzeit gesichert werden.

Die Netze BW GmbH wird im Rahmen Bauablaufplanung sowie der Detail- und Ausführungsplanung beteiligt (vgl. A.III.2.2. Auf die weiteren Zusagen (vgl. A.IV.4.6.1 und 4.6.2) und Nebenbestimmungen (vgl. A.III.11.1 und 11.2) zur Sicherung und Zugänglichkeit der Leitung wird verwiesen.

XVII. Private Einwendungen

Insgesamt haben im Laufe des Verfahrens vier Privatpersonen Einwendungen erhoben. Die von den Einwendern und Einwenderinnen vorgebrachten Gesichtspunkte werden in den nachfolgenden Punkten einzeln behandelt. Die von mehreren Einwendern/Einwenderinnen gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachten Einwendungen werden gemeinsam behandelt, um Wiederholungen zu vermeiden. Soweit auf die jeweilige Einwendung bereits unter den oben stehenden Abschnitten eingegangen wurde, wird teilweise auf diese Passagen verwiesen.

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe von Namen von Einwendern/Einwenderinnen verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation der Einwender/Einwenderinnen laufende Nummern benutzt.

Die Gemeinde Remchingen und die Gemeinde Karlsbad, in welchen eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen werden, bekommen eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die Einwender/Einwenderinnen anhand der vergebenen Identifizierungsnummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Gemeinde werden Einwendern/Einwenderinnen und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörige Identifizierungsnummer mitteilen, sofern den Einwendern/Einwenderinnen eine Identifizierungsnummer zugeordnet wurde.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:
Es wird darauf hingewiesen, dass, sofern die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Namen, Anschriften oder vom Vorhaben betroffener Grundstücke von Beteiligten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17, Schlossplatz 1-3, 76131 Karlsruhe) Auskunft über diese Daten oder darüber erhalten kann, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt wird.

1. Häufige Einwendungen

Von meheren Privatpersonen gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachte Einwendungen werden vorab behandelt, um Wiederholungen zu vermeiden. Teilweise wird lediglich die weiter oben bereits erfolgte ausführliche Erläuterung zusammengefasst oder darauf verwiesen.

1.1 Schalltechnische Untersuchung

1.1.1 Stockwerksscharfe Berechnung an allen Gebäuden im Ortsteil Nöttingen

Die Einwender halten die schalltechnische Untersuchung für nicht verwertbar. Sie fordern insbesondere

- eine stockwerksscharfe Gesamtlärmbetrachtung an allen Gebäuden im Ortsteil Nöttingen, auch an solchen, die weniger als 4 Meter Höhe aufweisen, einschließlich aller Obergeschosse sowie
- eine eingehende Pegelberechnung zur Beurteilung von Neu- bzw. Mehrbelastungen mit korrekten Ausgangsdaten an allen zum Wohnen genutzen Gebäuden – unabhänging des festgesetzen Gebietscharakters.

Diese Prüfung müsse alle Gebäude, die im alten Ortskern 2015 knapp unter und genau 49 db/Nacht berechnet wurden, alle Gebäude, die bisher nicht oder bereits über den Grenzwerten lagen sowie alle Gebäude, die in der westlichen und vor allem östlichen Höhenlage in Nöttingen im direkten Lärmempfangsbereich der Grünbrücke liegen berücksichtigen.

Hierzu ist zu sagen, dass in der schalltechnischen Untersuchung neben ausgewählten Immissionsorten auch eine Abfrage an allen Gebäudefassaden des Rechenmodells erfolgt ist, bei denen die Grenzwerte der 16. BImSchV bislang eingehalten werden. Es konnten – die Anwendbarbarkeit der 16. BImSchV unterstellt – keine neuen Lärmbetroffenheiten festgestellt werden (vgl. Abschnitt B.VIII.2.3.3.2). Darüber hinaus wird der Pegel in Hauptabstrahlrichtung bereits stark abgebaut, so dass sich am Rande der Bebauung nur sehr geringfügige Pegeländerungen ergeben (vgl. Abschnitt B.VIII.2.3.3.1). Aus diesem Grund sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anhaltspunkt für ein Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle an Gebäuden im Ortsteil Nöttingen. Eine stockwerksscharfe Berechnung an allen Gebäuden im Ortsteil Nöttingen wird aus den in Abschnitt B.VIII.2.3.3.3 genannten Gründen für nicht erforderlich gehalten.

