Vorhabenträger:
Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG
Hardtstraße 28
75387 Neubulach

Planfeststellungsverfahren
„Kombi-Terminal Horb“ (KTH)
IG Heiligenfeld

in Horb am Neckar

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Fassung vom 21.06.2021

Hohenzollernweg 1 | 72186 Empfingen | 07485/9769-0
Schießgrabenstraße 4 | 72280 Dornstetten | 07443/24056-0
Gottlieb-Daimler-Str. 2 | 88696 Owingen | 07551/83498-0

BÜRO GFRÖRER
UMWELT • VERKEHR • STADTPLANUNG

Vorhabenträger:
Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG
vertreten durch Kurt Plathe
Hardtstraße 28
75387 Neubulach

Verfasser (z.B. Planungsbüro):
Büro Gfrörer GmbH & Co. KG
vertreten durch Gebhard Gfrörer
Hohenzollernweg 1
72186 Empfingen

Sachbearbeiter/in:
Jana Walter
Mail: jana.walter@gf-kom.de

Stand:
21.06.2021

Inhaltsübersicht

I. Anlass und Ausgangslage ... 1
1. Anlass des Vorhabens ... 1
2. Verkehrliche Zielsetzung ... 2
3. Geplanter Zustand ... 3

II. Plangebiet ... 4
1. Lage und Beschreibung ... 4
2. Geltungsbereich der Planfeststellungsgrenze ... 5
3. Weitere Planungen im Industriegebiet GI Brand ... 6
4. Standortalternativenprüfung und Standortwahl ... 7

III. Beschreibung des Vorhabens ... 19
1. Bestand ... 19
2. Geplanter Zustand ... 22
3. Notwendige Folgemaßnahmen ... 31
4. Nachrichtlich: Sanierung bestehende Gleisanlage- und Randwege ... 32

IV. Angaben der Umweltauswirkung ... 34
1. Übersicht der Schutzgebiete im Plangebiet ... 34
2. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag ... 36

V. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung & z. Ausgleich erhebl. Umweltauswirkungen ... 38
1. Inhalt und Merkmale des UVP-Berichts ... 38
2. Eingriffsausgleich ... 39
3. Erschütterungsgutachten ... 39
4. Lärmschutzmaßnahmen ... 39
5. Schallgutachten Baulärm ... 39
6. Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit: ... 40
7. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen und Havarievorsorge ... 40
8. Schutzgut Wasser ... 42
9. Landschaftspflegerische Maßnahmen ... 45

VI. Quellen und Vorschriften ... 46

VII. Anlagen ... 46

I. Anlass und Ausgangslage

1. Anlass des Vorhabens

Anlass für das Planfeststellungsverfahren ist die geplante Verlängerung einer bestehenden Schienenanlage und der Bau eines Container-Umschlagplatzes im Bereich des Gewerbegebiets „GI Brand“ im Außenbereich des Ortsteils Altheim der Stadt Horb a.N. im Landkreis Freudenstadt.

Geplant ist der überregionale An- und Abtransport von Containern und Sattelanhängern, die bisher insbesondere zwischen Seehäfen in Norddeutschland und der Region um Horb a.N. auf der Straße befördert werden, auf die Schiene zu verlagern und vom bzw. zum geplanten Vorhabenstandort zu transportieren.

Die Plathe Grundbesitz GmbH & Co KG mit Sitz in Neubulach wurde 2019 von Herr Plathe ehemaliger Eigentümer der Spedition Kußmaul (Verkauf 2019) mit Sitz in Nagold gegründet. Herr Plathe engagierte sich seit Jahren in seiner bisherigen Funktion als Geschäftsführer der Spedition Kußmaul GmbH gemeinsam mit Verladern aus der Region für die Etablierung eines KV Terminals für den Wirtschaftsraum südlich von Stuttgart. Die Plathe Grundbesitz GmbH & Co KG fungiert als Antragstellerin für das Planfeststellungsverfahren wie auch als Antragsteller für das Förderprogramm der KV Förderrichtlinie beim EBA. Die Förderung der Anlage wurde vom EBA bestätigt ,die Förderzusage liegt vor.

Das Land Baden-Württemberg ist bestrebt, den weiter wachsenden Containerverkehr in Form des Kombinierten Verkehrs (KV) auf die Schiene zu verlagern. Die künftige KV-Umschlaganlage ist verkehrlich dem Standortraum Stuttgart mit den bestehenden KV-Terminals Kornwestheim (DUSS), sowie die DP World Stuttgart Hafen zuzuordnen. Die übergeordnete Notwendigkeit für ein KV-Terminal in der Region Stuttgart (Umkreis 50km, üblicher Vor- und Nachlauf) gründet sich auf dem „Entwicklungskonzept KV 2025 in Deutschland“[1]. In diesem Konzept wird für den Standortraum Stuttgart (Kornwestheim, Stuttgart Container Terminal SCT, Stuttgart Hafen) eine Mengensteigerung im KV von 299.000 LE, von 144.000 LE in 2008 auf 443.000 LE im Jahr 2025 prognostiziert. Die derzeitige Kapazität im Standortraum Stuttgart lag 2012 laut dem „Entwicklungskonzept KV 2025“ bei 165.000 LE. Nimmt man eine Steigerung der Mengen auf 443.000 LE an, so ergibt sich ein Defizit von 278.000 LE.

Diese Mengensteigerung kann nicht nur durch den Ausbau bestehender KV-Terminals im Raum Stuttgart bewältigt werden. Jedes der relevanten Terminals im Raum Stuttgart müsste, um die Mengen zu bewältigen, um eine Kapazität von ca. 90.000 LE ausgebaut werden. Die in Baden-Württemberg vorhandenen Terminals – speziell im Raum Stuttgart – arbeiten derzeit bereits an ihrer Kapazitätsgrenze und verfügen nur über begrenzte bzw. über keine Ausbaumöglichkeiten. Der starke Mengenzuwachs, die räumliche Verteilung der Transportmenge sowie die Überlastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur in Stuttgart, lassen es zweckmäßig erscheinen, zusätzliche Terminalstandorte außerhalb des Ballungsraumes zu entwickeln.

1 *HACON/ KOMBICONSULT (2012), S. 28, S. 33.*

Tabelle 1: KV-Prognose 2025 Stuttgart

Prognose 2025 KV Schiene Straße				
	Prognose 2025 Aufkommen in LE p.a.	**Umschlagaufkommen 2008 in LE p.a.**	**Zuwachs 2008/2025 Aufkommen in LE p.a.**	**Zuwachs 2008/2025 in %**
Stuttgart	443.000	144.000	299.000	+ 208 %
	Umschlagkapazität 2008 in LE p.a.	**Umschlagaufkommen 2025 in LE p.a.**	**Ausbaubedarf 2025 in LE p.a.**	
Stuttgart	165.000	443.000	278.000	

2. Verkehrliche Zielsetzung

Mit Errichtung des KTH soll künftig der stetig wachsende Bedarf an KV im Großraum Stuttgart gedeckt und die Verlagerung des Straßenverkehrs auf das Schienennetz ermöglicht werden. Somit können die überregionalen Anlieferungen von Containern von Norddeutschland nach Süddeutschland v.v. vollständig auf die Schiene verlagert und zum geplanten Vorhabenstandort transportiert werden. Dieses Ziel soll unter Nutzung der bestehenden Anschlussbahn im Industriegebiet Horb a.N.-Heiligenfeld errichtet werden.

Gegenwärtig sind sowohl Zeit- als auch Kostenaufwand für den KV-Straßenvor- bzw.- nachlauf aus der Region zu bestehenden KV-Terminals gegenüber dem durchgehenden Straßentransport nur bedingt wettbewerbsfähig:

- Kornwestheim: ca. 65 km (staugefährdete Stadtumfahrung oder –durchfahrt)
- Stuttgart-Hafen ca. 65 km (staugefährdete Stadtumfahrung oder –durchfahrt)
- Singen: ca. 100 km (große Entfernung und für Nordseehäfen entgegen Frachtrichtung)
- Ulm: ca. 135 km (große Entfernung)

Hinzu kommt, dass die speziell im Raum Stuttgart gelegenen Terminals an ihrer Kapazitätsgrenze arbeiten und über keine ausreichende Ausbaumöglichkeiten verfügen (s.oben).

Mit dem geplanten KTH wird der steigenden regionalen Nachfrage im Seehafenhinterlandverkehr Rechnung getragen. Aufgrund der Verlagerung der Transportwege können die heutigen Fahrstrecken von der Autobahn (z.B. B 14, B 32) von Schwerverkehren entlastet werden. Bei einem durchschnittlichen Gewicht je Ladeeinheit (LE) von 16 t und unter Zugrundlegung der Entfernung Horb a.N. - Kornwestheim – Hamburg/Bremerhaven von ca. 720 km wird mit dem geplanten Transportprogramm eine Verkehrsverlagerung direkt bei Betriebsaufnahme von

- ca. 7.500 LE bzw. 12.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)
- ca. 120.000 t
- ca. 86,4 Mio. tkm

erwartet.

Über einen Betrachtungszeitraum von 20 Jahren wird insgesamt eine Verlagerungsmenge von

- ca. 274.000 LE
- ca. 4,38 Mio. t
- ca. 3,15 Mrd. Tkm

erwartet.

Die Stadt Horb a.N. hat im Jahr 2019 ein Verkehrsgutachten (vgl. Unterlage 11) erstellen lassen, in dem u.a. die zu erwartenden straßenverkehrlichen Auswirkungen des geplanten KTH auf das umliegende Straßennetz ermittelt wurden. Das Verkehrsgutachten wurde im November 2020 nochmals überarbeitet bzw. ergänzt. Aufgrund der Verlagerung der Transportwege können die bestehenden Fahrstrecken von der Autobahn (z.B. B 14, B 32) von Schwerverkehren entlastet werden. Es muss z.B. nicht mehr durch die Kernstadt von Horb oder durch Bildechingen gefahren werden. Geringe zusätzliche Belastungen werden in Altheim und in Richtung Nagold ermittelt, die aber nur einen kleinen Anteil (<5%) am bisherigen Verkehrsaufkommen ausmachen.

Durch die Einrichtung eines Kombi-Terminals in Horb-Heiligenfeld entstehen im Umfeld keine zusätzlichen Beeinträchtigungen oder Leistungsdefizite auf Strecken oder an Knotenpunkten.

3. Geplanter Zustand

Im Industriegebiet Horb a.N.-Heiligenfeld wird ein Kombi-Terminal geplant, in dem containerisierte Waren von der Schiene auf die Straße verladen werden. Die Waren werden dann ins Umland transportiert (bzw. umgekehrt). Die derzeitigen Transportwege erfolgen über die Autobahn zu den Zielen.

Die geplante Maßnahme umfasst den Endausbauzustand der KV-Anlage. Die Kapazität ist somit limitiert und orientiert sich an der Nachfrage regional ansässiger Unternehmen.

II. Plangebiet

1. Lage und Beschreibung

Der Standort des Vorhabens befindet sich zwischen der Stadt Horb a.N. und dem Stadtteil Altheim, entlang der Bahnlinien Gäubahn (Eutingen i.G.) und Freudenstadt. Dieser Bereich ist charakterisiert durch das bestehende Gewerbegebiet „Heiligenfeld“, welches der Stadt Horb a.N. zugeordnet ist.

Die vorhabenbedingten Ausgleichsflächen sind Gegenstand der Planfeststellung. Fast alle Ausgleichsmaßnahmen werden auf den unmittelbar angrenzenden „Restflächen“ um das Vorhaben des KTH umgesetzt. Für die Feldlerche sind zusätzlich artenschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen zu schaffen, welche auf einer Ackerfläche in ca. 2 km weiter Entfernung östlich des Plangebiets realisiert werden.

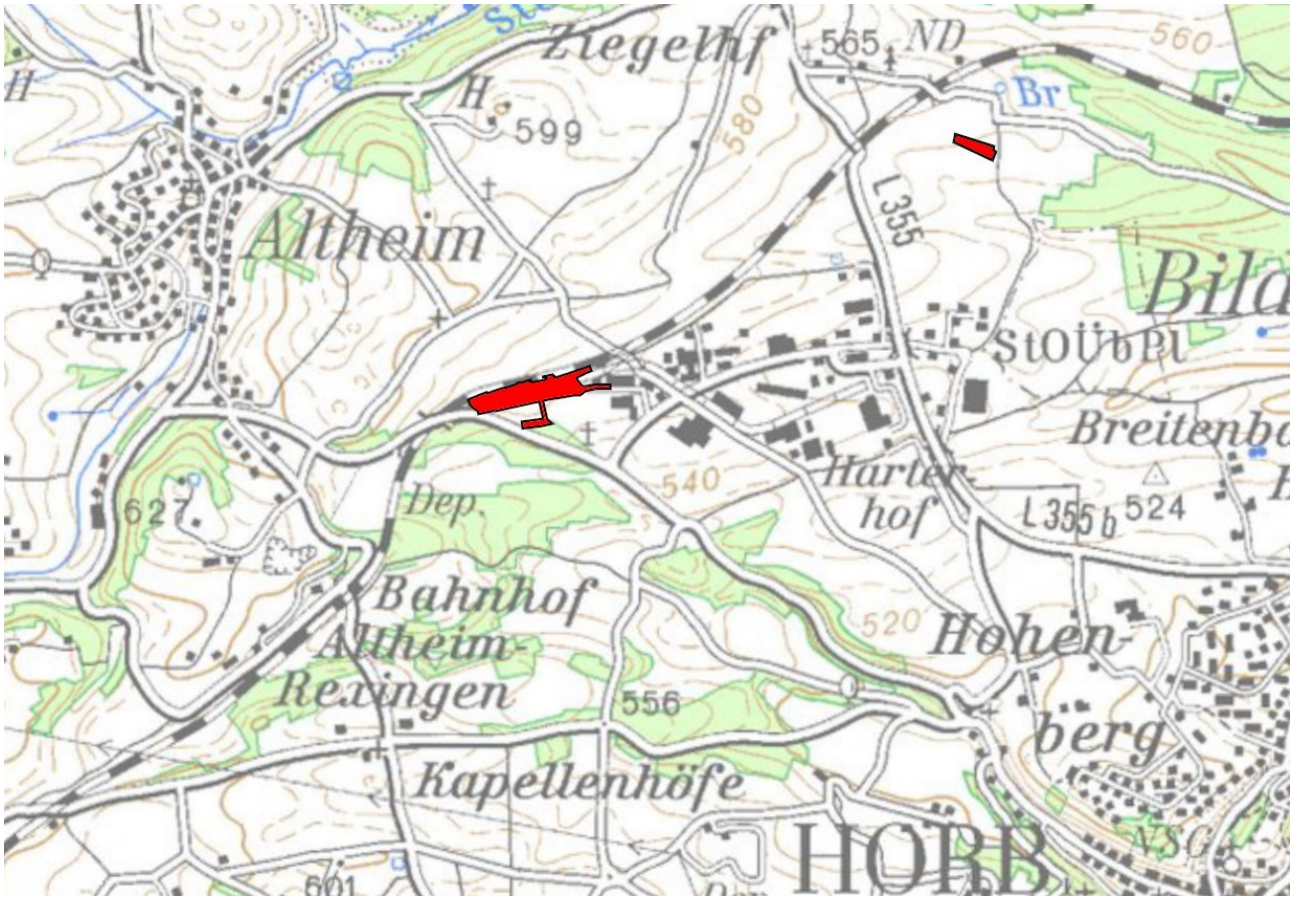

Abb. 1: Auszug Topografische Karte Stadt Horb a.N. mit Darstellung der Lage im Raum des Plangebiets

Für das Planvorhaben soll im Rahmen der Planfeststellung die rechtliche Grundlage für die Erweiterung / den Ausbau der Gleisanlage geschaffen werden. Aus diesem Grund umfasst die Planfeststellungsgrenze die geplante Änderung der Gleisanlage und die Umschlagsfläche, sowie die bestehende Zufahrtsstraße zum geplanten KTH (s. untenstehende Abbildung).

2. Geltungsbereich der Planfeststellungsgrenze

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von insgesamt 4,44 ha und beinhaltet die Flurstücke 2032/2 i.T., 2135/1, 2137/2, 2138 i.T., 2140 i.T., 2142/2 i.T., 2147, 2145/1, 2182/1 i.T., 2180, 2182 i.T., 2201 i.T., 2182/2 i.T., 2184, 2185 i.T., 2141/1, 2141/2 und 2177 i.T. (vgl. Unterlage 2.3).

