Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Südendstraße 44
76135 Karlsruhe

Az. 591ppw/068-2016#003
Datum: 29.03.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Umbau des Bahnübergangs „Vorderer Winterbach""“

in der Gemeinde Lautenbach
im Landkreis Ortenaukreis

Bahn-km 10,437

der Strecke 4262 Appenweier - Bad Griesbach

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
Schwarzwaldstraße 86
76137 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 4
A.1 Feststellung des Plans ... 4
A.2 Planunterlagen ... 4
A.3 Konzentrationswirkung ... 5
A.4 Nebenbestimmungen ... 5
A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 5
A.4.2 Umweltfachliche Bauüberwachung ... 6
A.4.3 Artenschutz ... 6
A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege ... 7
A.4.5 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen ... 8
A.4.6 Straßen, Wege und Zufahrten ... 8
A.4.7 Unterrichtungspflichten ... 8
A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin ... 8
A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 9
A.7 Gebühr und Auslagen ... 9
B. Begründung ... 10
B.1 Sachverhalt ... 10
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 10
B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 10
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 11
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 17
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 17
B.2.2 Zuständigkeit ... 17
B.3 Umweltverträglichkeit ... 17
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 18
B.4.1 Planrechtfertigung ... 18
B.4.2 Variantenentscheidung ... 18
B.4.3 Raumordnung und Landesplanung ... 21
B.4.4 Wasserhaushalt ... 21
B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege ... 22
B.4.6 Gebietsschutz ... 23
B.4.7 Artenschutz ... 23
B.4.8 Immissionsschutz ... 24
B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 25
B.4.10 Land- und Forstwirtschaft ... 25
B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen ... 26
B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten ... 26
B.4.13 Brand- und Katastrophenschutz ... 27
B.4.14 Kommunale Belange ... 28
B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 29
B.4.16 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen ... 29

B.5 Gesamtabwägung 35
B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen 36
C. Rechtsbehelfsbelehrung 36

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Umbau des Bahnübergangs „Vorderer Winterbach"" in der Gemeinde Lautenbach, im Landkreis Ortenaukreis, Bahn-km 10,437 der Strecke 4262 Appenweier - Bad Griesbach, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Umgestaltung des Bahnübergangs ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 19.02.2020, 21 Seiten	festgestellt
2	Übersichtsplan vom 10.04.2019, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
3.1	Bauwerksverzeichnis vom 19.02.2020, 6 Blätter	festgestellt
3.2	Bauwerksplan vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	festgestellt
4.1	Lageplan vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	festgestellt
4.2	Kabel- und Leitungslageplan vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
4.3	Schleppkurvenplan vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
4.4	Nachweis der Sichtflächen vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
5	Mehrweglängenplan vom 10.04.2019, Maßstab 1 : 3.000	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6.1	Verkehrszählung Bahnübergang Oberkirch km 9,777 vom 10.04.2019	nur zur Information
6.2	Verkehrszählung 2015 Bahnübergang Lautenbach km 10,437 vom 10.04.2019	nur zur Information
6.3	Verkehrszählung 2018 Bahnübergang Lautenbach km 10,437 vom 10.04.2019	nur zur Information
7	Aufmaßblatt- Wegbreiten vom 10.04.2019, 2 Seiten	nur zur Information
8.1	Grunderwerbsverzeichnis vom 19.02.2020, 2 Seiten	festgestellt
8.2	Grunderwerbsplan vom 19.02.2020, Maßstab 1 : 200	festgestellt

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

1. Bei der Bauausführung sind die Vorschriften zum Schutz der Gewässer und des Grundwassers zu beachten. Wassergefährdende Stoffe dürfen nicht ins Gewässer oder Grundwasser gelangen. Bei entsprechenden Arbeiten sind daher die zur Vermeidung eines Schadstoffeintrags erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

2. Die Vorhabenträgerin hat das Landratsamt Ortenaukreis umgehend zu informieren, wenn bei den Erdarbeiten ungewöhnliche Färbungen und/oder Geruchsemissionen wahrgenommen werden und hat in diesem Fall die Aushubarbeiten an dieser Stelle sofort einzustellen.

3. Hindernisse, die den freien Abfluss beeinträchtigen, sind nur in unumgänglich notwendigem Umfang ins Gewässerbett einzubringen und sind spätestens mit der Beendigung der Bauarbeiten zu entfernen.
4. Die Vorhabenträgerin hat das vorhandene natürliche oder naturnahe Sohlsubstrat durchgehend zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Die Sohlanbindung des geöffneten Gewässerabschnitts ist so anzubinden, dass keine Abstürze entstehen.
5. Anfallender unbelasteter Erdaushub darf grundsätzlich nicht abgefahren werden, sondern ist auf dem Baugrundstück zu belassen und wieder einzubauen. Bauschutt ist – soweit möglich – der Wiederverwertung zuzuführen. Eine Abfuhr von unbelastetem Erdaushub ist nur zulässig, wenn dieser verwertet wird. Ist eine Verwertung nachweislich nicht möglich, hat die Beseitigung entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu erfolgen.

A.4.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung der Teilmaßnahme wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung für die Fachrichtungen Natur- und Artenschutz nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt und fachgerecht durchgeführt werden. Der beziehungsweise die Beauftragte ist spätestens mit Beginn der Maßnahme gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, zu benennen.

A.4.3 Artenschutz

A.4.3.1 Vergrämungsmahd im und um das Baufeld

Vier Wochen vor Baubeginn ist die Fläche gemäß dem Maßnahmenplan im Anhang im wöchentlichen Turnus bodennah zu mähen. Das Mahdgut ist umgehend abzutransportieren. Die genaue Abgrenzung der für die Vergrämungsmahd vorgesehenen Bereiche ist Anlage 1 – Maßnahmenplan Umwelt -zu entnehmen.

Sollte der Baubeginn im Herbst oder Winter sein, muss das Baufeld im August (4 Wochen lang ab Anfang August) gemäht werden und ca. Mitte August von der Umweltfachlichen Bauüberwachung auf Reptilienfreiheit geprüft werden. Weitere Maßnahmen sind ggf. durch die Umweltfachlichen Bauüberwachung anzuordnen. Der Beginn der Vergrämungsmahd ist mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung

abzustimmen. Die ausführende Firma ist vor Beginn der Arbeiten durch die Umweltfachlichen Bauüberwachung einzuweisen.

A.4.3.2 Aquatische Fauna

1. Bei allen Baumaßnahmen im Gewässer dürfen keine neuen Migrationsbarrieren (wie z.B. Querriegel) für die Gewässerfauna entstehen. Die Vorhabenträgerin hat schießende Abflüsse auf naturfernen Sohlpanzerungen oder einen ablösenden Strahl bei vollkommenem Überfall zu vermeiden.
2. Zur Vermeidung der Einschleppung der „Krebspest" (Aphanomyces astaci) in das Gewässersystem ist einzubringendes steiniges, kiesiges oder sandiges Material nur aus einem Steinbruch oder aus anstehendem Substrat zu verwenden.
3. Der ordnungsgemäße Wasserabfluss ist auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Insbesondere darf kein Wasser in Stauhaltungen zurückgehalten und stoßweise abgelassen oder ein vollständiger Abschlag des Gewässers vorgenommen werden.
4. Die Vorhabenträgerin hat die Schonzeit der Winter- bzw. Frühjahrslaicher zu beachten und die geplanten Maßnahmen im Gewässerbett in der Zeit vom 01. Mai bis 30. September durchzuführen.
5. Die Vorhabenträgerin hat die Fischereiberechtigten bzw. Fischpächter der betreffenden Gewässerstrecke rechtzeitig – mindestens 2 Wochen vor Baubeginn – schriftlich über das Vorhaben zu unterrichten. Erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung von Fischschäden sind im gegenseitigen Einvernehmen festzulegen.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.4.1 Wiederherstellung Grünflächen

Die durch die Baumaßnahme beanspruchte Grünflächen sind nach Abschluss der Arbeiten wieder in den Ursprungszustand zu versetzen. Bodenverdichtungen sind zu vermeiden und bei Bedarf durch Tiefenlockerung zu heilen. Insbesondere bei Grünflächen des Bestands ist jeweils das Ursprungsbiotop wiederherzustellen. Der Zustand der umgebenden Flächen ist vor Baubeginn durch die Umweltfachliche Bauüberwachung zu dokumentieren.