In der schalltechnischen Untersuchung werden unter Punkt 2.3 „Verkehrsstärken und Emissionspegel“ die Ausgangswerte für die Lärmberechnung angegeben (u. a. Verkehrsstärke, Geschwindigkeiten, Fahrbahnbelag). Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass die der Berechnung zugrundegelegten Daten sowie die Berechnungsmethode unzutreffend seien (vgl. Abschnitt B.VIII.2.3, insbesondere B.VIII.2.3.1 und B.VIII.2.3.2).

1.1.2 Auswahl der untersuchten Immissionsorte

Es wird von Einwendern vorgetragen, dass die untersuchten Immissionsorte nicht repräsentativ seien und sich teils in einer als besser geschützt einzuschätzenden Lage befänden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Gründe die Auswahl der untersuchten, nächstgelegenen Immissionsorte als unsachgemäß und ungeeignet einzustufen (vgl. Abschnitt B.VIII.2.3.3.3). Die Auswahl von Imissionsorten ist regelmäßig abhängig vom Abstand zur Lärmquelle, der Topographie, der Gebäudehöhe sowie der Empfindlichkeit der betreffenden Flächennutzung.

1.1.3 Verkehrsstärke und Schwerlastverkehr

Sofern Einwender die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Prognoseverkehrsstärke 2030 sowie den Schwerlastverkehrsanteil bezweifeln und eine schalltechnische Untersuchung auf Basis aktueller, korrekter Verkehrszahlen mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2035 fordern, wird insoweit auf Abschnitt B.VIII.2.3.1 verwiesen

1.2 Standortwahl und Notwendigkeit der Grünbrücke

Sofern Einwender monieren, dass die Notwendigkeit einer Grünbrücke am geplanten Standort nicht bestehe, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (vgl. Abschnitt B.IV), die Planungsziele (vgl. Abschnitt B.XIII.1.1) und die Variantenprüfung (vgl. Abschnitt B.XIII.1.2) hingewiesen. Die Einwender tragen zudem vor, dass weitere Alternativstandorte z. B. am Steinig bei Mutschelbach oder weiter westlich von Ispringen, insbesondere im Sinne einer Wiedervernetzung von Wald zu Wald, hätten geprüft werden müssen.

Die verfahrensgegenständliche Planung ist Bestandteil des Bundesprogramms Wiedervernetzung. Der Wildtierkorridor über die BAB A 8 am gewählten Standort bei Mutschelbach (Corr-ID 55) wird im Bundesprogramm Wiedervernetzung entsprechend des Gerenalwildwegeplans als international bedeutsam eingestuft. Es ist der einzige im Bundesprogramm enthaltene Korridor zwischen Karlsruhe und Pforzheim, der die Verbindung vom Nordschwarzwald zum Stromberg-Heuchelberg und weiter in den Odenwald darstellt. Unter den dortigen prioritären Wiedervernetzungsmaßnahmen wurden auch solche, die im Umfeld keine geeigneten Lebensräume aufweisen und somit Maßnahmen zur Anbindung eines Bauwerks an benachbarte Lebensräume im größeren Umfang erforderlich machen, für gleichwohl realsierungs- und planungswürdig gehalten. Bereits im Juli 2011 hatte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg das RP Karlsruhe mit einer Machbarkeitsstudie für eine Grünbrücke über die A 8 bei Karlsbad-Mutschelbach beauftragt.

Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass der gewählte Standort eingehend geprüft und mit den Expertinnen und Experten der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt (FVA) des Landes Baden-Württemberg abgestimmt wurde. Die FVA befürworte explizit den gewählten Standort. Im vorliegenden Fall gehe es ganz konkret um die Vernetzung zwischen den beiden Waldgebieten „Herrmannsgrund“ und „Buchwald“, so dass die Standortwahl auf diesen Bereich beschränkt sei. Innerhalb dieses Bereichs

wurden zwei verschiedene Standorte untersucht (Varianten 1 und 2 mit direktem Anschluss an den Buchwald, Variante 3 um 150 m nach Osten abgerückt). Der gewählte Standort sei für eine Grünbrücke u. a. insofern gut geeignet, weil an der Stelle die zu querende Autobahn sich im Einschnitt befindet und der Abstand zwischen den zu verbindenden Waldgebieten „Buchwald“ und „Herrmannsgrund“ mit ca. 450 m als gering eingestuft werden könne. Die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit von Grünbrücken sei hinlänglich wissenschaftlich untersucht und belegt.