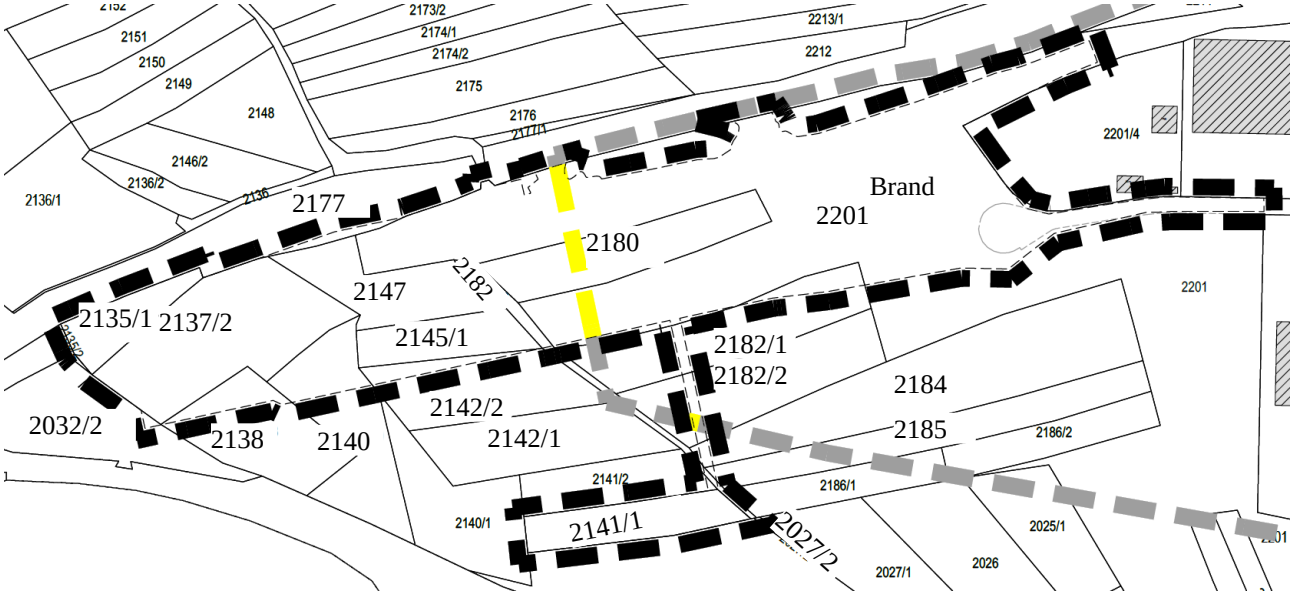

Abb. 2: Geltungsbereich der Planfeststellung schwarz gestrichelt Teil 1

Außerdem Teil der Planfeststellungsgrenze sind Ausgleichsmaßnahmen für die Schaffung eines Ersatzhabitates der Feldlerche auf den Flurstücken1853 und 1854:

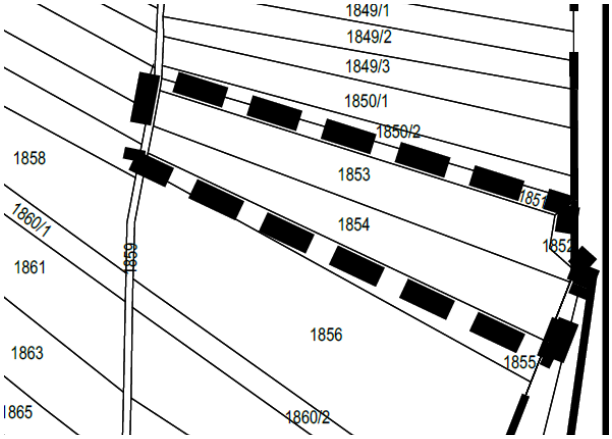

Abb. 3: Geltungsbereich der Planfeststellung schwarz gestrichelt Teil 2

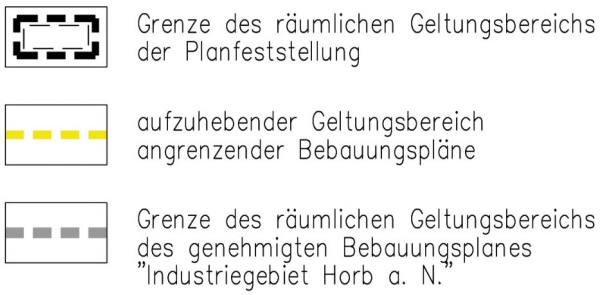

Abb. 4: Legende

Aufgrund der weiten Entfernung der beiden Flurstücke 1853 und 1854 und da in diesem Bereich lediglich die artenschutzrechtlichen Maßnahmen umgesetzt werden, wird dieser Teil 2 des Geltungsbereichs der Planfeststellungsgrenze lediglich in den Übersichtsplänen (Kapitel 2 Übersichtskarten- und Pläne) dargestellt und nicht in sämtlichen Plänen in Kapitel 3.

3. Weitere Planungen im Industriegebiet GI Brand

Darüber hinaus plant die Stadt Horb a.N. einen Bebauungsplan zur Erweiterung des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Industriegebiet Horb a.N.“, sodass weitere bauliche Anlagen (z.B. Lagerhallen) und Erweiterungen für bereits ansässige Gewerbebetriebe ermöglicht werden können. Dies erfolgt unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren, ist jedoch insgesamt zu berücksichtigen.

Der Untersuchungsraum des Planfeststellungsverfahrens umfasst aktuell lediglich die Planfeststellungsgrenze, berücksichtigt jedoch auch die gesamte Planung (s. untenstehende Abbildung Geltungsbereich schwarz gestrichelt). Für den Bebauungsplan wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ein Umweltbericht mit separater Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung erstellt.

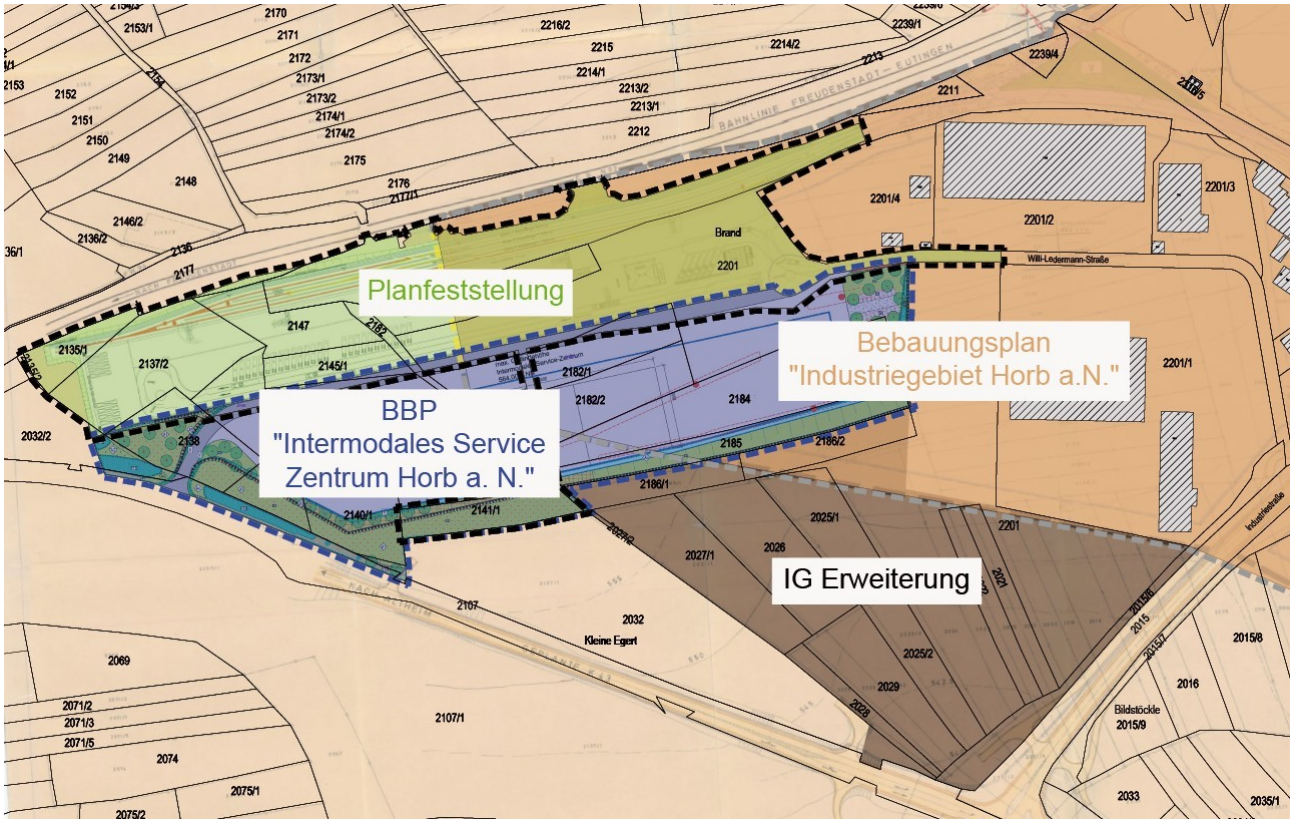

Abb. 5: Gesamte Planung- Planfeststellung und Bebauungsplan IG Erweiterung

4. Standortalternativenprüfung und Standortwahl

Bereits 2003 wurde in einer durch den Regionalverband Neckar-Alb erstellten „Fallstudie – Entwicklungskonzept Gäu-Quadrat“ die Notwendigkeit einer Umschlagmöglichkeit zwischen Schiene und Straße festgestellt.

Die Aussagen über die Notwendigkeit eines KV-Terminals werden ebenfalls durch die Verankerung im „Regionalplan Neckar-Alb“[2] von 2013 gestützt. Der genaue Wortlaut des Satzungsbeschlusses ist in der nachfolgenden Tabelle nachzulesen.

Tabelle 2: Auszug aus dem Regionalplan Neckar-Alb (2013)

4.1.3 Güterverkehr/Kombinierter Verkehr
5) Im Oberzentrum Reutlingen/Tübingen sowie in den Mittelzentren Albstadt, Balingen, Hechingen, Metzingen, Münsingen und Rottenburg am Neckar sind Flächen für den Schienengüterverkehr langfristig zu erhalten. Bei der Entwidmung innenstadtnaher Schienengüterverkehrsanlagen sind geeignete Ausweichflächen langfristig planerisch zu sichern. **Im Gäu-Quadrat soll im Bereich zwischen Bondorf, Rottenburg-Ergenzingen und Eutingen in Zusammenarbeit mit den Regionen Stuttgart und Nordschwarzwald die Einrichtung einer Güterumschlagsanlage („GäuRailPort“) als Schnittstelle Schiene/Straße geprüft werden.**
Begründung zu PS 4.1.3 V (5) Neben der Erhaltung des noch bestehenden Schienengüterverkehrs mit Einzelwagen müssen die Strukturen für Zukunftsmärkte geschaffen werden. Eine Möglichkeit, den Schienengüterverkehr zu reaktivieren, ist die Bündelung des Warenumschlags in einem Gewerbegebiet. Verlader ohne Anschlussgleis transportieren ihre Güter auf der Straße zum Railport, wo der Umschlag auf den Güterwagen erfolgt. Ein möglicher Standort („GäuRailPort“) befindet sich im Bereich zwischen Bondorf, Rottenburg-Ergenzingen und Eutingen. Das Gäu-Quadrat, in dem die vier Regionen Stuttgart, Nordschwarzwald, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Neckar-Alb zusammentreffen, ist nach dem LEP 2002 ein Raum mit besonderen Entwicklungsaufgaben. Hier bietet sich an, eine Schnittstelle zwischen Straße (A 81) und Gäubahn zu schaffen, da sich dort Speditionen und Logistikdienstleister niedergelassen haben.

In der „**Konzeption zur Stärkung des KV in Baden-Württemberg“**[3], welche vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) beauftragt wurde, wird festgehalten, dass das sogenannte Gäu-Quadrat angesichts der hohen Potentiale und seiner direkten Lage an der Gäubahn Stuttgart – Singen und der Bodenseeautobahn A 81 auf die Neueinrichtung eines Terminals zu prüfen ist.

2 *REGIONALPLAN NECKAR-ALB (2013)*
3 *SCHREMPP, S. (2014)*

Als Gäu-Quadrat wird der Raum zwischen den Städten Herrenberg, Rottenburg, Horb und Nagold bezeichnet. Hier treffen neben den vier Regierungsbezirken Stuttgart, Tübingen, Freiburg und Karlsruhe auch die Grenzen der Regionen Stuttgart, Neckar-Alb, Nordschwarzwald und Schwarzwald-Baar-Heuberg zusammen (vgl. 6[4]). Dies wird durch die untersuchte Flächendeckung in der Region gestützt, aus der hervorgeht, dass es einen nicht ausreichend abgedeckten Flächenstreifen in der Region gibt, welcher durch ein Terminal im Gäu-Quadrat geschlossen werden könnte.

Abb. 6: Räumliche Abgrenzung Gäu-Quadrat

4 *ENTWICKLUNGSKONZEPT GÄU-QUADRAT (2003)*

In der Studie „**Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr; Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart**“[5], welche ebenfalls vom MVI beauftragt wurde, wird vorgeschlagen, zum Ausbau der Umschlagmöglichkeiten neue Standorte, insbesondere im Süden der Metropolregion Stuttgart zu prüfen. Dabei sollen die Terminals in möglichst unmittelbarer Nähe der regionalen Aufkommensschwerpunkte angesiedelt sein. Hier wird ebenfalls ein Standortkonzept mit kleineren Terminals an mehreren Standorten in Betracht gezogen. Im Standortraum Gäu-Quadrat wurden die Standorte Gärtringen, Bondorf/Ergenzingen und Eutingen im Gäu geprüft (vgl. Abbildung 7).[6]

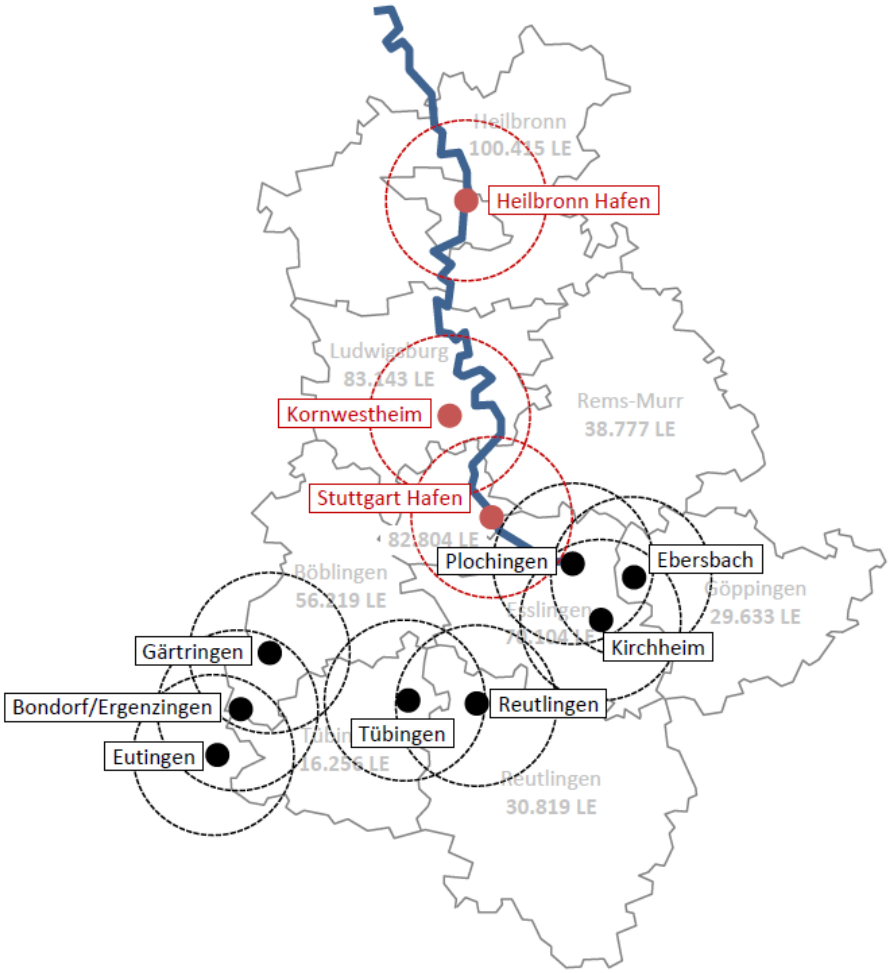

Abb. 7: In der MVI-Studie untersuchte Standorte im Raum Stuttgart

5 *BERNECKER, T. (2013)*
6 *BERNECKER, T. (2013), S. 46*

Neben Horb-Heiligenfeld wurden in Anlehnung an die o.g. Studien sowie auf der Grundlage eigener Recherchen des Vorhabenträgers folgende Standortalternativen untersucht:

- Eutingen
- Gärtringen
- Bondorf/Ergenzingen
- Bahnhof Nagold
- Horb Güterbahnhof (Gbf)

Alle v.g. Standorte im Gäu-Quadrat wurden in die Standortprüfung für ein KV-Terminal einbezogen. Neben der **Nähe zur Gäu-Bahn sowie zu einer Anschlussstelle der A 81** wurden folgende weitere Kriterien einbezogen:

- Zugangsmöglichkeit zur Schiene im Bereich eines Bahnhofs oder über einen vorhandenen Anschluss
- Lkw-Erreichbarkeit des Grundstücks
- Konfliktarmes Umfeld (keine unmittelbar angrenzenden Wohngebiete)
- Entwicklungslänge von mind. 400 m (entspricht Ladelänge eines Halbzuges zwischen 300 und 350 m)
- Grundstückstiefe mind. 50 m für Ladegleise, Lkw-Spuren, Umschlag- und Abstellbereich

Das erstgenannte Kriterium ist dabei eines der wesentlichen. Es genügt nicht, wenn ein Gewerbegebiet unmittelbar an die Gäu-Bahn angrenzt, jedoch weder im Bebauungsplan noch über die Reaktivierung eines stillgelegten Bahnanschlusses die Anbindung an die Schiene möglich ist.

Eine hinreichende Lkw-Erreichbarkeit des Grundstücks muss ebenfalls gegeben sein. Auch wenn ein Standort sich in unmittelbarer Nähe zur Autobahn-Anschlussstelle befindet, die Zufahrt jedoch wie im Falle ehemaliger Ladestraßen zwischenzeitlich von dichter Wohnbebauung umgeben ist, ist er für ein KV-Terminal nicht geeignet. Generell ist bei unmittelbar angrenzender dichter Wohnbebauung mit einem hohen Konfliktpotenzial zu rechnen.