A.4.4.2 Begrünung der entsiegelten Flächen und Grabenfreilegung

Auf den entsiegelten Flächen nördlich und südlich des Bahnübergangs ist nach Möglichkeit der gleiche Biotoptyp der umgebenden Wiesenflächen (LUBW Biotoptyp 33.41 – artenarme Fettwiese) zu entwickeln. Hierzu ist zu einem geeigneten Zeitpunkt nach Abschluss der Bauarbeiten eine Ansaat mit heimischem Saatgut fachgerecht durchzuführen. Im Bereich des Bahnübergangs nördlich der Bahnstrecke wird der bestehende Betondurchlass gemäß der Verengung des BÜ´s rückgebaut und der Graben wieder geöffnet und die Böschung entsprechend begrünt. Ggf. sind die freigelegten Böschungen des Entwässerungsgrabens durch Ansaat/Begrünung bzw. geeignete Maßnahmen vor Erosion zu schützen.

A.4.5 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Vorhabenträgerin hat die geplanten Schutzplanken so anzubringen, dass die vorhandenen Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und Betrieb nicht gefährdet sind oder verlegt werden müssen.

A.4.6 Straßen, Wege und Zufahrten

Bezüglich der als Ersatzzufahrt vorgesehen Straße hat die Vorhabenträgerin Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart bis zum Baubeginn nachzuweisen, dass die Einrichtungen des Schienenweges vor von der Straße/Weg abkommenden Fahrzeugen und deren Ladung geschützt sind.

A.4.7 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, sowie dem Landratsamt Ortenaukreis – Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

<u>Zusagen gegenüber privaten Einwendern bezüglich der Hausanschlüsse</u>

Die Vorhabenträgerin wird sämtliche Hausanschlüsse Privater, soweit diese von der Baumaßnahme berührt werden, nach Lage und Tiefe erkunden und bauzeitlich sichern.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben Umbau des Bahnübergangs „Vorderer Winterbach" hat die bauliche Änderung des Bahnübergangs zu einem Übergang für Fußgänger und Fahrradfahrer zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 10,437 der Strecke 4262 Appenweier - Bad Griesbach in Lautenbach.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 18.03.2016 Az. I.NVR-SW-A(S)_Sc eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Umbau des Bahnübergangs „Vorderer Winterbach"" beantragt. Der Antrag ist am 18.03.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 02.05.2016 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 27.06.2016 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 29.06.2016 wurde die Vorhabenträgerin erneut um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die vollständigen Unterlagen wurden mit Schreiben vom 08.07.2016 vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 18.04.2016, Az. 591ppw/068-2016#003, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Mit Schreiben vom 08.07.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Freiburg (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Lautenbach
2.	Landratsamt Ortenaukreis
3.	Regierungspräsidium Freiburg Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz Referat 33 – Staatliche Fischereiaufsicht Referat 46 – Landesluftfahrbehörde und Höhere Straßenverkehrsbehörde Referat 52 – Gewässer und Boden Referat 55 – Naturschutz, Recht Referat 56 – Naturschutz u. Landschaftspflege Referat 57 – Wasserstraßen Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Abteilung 4 – Koordinationsstelle Bahnprojekte Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion
4.	Polizeipräsidium Offenburg
5.	Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei, Referat 32 - ASDBW
6.	Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg
7.	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Abteilung 3, Verkehr
8.	Regionalverband Südlicher Oberrhein
9.	UVB Unfallversicherung Bund und Bahn
10.	VBG Bezirksverwaltung Erfurt
11.	IHK Südlicher Oberrhein
12.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben
13.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Konstanz
14.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
15.	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe
16.	Bundeseisenbahnvermögen
17.	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg
18.	Handwerkskammer Freiburg
19.	Stadt Oberkirch
20.	Verwaltungsgemeinschaft Oberkirch-Renchen-Lautenbach
21.	BUND Landesverband Baden-Württemberg e. V.
22.	Naturschutzbund Deutschland LV Baden-Württemberg
23.	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg
24.	Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V.
25.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest
26.	SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
27.	Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO)
28.	Netze BW GmbH
29.	Unitymedia GmbH
30.	Transnet BW GmbH

31.	Terranets bw GmbH
32.	Wasserzweckverband Kleine Kinzig
33.	Deutsche Telekom AG, Technik Niederlassung Südwest PTI 31 Freiburg

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 21 Raumordnung Stellungnahme vom 05.10.2016, ohne Az.
2.	Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 4 Koordinationsstelle Bahnprojekte Stellungnahme vom 08.11.2016, ohne Az.
3.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 46 Höhere Straßenverkehrsbehörde Stellungnahme vom 10.10.2016, ohne Az.
4.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 52 Gewässer und Boden Stellungnahme vom 06.10.2016, ohne Az.
5.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 55 Höhere Naturschutzbehörde Stellungnahme vom 06.10.2016, ohne Az.
6.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 57 Wasserstraßen Stellungnahme vom 11.10.2016, ohne Az.
7.	Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 8 Forstdirektion Stellungnahme vom 13.10.2016, ohne Az.
8.	Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau Stellungnahme vom 03.11.2016, ohne Az.
9.	Polizeipräsidium Offenburg Stellungnahme vom 03.11.2016, ohne Az.
10.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung BW (LGL) Stellungnahme vom 23.11.2016, ohne Az.
11.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Stellungnahme vom 07.10.2016, ohne Az.
12.	Regionalverband Südlicher Oberrhein Stellungnahme vom 07.11.2016, ohne Az.
13.	UVB Unfallversicherung Bund und Bahn Stellungnahme vom 06.10.2016, ohne Az.
14.	VBG Bezirksverwaltung Erfurt Stellungnahme vom 06.10.2016, ohne Az.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
15.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Freiburg Stellungnahme vom 03.10.2016, ohne Az.
16.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 10.10.2016, ohne Az.
17.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 06.10.2016, ohne Az.
18.	Handwerkskammer Freiburg Stellungnahme vom 31.10.2016, ohne Az.
19.	LNV und BUND Stellungnahme vom 10.11.2016, ohne Az.
20.	Netze BW Stellungnahme vom 06.10.2016, Az. 2016.0986
21.	Unitymedia BW GmbH Stellungnahme vom 05.10.2016, Az. 206070
22.	Transnet BW GmbH Stellungnahme vom 10.10.2016, ohne Az.
23.	Terranets bw GmbH Stellungnahme vom 05.10.2016, Az. Dp-Bur Ds/W 161005_8
24.	Zweckverband Wasserversorgung Kleine Kinzig Stellungnahme vom 12.10.2016, ohne Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Lautenbach Stellungnahme vom 10.11.2016, ohne Az.
2.	Landratsamt Ortenaukreis Stellungnahme vom 16.11.2016, ohne Az.
3.	Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 33 Fischereiaufsicht Stellungnahme vom 23.11.2016, ohne Az.
4.	Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 5 Umwelt Stellungnahme vom 14.11.2016, ohne Az.
5.	Regierungspräsidium Stuttgart Kampfmittelbeseitigungsdienst Stellungnahme vom 23.11.2016, ohne Az.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6.	Stadt Oberkirch Stellungnahme vom 23.11.2016, ohne Az.
7.	Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V: Stellungnahme vom 18.11.2016, ohne Az.
8.	TGO Tarifverbund Ortenau GmbH Stellungnahme vom 10.10.2016, ohne Az.
9.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 02.11.2016, Az. PTI 31-Pb4