Diesen Ausführungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis an. Die Gestaltung der Querungshilfen erfolgt einzelfallbezogen auf Grundlage der örtlichen Verhältnisse und der Ziellebensräume und Zielarten. Darüber hinaus sei ergänzend darauf hingewiesen, dass im Planfeststellungsverfahren nur ernsthaft in Betracht kommende Planungsvarianten Berücksichtigung finden müssen. Danach sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde diesem Umstand in der Variantenprüfung ausreichend Rechnung getragen. Für eine Prüfung weiterer Standorte entlang der BAB A 8 sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung. Eine Realisierung des Vorhabens an einem anderen Abschnitt der BAB A 8 würde auf ein anderes Projekt hinauslaufen und ggf. nicht dem prioritären Wiedervernetzungsabschnitt BW 5 des „Bundesprogramms Wiedervernetzung entsprechen, so dass derartige Alternativen bereits als ungeeignet ausscheiden.

Die Planfeststellungsbehörde vermag weiterhin nicht zu erkennen, dass - entgegen dem Vortrag von Einwendern - im näheren Umfeld bereits Unter- oder Überführungen vorhanden seien, die von Tieren angenommen werden können.

Der einwendende Hinweis, dass die Tiere vom Odenwald kommend im Pfinztal die B 10 sowie die Bahnschiene sowie die enge und großflächige Bebauung überwinden müssten, rechtfertigt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht, von der geplanten Wiedervernetzungsmaßnahme Abstand zu nehmen. Von der BAB A 8 geht zum einen eine sehr große Zerschneidungswirkung aus. Zum anderen sind auch die Baulastträger anderer Verkehrswege angehalten, geeignete Wiedervernetzungsmaßnahmen in ihre Planungen einzubeziehen. Mit dem Bundesprogramm Wiedervernetzung wurde für das Bundesverkehrswegenetz ein umfassendes Konzept geschaffen.

1.3 Wirtschaftlichkeit

Die Einwender tragen sinngemäß vor, dass das Vorhaben am geplanten Standort unwirtschaftlich („Geldverschwendung“) sei. Hierzu kann festgehalten werden, dass die Finanzierung der Baumaßnahme regelmäßig nicht Gegenstand von Planfeststellungsverfahren ist. Die Mittel für den Bau der Grünbrücke werden durch die Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt. Die Kostenermittlung für die Maßnahme wurde dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt und genehmigt. In der Variantenuntersuchung wurden die Kosten der Baumaßnahme hinreichend berücksichtigt. An der Realisierung der Querungshilfe besteht ein öffentliches Interesse; die Maßnahme ist als prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt im Bundesprogramm Wiedervernetzung vorgesehen.

1.4 Flächenverbrauch

Die Einwender beanstanden, dass für den Bau der Grünbrücke willkürlich Grundeigentum aus dem Flurneuordnungsverfahren herangezogen werde und dies indirekt einer Enteignung der Flurbereinigungsteilnehmer gleich käme.

Vom geplanten Bau der Grünbrücke sind auch Flächen betroffen, die in das noch laufende Flurbereinigungsverfahren „Remchingen-Nöttingen (A 8)“ einbezogen worden sind. Das auf Antrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 31. Juli 2007, Az.: 15-846 angeordnete Flurneuordnungsverfahren diente u.a. der Zurverfügungstellung der für den sechsspurigen Ausbau der BAB A 8 benötigten Grundstücke. Aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 6. Juni 2006, Az.: 15b-0513.2 (A 71/ A8) ist nach § 19 FStrG für den Ausbau dieser Straße die Enteignung der hierzu benötigten Grundstücksflächen zulässig. Die gesetzliche Zweckbestimmung der Unternehmensflurbereinigung sieht hierbei vor, den durch eine planfestgestellte Maßnahme den Betroffenen entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen oder entstehende Nachteile, die durch das Unternehmen entstehen, für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden (vgl. § 87 Abs. 1 FlurbG). Darüber hinaus wird der Bau der Grünbrücke in der Plangenehmigung zum Wege- und Gewässerplan vom 18. Januar 2019 ausreichend berücksichtigt und gewürdigt, einzelne Maßnahmen stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Realisierung der geplanten Grünbrücke über die BAB A 8. Ein zusätzlicher Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Fläche durch den Bau der Grünbrücke bzw. durch die Anlage der Leitstrukturen geht damit nicht einher.