Die Gründe für den Ausschluss dieser Standorte werden nachfolgend erläutert.

4.1. Eutingen

Nach diesen Auswahlkriterien fiel die Wahl zunächst auf den Standort am Bahnhof Eutingen mit dem angrenzenden Gewerbegebiet. Hier hatte eine Machbarkeitsstudie der DB Engineering & Consulting ergeben, dass dort aufgrund des historischen Bahnstandorts günstige technische Rahmenbedingungen für die Errichtung einer KV-Umschlaganlage bestehen. Beim nahe gelegene Alternativstandort Horb-Heiligenfeld war im Zeitraum 2014/15 die Realisierungsperspektive für die Neckartalhochbrücke noch unklar, wodurch die Planungssicherheit hinsichtlich der Lkw-Zufahrt von der BAB-Anschlussstelle Horb noch nicht gegeben war. Ansonsten weist dieser jetzt – nach Vorliegen des belastbaren Zeitplans für die Inbetriebnahme der Brücke – favorisierte Standort vergleichbare Standorteigenschaften wie Eutingen auf. Wesentliche Vorteile im Vergleich zu Eutingen bestehen in Horb-Heiligenfeld mit

- der Nutzbarkeit des vorhandenen Gleisanschlusses inkl. der Anschlussbahn der Stadt Horb (Anbindung an die DB Strecke Freudenstadt-Eutingen/Gäu-Bahn),
- der Nutzung der vorhandenen Lkw-Zufahrt über das Industriegebiet und
- der konfliktarmen Lage des Industriegebiets (keine unmittelbar angrenzende Wohnbebauung).

Die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen, dass die Standorte Eutingen und Horb-Heiligenfeld in ihrer straßenseitigen Erreichbarkeit vergleichbar sind. Eutingen liegt näher an der BAB-Anschlussstelle Rottenburg (ca. 7 km), Horb-Heiligenfeld näher zur BAB-Anschlussstelle Horb (ca. 10 km). Mit der Inbetriebnahme der Neckartalhochbrücke verkürzt sich die Zufahrt um ca. 1 km und die Stadtdurchfahrt durch Horb wird vermieden.

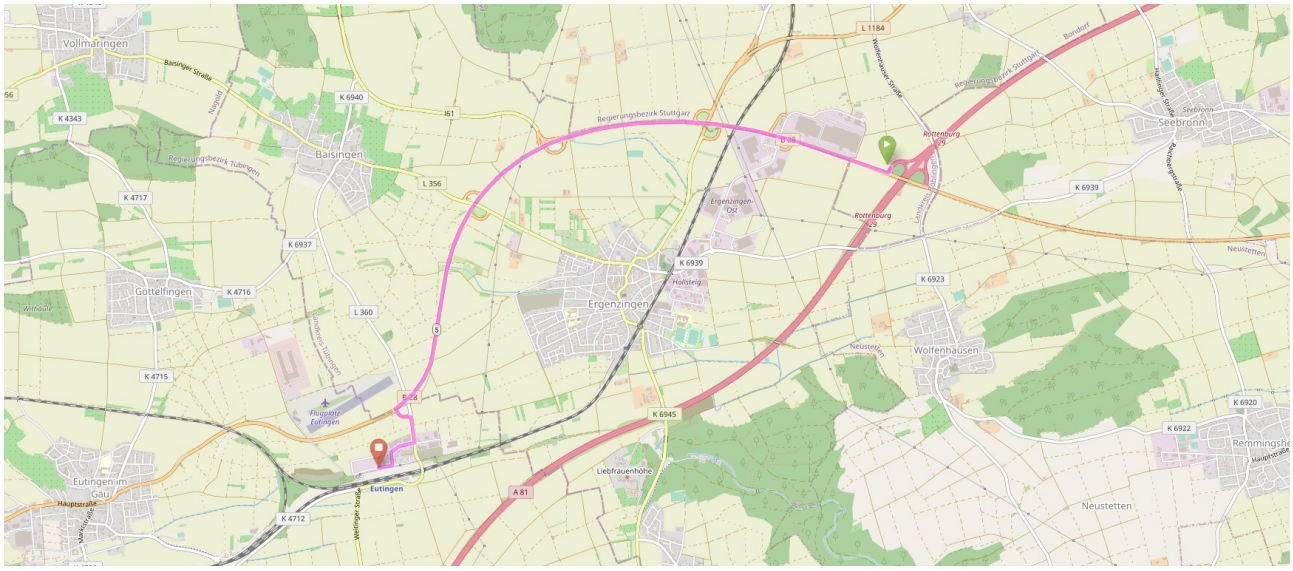

Abb. 8: Zufahrt zum Standort Eutingen von der BAB-Anschlussstelle Rottenburg (Quelle: Google Maps)

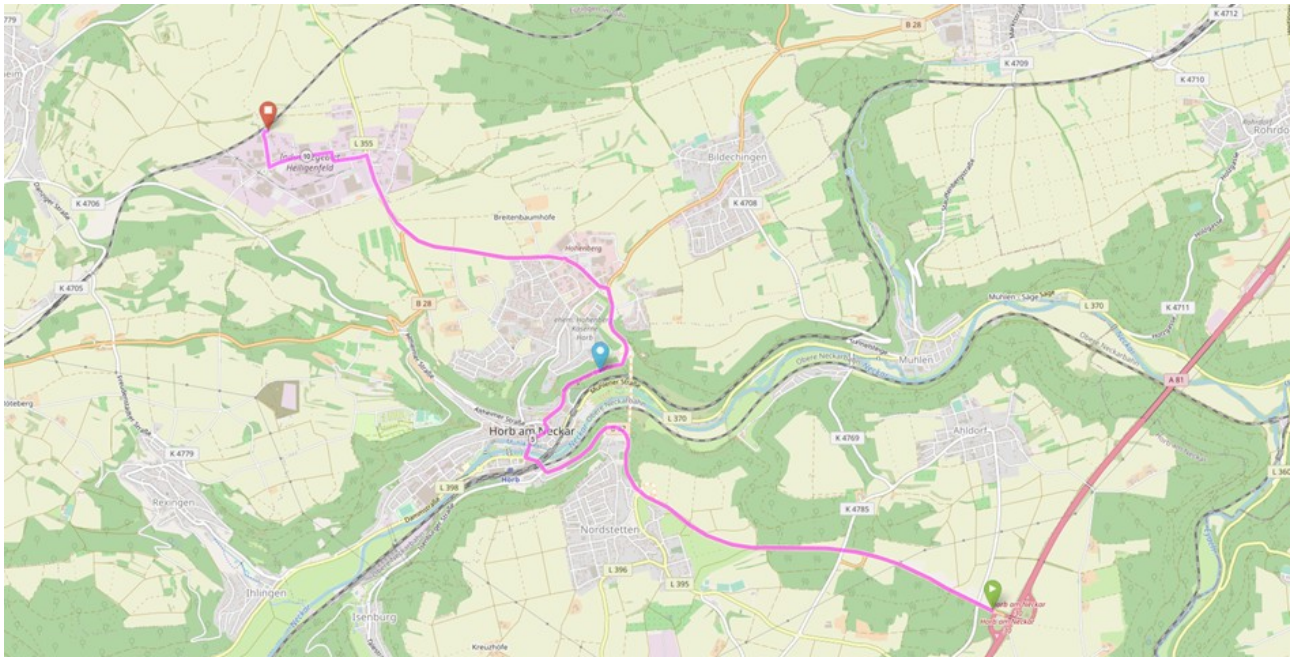

Abb. 9: Zufahrt zum Standort Horb-Heiligenfeld von der BAB-Anschlussstelle Horb im Ist-Zustand (Quelle: Google Maps)

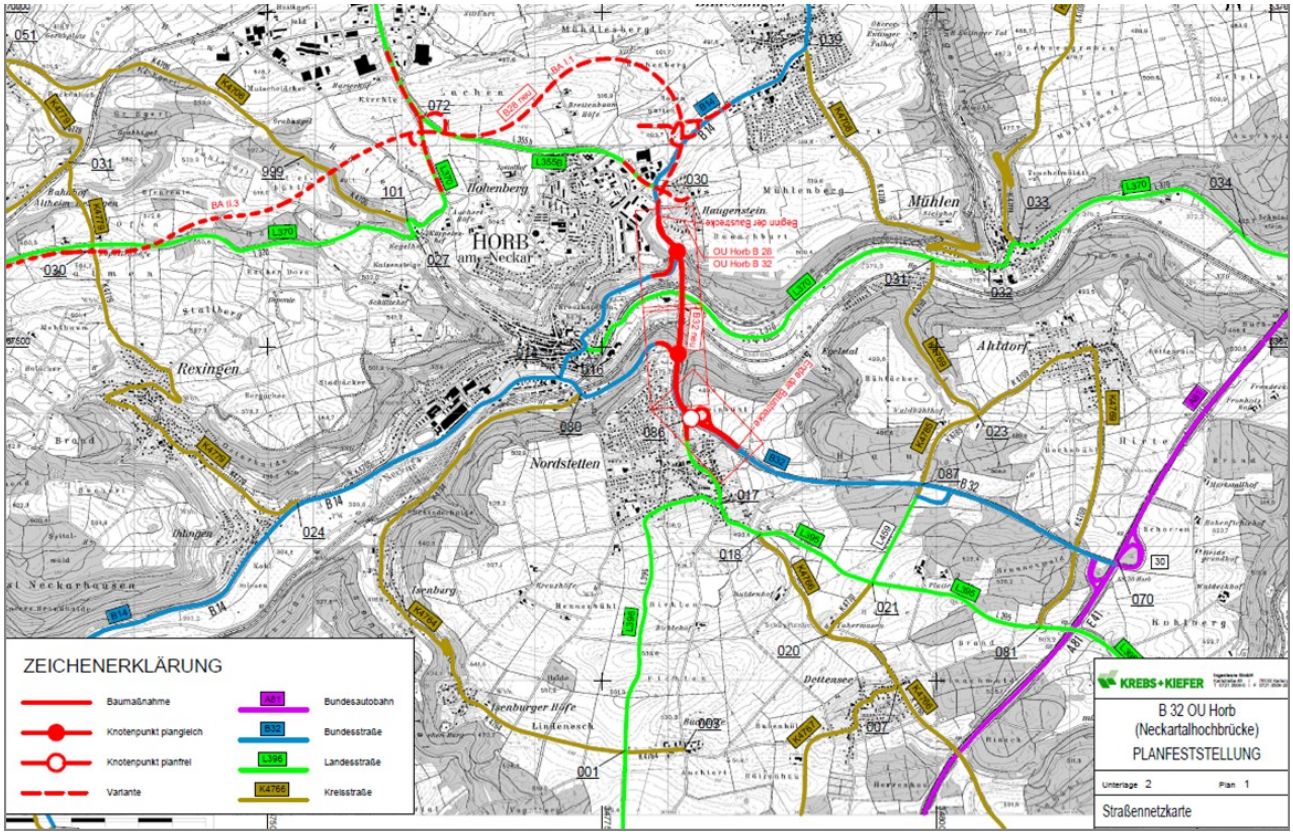

Abb. 10: Lageplan OU Horb (Quelle: RP Karlsruhe)

4.2. Gärtringen

Unmittelbar neben der Gäubahn liegt das Gewerbegebiet Schelmenwiesen, dass über eine sehr gute Straßenanbindung in unmittelbarer Nähe der Autobahnanschlussstelle verfügt. Die erforderliche Entwicklungslänge für ein KV-Terminal wäre laut B-Plan vorhanden. Hingegen ist ein Bahnanschluss nicht vorgesehen. Dieser müsste neu an der freien Strecke mit mehreren Weichenverbindungen hergestellt werden. Machbarkeitsuntersuchungen oder ein Projektansatz hierzu lagen nicht vor. Der Planungszeitraum inkl. Planfeststellungsverfahren für den Bahnanschluss wird mit ca. fünf Jahren veranschlagt. Angaben zu möglichen Baukosten und -zeiten wurden nicht ermittelt, da bereits der Planungszeitraum nicht zum Vorhaben passt.

Abb. 11: B-Plan Gewerbegebiet Schelmenwiesen in Gärtringen (Quelle: www.wirtschaftsstandort-gaertringen.de)

4.3. Bondorf/Ergenzingen

Der Gewerbepark Ergenzingen-Ost grenzt unmittelbar an die Gäu-Bahn, verfügt jedoch über keinen Bahnanschluss. Zur Herstellung einer Bahnanbindung sind vergleichbare Rahmenbedingungen wie für Gärtringen anzunehmen, was die Errichtung eines KV-Terminals deutlich erschwert.

Die erforderliche Entwicklungslänge parallel zur Bahnlinie von ca. 400 m (zwischen Leitungstrasse und Nobelstraße) ist grundsätzlich gegeben, würde jedoch mehrere Grundstücke schneiden.

Alternativ könnte man den Bereich der ehemaligen Ladestraße im Bahnhof für den Bahnumschlag reaktivieren. Dem sprechen jedoch die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung sowie die nach heutigen Maßstäben nicht leistungsfähige Lkw-Zufahrt entgegen.

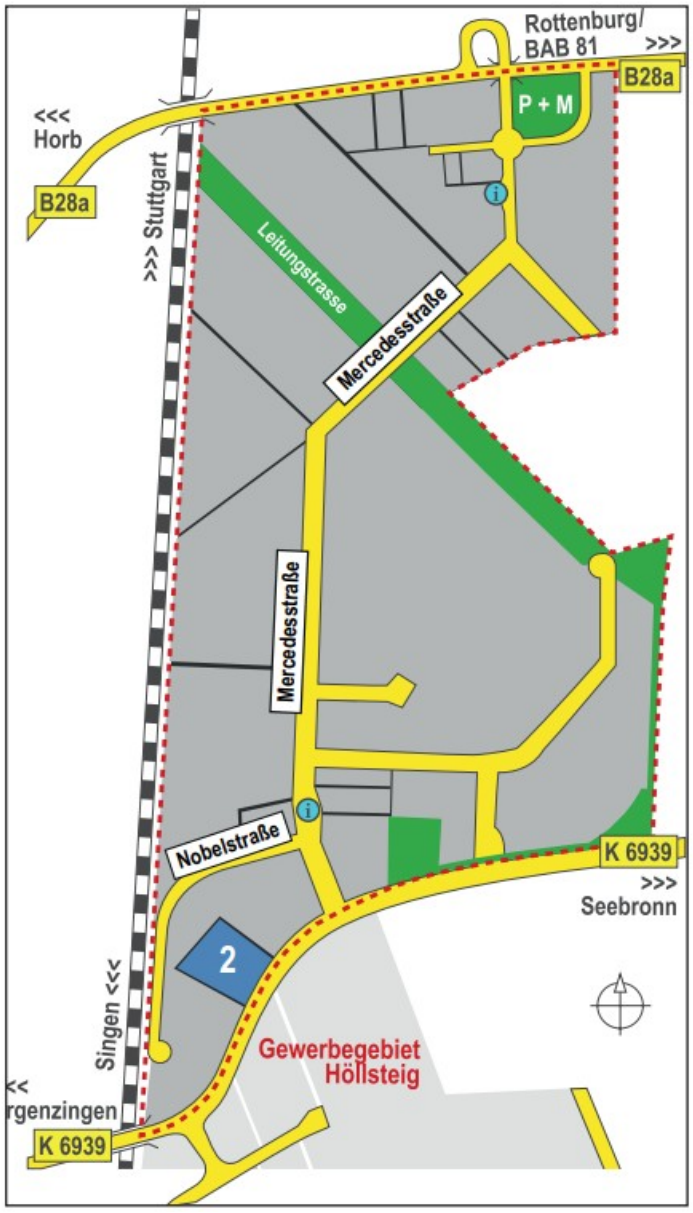

Abb. 12: Gewerbepark Ergenzingen-Ost
(Quelle: www.rottenburg.de)

4.4. Bahnhof Nagold

Die bestehende Ladestraße der DB Netze schließt im Bahnhof Nagold an die über Hochdorf nach Eutingen führende Strecke an. Sie verfügt über eine nutzbare Gleislänge von 286 m. Obwohl in der Länge – inkl. Erweiterungsoption nach Norden – grundsätzlich ausreichend, weist das Grundstück nicht die erforderliche Tiefe aus.

Zudem stellt die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung ein wesentliches Konfliktpotenzial für die Ausweitung der gegenwärtig unregelmäßig stattfindenden Bahnverladung dar.