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Gemeinde Lautenbach im Rathaus Lautenbach, Hauptstraße 48, 77794 Lautenbach, OG Zimmer 5 vom 05.10.2016 bis 04.11.2016 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Lautenbach am 30.09.2016 durch Veröffentlichung im amtlichen Verkündblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Gemeinde Lautenbach der 18.11.2016.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 5 Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesnaturschutzbund und BUND Stellungnahme vom 10.11.2016,

B.1.3.4 Erörterung

Das Regierungspräsidium Freiburg hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 15.11.2018 in Lautenbach im Schulungsraum der Feuerwehr

erörtert, nachdem auf Antrag der Vorhabenträgerin das Verfahren von Mai 2017 bis Juli 2018 ruhte.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 12.10.2018 und mit Schreiben vom 15.10.2018 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 15.10.2018 benachrichtigt.

Über die Erörterung hat das Regierungspräsidium Freiburg eine Niederschrift erstellt.

B.1.3.5 Einleitung des 1. Planänderungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 20.05.2019 Az. I.NVR-SW-A(S)_Sc eine Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG i.V.m § 18 AEG beantragt.

Danach soll der BÜ „Vorderer Winterbach" nicht mehr wie ursprünglich geplant ersatzlos beseitigt, sondern stattdessen dergestalt baulich geändert werden, dass die Kreuzungsstelle zwar für den Kfz-Verkehr gesperrt wird, für Fuß- und Radverkehr aber geöffnet bleibt.

B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung

B.1.3.6.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Regierungspräsidium Freiburg (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Lautenbach Schreiben vom 27.06.2019
2.	Landratsamt Ortenaukreis Schreiben vom 27.06.2019
3.	Polizeipräsidium Offenburg Schreiben vom 03.07.2019
4.	DTAG Technik Gmbh Schreiben vom 03.07.2019
5.	Unitymedia GmbH Schreiben vom 03.07.2019
6.	Terranets bw Schreiben vom 03.07.2019
7.	Stadt Oberkirch Schreiben vom 02.07.2019

B.1.3.6.2 Öffentliche Planauslegung

Auf eine öffentliche Planauslegung wurde verzichtet. Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 02.07.2019 wurden die von der Planänderung nachteilig oder neu betroffenen Einwender und Privaten individuell unter einer Fristsetzung von drei Wochen zu einer ergänzenden Stellungnahme aufgefordert.

B.1.3.6.3 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.7 Einleitung des 2. Planänderungsverfahrens

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 02.03.2020 Az. I.NVR-SW-A(S)_Sc eine weitere Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG i.V.m § 18 AEG beantragt.

Danach soll die in der 1. Planänderung geplante Verschiebung des südlich der Bahnlinie verlaufenden Wirtschaftsweges angepasst werden. Die Anpassung des Weges soll dergestalt erfolgen, dass die Versiegelung der südlich des bestehenden Weges angrenzenden landwirtschaftlichen Fläche so gering wie möglich ausfällt. In diesem Zusammenhang wird der angepasst Weg mit einem lichten Abstand von mindestens 30 cm zwischen Straßenrand und Umlaufsperre geplant. Darüber hinaus soll die im Vergleich zum bestehenden asphaltierten Weg erforderliche südliche Verbreiterung des Weges mit einer Deckschicht ohne Bindemittel ausgeführt werden.

B.1.3.8 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung

Das Regierungspräsidium Freiburg (Anhörungsbehörde) hat keine Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten, da aus der zweiten Planänderung keine zusätzliche Betroffenheit resultiert.

Auf eine öffentliche Planauslegung wurde verzichtet. Ebenso wurde auf eine Einzelanhörung der betroffenen Einwender und Privaten verzichtet, da diese Planänderung ausschließlich auf den Wünschen und Forderungen jener Einwender und Privater basiert. Nach Aussage der Vorhabenträgerin konnte mit einer Einverständniserklärung gerechnet werden. Da dieser Punkt zum Abschluss des Anhörungsverfahren immer noch offen war, führte im Anschluss das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde eine individuelle Anhörung der betroffenen Anwohner durch.

Mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts vom 29.10.2020 wurden die von der Planänderung nachteilig oder neu betroffenen Einwender und Privaten individuell unter einer Fristsetzung von drei Wochen zu einer ergänzenden Stellungnahme aufgefordert.

Es sind keine weiteren Stellungnahmen eingegangen.

B.1.3.9 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 29.05.2020 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Regionalbereich Südwest.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG (vorprüfungspflichtiges Neuvorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist Umwandlung des Kfz-fähigen, nicht-technisch gesicherten Bahnübergangs in einen Bahnübergang für Fuß- und Radverkehr. Die Planung dient der Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes durch die Beseitigung der Langsamfahrstelle unter Wahrung der Verkehrssicherheit.

An dem vorliegenden Bahnübergang besteht eine Langsamfahrstelle. Mit der Änderung des Bahnübergangs kann diese aufgehoben werden. Damit trägt die Reduzierung der potentiellen Störungsstelle auch zu einer Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs und damit zu einer Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Schienenverkehrs bei. Die Langsamfahrstelle wurde aufgrund einer nicht ausreichend vorhandenen Räumstrecke am Bahnübergang angeordnet. Durch das Vorhaben wird auch diese Gefahrenstelle beseitigt und damit die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Änderung des Bahnübergangs dient zudem der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Schiene. Jeder höhengleiche Kreuzungspunkt von Straße und Schiene stellt grundsätzlich ein erhöhtes Gefahrenpotential dar. Dies kommt auch in den Regelungen des § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKreuzG) und § 12 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zum Ausdruck. Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sind danach grundsätzlich als Überführungen herzustellen.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Zur Beseitigung der Langsamfahrstelle wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile untersucht. Berücksichtigt wurden insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Natur sowie die örtlichen Gegebenheiten.

B.4.2.1 Ergänzung des BÜ mit einer technischen Sicherung

Hierbei würde der BÜ mit Lichtzeichen, Halbschranken und vorgeschalteten Lichtzeichen auf der „Hauptstraße“ nachgerüstet werden bzw. alternativ würde der Einbau einer LzH-Büstra erfolgen. In beiden Fällen wäre der BÜ straßenbautechnisch umfangreich umzubauen. Die nötige Verbreiterung der Verkehrsfläche einschl. Herstellung der Schleppkurven würde eine Neuversiegelung von ca. 150-200 m²

erfordern. Ein Teil dieser Fläche wäre auf privatem Gelände (Dritte) gelegen. Durch die Beibehaltung der höhengleichen kfz-fähigen Kreuzung wäre trotz des Einsatzes von Technik nach wie vor ein potentieller Gefahrenpunkt vorhanden.

B.4.2.2 Beseitigung des BÜ durch Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Diese Alternative scheidet aufgrund des hohen Grundwasserstandes – die Rench fließt nur ca. 100m südlich der Bahnlinie – praktisch aus, denn der bauliche Aufwand wäre immens und für einen Weg mit sehr schwacher Verkehrsstärke nicht angemessen. Zudem würden große in Privatbesitz befindliche Flächen (v.a. Obstanbaugebiet) zerstört werden Die Neuversiegelung würde schätzungsweise im oberen 4-stelligen Größen-bereich (m²) liegen.