Gleichwohl bedurfte es für das gegenständliche Vorhaben der Darstellung des betroffenen Grundeigentums. Die für die Grünbrücke benötigten Grundstücke einschließlich der Wirtschaftswegeanbindung sind im Grunderwerbsplan (Unterlagen 10.1.1a) und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2a) zutreffend aufgezeigt. Insoweit entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss - für den Fall, dass ein nachfolgendes Enteigungsverfahren beantragt wird - Vorwirkung dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist (vgl. Abschnitt B.XIII.8.1). In einem etwaigen Enteignungsverfahren wird auch darüber befunden, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Eine willkürliche Inanspruchnahme von Grundeingentum vermag die Planfeststellungsbehörde hierin nichts zu sehen.

1.5 Gefahr für Menschen und Tiere

Soweit Einwender die Gefährdung von Mensch und Tier auf der Kreisstraße K 4535 befürchten, wird im Wesentlichen auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.1.1 zur Verkehrssicherheit auf der Kreisstraße verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass zum einen eine über das bestehende Maß hinausgehende Gefährdung von Tier und Mensch zum derzeitigen Zeitpunkt aufgrund der Prognoseunsicherheiten nicht vorhersehbar ist und zum anderen der Enzkreis als zuständiger Straßenbaulastträger die nach seiner Überzeugung notwendigen Schutz- bzw. Wiedervernetzungsmaßnahmen treffen müsse.

1.6 Nichteinhaltung der ursprünglichen Planfeststellung (Bau der „Nusswegbrücke“)

Die Einwender rügen, dass die Grünbrücke im Nachgang baulich in die bestandskräftige Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 eingreife bzw. die ursprüngliche Planfeststellung einer reinen Wirtschaftswegbrücke in Verlängerung des Nussweg nicht eingehalten werde.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass keine Hinderungs- oder Sperrwirkung durch den Planfeststellungsbeschluss 2006 besteht.

Die Planziele des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Karlsruhe zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsbad

und Pforzheim-West vom 26. Juni 2006, Az.: 15b-0513.2 (A 71/ A 8) - im Folgenden: Planfeststellungsbeschluss 2006 - sahen insbesondere die Verbreiterung der A 8 von 4 auf 6 Fahrstreifen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einschließlich u. a. einer streckenweisen Verlegung der Autobahn und der Zurücknahme der Längsneigung vor (vgl. S. 49 des o. g. Planfeststellungsbeschlusses).

Im Planfeststellungsbeschluss 2006 wird auf Seite 7 der Bau einer Brücke zur Überführung des Nusswegs aufgeführt sowie auf Seite 37 festgehalten, dass diese (…) *wegen der Verbreiterung, Abrückung und Absenkung der Autobahn durch eine neue ersetzt* (wird).

Mit ersten Maßnahmen des Ausbauprojekts wurde im Jahr 2010 begonnen. Am 19. Juli 2015 wurde die ausgebaute Trasse freigegeben. Aufgrund der laufenden Abstimmungen zum Bau einer Grünbrücke über die BAB A 8 wurde die geplante Überführung des Nusswegs nicht errichtet.

Aufgabe eines Planfeststellungsbeschlusses ist es, die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens festzustellen und dessen Errichtung und Inbetriebnahme freizugeben (vgl. § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG). Insoweit ist der Beschluss maßgebend für Inhalt und Umfang der Genehmigungswirkung. Des Weiteren werden nach § 75 Abs. 1 S. 2 LVwVfG durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Vorhabenträgerin wird hierdurch berechtigt, das Vorhaben und die notwendigen Folgemaßnahmen auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zu realisieren. Einen umfassenden Schutz des Vertrauens in die unveränderte Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens kennt das Gesetz jedoch nicht. Dies lässt sich für straßenrechtliche Vorhaben mittelbar aus der Regelung in § 17c FStrG folgern, wonach eine straßenrechtliche Planfeststellung, deren Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, außer Kraft tritt, es sei denn, sie wird auf Antrag der Vorhabenträgerin hin, befristet verlängert. Auch vor Ablauf der genannten Fristen haben Dritte keinen Anspruch auf Plangewährleistung. Zum Beispiel lässt § 76 (L)VwVfG vor Fertigstellung des Vorhabens ein Planänderungsverfahren zu (BVerwG, Urteil vom 21.05.2003, 9 A 40/02).