Die Entfernung zur BAB-Anschlussstelle Rottenburg beträgt ca. 12 km und ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

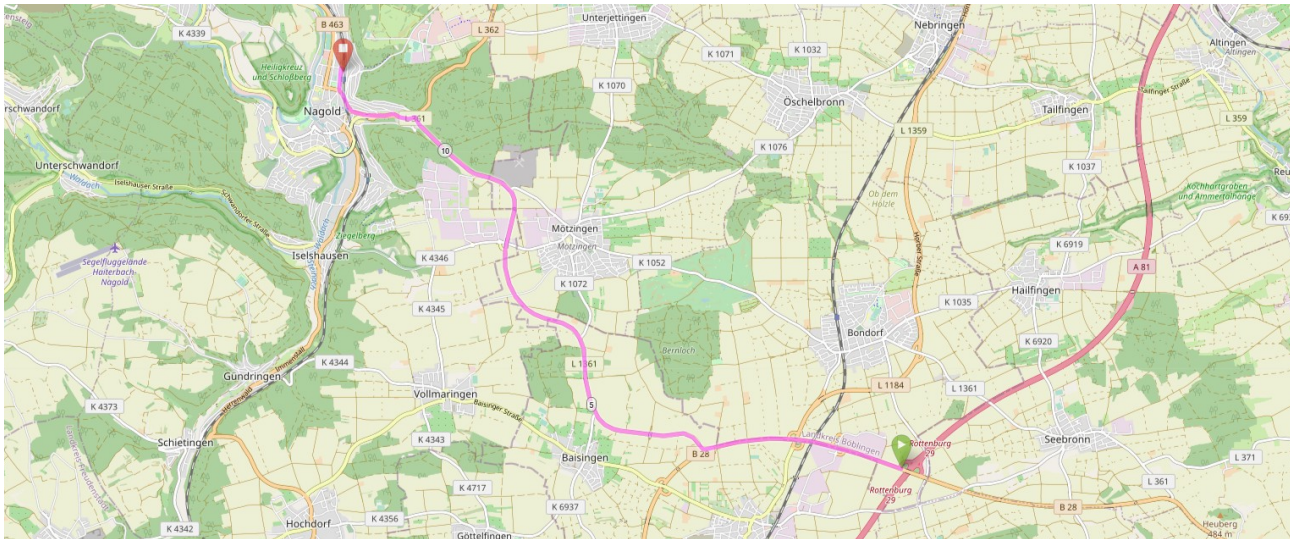

Abb. 13: Zufahrt zum Standort Nagold von der BAB-Anschlussstelle Rottenburg (Quelle: Google Maps)

4.5. Güterbahnhof Horb

Der Standort des ehemaligen Güterbahnhofs liegt unmittelbar an der Gäu-Bahn und verfügt über ein ca. 700 m langes, beidseitig angebundenes und elektrifiziertes Parallelgleis, was z.B. für Zugbildung und -auflösung genutzt werden kann. Daneben sind drei Abstellgleise mit Nutzlängen von ca. 300 m in Betrieb. Wie die nachstehende Abbildung zeigt, wären die Entwicklungslängen durchaus für ein KV-Terminal geeignet, jedoch dürfen nach Angaben von DB Netz keine baulichen Änderungen z.B. in Form von Flächenbefestigungen vorgenommen werden, da das Areal im Planfeststellungsverfahren Stuttgart 21 als Habitat-Fläche ausgewiesen ist.

Abb. 14: Luftbild Horb Gbf (Quelle: Google Maps)

Der alte Güterbahnhof hatte eine ursprüngliche Ausdehnung von ca. 900 m und wurde im Rahmen eines Teilverkaufs an die heutige Eisenbahn-Erlebniswelt ungefähr mittig geteilt. Die bestehende Straßenzufahrt erfolgt über die Eisenbahn-Erlebniswelt und weist aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Straße und Gleislage erhebliche Steigungen auf (nur bedingt Lkw-tauglich). Auch mit einer separaten Lkw-Zufahrt zur heutigen Abstellanlage wäre ein erheblicher Höhenunterschied zu überwinden.

Damit ist aufgrund der o.g. vorhandene Nutzung sowie der ungünstige Erschließung im Hinblick auf den Neckar, das Landschaftsschutzgebiet Oberes Neckartal unmittelbar westlich und das hügelige Gelände unmittelbar östlich des (ehemaligen) Rangierbahnhofs des Standorts die Lage für die Errichtung eines neuen ein KV-Terminals an diesem Standort als ungünstig anzusehen.

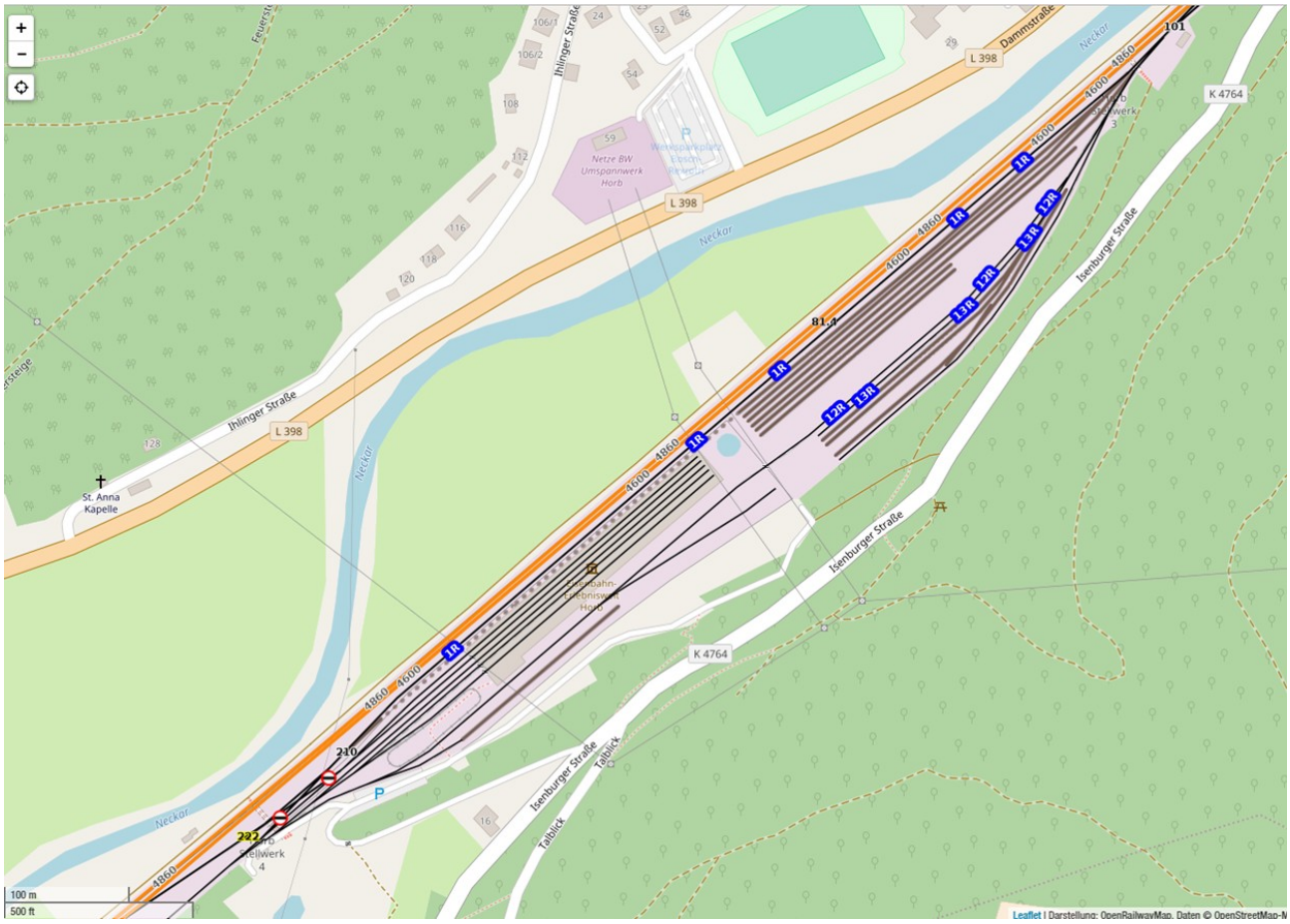

Abb. 15: Lageplan Horb Gbf (Quelle: OpenRailwayMap)

Die Entfernung vom Standort Horb Gbf zur BAB-Anschlussstelle Rottenburg beträgt ca. 7 km und ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

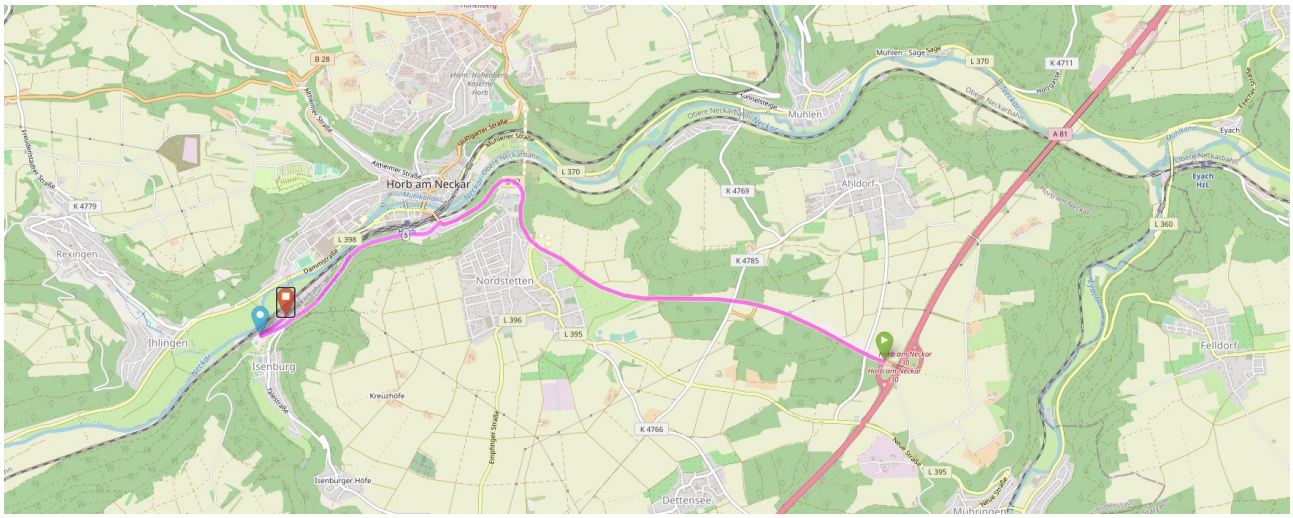

Abb. 16: Zufahrt zum Standort Horb Gbf von der BAB-Anschlussstelle Horb (Quelle: Google Maps)

4.6. Ergebnis

Der neue Standort in Horb-Heiligenfeld ist dem gleichen KV-Standortraum wie Eutingen zuzuordnen. Auf dieser Grundlage wurde der aktuelle Förderantrag beim EBA eingereicht und die Konkurrenzsituation zu anderen KV-Umschlaganlagen in der Region hinreichend berücksichtigt, was letztlich zur Förderzusage geführt hat. Die in der erwähnten TCI-Studie getroffenen Aussagen können daher auf den Standort Horb-Heiligenfeld uneingeschränkt übertragen werden.

Der gewählte Vorhabensstandort Horb-Heiligenfeld weist im Vergleich zu den durch vorangegangene Studien sowie durch eigene Recherchen des Vorhabenträgers identifizierten Alternativstandorten die günstigsten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Zusammenführung von Straße und Schiene an einem Umschlagpunkt für den Kombinierten Verkehr im Gäu-Quadrat auf.

Auch der für die Region Nordschwarzwald gültige Regionalplan berücksichtigt bereits die Ausweisung und Förderung von Güterterminals:

Die Region soll eine bessere Anbindung an das überregionale Fernverkehrsnetz erhalten. Dies betrifft den Verkehr auf der Straße und auf der Schiene gleichermaßen. Die Region soll im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs besser vernetzt werden. Hierzu sind bestehende Schienenstrecken auszubauen und gegebenenfalls neue Schienenstrecken im Verlauf der Entwicklungsachsen zu schaffen.

Containerterminals für den Güterverkehr auf den Schienen sind an geeigneten Orten einzurichten. Der Straßenbau in der Region ist besser zu koordinieren und mit den benachbarten Regionen eng abzustimmen.

Begründung:

Die Verkehrsinfrastrukturausstattung in der Region ist unzureichend; dies ist einer der beiden Hauptfaktoren für die gebremste wirtschaftliche Entwicklung. Die Region braucht im Norden (Pforzheim) wie im Süden (Horb) eine attraktive Einbindung in das Schienenfernverkehrsnetz. Sie braucht dringend leistungsfähige, in der Regel ortsdurchfahrtsfreie Autobahnzubringer zu allen Mittelzentren.

Im gültigen Regionalplan wird derzeit lediglich der Standort Nagold erwähnt. Allerdings stammt der Regionalplan aus dem Jahr 2005 und wurde mit einem Planungshorizont für das Jahr 2015 aufgestellt und des deshalb bereits überholt. Die Regionalplanänderung befindet sich aktuell im Verfahren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene im künftigen Regionalplan noch verstärkter berücksichtigt wird und daher auch weitere mögliche Standorte, unter anderem der Standort Horb a.N., mit aufgenommen werden. Dies bestätigt die Stellungnahme des stellvertretenden Verbandsdirektor des Regionalverbands Nordschwarzwald, Herrn Bahnert, welche als Anlage zum vorliegenden Erläuterungsbericht beigefügt ist.

III. Beschreibung des Vorhabens

1. Bestand

Das Plangebiet befindet sich im Gewerbegebiet Heiligenfeld. Innerhalb des Geltungsbereichs der Planfeststellungsgrenze befindet sich ein bestehender Gleisanschluss. Dieser Anschluss ist als Ausweichanschlussstelle ausgebildet. Die Anschlussstelle liegt zwischen den Bahnhöfen Eutingen i.G. und Freudenstadt Hbf und ist durch eine Anschlussweiche in km 10+271 an die eingleisige, elektrifizierte Strecke Eutingen-Freudenstadt (Strecke 4880) angeschlossen. In Eutingen i.G. besteht Anschluss an die Gäubahn u.a. in Richtung Stuttgart (Strecke 4860).

Die vorhandene Gleisanlage unterliegt derzeit keiner Nutzung.

Die Gleisanlage sowie die Fläche, auf welcher die Umschlagsfläche realisiert werden soll, befinden sich im Eigentum der Stadt Horb a.N.. Die Vorhabenträgerin wird den Bereich der für das KTH benötigten Bestandsgleise von der Stadt pachten (rot) und die übrige Fläche käuflich (hellbraun) erwerben.

Der Pachtvertrag wurde im Dezember 2020 über den gesamten Pachtgegenstand (Gleisanlage) zwischen der Plathe Grundbesitz GmbH & Co.KG und der Stadt Horb geschlossen und notariell beglaubigt. Der Pachtzeitraum beginnt mit Inbetriebnahme. Ebenso wurde der Kaufvertrag über das Terminal-Grundstück noch im Dezember geschlossen und notariell beglaubigt. Der Vorhabenträger und Antragsteller hat demnach sowohl über das vereinigte Terminal-Grundstück, als auch über das vorhandene Industriegleis Verfügungsgewalt.

Da die bestehende Gleisanlage lediglich in Teilbereichen baulich verändert werden muss, befindet sich nicht die gesamte Pachtfläche im Geltungsbereich der Planfeststellungsgrenze (s. untenstehende Abb.)

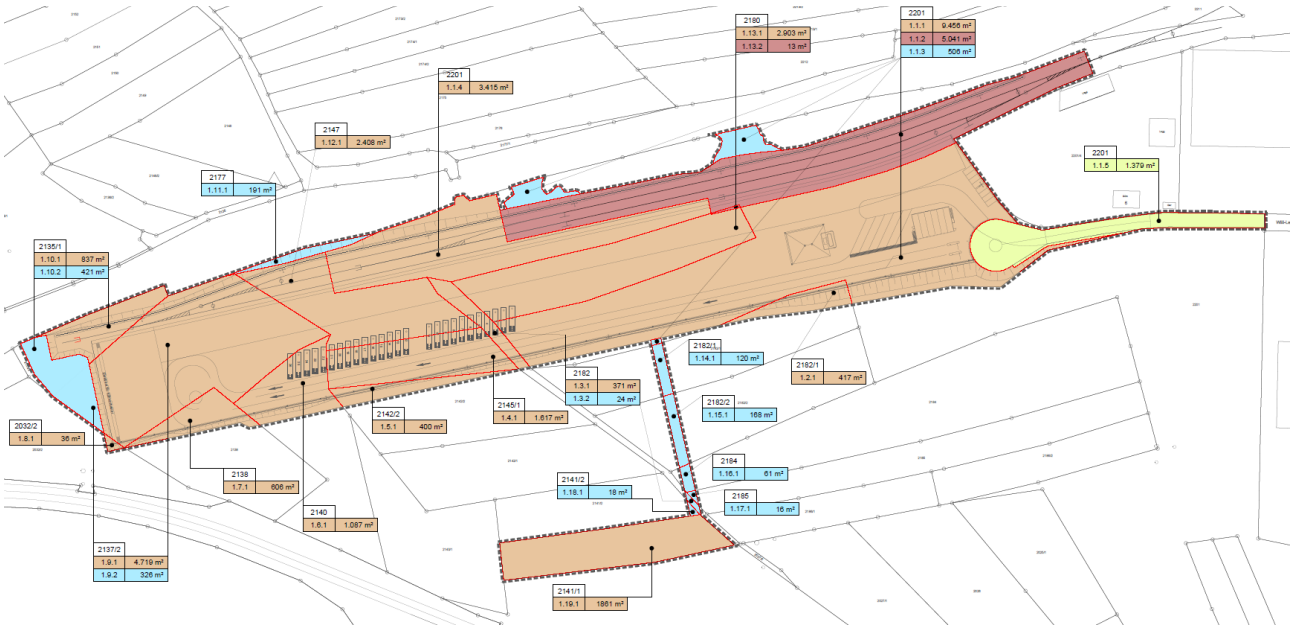

Abb. 17: Auszug Grunderwerbsplan mit Darstellung der Pachtfläche (rotbraun) (vgl. Unterlage 6.2)

Der östliche Bereich des Plangebiets befindet sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Industriegebiet Horb a.N.“. Aktuell befinden sich hier großflächige teilversiegelte und versiegelte Flächen, die derzeit bereits als Lagerflächen genutzte werden (Bauteile, Baumaterial, Grüngut sowie Bodenmaterial). Die vorhandene Gleisanlage unterliegt derzeit keiner Nutzung. Der westliche Bereich liegt außerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes und wird ackerbaulich genutzt.