B.4.2.3 Beseitigung des BÜ durch Neubau einer Straßenüberführung (SÜ)

Der Bau einer SÜ wäre im Gegensatz zur EÜ zwar technisch einfacher realisierbar. Wegen der erforderlichen Anbindung an das bestehende Wege-/Straßennetz müssten auch bei dieser Lösung große, in Privatbesitz befindliche Flächen genutzt werden. Die Neuversiegelung würde schätzungsweise im oberen 4-stelligen Größenbereich (m²) liegen. Auch hier steht der Umfang des Eingriffs in keinem Verhältnis zum schwachen Verkehrsbedürfnis an dieser Stelle.

B.4.2.4 Ersatzlose Beseitigung und Nutzung vorhandener Straßen-/Wege-Beziehungen als Umwegstrecke

Bei einer – bezogen auf die Neubautätigkeit – ersatzlosen Beseitigung käme es zu keiner Neuversiegelung. Im Gegenteil, die Ökobilanz wäre positiv, da durch den Ausbau des Straßenbelages im Kreuzungsbereich Flächen entsiegelt würden. Auch private Flächen würden nicht benötigt werden. Die Erreichbarkeit der südlich der Bahn gelegenen Flächen wäre durch einen max. 1.400m langen Umweg, unter Einbeziehung des mit Lichtzeichen, Halb- und Fußwegschranken technisch gesicherten BÜ in Bahn-km 9,777 (BÜ „Köhlersiedlung“ in Oberkirch), gesichert.

B.4.2.5 Bauliche Änderung in einen nicht-technisch-gesicherten BÜ für Fuß- und Radverkehr

Hierbei wird der BÜ dergestalt baulich geändert, dass die Kreuzungs-stelle für den Kfz- Verkehr gesperrt wird, für Fuß- und Radverkehr aber geöffnet bleibt. Um für diese Verkehrsteilnehmer die Sicherung gleichwohl zu verbessern, wird beiderseits des Gleises eine Umlaufsperre gemäß dem aktuell gültigen Regelwerk der DB AG

errichtet. Südlich der Bahnlinie wird der an die neue Umlaufsperre anschließende bestehende Wirtschaftsweg im Bereich des BÜ in südliche Richtung verschoben. Die Erreichbarkeit der südlich der Bahn gelegenen Flächen ist für den Kfz-Verkehr wie in Variante B.4.2.4 durch einen max. 1.400 m langen Umweg, unter Einbeziehung des mit Lichtzeichen, Halb- und Fußwegschranken technisch gesicherten BÜ in Bahn-km 9,777 (BÜ „Köhlersiedlung“ in Oberkirch), gewährleistet. Ebenso wie bei der Variante B.4.2.4 ist die Ökobilanz aufgrund der Flächenentsiegelung im Kreuzungsbereich positiv.

B.4.2.6 Fazit

Die Wahl der Vorhabenträgerin zur Umsetzung der Variante B.4.2.5 „Bauliche Änderung in einen nicht-technisch-gesicherten BÜ für Fuß- und Radverkehr“ ist nicht zu beanstanden. Diese Variante ermöglicht das Ziel die Einschränkungen des Bahnverkehrs zu beseitigen und die Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnübergangs zu erhöhen. Die Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange ist bei dieser Variante insgesamt am geringsten.

Die Varianten mit Neubau einer Eisenbahnüberführung bzw. einer Straßenüberführung sind nicht vorzugswürdig, da hier eine erhebliche größere Inanspruchnahme und auch Versiegelung von privaten Flächen notwendig wäre.

Die erste Variante „Ergänzung des BÜ mit einer technischen Sicherung“ scheidet wegen verbleibender Sicherheitsbedenken, unverhältnismäßig hoher Kosten sowie einer erforderlichen Neuversiegelung und damit einhergehenden zusätzlichen Belastung von privatem Grundeigentum aus. Berücksichtigt wurde dabei auch, dass der Bahnübergang nur eine geringe verkehrliche Bedeutung aufweist (vgl. B.4.12) und die Aufrüstung des Bahnübergangs nach dem gegenwärtigen Stand der Technik auch aus diesem Gesichtspunkt wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Die Gefahrenquelle der höhengleichen Kreuzung für den Kraftfahrzeugverkehr würde auch bei verbesserter Technik fortbestehen.

Gegenüber der Variante „Ersatzlose Beseitigung des BÜ“ bleibt bei der Vorzugsvariante das sichere Überqueren der Bahnstrecke für den Fuß- und Radverkehr möglich. Die Einschränkungen für die Anlieger verringern sich damit deutlich. Die verbleibende Einschränkung stellt der Umweg für den motorisierten Verkehr von maximal 1.400 m pro Richtung dar. Dieser wird unter Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung als zumutbar (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 28. Januar 2004, Az. 9 A 27/03 m.w.N.) betrachtet.

Die Nullvariante, also die Beibehaltung des derzeitigen Zustands stellt ebenfalls keine geeignete Variante dar, da wegen der weiterhin verbleibenden Gefahren für den Eisenbahn- und Straßenverkehr die Ziele des Vorhabens in keinster Weise erreicht werden können.

B.4.3 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben ist mit den Belangen Der Raumordnung vereinbar. Sowohl das Ref. 21 Raumordnung des RP Freiburg, als auch der Regionalverband Südlicher Oberrhein haben in Ihren Schreiben keine Bedenken vorgetragen.

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Oberflächengewässer

Der Winterbach fließt zwischen Hauptstraße und der Bahntrasse und ist im Bereich des bestehenden BÜs verrohrt. Die Verrohrung wird teilweise geöffnet und wie im angrenzenden offenen Bereich entsprechend neu erstellt. Die Untere Wasserschutz- und Bodenschutzbehörde des Landratsamts Ortenaukreis hat diesbezüglich keine Bedenken, formulierte jedoch einige Nebenbestimmungen die einzuhalten seien. Inhaltlich beziehen sich diese Nebenbestimmung auf übliche Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Gewässers, sowie Vorgehensweise bzw. Benachrichtigungen bei Auffälligkeiten. Sie wurden unter Punkt A.4.1 aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat deren Einhaltung ebenfalls zugesagt.

B.4.4.2 Hochwasserschutz

Der BÜ Lautenbach stellt eine Zufahrtsmöglichkeit zu dem südlichen gelegenem Renchdamm dar. Das Referat 53.2 Hochwasserschutz – Betrieb und Unterhaltung des RP Freiburgs als Träger der Unterhaltungslast an der Rench sieht das vorliegende Vorhaben kritisch. Durch den Umbau des BÜ Lautenbach fällt künftig die direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Renchdamm, Flusslauf rechts, weg. Diese wurde zur Kontrolle des Damms genutzt, sowie für Sanierungsarbeiten.

Die alternative Zufahrt über den bahnparallelen Weg wird als ungünstiger betrachtet. Dieser wird in der Einwendung als Fahrradweg beschrieben und aus diesem Grund für ungeeignet befunden. Diese Einschätzung ist jedoch nicht zutreffend. Gemäß Auskunft der Gemeinde Lautenbach bestehen weder für diese Straße noch für die zu querende Brücke eine Lasttonnenbeschränkung, vgl. hierzu Kapitel B.4.12.

Weiter wird der zu querende Winterbach als mögliches Hindernis für die Zufahrt zum Renchdamm gesehen. Bei Hochwasser könnte der Winterbach ausborden und eine Überquerung einschränken.

Die geplante Sanierung des Renchdamms führt bei Schließung des BÜ Lautenbach zu einer Verlagerung des Baustellenverkehrs auf die alternative Strecke und damit durch das Wohngebiet Köhlersiedlung.