Wenn nun aber bereits kein umfassender Vertrauensschutz in die Festsetzungen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses besteht, sind Änderungen an einer Bundesfernstraße, die ein eigenes, neues Planungsziel verfolgen und nicht ih-

ren Ursprung in einem (unvorhergesehenen) Änderungsbedarf während der Ausführungsphase des Ausbauvorhabens haben, erst Recht durch eine umfassende Planfeststellung nach § 17 S. 1 FStrG möglich.

Mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben wird ein gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss 2006 hinausgehendes Ziel, nämlich die Wiedervernetzung zwischen Nordschwarzwald und Kraichgau mittels Vernetzung der Waldgebiete „Buchwald“ und „Herrmannsgrund“, verfolgt. Mit Blick auf die Grünbrücke besteht insoweit ein umfassendes, eigenständiges Planungskonzept. Darüber hinaus wurde die Wirtschaftswegverbindung über die A 8 in die verfahrensgegenständliche Planung integriert. Vorgesehen ist, eine Wirtschaftswegüberführung für den landwirtschaftlichen Verkehr am Standort Nussweg dadurch zu verwirklichen, indem dieser seitlich neben der eigentlichen Grünbrücke geführt wird. Die Planung gewährleistet ausdrücklich – wie bereits im Planfeststellungsbeschluss 2006 gewürdigt - ein Befahren mit Langholzfahrzeugen.

Im Rahmen der Variantenprüfung wurde neben dem Bau einer Grünbrücke einschließlich seitlichem Wirtschaftsweg am Standort „Buchwald“ auch die Errichtung zwei getrennter Ingenieurbauwerke, nämlich einer Grünbrücke am Standort „Buchwald“ und eine Überführung am Standort „Nussweg“ geprüft. Aus den in Abschnitt B.XIII.1.2 sowie den im Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1a) genannten Gründen wurde von diese Variante letztlich insbesondere aufgrund der ungünstigen Bodenverhältnisse am Standort Buchwald und den im Vergleich zur Antragsvariante bestehenden hohen Kosten für die Errichtung und die Erhaltung bzw. Unterhaltung zwei getrennter Bauwerke abgesehen. Insoweit drängt sich diese Variante wegen einer unzureichenden Kosten-Nutzen-Relation im Vergleich zu den anderen Varianten nicht auf.

In der Sache selbst wird mit dem vorliegend durchgeführten Planfeststellungsverfahren gemäß den §§ 73 – 78 LVwVfG dem Gebot der Konfliktbewältigung umfassend Rechnung getragen. In materiell-rechtlicher Hinsicht sind im Planfeststellungsverfahren sämtliche Vorgaben zu prüfen, die für die Frage nach der öffentlich-rechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sind. Die Einwender hatten Gelegenheit sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens und während der Online-Konsultation, welche anstelle eines Erörterungstermins durchgeführt wurde, eingehend zum Vorhaben zu äußern. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden insoweit alle öffentlichen und privaten Belange, mithin auch die der Einwender, untereinander und gegeneinander abgewogen.

2. Einzelne private Einwender bzw. Einwenderinnen

Im Folgenden werden die privaten Einwendungen aufgeführt, die über die oben genannten Punkte hinaus spezifische Einwendungen erhoben haben.

2.1 Ident.-Nr. 1

Bei der Einwenderin handelt es sich um die Bürgerinitiative „Ruhe Jetzt“, vertreten durch ihre Vorsitzende. Diese hatte während des Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 14. Oktober 2020 Einwendungen erhoben sowie per E-Mail vom 7. September 2020 im Namen der Bürgerinitiative auch gegenüber der Gemeinde Remchingen, bei der die Planunterlagen auslagen, Einwendungen vorgetragen, die von der Vorhabenträgerin im weiteren Verfahren als „Bürgerinitiative A 8 Lärmschutz Nöttingen“ behandelt wurden.