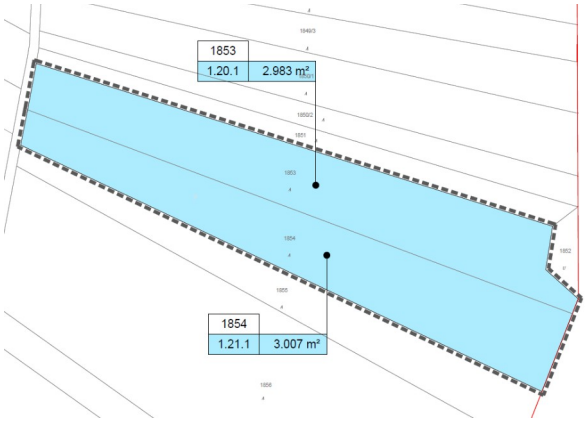

Abb. 18: Auszug Grunderwerbsplan (im Bereich der Ausgleichsfläche) mit Darstellung der dauernd zu belastenden Fläche (blau) (vgl. Unterlage 6.2)

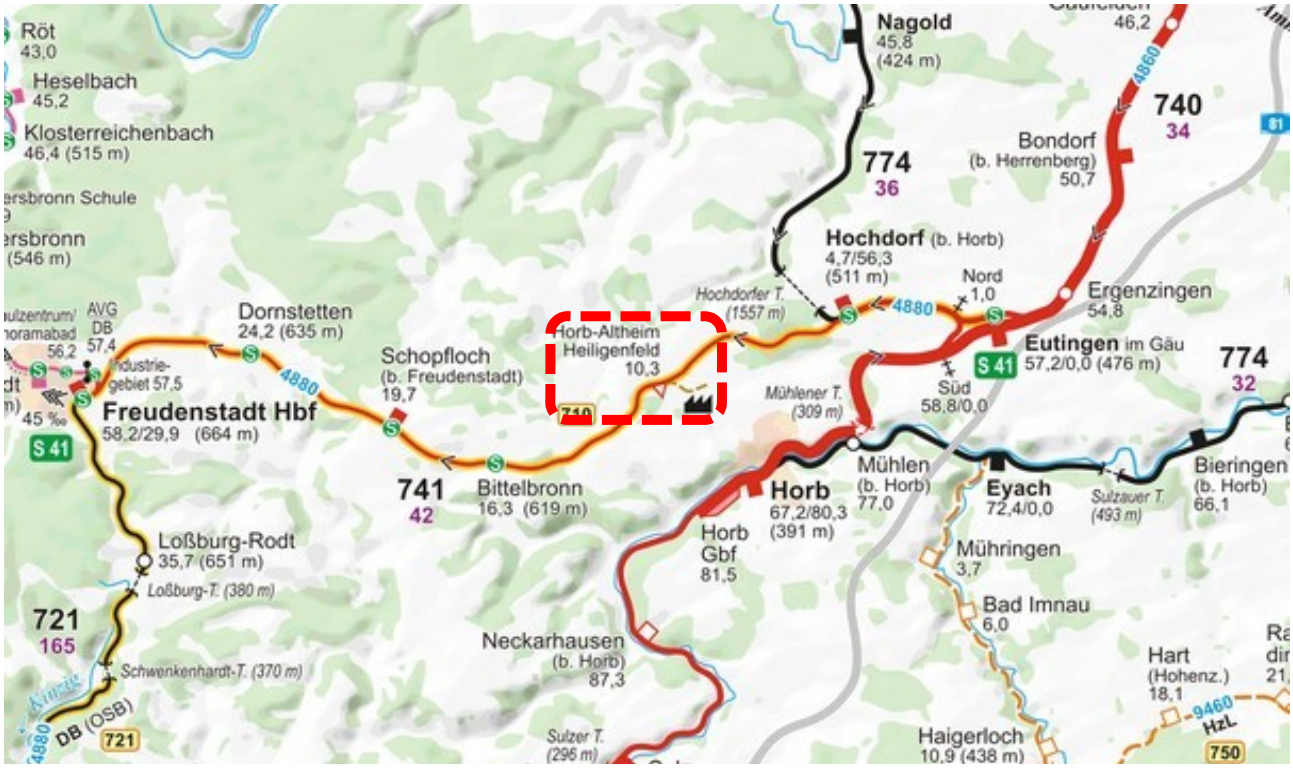

Abb. 19: Lage des KV-Terminals im Schienennetz (Quelle: Eisenbahnatlas)

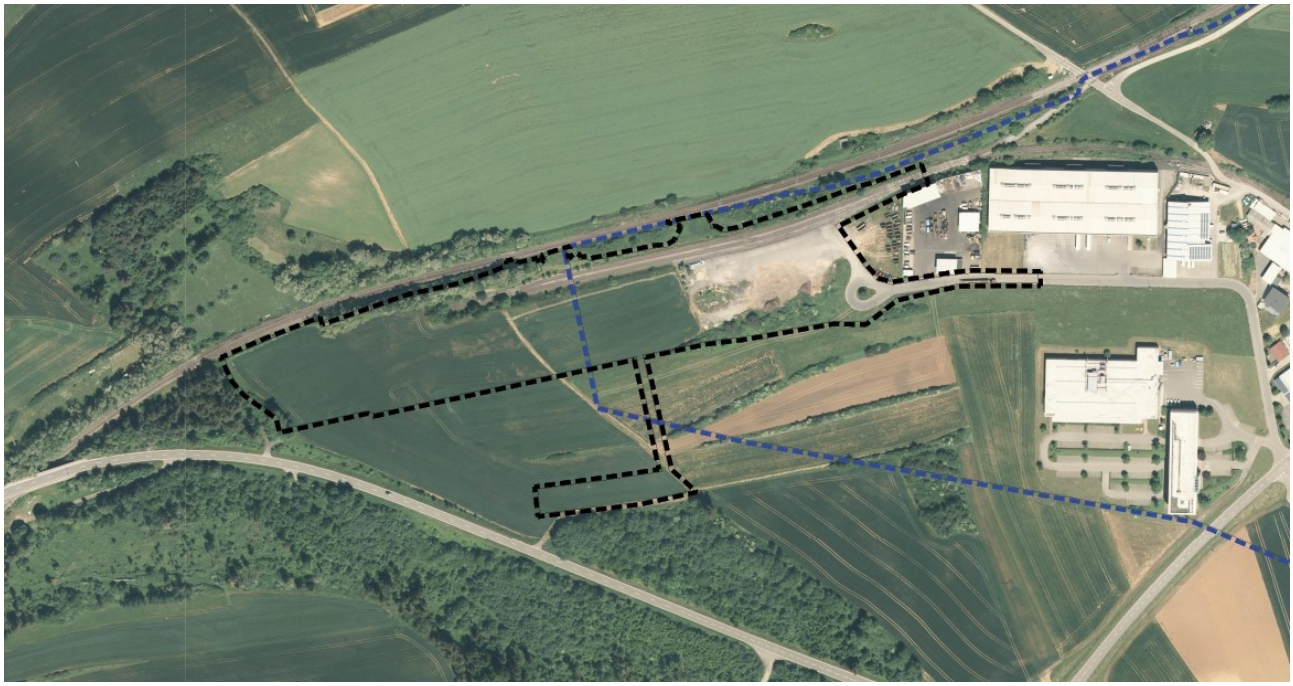

Abb. 20: Schwarz gestrichelt = Grenze der Planfeststellung, blau gestrichelt = Grenze des rechtskräftigen Bebauungsplanes

2. Geplanter Zustand

Das KTH soll unter Nutzung der bestehenden Anschlussbahn im Industriegebiet Horb a.N.-Heiligenfeld errichtet werden.

Hierzu ist die vorhandene Gleisanlage in ihrer Nutzlänge auf ca. 350 m zu erweitern [1]. Die bestehenden drei Gleise verlaufen auf einem unterschiedlichen Höhenniveau. Während Gleis 1 und 2 in Richtung Westen mit 2,5 ‰ ansteigt verläuft das bestehende Gleis 3 absolut eben. Um später ein Rangieren über alle drei Gleise hinweg möglich zu machen, muss das Gleis 3 auf das Niveau von Gleis 1 und 2 angehoben werden.

In südliche Richtung anschließend ist ein Containerumschlagplatz inkl. Container-Abstellflächen von ca. 430 m Länge und einer Breite von 50 m geplant [2]. Die Fläche soll im Wesentlichen als hochbelastbare Verkehrsfläche genutzt werden. Ferner sind die Errichtung eines Betriebsgebäudes [3] und eines Tankplatzes für mobile Umschlaggeräte [4], sowie eines Abstellbereiches mit Elektroanschlüssen für temperaturgeführte Container [5] vorgesehen.

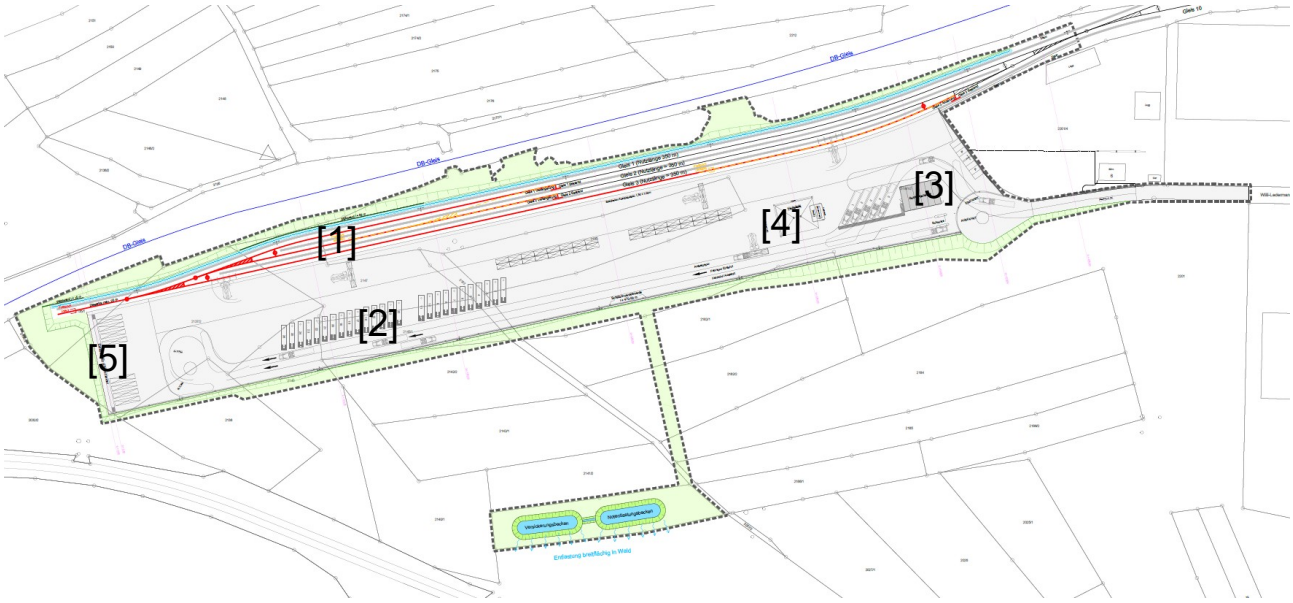

Abb. 21: Lageplan KTH (vgl. Unterlage 3.2)

Gemäß der Förderrichtlinie des Bundes, nach der die Anlage finanziert werden soll, ist die Betriebsführung der Anlage auszuschreiben. Der künftige Betreiber wird demnach die Funktion eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens gem.§ 2 Abs. 1 AEG ausüben.

Da das geplante KTH ausschließlich dem Umschlag Schiene-Straße v.v. sowie der hieraus resultierenden transportbedingten Zwischenabstellung dient, soll südlich des Planungsareals ein Depotbereich für die Langzeitabstellung leerer und beladener Container entstehen. Dieser Bereich, der ebenfalls in der nachfolgenden Visualisierung dargestellt ist, wird nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für das KTH.

Abb. 22: Visualisierung KTH / Gesamtkonzept

2.1. Betriebsanlagen (der eigenen Infrastruktur)

Die Bedienungsfahrten können aus beiden Richtungen (Eutingen i.G. bzw. Stuttgart und Freudenstadt) erfolgen. Im Regelfall wird für das abzufertigende KV-Aufkommen die Bedienung aus Richtung Stuttgart erfolgen. Der Anschluss wird demnach als Zugfahrt bis Hb Hochdorf und weiter als Sperrfahrt bedient.

Das Terminal soll über Halbzüge u.a. in das bestehende Zugsystem des KV-Operateurs NECOSS (Neutral Container Shuttle System GmbH) zwischen den deutschen Seehäfen und dem Umschlagbahnhof (Ubf) Kornwestheim angebunden werden. Geplant ist eine Erhöhung der Zugfrequenz der NECOSS -Züge auf Kornwestheim, wodurch freie Kapazitäten für die Halbzüge von/nach Horb a.N. geschaffen werden. Hierdurch können gegenwärtig auf der Straße durchgeführte Transporte auf die Schiene verlagert werden. Der Zeit- und Kostenaufwand für den KV-Straßenvor- bzw.- nachlauf aus der Region bis nach Kornwestheim ist gegenüber dem durchgehenden Straßentransport derzeit nur bedingt wettbewerbsfähig. Daher soll die KV-Verladung regionaler Aufkommen bereits in Horb a.N. erfolgen.

Die Halbzüge werden mit Dieseltraktion aus Kornwestheim über Eutingen i.G. (Strecke 4880) bis zum Hp Horb a.N.-Heiligenfeld fahren. Die Bedienfahrten können als Zugfahrten durchgeführt werden. Die maximal mögliche Zuglänge beträgt ca. 350 m (Halbzug). Gegenwärtig verfügt die Gleisanlage im für das KTH vorgesehenen Bereich über

- ein Einfahrgleis mit einer Nutzlänge von ca. 230 m,
- ein Umfahrungsgleis mit einer Nutzlänge von ca. 260 m und
- ein Ladegleis mit einer Nutzlänge von ca. 100 m
- ein Lok-Abstellgleis (im Verlängerung der Flankenschutzweiche)

Alle Weichen werden mechanisch ortsgestellt (Anschlussweiche schlüsselbedient, vgl. Bedienungsanweisung). Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Gleis- und Weichenanlagen in Richtung Osten (Anschlussweiche) sowie in Richtung Westen.

Um den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden, sollen die drei o.g. Gleise in Richtung Westen erweitert werden, so dass eine Nutzlänge des Umschlagbereiches mit zwei Ladegleisen mit einer Nutzlänge von jeweils ca. 350 m entsteht.

Gleis 1 wird von der bisherigen Überleitstelle zur bisherigen Weiche 106 um ca. 135 m, Gleis 2 vom bisherigen Ende der Gleisanlage um ca. 50 m jeweils bis zum Beginn der neuen Weiche 104 und Gleis 3, das in seiner bisherigen Bestandslage auf das Höhenniveau der Gleise 1 und 2 angehoben wird, um ca. 310 m in westliche Richtung verlängert. Die gesamte Gleisanlage wird dabei im Ergebnis um ca. 145 m nach Westen verlängert. Im Zuge der planfeststellungsrelevanten Änderung werden die bisherige Weiche 106, sowie die auf Gleis 2 und 3 bestehenden Prellböcke zurückgebaut und die Weichen 104 und 106 ca. 50 m bzw. ca. 80 m westlich des bisherigen Gleisendes beginnend, sowie ein Prellbock ca. 10 m vor dem geplanten neuen Gleisende im Westen der Anlage neu errichtet.

Der Lageplan der Planung ist als Anlage beigefügt.

Abb. 23: Bestehende Gleisanlage, Blickrichtung Osten (Anschlussweiche)

Abb. 24: Bestehende Gleisanlage, Blickrichtung Westen

Das Terminallayout sieht vor:

- ein Umfahrungsgleis
- zwei Ladegleise
- einen gleisseitigen Umschlagbereich für ein neu zu beschaffendes Mobilgerät (Reach-Stacker)
- einen mittig angeordneten Abstellbereich für ISO-Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger sowie
- einen straßenseitigen Umschlagbereich mit einer kombinierten Lade- und Fahrspur, Wendebereich, einer Rückfahrspur sowie Abstellmöglichkeiten für kranbare Sattelanhänger

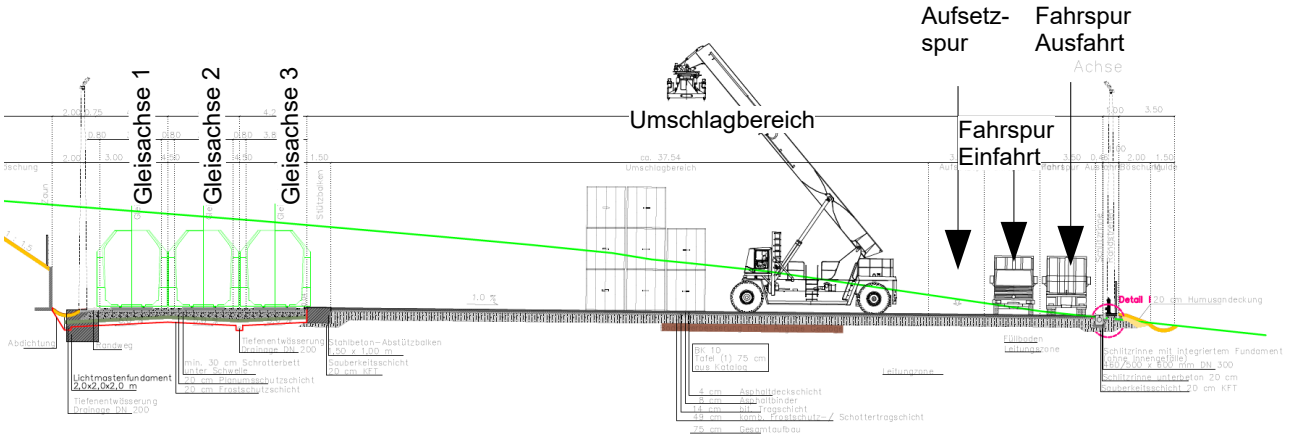

Abb. 25: Regelquerschnitt KV-Terminal (vgl. Unterlage 3.5)

Straßenzufahrt:

Die Straßenzufahrt erfolgt über den bestehenden Wendehammer der Willi-Ledermann-Straße im Gewerbegebiet. Die bestehende Wendeanlage ist i.T. im Geltungsbereich der Planfeststellungsgrenze beinhaltet, da dieser baulich verändert werden muss. Die Kosten der baulichen Veränderung trägt die Vorhabenträgerin, die Wendeanlage an sich bleibt jedoch als öffentliche Straßenverkehrsfläche im Besitz der Stadt Horb am Neckar.