Das Vorhaben ist trotz der dargestellten Einwendungen mit den Belangen des Baus und der Unterhaltung von Gewässern vereinbar. Der vorhandene Ersatzweg ist grundsätzlich für jeglichen Verkehr befahrbar. Die vorgetragenen Bedenken stellen eine mögliche Beeinträchtigung dar, machen die Unterhaltung, sowie die Sanierung des Dammes nicht unmöglich. Die zeitlich begrenzten negativen Auswirkungen des Baustellenverkehrs greifen nicht durch gegenüber dem Zielen des Vorhabens, insbesondere der dauerhaften Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Belange des Hochwasserschutzes sind, in Übereinstimmung mit der Anhörungsbehörde, mit dem Vorhaben vereinbar.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das geplante Vorhaben ist mit den Vorschriften des Naturschutzrechts vereinbar.

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild oder den Wert der Landschaft für die naturnahe Erholung erheblich beeinträchtigen können.

Zur Feststellung, welche naturschutzrechtlichen Eingriffe mit dem Planvorhaben verbunden sind und wie sie nach Möglichkeit vermieden oder ausgeglichen werden können, hat die Vorhabenträgerin das Vorhaben im Erläuterungsbericht die Auswirkungen für das Vorhaben dargestellt. Durch die Verkleinerung des Bahnübergangs im Zusammenhang mit der Umgestaltung von einem Kfz-tauglichen zu einem Bahnübergang für den Fuß- und Fahrradverkehr, entstehen keine erheblichen Eingriffe in die Natur und Landschaft. Anlagebedingt resultiert durch das Vorhaben eine Verbesserung, da die versiegelte Fläche nach Abschluss des Vorhabens geringer ist. Im Zuge der Maßnahme sind keine vogelbruttauglichen Gehölze zu roden und es werden auch keine größeren unbefestigten Flächen genutzt. Zur Sicherstellung vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen, insbesondere in

Bezug auf Gewässer und Artenschutz werden die Nebenbestimmung unter A.4.1 & A.4.2 festgesetzt, auf die entsprechen Kapitel B.4.4 & B.4.7 wird verwiesen. Zusätzlich sind bauzeitlich beanspruchte Grünflächen entsprechend der Nebenbestimmung A.4.3.1 wiederherzustellen, sowie die entsiegelten Flächen zu begrünen, vgl. Nebenbestimmung A.4.3.2.

B.4.6 Gebietsschutz

Das Vorhaben liegt im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord" (Schutzgebiets-Nr. 7). Aufgrund der geringen Ausmaße des Vorhabens und der in Hinblick auf die Bodenversiegelung sogar positiven Auswirkungen, sind insgesamt keine negativen Auswirkungen in Hinblick auf die Schutzziele des Naturparks zu erwarten. Weitere Schutzgebiete, insbesondere Natura-2000 Gebiete, sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

B.4.7 Artenschutz

B.4.7.1 Eidechsen

Aufgrund der Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde, dass im Vorhabengebiet potentiell streng geschützte Eidechsen vorkommen können, wurde ein entsprechendes Fachgutachten erstellt. Da eine spezielle Kartierung im Vorfeld nicht stattgefunden hat, wurde aufgrund der Habitatausstattung ein Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse unterstellt. Die vorgesehenen Maßnahmen bestehend aus Vergrämung und Kontrolle durch eine Umweltfachliche Bauüberwachung in Verbindung mit etwaigem Absammeln der Tiere sind aufgrund des geringen Eingriffs und der der geringen Ausdehnung des Vorhabens geeignet die Verbotstatbestände gemäß § 44Abs. 1 bis 3 BNatSchG zu vermeiden. Die im Fachgutachten dargestellten Vermeidungsmaßnahmen werden in den Nebenbestimmungen unter A.4.2 festgesetzt.

B.4.7.2 Aquatische Tiere

Direkt angrenzenden zu der Bahnstrecke verläuft parallel der Winterbach. Durch das Vorhaben wird der Bahnübergang und die damit verbundene Überquerung des Winterbachs verschmälert. Dies führt im Endeffekt zu einer positiven Auswirkung auf das Gewässer und die dortige aquatische Fauna. Kleine Fließgewässer wie der Winterbach haben eine besondere Bedeutung als Laich- und Jungfischhabitat. Besonders Kleinfische nutzen derartige Gewässer, da hier der Bruterfolg wegen

fehlendem Räuberdruck oft überdurchschnittlich hoch ist. Obwohl anlagebedingt mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen ist, besteht die Gefahr negativer Auswirkungen durch die bauzeitlichen Arbeiten, insbesondere derer die in das Gewässerbett eingreifen.

Der Winterbach stellt nach Einschätzung der staatlichen Fischereiaufsicht des RP Freiburg ein geeignetes Reproduktionshabitat für die Leitfischart Bachforelle dar. Dies führt dazu, dass in der gesetzlichen Schonzeit der Winter-bzw. Frühjahrslaicher keine Maßnahmen im Gewässerbett durchgeführt werden dürfen. Zum Schutz des Gewässer und zur Vermeidung von nachteiligen Wirkungen auf die dortige Fauna insbesondere der Bachforelle und des besonders geschützten Steinkrebses wurden unter A.4.4.1 auf Anregung der staatlichen Fischereiaufsticht Nebenbestimmungen erlassen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme die Einhaltung der Schutzmaßnahmen bereits zugesagt.

Unter Beachtung der zugesagten bzw. der verfügten Maßnahmen wird den Belangen der aquatischen Fauna ausreichend Rechnung getragen.

B.4.8 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieser Plangenehmigung vereinbar. Das gilt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase.

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Eine Baustelle ist eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u. ä. Einrichtungen und eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG. Allerdings zählen Baustellen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen, sondern sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm – Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann.

Die Vorgaben der AVV Baulärm werden nach den Angaben der Vorhabenträgerin eingehalten.

B.4.8.2 Betriebsbedingte Immissionen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung).

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die geplanten Baumaßnahmen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg dar; die 16. BImSchV ist damit nicht anwendbar. Darüber hinaus ist auch eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben. Die aus dem Vorhaben resultierende Beseitigung der Langsamfahrstelle, stellt keine Erhöhung der allgemein gültigen zulässigen Geschwindigkeit dar. Sondern stellt den ursprünglichen Zustand wieder her, der aufgrund der Gefahrenstelle eingeschränkt war. Eine Zunahme des Verkehrslärms ist durch das Vorhaben somit nicht gegeben.

Da mit der Baumaßnahme kein Eingriff in die Gleislage verbunden ist, ist auch eine Zunahme der betriebs- und anlagenbedingten Erschütterungsimmissionen ausgeschlossen.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Eventuell mit Schadstoff belasteter Bodenaushub wird den Richtlinien entsprechend entsorgt. Sonstiges Abbruchmaterial, das bei der Durchführung der Rückbaumaßnahmen anfällt und ebenfalls keiner Verwertung zugeführt werden kann, wird gemäß den gesetzlichen Vorschriften beseitigt.

B.4.10 Land- und Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

Die Untere Landwirtschaftsbehörde äußerte keine Bedenken oder Anregungen. Landwirtschaftliche Belange seien lediglich durch die Umwegstrecke einzelner Landwirte zu den Obstanlagen tangiert.

Der Badische Landwirtschaftliche Hauptverband lehnt die Schließung der Querungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr ab. Die vorgetragenen Argumente greifen

jedoch nicht durch. Die künftig notwendige Umfahrung beträgt maximal 1.400 m und ist damit zumutbar, vgl. Abschnitt B.4.12. Das bisherige Ausbleiben von Konflikten der verschiedenen Verkehrsarten, sowie von Problemen beim Auffahren auf die Hauptstraße stellen kein Argument dar für die Beibehaltung dieser Gefahrenstelle. Die Verkehrssicherheit, sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße ist ein Kernanliegen des Vorhabens.