Sofern die Bürgerinitiative Einwendungen wegen mangelnden Lärmschutzes erhebt, Lärmschutzmaßnahmen einfordert und das schalltechnische Gutachten in Frage stellt, wird im Wesentlichen auf die Ausführungen zu betriebsbedingten Schallimmissionen in Abschnitt B.VIII.2 bzw. auf B.XVII.1.1 verwiesen. Gleichwohl werden nachfolgend die wesentlichen Rügen der Einwenderin zum Lärmschutz zusammengefasst wiedergegeben:

Die Einwenderin trägt vor, dass die Lärmbelastung an den Wohngebäuden durch die Höhenlage des Tunnelbauwerks und der direkten Ausrichtung der Straßen-Einschnitt-Lage zur westlichen Hanglage hin nach Osten und Westen erneut hörbar zunehmen werde und dadurch die bisherige Schutzwirkung des Planfeststellungsbeschlusses zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 vom 26. Juni 2006 reduziert werde. Die Einwenderin fordert daher die Umsetzung der gesetzlich notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Der im Gutachten (gemeint wohl: Schalltechnische Untersuchung zum sechsstrefigen Ausbau der BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Karlsrbad und Pforzheim-West vom Juli 2004, Unterlage 11.1) zugesagte aktive und passive gesetzliche Lärmschutz sei nicht erfüllt worden. Diesbezüglich wird klargestellt, dass eine Überprüfung des im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 vom 26. Juni 2006 getroffenen Lärmschutzes nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens gemacht werden kann. Der Bau der Grünbrücke ist ein eigenständiges, mit dem Ausbau der A 8 nicht in Zusammenhang stehendes, Planfeststellungsverfahren (vgl. auch Abschnitt B.VIII.2.6). Insoweit wurde in der schalltechnischen Untersuchung der kausale Einfluss der Grünbrücke untersucht. Die

Anordnung von (weiteren) Schallschutzmaßnahmen hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich (vgl. Abschnitt B.VIII.2.4). Am gewählten Standort kommt es auch zu keinen Eingriffen in den bestehenden Lärmschutzwall.

Die tatsächliche Lärmstärke liegt nach Ansicht der Einwenderin je nach Lage des Gebäudes zum Teil um bis zu 20 dB (A) höher. In Abschnitt B.VIII.2.3.3.2 wurden die Gründe dargelegt, die einer Messung von Lärmpegeln entgegenstehen.

Dem Vorschlag, den Tunnelinnen- und -außenbereich der Portale mit hochabsorbierenden Wänden herzustellen, kann aufgrund der Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung nicht gefolgt werden und würde womöglich auch in Anbetracht zusätzlicher Kosten außer Verhältnis stehen.

2.2 Ident.-Nr. 2

Der Einwender hat umfangreich zum Vorhaben Stellung genommen. Vorbringen, dass nahezu gleichlautend mit anderen Einwendungen war, wurde unter „Häufige Einwendungen“ (vgl. Abschnitt B.XVII.1) berücksichtig.

Der Einwender bemängelt, dass als Berechnungsgrundlage die veralteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, zur Anwendung kommen. Die Anwendung der RLS-90 ist jedoch gemäß der Übergangsregelung in § 6 der 16. BImschV zulässig, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 1. März 2021 gestellt wurde.

Der vom Einwender gerügte Lärmminderungswert von 2 db(A) für die bestehende Straßenoberfläche ist ebenfalls nicht zu beanstanden (vgl. Abschnitt B.VIII.2.3.2).

Auf die Frage des Einwenders hin, wie sich die Wiedervernetzung im Korridor zwischen Odenwald und Schwarzwald gestalte, verweist die Vorhabenträgerin auf die geplanten Grünbrücken an Straßen über die BAB A 6 bei Dielheim und über die BAB A 8 im Bereich der Ansschlussstelle Pforzheim-Süd.

2.3 Ident.-Nr. 3

Die Einwenderin hat umfangreich zum Vorhaben Stellung genommen. Vorbringen, das nahezu gleichlautend mit anderen Einwendungen war, wurde unter „Häufige Einwendungen“ (Abschnitt B.XVII.1) berücksichtig. Im Übrigen wird auf die jeweils passenden thematischen Stellen hingewiesen.

Die Forderung, im Sinne eines geschlossenen Korridors, zu allen Seiten einen mindestens 10 km langen Wildschutzzaun zu errichten, wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin plant – unabhängig von diesem Planfeststellungsverfahren – entlang der BAB A 8 Wildschutzzäune zu errichten. Bezüglich der Kreisstraße wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.1.1 verwiesen.