Im Bereich der Zu- und Abfahrt entstehen der Lkw-Vorstaubereich und auf einer Grundfläche von ca. 100 m² ein zweigeschossiges Dispositionsgebäude in Modulbauweise. Im Erdgeschoss befinden sich die Räume für das Personal der Betreibergesellschaft des KTHs. Im Obergeschoss sind Räumlichkeiten für Zusatzfunktionen (u.a. Agenturleistungen für KV-Operateure und Speditionen) vorgesehen.

Im westlichen Teil des Umschlagbereichs wird ein Tankplatz für das Mobilgerät eingerichtet. Durch den Standort im WSG Zone III, ist eine oberirdische Diesel-Tankanlage gem. DIN 6616/2, mit einem Tankvolumen von 10.000 Litern geplant. In liegender Ausführung wird der doppelwandige Stahltank mit angeschweißten Stahlsattelfüßen, eine Aufstiegsleiter, eine Füllstanduhr, sowie eine Leckanzeige besitzen. Eine Abfüll-Schlauch-Sicherung (ASS) zur Straßentankwagen-Befüllung, als auch eine Überfüllsicherung wird ebenfalls vorhanden sein.

Tankplatz:

Die regelmäßige Betankung wird durch eine einzelne dazugehörige Zapfsäule möglich sein. Zum Schutz vor Überfüllung des Kraftstoffbehälters im Mobilgerät, wird ein selbstständig schließendes Zapfventil verbaut welches vor vollständiger Füllung automatisch schließt. Die Abgabe aus dem Lagerbehälter erfolgt mittels elektrischer Pumpe. Je nach Ausführung und Bedarf der mobilen Umschlaggeräten, kann eine TCI Tankanlage für AdBlue®-Harnstoff, bis maximal 2000 l nachgerüstet werden.

Durch den Standort des Geltungsgebiets in der Erdbebenzone 1, ist bei der Errichtung der Tankanlage auf die geltenden Befestigungs- & Bauvorschriften zu achten, welchen vollumfänglich nachgekommen werden soll. Das gesammelte Abwasser im Umfeld der Tankanlage wird vor Einleitung in die Kanalisation über einen Leichtflüssigkeitsabscheider vorbehandelt (vgl. Kap. 2.3 „Entwässerung“).

Für die Errichtung und den Betrieb einer Dieseltankstelle ist keine Erlaubnis nach § 18 BetrSichV erforderlich, da das Medium Diesel keine entzündbare Flüssigkeit ist, vgl. § 18 Abs. 1 BetrSichV:

Erlaubnispflicht: Die Errichtung und der Betrieb sowie die Änderungen der Bauart oder Betriebsweise, welche die Sicherheit der Anlage beeinflussen, folgender Anlagen bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Behörde: 6. ortsfeste Anlagen für die Betankung von Land-, Wasser- und Luftfahrzeugen mit entzündbaren Flüssigkeiten (Tankstellen) Entzündbare Flüssigkeiten nach Satz 1 Nummer 4 bis 6 sind solche mit Stoffeigenschaften nach Anhang 1 Nummer 2.6 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, sofern sie einen Flammpunkt von weniger als 23 Grad Celsius haben.

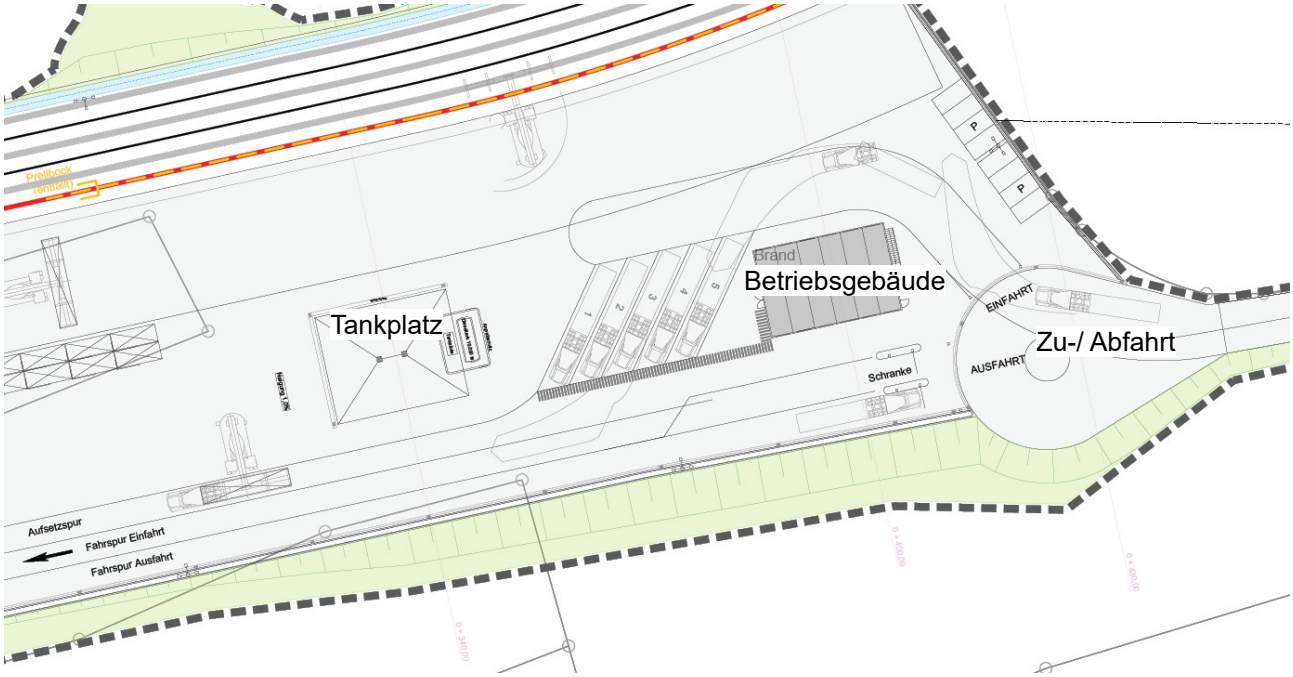

Abb. 26: Östlicher Randbereich des KV-Terminals mit Zu-/ Ausfahrt, Betriebsgebäude und Tankplatz

Leckagewanne:

Gemäß der aus der vorgesehenen Bundesförderung resultierenden Anforderung des diskriminierungsfreien Zugangs des KTHs wird die Option des Umschlags und der Zwischenabstellung von Behältern mit wassergefährdenden Stoffen vorgesehen. Für den Fall eines Austritts von Flüssigkeiten wird – wie in vergleichbaren KV-Umschlaganlagen üblich - im Bereich der Umschlagfläche eine mobile, zertifizierte Leckagewanne aufgestellt, die ggf. mit dem Umschlaggerät zum Ort des Flüssigkeitsaustritts gefahren wird, um den Behälter aufzunehmen. Eine Langzeitabstellung von Behältern mit wassergefährdenden Stoffen wird ausgeschlossen.

Betriebsgebäude:

Das Betriebsgebäude dient Eisenbahnbetriebszwecken und stellt damit einen Teil der Eisenbahnbetriebsanlagen dar. Aus diesem Grund soll auch das Gebäude Teil des Planfeststellungsverfahrens sein und damit genehmigt werden. Das Gebäude ist zur Abwicklung betrieblicher und kaufmännischer Terminalvorgänge und für die klassischen Verwaltungstätigkeiten geplant (Disposition, Warenein- & ausgang, Controlling, etc.). Zusätzlich stellt es Sozialräume für Externe (LKW-Fahrer etc.) zur Verfügung.

2.2. Lärmschutzanlagen

Für das Vorhaben wurde eine schalltechnische Untersuchung nach TA-Lärm erstellt. Als Grundlage hierfür sollte ein Planungshorziont von 2035 und damit die maximale Auslastung des Containerumschlagplatzes angesetzt werden.

Die Firma Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG möchte das KTH als Umschlagbasis für Containerwaren von der Straße auf die Schiene (bzw. umgekehrt) errichten. Die Verladung und der Transport der Container über das Gelände erfolgt mit mobilen Reachstackern. Es wird mit einem Lkw-Aufkommen von 72 am Tag gerechnet, jeweils hälftig für den An- und Abtransport von Containern.

Für die Überprüfung der schalltechnischen Belange wurde anhand der o.g. Infos ein Lärmberechnungsmodell erstellt, in dem maßgebende Lärmquellen und Immissionsorte enthalten sind, unter anderem die schutzbedürftigen (Wohn-) Nutzungen in naher Umgebung (vgl. Unterlage 12).

Der schalltechnische Nachweis nach TA Lärm kam zu dem Ergebnis, dass an den maßgebenden Immissionspunkten in der Umgebung sowohl die Richtwerte nach TA Lärm am Tag (06-22 Uhr) als auch im Nachtzeitraum (22-06 Uhr) eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden und auch das Irrelevanzkriterium zur Berücksichtigung andere Gewerbebetriebe der Nachbarschaft erfüllt ist.

Aus schalltechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Bauvorhaben. Lärmschutzeinrichtungen werden daher in der Planung nicht vorgesehen. Auf die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 12) wird verwiesen.

2.3. Entwässerung

Der Erläuterungsbericht (vgl. Unterlage 7) dient zur Darlegung der Entwässerung des geplanten Container-Umschlagplatzes in Horb Heiligenfelden. Auf die Unterlage 7 verwiesen.

Das KTH soll im Anschluss zur Willi-Ledermann-Straße im Industriegebiet Horb a.N. gebaut werden. Zusätzlich planen weitere Investoren und die Stadt Horb a.N. eine Depotanlage im Zusammenhang und südlich vom geplanten KTH. Aufgrund der begrenzten Einleitungsmengen muss bei der Entwässerungsplanung daher auch die Erweiterung der Gewerbeflächen im Gebiet Heiligenfeld berücksichtigt werden.

Aus Ermangelung eines Oberflächengewässers in erreichbarer Nähe muss das gesamte Abwasser in die öffentliche Mischwasserkanalisation eingeleitet werden. Die Aufbereitung und anschließende Versickerung von Teilströmen wird aufgrund der sensiblen Grundwasserverhältnisse und der nicht spezifizierbaren Transportgüter ausgeschlossen. Es soll unbedingt vermieden werden, dass im Havariefall Stoffe jedweder Art ins Grundwasser gelangen können. In den weiteren Bauabschnitten soll das auf den dort geplanten Dachflächen anfallende saubere Oberflächenwasser versickert werden.

Der Anschluss ans öffentliche Kanalnetz erfolgt in der Willi-Ledermann-Straße. Nach Angabe der Stadt Horb dürfen in den Kanal am westlichen Ende der Willi-Ledermann-Straße maximal 400 l/s eingeleitet werden, allerdings ist die aktuell in Planung befindliche Depotanlage zu berücksichtigen, welche ebenfalls in die Willi-Ledermann-Straße entwässert werden soll. Aus diesem Grund wird die maximale Einleitungsmenge flächenanteilig auf Kombi-Terminal und Depot aufgeteilt.

Das von der Terminal Fläche stammende Abwasser stellt mengenmäßig den mit Abstand größten Teil dar. Das Oberflächenwasser wird über eine Rinne am südlichen Gebietsrand gefasst und mittels parallel verlaufendem Kanalstrang in den geplanten Stauraumkanal eingeleitet. Anschließend erfolgt die gedrosselte Einleitung ins öffentliche Mischwasserkanalnetz. Der Stauraumkanal dient zur Rückhaltung und gedrosselten Ableitung des auf der Terminalfläche anfallenden Oberflächenwassers. Die Überlastung des öffentlichen Kanalnetzes in der Willi-Ledermann-Straße wird dadurch verhindert.

Sollte das Volumen des geplanten Stauraumkanals im Falle eines Starkregens nicht ausreichen erfolgt der Notüberlauf über die vorgeschaltete Schwelle in den geplanten Entlastungskanal. Der Kanal leitet das entlastete Wasser Richtung Süden zu den dort geplanten Notentlastungsbecken. Eine detaillierte Entwässerungsplanung ist den Unterlagen beigefügt und wird aus den Anlage 7 ersichtlich.

2.4. Beleuchtung

Für eine ausreichende und arbeitsschutzsichere Beleuchtung werden sämtliche bestehenden Beleuchtungsanlagen durch neue Masten mit einer Höhe von 14 m ausgetauscht, welche gleichzeitig modernste Anforderungen erfüllen (s.u.).

Zusätzlich müssen aus betrieblichen Gründen neue Lichtmasten parallel und entsprechend der Gleisverlängerung angebracht werden. Auch diese sollen die modernste Technik mit sich bringen. Hierzu sollen Leuchtypen der Firma Siteco, Floodlight 20 maxi LED | PL43 (5XA7694F1A1AD) (s. Unterlage 5) oder gleichwertig verwendet werden.

Für betriebsbedingte Abläufe und aus arbeitsschutzrechtlichen Gründen, muss nicht nur die Gleisanlage sondern auch der geplante Containerumschlagplatz ausreichend beleuchtet werden. Sämtliche geplante Lichtmasten sind dem Beleuchtungslageplan in Unterlage 5.1 zu entnehmen.

Parallel ist aus artenschutzrechtlichen Gründen § 21 Abs. 1 und 3 NatSchG zu berücksichtigen. Demnach sind Beleuchtungen von gesetzlich geschützten Biotopen, inklusive des zu erbringenden Biotopausgleiches, aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar ausnahmsweise zulässig, jedoch erfolgt die Verlegung des Biotops auf Grund der Planung von der Gleisanlage und der Entwässerungsmulde. Die vorhandenen Biotopstrukturen werden im Plangebiet entfernt und entlang der Gleisanlage im rückwärtigen Bereich ausgeglichen. Diese Planung bewirkt, dass diese Biotope nicht bestrahlt werden. Dies erfolgt entsprechend der Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durch Ergänzung vorhandene Gehölzstrukturen nördliche der geplanten Gleisverlängerung. Zusätzlich gilt die folgende technische Beschaffenheit der Leuchtmittel als allgemein anerkannte Regeln der Technik:

- Anstrahlung des zu beleuchtenden Objekts/Fläche nur in notwendigem Umfang und Intensität,
- Verwendung von Leuchtmitteln, die warmweißes Licht (bis max. 3000 Kelvin) mit möglichst geringen Blauanteilen ausstrahlen,
- Verwendung von Leuchtmitteln mit keiner höheren Leuchtstärke als erforderlich,
- Einsatz von Leuchten mit zeit- oder sensorengesteuerten Abschaltungsvorrichtungen oder Dimmfunktion,
- Einbau von Vorrichtungen wie Abschirmungen, Bewegungsmeldern, Zeitschaltuhren,

- Verwendung von Natriumdampflampen und warmweißen LED-Lampen statt Metallhalogen- und Quecksilberdampflampen,
- Verwendung von Leuchtengehäusen, die kein Licht in oder über die Horizontale abstrahlen,
- Anstrahlung der zu beleuchtenden Flächen grundsätzlich von oben nach unten,
- Einsatz von UV-absorbierenden Leuchtenabdeckungen,
- Staubdichte Konstruktion des Leuchtengehäuses, um das Eindringen von Insekten zu verhindern,
- Oberflächentemperatur des Leuchtengehäuses max. 40° C, um einen Hitzetod anfliegender Insekten zu vermeiden (sofern leuchtenbedingte Erhitzung stattfindet).

3. Notwendige Folgemaßnahmen

Notwendige Folgemaßnahmen werden bereits in den o.g. Kapiteln beschrieben und beschränken sich im Einzelnen auf folgende Bereiche:

3.1. Straßenzufahrt und Bestandskanal

Das Gelände steigt topografisch bedingt von der Straßenzufahrt der Willi-Ledermann-Straße (Ost) zum Containerumschlagplatz (West) an. Da die gesamte Hoffläche / Fläche des Umschlagsplatzes aus betrieblichen Gründen annähernd eben sein muss, wird das Gelände im östlichen Bereich angepasst. Aus diesem Grund muss auch die bestehende Straßenzufahrt der Willi-Ledermann-Straße um ca. 2 m nach oben verlegt werden. In der Straße befindet sich jedoch auch der bestehende Mischwasserkanal der Stadt Horb a.N. Durch das Verlegen der Straße würde dieser Kanal in einer Tiefe von bis zu 6,00 m liegen. Evtl. Bewirtschaftungs- und Instandsetzungsmaßnahmen des Kanals würden dann kaum noch möglich bzw. unverhältnismäßig groß sein. Aus diesem Grund fordert die Stadt Horb a.N. dahingehend, neben der Anpassung der Straße, ebenfalls eine Anpassung des bestehenden Kanals auf einer Länge von insgesamt ca. 80 m.