Eine Zunahme des Verkehrs, insbesondere des landwirtschaftlichen Verkehrs, auf der Umfahrungstrecke ist zu erwarten. Die Einwendung, dass diese Fahrten nicht frei einteilbar sind und es zu mehr Beeinträchtigungen für die die Anwohner der Ersatzstrecke kommen kann ist zutreffend. Die zusätzliche Verkehrsmenge ist jedoch sehr gering. Diese Einschätzung wird durch Gemeinde Lautenbach und zwei Verkehrszählungen gestützt. Es ist mit keiner wesentlichen Verschlechterung der Situation zu rechnen. Die Forderung den Bahnübergang für den landwirtschaftlichen Verkehr offen zu halten, muss daher, auch unter Berücksichtigung der Variantenentscheidung unter B.4.2, zurückgewiesen werden. Dies würde dem wesentlichen Ziel der Beseitigung einer Gefahrenstelle widersprechen. Ein geforderter finanzieller Ausgleich für die betroffenen Landwirte wird ebenfalls zurückgewiesen, da die entstehenden Umwege auch für die Landwirte zumutbar sind.

Durch die 1. Planänderung wird die bisherige Wegebeziehung für Fußgänger und Fahrradfahrer offen gehalten dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der dargestellten nachteiligen Auswirkungen.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Vorhabenbereich befinden sich Leitungen der Deutschen Telekom AG. Zu deren Schutz wird die Nebenbestimmung A.4.7, gemäß der Forderung der Leitungsträger und im Einverständnis mit der Vorhabenträgerin festgesetzt.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

Das Vorhaben führt zu einer Einschränkung des öffentlichen Straßennetzes durch die Änderung des Bahnübergangs (BÜ) „Vorderer Winterbach“ in einen Bahnübergang ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer. Kraftfahrzeuge müssen künftig einen Umweg von 1.400 m über den Bahnübergang in Oberkirch (Bahn-km 9,777) in Kauf nehmen. Diese Strecke wird als zumutbar betrachtet.

Der Kfz-Verkehr über den Bahnübergang „Vorderer Winterbach“ wurde zweimal über je 3 Tage ermittelt. Die Zählung vom 27.-29.10.2015 ergab durchschnittlich

43,3 Kfz/Tag. Eine zweite Zählung vom 11.09.2018 bis 13.09.2018 ergab 72 Kfz/Tag. Dies bestätigt die Einschätzung der örtlichen Behörde von einem BÜ mit schwachem Kfz-Verkehr. Der Bahnübergang Oberkirch weist laut Zählung vom 27.10.2015 bis 29.10.2015 eine durchschnittliche Nutzung von 4261,4 Kfz/Tag auf, er ist in Lage den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Durch die Schließung des BÜ in Lautenbach ist mit keinen negativen Auswirkungen auf den BÜ in Oberkirch zu rechnen.

Der zu nutzende Weg parallel zur Bahnstrecke in Verlängerung der Straßen Köhlersiedlung und Sternenbühnd ist für Anlieger frei und unterliegt sonst keiner Beschränkung hinsichtlich der Benutzungsart bzw. des Benutzungszweckes. Ebenfalls existiert weder für den Weg selbst noch für die zu überquerende Brücke eine Lasttonnenbeschränkung.

Explizit bemängelt wurde die Breite des Weges welcher nicht die in den Planunterlagen angegebene Breite von ca. 4 m aufweise, sondern an manchen Stellen deutlich schmaler ist. Die verhindere einen Begegnungsverkehr. Ein Ausweichen in die Randbereiche sei laut der Darstellung einer Einwenderin ebenfalls nicht möglich. Entsprechend der vorgelegten Detailvermessung weist die engste Stelle des Weges ohne Bankette eine Breite von 2,90 m auf. Unter Berücksichtigung der Bankette beträgt die Mindestbreite 3,20 m. Der gesamte Weg zwischen Wohngebiet und Bahnübergang verläuft geradlinig und ist gut einsehbar. Auf Höhe der Brücke befindet sich eine Einmündung, die sich zum Ausweichen bei Begegnungsverkehr eignet. Dies führt die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick der schwachen Verkehrsstärke zur der Einschätzung, dass der Weg ausreichend gut befahrbar ist. Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Angebot der Vorhabenträgerin zur Erstellung zusätzlicher Haltebuchten wird als nicht notwendig angesehen, da dies zu einer weiteren Beanspruchung von privaten landwirtschaftlichen Flächen führen würde.

Von Einwenderseite wurde zusätzlich eine fehlende Sicherung zwischen dem Ersatzweg und der parallelverlaufenden Schiene bemängelt. Diese sei bei ungenügendem Abstand und gleicher Höhenlage erforderlich. Die sichere Nutzbarkeit der Ersatzstrecke und damit einhergehend die Sicherheit der Eisenbahnstrecke hat die Vorhabenträgerin bis zum Baubeginn nachzuweisen, vgl. Nebenbestimmung A.4.6.

B.4.13 Brand- und Katastrophenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar.

Einwände der Unteren Brand- und Katastrophenschutzbehörde des Landratsamt Ortenaukreis bezogen sich im Wesentlichen auf die erschwerte Löschwasserversorgung bei einem Brandfall des Anwesen Vorderer Winterbach 4, da sich der nächste Unterflurhydrant auf der anderen Seite der Bahnlinie befindet. Bei einer ersatzlosen Auflassung des Bahnübergangs wie ursprünglich geplant wäre eine einfache Versorgung mit Löschwasser nicht sichergestellt. Durch die Planänderung bleibt der Zugang zu diesem Hydranten jedoch bestehen und ist wie bisher nutzbar. Dieser Einwand hat sich daher durch die 1. Planänderung erledigt.

Des Weiteren wird die verlängerte Zufahrt zum oben genannten Anwesen kritisiert. Die Zeit bis Eintreffen im Einsatzfall durch die Feuerwehr Lautenbach wird durch das Vorhaben etwas erhöht. Die Entfernung des betroffenen Anwesens zur örtlichen Feuerwehr beträgt aktuell ca. 1,5 km, diese erhöht sich mit Durchführung des Vorhabens auf ca. 2,9 km. Die Stellungnahmen der Feuerwehr Lautenbach und des Kreisbrandmeisters lassen keine grundsätzlichen Bedenken erkennen. Sie zeigen vielmehr Maßnahmen und Vorgehensweisen auf, die Beeinträchtigungen des Vorhabens deutlich mindern. Die Feuerwehr Lautenbach fordert die Möglichkeit die zeitliche Verzögerung im Ernstfall durch Absetzen des Einsatzleiters am Bahnübergang zu verringern. Der Fußweg zum Anwesen über den Bahnübergang beträgt nur ca. 75 m und ermöglicht der Feuerwehr zeitnah mit der Erkundung zu beginnen. Dies wurde durch die 1. Planänderung ermöglicht. Der Kreisbrandmeister fordert zusätzlich die objektbezogene Alarm-/Ausrückordnung für das Anwesen Vorderer Winterbach 4 zu ändern und die Feuerwehr Oberkirch im Erstalarm mit aufzunehmen. Diese Maßnahme lässt sich durch einen Planfeststellungsbeschluss jedoch nicht beauflagen. Sie wird jedoch von Seiten der Planfeststellungsbehörde empfohlen. Aufgrund der Stellungnahme der Feuerwehr Lautenbach ist durch die Offenhaltung des Bahnübergangs für Fußgänger weiterhin von einer schnellen Erreichbarkeit des betroffenen Anwesens für Einsatzkräfte, auch die ohne oben empfohlene Maßnahme, auszugehen. Die negativen Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich weitestgehend kompensieren.