Die Einwenderin bezweifelt, dass der Grünkorridor angesichts des Verkehrsaufkommens im Umfeld und des seitlich mitgeführten Wirtschaftswegs auf der Grünbrücke von Tieren genutzt werde. Der Nutzen der Grünbrücke wird durch den mitgeführten Wirtschaftsweg aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nennenswert beeinträchtigt (vgl. Abschnitt B.XIII.1.1). Zwischen Wirtschaftsweg und eigentlicher Grünbrücke wird durch spezielle Bepflanzungen und Strukturen eine Trennwirkung erreicht. Zudem werden als Sichtschutz und als Schutz vor Verkehrsgeräuschen auf der Brücke Irritationsschutzwände errichtet. Überdies wurde mit Nebenbestimmung A.III.9.3 die Erstellung eines Monitoringkonzepts verfügt.

2.4 Ident.-Nr. 4

Der Einwender ist Eigentümer eines insgesamt ca. 4752 m² großen, unmittelbar durch das Vorhaben betroffenen Grundstücks mit der Flurstücksnummer 9227. Nur ein Teil des Grundstücks wird zur Wiederherstellung der nördlichen Wegeanbindung an das Bestandswegenetz dauerhaft (ca. 160 m²) bzw. vorübergehend (125 m²) benötigt. Darüber hinaus ist sein Grundstück Teil des Flurneuordnungsverfahrens Remchingen-Nöttingen (A 8), in welchem auch die Pflanzung der Leitstrukturen vorgesehen ist.

Der Einwender wendet sich in seinem Schreiben vom 14. Oktober 2020 gegen den Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme seines Grundstücks. Der Einwender bittet außerdem um Mitteilung, wie mit der Fläche von 160 m² verfahren werde. Diesbezüglich geht er sinngemäß davon aus, dass er für dieses als „zu erwerbende Fläche“ im Grunderwerbsplan aufgeführte Teilstück einen Ausgleich in gleicher Größenordnung durch ein neu zugeteiltes Grundstück im Rahmen des Flurneuordnungsverfahrens erhalten werde. Ferner bittet der Einwender um Prüfung, ob es Alternativen gibt, die eine Betroffenheit seines Grundstücks hinfällig machen. Darüber hinaus möchte der Einwender wissen,

- wie eine Inanspruchnahme und Beeinträchtigung weiterer Flächen vermieden wird,
- wie eine Wiederherstellung des alten Zustands, insbesondere nach Verdichtung des Bodens oder der Verunreinigung von Mutterboden erreicht wird und

- wie hoch die Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme für den Zeitraum der Baumaßnahme ausfallen wird.

Hierzu ist Folgendes anzumerken:
Ein Zugriff auf das Grundstück des Einwenders ist unverzichtbar, um am Brückenstandort den über die Grünbrücke geführten Wirtschaftsweg im Norden der Autobahn BAB A 8 an das bestehende Wirtschaftswegenetz wieder anzuschließen und diesen mit den jeweiligen Aufweitungen der Fahrbahnränder für das Befahren mit Langholzfahrzeugen herzustellen. Unmittelbar angrenzend an das Flurstück Nr. 9227 befindet sich das nördliche Brückenwiderlager, zu dessen Herstellung ein geringer Teil des Flurstücks Nr. 9227 als Fläche für die Baugrube benötigt wird.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Dennoch besteht kein absoluter Schutz an der Erhaltung der Eigentumssubstanz. Vielmehr ist das Interesse der Grundstückseigentümer als einer von mehreren abwägungserheblichen Belangen in die Abwägung einzustellen. Vorliegend ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an dem Bau der Grünbrücke Mutschelbach über die BAB A 8 das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt. Die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG und § 19 Abs. 1 S. 2 FStrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Insoweit entfaltet der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Die genauen Modalitäten der dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahme werden allerdings nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt, soweit eine vertragliche Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Eigentümer nicht zustande kommt. Falls eine entsprechende vertragliche Einigung nicht vorher stattfindet, sichert das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung. Diesbezüglich wird im Enteignungsverfahren auch darüber befunden, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Im Planfeststellungsverfahren selbst erfolgt demnach keine Neuzuteilung von Grundstücken oder die Festsetzung von Art und Höhe von Entschädigungen.