3.2. Planexterne Ausgleichsflächen

Durch die Planung werden teilweise bereits anthropogen überprägte Böden in Anspruch genommen, teilweise erfolgt jedoch auch ein Eingriff in landwirtschaftlich bewirtschaftete Ackerflächen. Für den Eingriff in die Natur und Landschaft wurde hierfür im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans bzw. des UVP-Berichts eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung erstellt.

Zusätzlich müssen aus artenschutzrechtlichen Gründen Kompensationsmaßnahmen geschaffen werden.

Um für die o.g. Ausgleichsmaßnahmen möglichst keine weiteren landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch zu nehmen, sollen die um das KTH liegenden Restflächen für mögliche Ausgleichsmaßnahmen nutzbar gemacht werden. Diese können aufgrund der geringen Größe und dem Einschluss der Gleisanlagen und der baulichen Anlagen sowie Waldflächen nicht mehr für eine landwirtschaftliche Tätigkeit genutzt werden und eignen sich daher optimal für Ersatzpflanzungen.

Um ein Ersatzhabitat für ein Feldlerchen-Brutpaar zu schaffen, müssen jedoch zwingend freiliegende Ackerflächen in Anspruch genommen werden. Sie dürfen sich also nicht im Bereich von Störflächen (Baumbestände, übergeordnete Straßen, Wald- und Siedlungsflächen etc.) befinden.

Aus diesem Grund müssen mind. 0,5 ha Ackerflächen in Anspruch genommen werden, welche als Buntbrache angesät werden und somit ein Nahrungshabitat für die Feldlerche darstellen und somit nicht mehr für die landwirtschaftliche Tätigkeit nutzbar sind. Hierfür werden die beiden Flurstücke 1853 und 1854 herangezogen, welche sich im Eigentum der Landsiedlung befinden und daher bereits heute nicht für einen Ackeranbau herangezogen werden (vgl. Maßnahmenblätter zum LBP Unterlage 8.6). Eine entsprechende Absichtserklärung zum Verkauf der Flächen seitens der Landsiedlung liegt vor.

4. Nachrichtlich: Sanierung bestehende Gleisanlage- und Randwege

Für das geplante KTH soll eine brachliegende Gleisanlage reaktiviert, verlängert und damit wieder nutzbar gemacht werden.

Der Gleisanschluss wurde bereits 1972 hergestellt, um das Gewerbegebiet Heiligenfeld an das Schienenetz anzuschließen. Das Industriegleis wurde durch den Einbau von S49 Schienen auf Stahlschwellen mit K-Oberbau realisiert. Für die Weichen wurden einfache Weichen 190 auf Holz verwendet. Anhand der geringen Abnutzung der Schienen und der Weichengestänge kann davon ausgegangen werden, dass die Anlage nicht sehr stark frequentiert war. Die letztmalige Benutzung der Anlage war laut Fernsprechbuch im Jahr 2009.

Dieser schwache Abnutzungsgrad führt dazu, dass große Teile des bestehenden Gleises zur Realisierung des bevorstehenden Projekts wiederverwertet, bzw. erhalten werden können. Das vorliegende Stahlschwellengleis befindet sich bezüglich der Stahlschwellen Baujahr 1972 mit K-Bau und der Schienen S49 in einem ordentlichen Zustand. Allerdings sind infolge mangelnder Verspannung einige Schwellen aus Ihrer Parallelität geraten. In allen Bereichen des Stahlschwellengeleises sind Gleisverwerfungen zu vermerken. Eine Verspannung der Schienen ist derzeit nicht möglich, da die im Jahre 1972 als Zwischenlagen eingesetzten Pappelhölzer biologisch zerfallen sind und somit keine Spannungen der Schienen mehr an die Schwellen abtragen werden können.

Bei den bestehenden Weichen handelt es sich um einfache Einheitsweichen EW 190 1:7.5 und EW 190 1:9.

Die bestehenden Weichengestänge können nach überschaubaren Revisionsarbeiten weiterhin eingesetzt werden. Allerdings sind bei allen Weichen die Schwellensätze zu ersetzen, da Sie allesamt vom biologischen Zerfall betroffen sind. Die verbauten Prellböcke können nicht für einen Wiedereinbau herangezogen werden.

Da das Gleis jahrelang nicht benutzt wurde, ist es an den meisten Stellen von Pflanzen bewachsen. Teilweise ragt Buschwerk ins Lichtraumprofil ein. Randwege bestehen nicht an allen Teilen der Anlage.

Wo sie ausgeführt wurden, sind diese vom Bewuchs betroffen. Teilweise liegen auch Fremdstoffe auf diesen Dienstwegen.

Um eine wirtschaftliche Nutzung des entstehenden KTHs gewährleisten zu können, muss die derzeitige Gleisanlage saniert und erweitert werden. Für die Erweiterung dient das vorliegende Planfeststellungsverfahren. Bei der Sanierung handelt es sich im Wesentlichen um die Erneuerung eines Prellbocks und um die Sanierung des Belags bestehender Randwege entlang der Gleise (80 cm breit, Sanierung der Asphalt-Tragdeckschicht).

Zusätzlich muss der Pflanzenbewuchs entlang der Bestandsgleise mit Randwegen und Lichtraumprofil entfernt werden.

Abb. 27: Bestandsaufnahme mit Pflanzenbewuchs

Da der Bereich nicht überplant und geändert wird, ist dieser nicht Teil der Planfeststellungsgrenze, jedoch für die Nutzung der Bestandsgleise unabdingbar.

Da sich dieser Bereich auch in einem FFH-Gebiet befindet wurde vorsorglich eine FFH-Vorprüfung erstellt. Diese kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass sich keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Gebiet ergeben, da es sich lediglich um eine Sanierung des Bestands handelt (vgl. Unterlage 9.2).

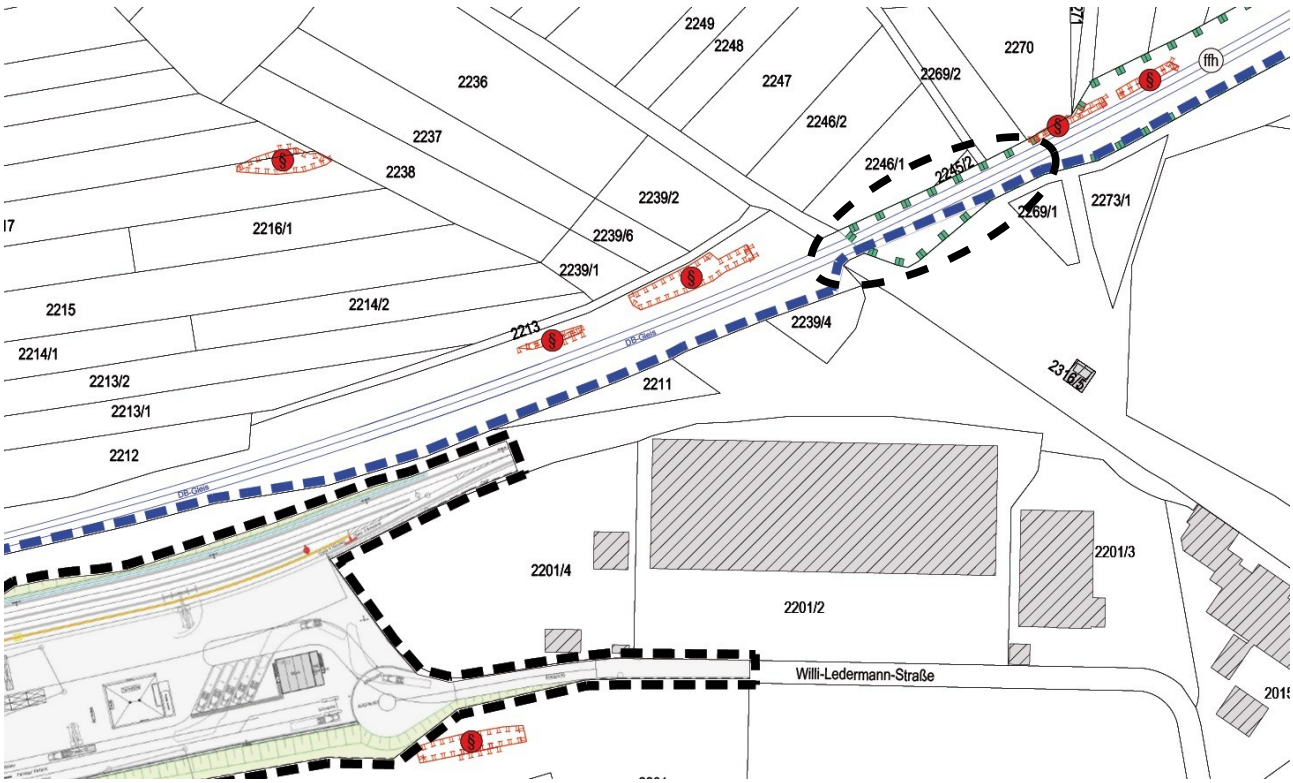

Abb. 28: Bereich Sanierungsmaßnahmen

IV. Angaben der Umweltauswirkung

1. Übersicht der Schutzgebiete im Plangebiet

Natura2000 (FFH und Vogelschutzgebiete)	ca. 200 m östlich des Geltungsbereichs der Planfeststellung Schutzgebiet Nr. 7516341: ‚Freudenstädter Heckengäu‘ Gemark. Altheim
Naturschutzgebiet	Nicht betroffen
Nationalparks /Naturmonumente	Nicht betroffen
Landschaftsschutzgebiet	Nicht betroffen
Naturparks	Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“, Schutzgebiet Nr. 7
Naturdenkmäler	Nicht betroffen
Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen	Nicht betroffen
Gesetzlich geschützten Biotope	**Randlich betroffen:** • Biotop-Nr.: 1-7517-237-0524: 4 Feldgehölze und Felsbildungen O Altheim, „Brand“ • Biotop-Nr.: 1-7517-237-9052: Feldgehölz zwischen K 4706 und Bahnstrecke, Gewann "Kleine Egert"
Biotopverbund	Biotopverbundflächen mittlerer Standorte
Waldflächen	Nicht betroffen
Wasserschutzgebiete	WSG „Talmühlequelle ZV Gäu-Wasserversorgung (WSG-Nr-Amt 237216)“ Zone III und IIIA
Heilquellenschutzgebiete	Nicht betroffen
Risikogebieten	Nicht betroffen
Überschwemmungsgebiete	Nicht betroffen
Gebieten, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	Nicht betroffen
Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte	Nicht betroffen
Denkmäler/ Denkmalensembles/ Bodendenkmäler/ archäologisch bedeutende Landschaften	Nicht betroffen

- Östlich des Plangebiets befindet sich ein Natura-2000 (FFH-Gebiet). Auf Grund der Entfernung wird jedoch eine Betroffenheit ausgeschlossen.
- Außerdem befindet sich das Plangebiet im Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“. Der Naturpark ist der größte Naturpark Baden-Württembergs (Stand 2008). Er zeichnet sich durch folgende Vielfalt der Landschaft aus: Tief eingekerbte Täler, Felsen, rauschende Bäche, Tiere in der Landschaft auf Wiesen und Weiden.

Da sich innerhalb des Plangebiets jedoch bereits durch das Gewerbegebiet in Anspruch genommene Flächen befinden und die genannten Vielfalten innerhalb des Plangebiets nicht aufgefunden werden, wird ein Eingriff in das Schutzgebiet als nicht erheblich angesehen.

- Durch das Vorhaben werden die o.g. § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope tangiert. Der Ausgleich für den Eingriff der randlich betroffenen Biotope erfolgt vollständig am Rand der Planfeststellungsgrenze. Ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 30 III, IV BNatSchG, wurde gestellt.
- Die Biotopverbundflächen mittlerer Standorte sind im westlichen Bereich des Plangebiets vorhanden, jedoch lediglich im Suchraum betroffen. In den Randbereichen sind zudem schwach Kernflächen und Kernräume tangiert. Es wird auf den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen.
- Das Plangebiet liegt außerdem vollständig im Wasserschutzgebiet (WSG) „Talmühlequelle ZV Gäu-Wasserversorgung (WSG-Nr-Amt 237216)“ Zone III und IIIA. Der Anteil der Vorhabensfläche an dem 30.415.600 m² großen Wasserschutzgebiet beträgt 0,48%. Die engere Wasserschutzgebietszone I und II liegen rund 5 km östlich der Vorhabensfläche. Auf Grund der Lage im Schutzgebiet sind besondere Schutzvorkehrungen im Rahmen der Baustellenarbeiten zu beachten und zu kontrollieren (s. Maßnahmen zur Minderung von Beeinträchtigungen UVP-Bericht)

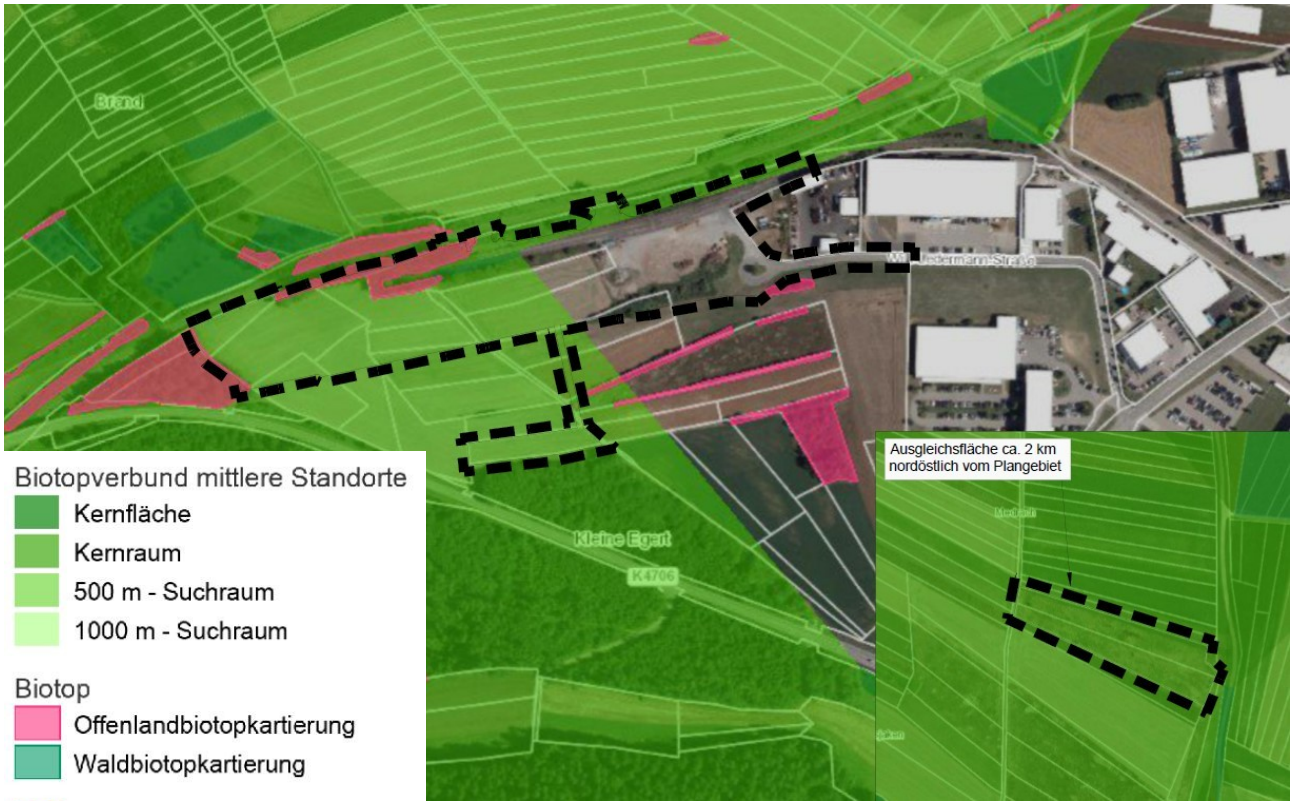

Abb. 29: Auszug LUBW Schutzgebiete vom 16.12.2020

2. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG vorbereitet wird, sofern folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen beachtet werden:

- Durch die Beanspruchung der nach § 30 BNatSchG geschützten Offenlandbiotope muss nach Genehmigung des Antrags auf Ausnahme an anderer geeigneter Stelle ein gleichwertiger und flächengleicher (1:1 Ausgleich) erfolgen.
- Der Eingriff in Flächen zum Biotopverbund mittlerer Standorte ist durch geeignete Maßnahmen innerhalb des Plangebietes oder in dessen näherer Umgebung auszugleichen
- Gehölzrodungen dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit und außerhalb der Aktivitätsphase der Fledermäuse durchgeführt werden. Für beide Tiergruppen ist demnach der Zeitraum außerhalb des 1. März bis 31. Oktober zulässig.
- Beräumung der Acker- und Grünflächen müssen außerhalb der Brutzeit und Revierbildung der Feldlerche erfolgen. Ist eine Beräumung des Baufeldes im Sommerhalbjahr vorgesehen, so sind im Vorfeld Vergrämungsmaßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass keine Feldlerchenbrut innerhalb des Vorhabensbereiches stattfindet.
- Die Beleuchtung ist nach den Vorgaben des § 21 Abs. 1 und 3 NatSchG so zu planen, dass die als Offenlandbiotop geschützten Hecken sowie die Biotopausgleichsflächen im Gleisumfeld nicht ausgeleuchtet werden. Zusätzlich sind folgende Punkte zu berücksichtigen / umzusetzen:
    - Anstrahlung des zu beleuchtenden Objektes/Fläche nur in notwendigem Umfang und Intensität,
    - Verwendung von Leuchtmitteln, die warmweißes Licht (bis max. 3000 Kelvin) mit möglichst geringen Blauanteilen ausstrahlen,
    - Verwendung von Leuchtmitteln mit keiner höheren Leuchtstärke als erforderlich,
    - Einsatz von Leuchten mit zeit- oder sensorengesteuerten Abschaltungsvorrichtungen oder Dimmfunktion,
    - Einbau von Vorrichtungen wie Abschirmungen, Bewegungsmeldern, Zeitschaltuhren,
    - Verwendung von Natriumdampflampen und warmweißen LED-Lampen statt Metallhalogen- und Quecksilberdampflampen,
    - Verwendung von Leuchtengehäusen, die kein Licht in oder über die Horizontale abstrahlen,
    - Anstrahlung der zu beleuchtenden Flächen grundsätzlich von oben nach unten, Einsatz von UV-absorbierenden Leuchtenabdeckungen,
    - Staubdichte Konstruktion des Leuchtengehäuses, um das Eindringen von Insekten zu verhindern,
    - Oberflächentemperatur des Leuchtengehäuses max. 40 °C, um einen Hitzetod anfliegender Insekten zu vermeiden (sofern leuchtenbedingte Erhitzung stattfindet).