Der Zugang zu medizinscher Hilfe, z.B. zum nächstgelegen Krankenhaus in Oberkirch, erfolgt in der Regel aus westlicher Richtung. Der hierbei anfallende Zeitverlust durch die Maßnahme ist nur minimal.

B.4.14 Kommunale Belange

Die Gemeinde Lautenbach wie auch die Stadt Oberkirch haben diverse Bedenken gegen die ursprüngliche Planung, den ersatzlosen Rückbau des Bahnübergangs,

vorgebracht. Diese betrafen insbesondere Sicherheitsbedenken, eine erhöhte Verkehrslärmbelastung, sowie die Nutzung von Privatgelände bei Begegnungsverkehr auf dem Ersatzweg.

Die Gemeinde Lautenbach und die Stadt Oberkirch haben gegenüber der Anhörungsbehörde mitgeteilt, dass sich mit der 1. Planänderung und der Schaffung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer ihre Einwände erledigt haben. Aus diesem Grund wird auf eine detaillierte Betrachtung der Einwände in diesem Beschluss verzichtet.

B.4.15 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das Vorhaben ist nach Abwägung aller Belange mit dem Schutzgut Eigentum gemäß Art. 14 GG vereinbar. In das Schutzgut wird für die Umsetzung des Vorhabens eingegriffen, da bauzeitlich oder dauerhaft Privateigentum befindliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Der Eingriff in das Schutzgut ist aus Art. 14 Abs. 3 GG gerechtfertigt, da die verfassungsrechtlichen Anforderungen an die Beschränkung des Eigentums erfüllt sind. Das Eigentum oder die Nutzung eines Grundstücks durch Eigentümer, Pächter oder Mieter ist nicht uneingeschränkt geschützt. Vielmehr kann der Eingriff bei der gebotenen Abwägung mit anderen Belangen zurückstehen. Hier treten die Rechte aus Art. 14 GG hinter den Rechten und Interessen der Vorhabenträgerin zurück. An der Umsetzung besteht ein hohes öffentliches Interesse. Das Vorhaben dient der Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnverkehrs, durch die Beseitigung einer Gefahrenstelle. Die Einschränkungen werden durch die Planung so gering wie möglich gehalten, vgl. Kapitel B.4.16.13. Sie beschränken sich auf die vorübergehende Inanspruchnahme, sowie auf die dingliche Sicherung von geringen Flächen.

B.4.16 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Für das Vorhaben wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten in unterschiedlicher Weise eingegriffen.

Sofern Einwender in ihren Schreiben Argumente vorgetragen haben, die nach deren Auffassung allgemein gegen das Vorhaben sprechen, wird dies unter der jeweiligen Thematik (Lärm, Erschütterungen, usw.) in diesem Planfeststellungsbeschluss abgehandelt und zur Vermeidung von Wiederholungen im Nachfolgenden nicht mehr

dargestellt. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen der Vorhabenträgerin oder durch Rücknahme erledigt haben.

Wie im Folgenden noch erläutert wird, setzt sich das Vorhaben gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar wären, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor.

B.4.16.1 Wegerecht

Von Einwenderseite wird dargelegt, dass die nun teilweise wegfallende Wegeverbindung seit dem 17. Jahrhundert von Betreibern der angrenzen Höfe genutzt werde.

Allein aus dieser Tatsache erwächst jedoch kein, wie vorgebracht, „altrechtliches Wegerecht/Überfahrtsrecht". Zum einen ist in den Grundbuchauszügen kein Wegerecht eingetragen. Zum anderen führt die regelmäßige Nutzung eines Weges oder Bahnübergangs, auch über einen sehr langen Zeitraum, zu keinem Anspruch auf künftige Nutzung. Voraussetzung ist jedoch eine vorhandene zumutbare Ersatzzufahrt. Diese ist hier gegeben, vgl. Abschnitt B.4.2. Die Nutzbarkeit dieser Zufahrt ist mit keinen Einschränkungen verbunden, vgl. dazu auch Kapitel B.4.12. Die Schließung des Bahnübergangs für Kraftfahrzeuge ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich, da hierdurch eine konkrete Gefährdung des Eisenbahnverkehrs beseitigt wird, vgl. B.4.1.

Auch aus dem Anliegergebrauch besteht kein Recht auf Beibehaltung des Bahnübergangs. Der Anliegergebrauch gewährt keinen Schutz vor Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch in aller Regel nicht in seinen Rechten verletzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.1.2004, Az. 9 A 27/03; BVerwG, Urteil vom 21.12.2005, Az. 9 A 12/05; Bay VGH, Urteil vom 07.10.2009, Az. 22 A 09.40002). Dies ist hier der Fall. Ein Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Der Bahnübergang stellt lediglich eine günstige Verkehrslage dar.

B.4.16.2 Änderung dieses Bahnübergangs

Es wurde eingewandt, dass an der Strecke noch weitere ungesicherte Bahnübergänge existieren. Warum ausgerechnet der vorliegende Bahnübergang aufgelassen werde, sei nicht verhältnismäßig.

Dem steht allerdings entgegen, dass es sich bei der Auflassung oder Erneuerung von Bahnübergängen grundsätzlich um voneinander getrennte Vorhaben (Betriebsanlagen) handelt, die voneinander unabhängig verwirklicht werden können und sollen (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 13. Oktober 2015, Az. 22 A 14.40037). Jeder Bahnübergang kann und soll nach Ansicht des Gerichtes grundsätzlich unabhängig von anderen Bahnübergängen modernisiert oder aufgelassen werden dürfen, weil jeder einzelne von ihnen eine singuläre Gefahrenquelle für die Verkehrssicherheit darstellt, nicht erst im Zusammenwirken mit den übrigen Bahnübergängen.

Das Gericht stellt zudem klar, dass selbst wenn man bei allen Bahnübergängen an einer Eisenbahnstrecke von einem einheitlichen Vorhaben bzw. einer einheitlichen Betriebsanlage ausginge, sich im Ergebnis nichts ändern würde. Dann wären nämlich die Grundsätze für die planerische Abschnittsbildung anzuwenden: Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird.

Das Ziel der Vorhabenträgerin ist vorliegend technisch ungesicherte Bahnübergänge sukzessive zu ersetzen oder zu beseitigen, um diese potentiellen Gefahrenstellen zu vermeiden. Dies gilt für sich genommen auch für den vorliegenden Bahnübergang und entspricht somit dem übergeordneten Ziel eines sicheren Eisenbahnbetriebs. Die Frage ob es an der Strecke noch weitere technisch ungesicherte Bahnübergänge gibt, ist somit für die Beseitigung der vorliegenden Gefahrstelle bei Bahn-km 10,437 nicht relevant.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

B.4.16.3 Private Abfallentsorgung

Weiter wurde eingewandt, dass die Müllentsorgung durch das Vorhaben erheblich erschwert werde, da der Ersatzweg für die Müllfahrzeuge nicht nutzbar sei und es nicht zuzumuten ist, die Mülltonnen an die nächste geeignete Stelle in der Köhlersiedlung zu bringen.

Dieser Einwand hat sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit der 1. Planänderung erledigt. Die Bereitstellung und Aufnahme der Abfälle kann durch die Offenhaltung des Bahnübergangs für Fußgänger auch künftig wie bisher an der Verbindungsstraße (Hauptstraße) zwischen Oberkirch und Lautenbach erfolgen.

Der Einwand hat sich mit der 1. Planänderung somit erledigt.

B.4.16.4 Winterdienst

Von Einwenderseite wird der fehlende Winterdienst auf dem Ersatzweg bemängelt.