Auf die umfassenden Ausführungen zu unmittelbaren Eingriffen in das Grundeigentum in Abschnitt B.XIII.8.1 wird verwiesen. Vorsorglich wird auch darauf hingewiesen, dass das Flurneuordnungsverfahren Remchingen-Nöttingen (A8) ein vom Planfeststellungsverfahren separat betriebenes Verfahren ist, auf dessen Festsetzungen und Regelungen dieser Planfeststellungsbeschluss keinen unmittelbaren Einfluss nimmt.

Mit Blick auf die vorübergehend Inanspruch zu nehmende Fläche (ca. 125 m²) wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt, die Grundstücksfläche nach Abschluss der Baumaßnahme wieder für die bisherige Nutzung herzurichten und dafür Sorge zu tragen, dass die Bodenverhältnisse nach dem Räumen der Baustelle geeignet sind, die im Flurneuordnungsverfahren vorgesehenen Leitstrukturen zu pflanzen (vgl. A.IV.7.1). Auf die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz in A.III.5 wird ergänzend hingewiesen. Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde wird dem Anliegen des Einwenders damit ausreichend Rechnung getragen.

Sofern der Einwender sich mit Schreiben vom 21. Mai 2021 auf einen Verfahrensfehler beruft, weil der Zugang zu den im Rahmen der Online-Konsultation über eine Cloud abrufbaren Unterlagen für ihn zeitweilig nicht möglich war, ist festzuhalten, dass dem Einwender die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin zu seiner eigenen Einwendung vom 14. Oktober 2020 am 7. April 2021 postalisch mit Schreiben des Regierungspräsidiums Karlsruhe übersandt und ihm Gelegenheit zur schriftlichen oder elektronischen Äußerung gegeben wurde. Da auch im Erörterungstermin nur die eigene Einwendung mit den Einwendern erörtert werden muss, liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Verfahrensfehler vor. Dem Einwender wurde gleichwohl umgehend am 21. Mai 2021 der Zugang zur Cloud technisch (wieder) ermöglicht und seine Einwendung von der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss vollumfänglich berücksichtigt.

XVIII. Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der abschließenden Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt ist und den Planungsleitsätzen sowie den Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin zur Grünbrücke Mutschelbach über die BAB A 8 (A 92 /A 8) nach Maßgabe der im

verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, so dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bietet sich gegenüber dem beantragten Vorhaben grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach in der Gesamtbetrachtung die Vorteile der beantragten und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten Grünbrücke nicht in einer Weise, dass sie sich als eindeutig vorzugswürdig erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen beispielsweise die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum. Der festgestellte Plan sowie die in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin tragen den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen – unter Ansehung der fachplanerischen Erforderlichkeit des Vorhabens – ausreichend Rechnung. Die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum wurde auf das für die Umsetzung des Vorhabens erforderliche Minimum begrenzt.

Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger und unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

XIX. Begründung der Gebührenentscheidung

Für das Planfeststellungsverfahren werden von der Autobahn GmbH des Bundes gemäß Art. 143e Abs. 3 Grundgesetz (GG) i.V.m. § 3 Abs. 3 S. 2 a.E. Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz (FStrBAG) keine Gebühren erhoben.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Hanne Mutter

Karlsruhe, den **09.08.2022**
Regierungspräsidium Karlsruhe

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

AUSA	Autobahn-Selbstanschluss
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Baden-Württemberg
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EUSKa	Elektronische UnfallSteckkarte
FIT	Fachcenter für Informationstechnik und -sicherheit
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrBAG	Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrGZuVO BW	Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz
FVA	Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie

	Kommanditgesellschaft
GVP	Gasversorgung Pforzheim Land mbH
InfrGG	Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesstraßen
JWMG	Jagd- und Wildtiermanagementgesetz Baden-Württemberg
KSR	Kabelschutzrohr
Kfz	Kraftfahrzeug
LEntG	Landesenteignungsgesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
LWaldG	Waldgesetz für Baden-Württemberg (Landeswaldgesetz)
LWL	Lichtwellenleiter
MAQ	Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen
NiedSchlWasBesV	Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999
OVG	Oberverwaltungsgericht
RKB	Regenklärbecken
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (1990)
RP	Regierungspräsidium
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVOZustG BW	Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet

Anmerkung: Das vorliegende Abkürzungsverzeichnis enthält nicht sämtliche in der Entscheidung verwendeten Abkürzungen. Insbesondere wurde auf die Aufnahme allgemein gebräuchlicher Abkürzungen in aller Regel verzichtet.