Diese Aufgabe fällt in den Aufgabenbereich der jeweiligen Kommune. Auf Nachfrage der Anhörungsbehörde bei der Gemeinde Lautenbach, hat diese zugesagt, dass der Winterdienst über das ganze Gemeindegebiet geregelt sei und auch diese Situation von der Gemeinde geregelt wird. Dem Einwand wird durch die Klarstellungen der Gemeinde ausreichend Rechnung getragen.

B.4.16.5 Beleuchtung Bahnübergang

Ursprünglich vorgesehen war die Entfernung der vorhandenen Beleuchtung am Bahnübergang, da diese für nicht-technisch gesicherte Bahnübergänge grundsätzlich nicht vorgesehen ist. Von Seiten der Einwender wird dieser Sachverhalt kritisiert und Sicherheitsbedenken, insbesondere für Fußgänger vorgetragen. Die Vorhabenträgerin ist bereit die Beleuchtungsanlage beizubehalten unter der Voraussetzung, dass die Unterhaltungslast von der Gemeinde Lautenbach getragen wird. Aufgrund der Zustimmung der Gemeinde Lautenbach diese zu tragen, hat sich dieser Einwand erledigt.

B.4.16.6 Abtrennung vom Gemeindegebiet

Eine Einwendung stellt die Rechtmäßigkeit der Maßnahme in Frage, da hierdurch keine Zufahrt mehr aus dem Gemeindegebiet heraus zu einem Anwesen dieser Gemeinde bestehe. Die Zufahrt könne nun nur über fremdes Gemeindegebiet erfolgen. Daraus würde das Anwesen vom Gemeindegebiet abgeschnitten.

Es besteht allerdings kein Anspruch auf die Beibehaltung des bisherigen Zustands. Trotz der Schließung des Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr besteht eine öffentlich-rechtliche Anbindung über den darstellten Ersatzweg. Dieser ist frei von Beschränkungen und in der Länge zumutbar. Die Tatsache, dass dieser über fremdes Gemeindegebiet führt ist kein Ausschlusskriterium und ändert daher nicht dessen Rechtmäßigkeit.

B.4.16.7 Erreichbarkeit

Mehrere Einwender befürchten eine deutliche Verschlechterung der Erreichbarkeit ihrer Anwesen u.a. für Dienstleister als auch für Rettungskräfte im Notfall.

Zur generellen Erreichbarkeit aber auch bezüglich der Erreichbarkeit im Notfall wird auf Kapitel B.4.12 und B.4.13 verwiesen. Die Erreichbarkeit des Anwesens ist somit weiterhin sichergestellt. Der Einwand wird, soweit er sich durch die Offenhaltung des Bahnübergangs nicht erledigt hat, zurückgewiesen.

Weitere thematisch zusammenhängende Einwende betreffen die Erreichbarkeit des benachbarten Hofladens, des benachbarten Hofes im Notfall, sowie die der Nachbarschaft allgemein, haben sich durch die geänderte Planung im Hinblick auf die nun vorgesehen Offenhaltung des Bahnübergangs für Fußgänger erledigt. Die Schließung des Bahnübergangs explizit auch für Fußgänger und Radfahrer wurde ebenfalls bemängelt. Diese Einwände haben sich gleichermaßen erledigt.

B.4.16.8 Nutzen der Maßnahme

Eine Einwendung bezweifelt den hinreichenden Nutzen der Maßnahme und dessen Erläuterung durch die Vorhabenträgerin. Dazu verweist die Vorhabenträgerin zurecht auf die Herstellung der Verkehrssicherheit und ihre Verpflichtung der Bereitstellung einer mängelfreien Infrastruktur. Der Einwand wird daher mit Verweis auf die Planrechtfertigung unter Kapitel B.4.1 zurückgewiesen. Die weiteren Ausführungen des Einwands bezüglich des nur geringen Zeitgewinns durch die Beseitigung der Langsamfahrstelle, sowie die angeführten geringen Gefahrenquellen spielen bei dieser Betrachtung eine untergeordnete Rolle. Die Gefahr, die durch die fehlende Räumstrecke besteht, lässt sich durch die angeführten Argumente bestenfalls verringern jedoch nicht beseitigen. Auch die Errichtung einer Blinklichtanlage würde dies nicht ändern.

B.4.16.9 Hausanschlüsse

Sämtliche Anschlüsse sind wie gefordert entsprechend der Zusage der Vorhabenträgerin A.5.1.1 zu erkunden und zu sichern.

B.4.16.10 Wertminderung

Sofern von Einwendern eine Wertminderung ihrer Anwesen befürchtet wird, wird diesen widersprochen. Es besteht kein Anrecht auf Erhalt einer bestimmten Zufahrt. Die Zufahrt über öffentliche Straßen ist gewährleistet, daher ist eine Wertminderung nicht zu erwarten. Die neue Wegeverbindung ist trotz der damit verbundenen

Umwege nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar (vgl. B.4.2). Verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005, Az. 9 A 12/05).

B.4.16.11 Beweislastumkehr

Von Einwenderseite wird eine Beweislastumkehr bei Straßenschäden gefordert. In Übereinstimmung mit der Anhörungsbehörde ergibt sich aus Anlass des Vorhabens für eine derartige Forderung keinen Anlass. Im Übrigen existiert für eine solche Forderung auch keine Rechtgrundlage. Die Straße ist in der Baulast der Gemeinde Lautenbach, sowie der Stadt Oberkirch und dementsprechend von diesen zu warten und erhalten.

B.4.16.12 Neue Gefahrenstelle

Die Entstehung einer neuen Gefahrenquelle ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Eine Nutzung als Ausweichbucht durch Autofahrer die von Oberkirch kommend den Zieglerhof aufsuchen wollen ist nicht vorgesehen. Eine höhere Unfallgefahr ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Der entsprechende Einwand wird daher zurückgewiesen.

B.4.16.13 Versiegelung privater Flächen / Einzugsgebiet Tiefbrunnen

Ein Einwand richtet sich gegen die Versiegelung im Zusammenhang mit der Schleppkurvenberechnung. Aufgrund dieser Berechnung würde in unnötigerweise Flächen in Privatbesitz in Anspruch genommen. Durch die Versiegelung würde zusätzlich die Leistungsfähigkeit des Tiefbrunnes beeinträchtigt, dessen Einzugsgebiet hiervon betroffen ist.

Die Schleppkurvenberechnung ist zur Sicherstellung der Befahrbarkeit grundsätzlich notwendig. Zur Optimierung und damit zur Reduzierung der notwendigen Fläche wurde ein Ortstermin mit dem Straßenbaulastträger und den Betroffen durchgeführt. Daraufhin erfolgte die 2. Planänderung zur Umsetzung dieser Optimierung. Zusätzlich sollen Teile der Fläche nicht in Asphaltbauweise, sondern mittels wassergebundener Decke oder mit Schotterauffüllung ausgeführt werden, wodurch die Leistungsfähigkeit des Tiefbrunnens erhalten bleiben soll.

Durch die Umsetzung der 2. Planänderung wurde die Betroffenheit weiter gemindert. Eine erneute Beteiligung erbrachte keine zusätzlichen Einwände. Dem Einwand

wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden als erforderlich und zumutbar angesehen.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Durch die Vorhabensplanung, die Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Das Vorhaben setzt sich auch gegen die widerstreitenden Belange der betroffenen Eigentümer, deren Grundstücke durch dingliche Sicherung oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, durch. Tatsachen, die auf ein besonders hohes, über den Umstand des Eigentumsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar sind, liegen insoweit nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich gehalten.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Mannheim
Schubertstraße 11, 68165 Mannheim

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Karlsruhe, den 29.03.2021
Az. 591ppw/068-2016#003
EVH-Nr. 3346460

Im Auftrag

(Dienstsiegel)