- Für ein Brutpaar der Feldlerche wird eine CEF-Maßnahme erforderlich. Dies bedeutet die Anlage von 5.000 m² Buntbrache vor Beginn der Eingriffe. In einer ersten Vorabstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wurden dabei die Flurstücke Nr. 1850/1, 1853 und/oder 1854 auf Gemarkung Obertalheim als potenziell geeignete Ausgleichsflächen in Betracht gezogen.
- Für zwei entfallende Reviere der Goldammer werden im Zuge des ebenfalls notwendigen Biotopausgleiches heimische, standortgerechte Gehölze neu gepflanzt oder bereits bestehende, aber lückige Hecken aufgefüllt. Dies erfolgt planextern als vorgezogene Maßnahme. Ergänzend werden nach Wiederherstellung der Böschungen im Nordwesten des Gebietes planintern weitere Gehölze im Rahmen des Biotopausgleiches gepflanzt, welche zukünftig ebenfalls als Nistplatz für die Goldammer zur Verfügung stehen.
- Die Bestände der Karthäusernelke (*Dianthus carthusianorum*) als besonders geschützte Art unterliegen dem Zugriffsverbot und müssen mitsamt der sie umgebenden Bodenschicht großvolumig ausgehoben und an einem geeigneten Standort außerhalb des Eingriffsbereiches eingesetzt werden.

V. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung & z. Ausgleich erhebl. Umweltauswirkungen

1. Inhalt und Merkmale des UVP-Berichts

Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Mit dem UVPG werden die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und Strategische Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet. Die UVP ist ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Gemäß § 16 Abs. 1 S. 1 UVPG hat der Vorhabenträger der zuständigen Behörde einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen, der zumindest folgende Angaben enthält:

1) eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,
2) eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
3) eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,
4) eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,
5) eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,
6) eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie
7) eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts.

Ferner muss der UVP-Bericht gemäß § 16 Abs. 3 UVPG auch die in Anlage 4 des UVPG genannten weiteren Angaben enthalten, soweit diese Angaben für das Vorhaben von Bedeutung sind.

Auf die Unterlage 8.1 wird verwiesen.

2. Eingriffsausgleich

Die Umsetzung des geplanten Vorhabens ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) verbunden. Eingriffe in diesem Sinne 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 oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Die Umsetzung der Eingriffsregelung findet über die Eingriffs-/Ausgleichs-Bilanzierung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage 8.2) statt. Durch das Vorhaben entsteht ein Ausgleichsüberschuss von + 22.470 Ökopunkten.

2.1. Planinterne und Planexterne Ausgleichsmaßnahmen

Auf die Eingriffsausgleichsbilanzierung wird verwiesen (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan Unterlage 8.2).

2.2. Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Siehe Maßnahmenblätter Unterlage 8.6

3. Erschütterungsgutachten

Die Verladung und der Transport der Container über das Gelände des KTH erfolgt mit mobilen Reachstackern und der An- und Abtransport der Container mittels LKWs. Als maßgebende Erschütterungsquelle wurden die Güterzüge identifiziert.

Für alle Anrainergebäude, die den Gebietskategorien Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen nach Flächennutzungsplan zugeordnet sind, beträgt die Entfernung zum geplanten KTH, mehr als das 10-fache des gemäß DIN 4150- 1 zu berücksichtigenden Einwirkungsbereich.

Das Erschütterungsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass alle Wohngebäude (Gebietskategorien W und M) deutlich außerhalb des zu berücksichtigenden Einwirkungsbereich gemäß DIN 4150 liegen und somit die Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2 eingehalten werden.

Aus erschütterungstechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Bauvorhaben. Auf die Unterlage 13 wird verwiesen.

4. Lärmschutzmaßnahmen

Nicht erforderlich, s. Ergebnis schalltechnische Untersuchung (vgl. Unterlage 12)

5. Schallgutachten Baulärm

In der Ausschreibung der Bauleistungen wird vom ausführenden Auftragnehmer die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, darunter die AVV Baulärm, gefordert. Diese Vorschrift enthält einschlägige Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschimmissionen.

Aus fachlicher Sicht sind für den Baustellenbetrieb zur Errichtung des KV-Terminals keine Lärmkonflikte zu erwarten. Die in der maßgebenden Richtlinie AVV Baulärm genannten Immissionsrichtwerte werden laut den prognostischen Lärmberechnungen eingehalten bzw. unterschritten.

Die gewählte Emissionsansatz für die Gesamtfläche stellt einen relativ sicheren Berechnungsansatz dar. Zudem sprechen weitere Gründe für einen, den Baulärm betreffend, konfliktfreien Baustellenbetrieb:

- Nächstgelegene schützenswerte Wohnnutzungen weisen einen großen räumlichen Abstand von 800 m und mehr Metern auf.
- Der Schwerverkehr von und zur Baustelle kann sich über das verzweigte, örtliche Straßennetz verteilen und kann bei Bedarf über das Baustellenregime zeitlich wie örtlich gesteuert oder limitiert werden.

Nach heutiger Einschätzung ist eine unzulässige Beeinträchtigung der Nachbarschaft während der Bauphase des geplanten Kombi Terminals Horb nicht zu erwarten.

6. Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit:

Ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit ist als Unterlage 15 beigefügt. Die Untersuchung der Auswirkung der von der Bahntrasse verursachten elektrischen und magnetischen Felder erbrachte folgende Ergebnisse:

- Für den Vergleich der Immissionswerte mit den Grenzwerten der 26. BImSchV ist der ungünstigste Fall - die höchste betriebliche Anlagenauslastung - zu betrachten. Dabei ergab sich, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV nur zu geringem Maße ausgeschöpft werden.
- Für die magnetische Flussdichte werden an der nördlichen Plangebietsgrenze bei höchster Anlagenauslastung in 1 m Höhe maximal 36,6 µT oder 12,2 % vom Grenzwert der 26. BImSchV erreicht.
- Für die elektrische Feldstärke werden maximal an der nördlichen Plangebietsgrenze in 1 m Höhe 0,39 kV/m oder 7,8 % vom Grenzwert erreicht.
- Damit ist auch eine Gefährdung von Trägern aktiver und passiver Implantate ausgeschlossen.
- Auch unter Berücksichtigung der Immissionen von ortsfesten Hochfrequenzanlagen mit Frequenzen zwischen 9 kHz bis 10 MHz ergibt sich eine sichere Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV in der Gesamtimmission.

Einer Nutzung des geplanten Container Umschlagplatzes steht daher hinsichtlich der Exposition durch elektromagnetische Felder nichts entgegen.

7. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen und Havarievorsorge

Die Anlage führt den Umschlag von Transportbehältern als Dienstleistung für Dritte aus, die üblicherweise keine Angaben zum Inhalt der Behälter machen. Maßgebend sind die gesetzlichen Bestimmungen zum Transport der Behälter auf Schiene und Straße, die entsprechend auch auf den Umschlag anzuwenden sind. Der Umschlag von Abfällen ist nicht vorgesehen. Um die Möglichkeit für den Umschlag von Gefahrgut vorzusehen, wurde eine mobile Leckagewanne für Havariefälle eingeplant.

Gefahrgüter werden ausschließlich in geschlossenen, für den Bahntransport zugelassenen Behältern (z.B. ISO-Containern) umgeschlagen und im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben transportbedingt abgestellt. Dementsprechend dürfen Behälter mit Gefahrgut max. 24 Std. nach Eingang Schiene im Terminal stehen. Die Anlieferung von Gefahrgutbehältern wird den Nutzern nur am Verladetag gestattet. Die Langzeitabstellung (Lagerung) von Gefahrgutbehältern wird nicht vorgesehen.

Gefahrgüter der Klassen 1 (explosive Stoffe) und 7 (radioaktive Stoffe) sind vom Transport und Umschlag in der Anlage ausgeschlossen. Es werden ausschließlich für den intermodalen Transport (Bahn, Straße, Seeschiff) eignungsfestgestellte und zertifizierte (ADR, RID und IMDG-Code) Standardbehälter umgeschlagen. Ein Umschlag von anderen Einheiten mit wassergefährdenden Stoffen, die nicht eignungsfestgestellt sind, ist technisch nicht möglich, u.a. da ein anschließender Bahntransport dann nicht realisierbar ist und auch die entsprechende Umschlagtechnik fehlt.

Die einzusetzenden mobilen Umschlaggeräte (Reachstacker) verfügen nur über für den intermodalen Umschlag standardisierte Aufnahmevorrichtungen (Twistlocks, Greifarme), die zu den o.g. eignungsfestgestellten Behältern passen. Die größte Umladeeinheit für flüssige Güter (20-Fuß-Tankcontainer) hat ein Volumen von bis zu 37m³.

Flächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs, auf denen wassergefährdende Stoffe umgeladen werden, unterliegen den Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. In Abhängigkeit von der größten Umladeeinheit, für die die Anlage ausgelegt ist und der Wassergefährdungsklasse der umzuladenden Stoffe ist ggf. eine **Eignungsfeststellung** nach § 63 Absatz 1 Wasserhaushaltsgesetz erforderlich. Auf eine solche Eignungsfeststellung kann entsprechend des § 63 Abs. 2 Nr. 2 a) WHS verzichtet werden, wenn wassergefährdende Stoffe kurzzeitig in Verbindung mit dem Transport bereitgestellt oder aufbewahrt werden und die Behälter oder Verpackungen den Vorschriften und Anforderungen für den Transport im öffentlichen Verkehr genügen. Diese Anforderungen werden entsprechend den oben genannten Ausführungen erfüllt. Eine Eignungsfeststellung gemäß § 63 WHG muss somit nicht erfolgen.

Die größte Umladeeinheit für alle sonstigen Güter (20-, 40-, 45-Fuß-Container) hat eine Zuladung von bis zu ca. 31 t mit einem maximalen Gesamtgewicht von bis zu ca. 33 t.

Die Anlage liegt in der Zone III des Wasserschutzgebietes Talmühlequelle. Gem. § 39 AwSV können somit wassergefährdende Stoffe bis zur WGK 2 umgeschlagen werden (maßgebendes Volumen der größten Umladeeinheit > 10 ≤ 100 m³ bzw. t). Wassergefährdende Stoffe der WGK 3 werden vom Umschlag ausgeschlossen.

Aufgrund der o.g. Beschreibung sind keine Bereiche gegeben, die der **Störfallverordnung** unterliegen.

Wie bereits beschrieben, erfolgt der Transport ausschließlich in geschlossenen Behältern. Auf **staubende Güter** muss daher keine Rücksicht genommen werden.

Das Arbeitsblatt **DWA-A 786** (TRwS 786) gilt für die Ausführung von Dichtflächen von Rückhalteeinrichtungen (sekundäre Barrieren) in Anlagen nach § 62 WHG zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen und Gemischen, sofern eine flüssigkeitsundurchlässige Rückhalteeinrichtung nach AwSV erforderlich ist (vgl. 1 Anwendungsbereich DWA-A 786). Gem. § 29 Abs. 1 AwSV müssen Flächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs in Beton- oder Asphaltbauweise so befestigt sein, dass das dort anfallende Niederschlagswasser auf der Unterseite nicht austritt und ordnungsgemäß als Abwasser beseitigt wird. Gem. Absatz 2 müssen solche Umschlaganlagen über eine flüssigkeitsundurchlässige Havariefläche oder -einrichtung verfügen, auf der Ladeeinheiten oder Straßenfahrzeuge, aus denen wassergefährdende Stoffe austreten, abgestellt werden können und auf der wassergefährdende Stoffe zurückgehalten werden.

Das auf den Havarieflächen anfallende Niederschlagswasser ist ordnungsgemäß als Abwasser zu beseitigen. In Umschlagsanlagen ist es also ausreichend, wenn der bestmögliche Schutz der Gewässer vor nachteiligen Auswirkungen auf ihre Eigenschaften erreicht wird. Da technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen in Verbindung mit dem Gefahrgutrecht schon einen hinreichenden Schutz sicherstellen, ist der bestmögliche Schutz des Gewässers durch Beton- und Asphaltbauweise gewährleistet, wenn im Schadenfall flüssigkeitsundurchlässige Havarieflächen oder -einrichtungen (z.B. Auffangwanne) zur Verfügung stehen. Mit diesen Änderungen wird den Besonderheiten der Anlagen des intermodalen Verkehrs Rechnung getragen. Damit ist sind die Anforderungen der AwSV erfüllt und das Arbeitsblatt DWA-A 786 nicht anzuwenden.

Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

8. Schutzgut Wasser

8.1. Oberflächengewässer

Im Bereich des Vorhabens treten keine Oberflächengewässer auf. Bau-, anlage- und betriebsbedingt ergeben sich damit keine erheblichen Auswirkungen.

8.2. Grundwasser

Hydrogeologisches Gutachten – Vorgehensweise und wesentliche Ergebnisse

In Bezug auf die zum Zeitpunkt der Durchführung des Scopingverfahrens noch nicht abgeschlossene Entwässerungsplanung hatte die untere Wasserbehörde des Landratsamt Freudenstadt im Rahmen des Scopingverfahrens insbesondere wegen der im Wasserschutzgebiet befindlichen Lage des Vorhabens angeregt, die Versickerung von Niederschlagswasser zu prüfen, um die Quantität der Grundwasserneubildung nicht weiter einzuschränken. Dazu wurde ein hydrogeologisches Gutachten erstellt, welches sich auch mit den Auswirkungen des Bauvorhabens in Bezug auf die Grundwasserneubildung, die Auswirkungen hinsichtlich Schadstoffeintrag sowie die Versickerung von Niederschlagwasser, insgesamt also mit den Auswirkungen auf Qualität und Quantität des Grundwasserdargebots auseinandersetzt (vgl. Unterlage 14.) Das Gutachten kommt zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Im Bereich des geplanten Terminals liegen ungünstige hydrogeologische Verhältnisse. Zusammenfassend sind dies:
    - Lage im Einzugsgebiet wichtiger und ergiebiger Trinkwasserfassungen
    - Komplizierte tektonisch beeinflusste Fließverhältnisse
    - Geringe Fließzeiten vom Standort zu den Wasserfassungen
    - Geringes Filter- und Regenerationspotential auf dem Fließweg
    - Geringe Schutzwirkung der Deckschichten am Standort
    - Reduktion der GW-Neubildung ist auf den Einzelfall bezogen unerheblich, die Reduktion ist jedoch in einem gesamtwasserwirtschaftlichen Kontext zu sehen.

Unter dem Strich besteht ein Dilemma zwischen quantitativen Grundwasserschutz (GW-Neubildung), der eine Versickerung von Niederschlagswasser nahelegt und dem qualitativen Grundwasserschutz, der eine Versickerung als heikel erscheinen lässt. Dieses Dilemma kann letztendlich wohl nur durch technische Maßnahmen aufgelöst werden. Erforderliche Anforderungen, Vorkehrungen und Maßnahmen für alle Baumaßnahmen innerhalb des Wasserschutzgebietes sind unter Berücksichtigung der vorliegenden geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse im Zuge der Planung eng mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

- Die Anforderungen der Rechtsverordnung der Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02. Juni 1989 sind zu beachten.

Im weiteren Verlauf wurde die Entwässerungsplanung in Ansehung dieses Gutachtens und in enger Absprache mit dem Landratsamt den örtlichen Gegebenheiten angepasst.

Möglichkeit einer Versickerung im Plangebiet

Außerdem wurde im Zuge der Entwässerungsplanung die Möglichkeit zur Versickerung von Teilströmen wie folgt untersucht:

Gemeinsam mit dem Landratsamt Freudenstadt und dem beauftragten Hydrogeologen wurde entschieden, dass eine Versickerung nur stattfinden solle, wenn dabei eine Verunreinigung des Grundwassers ausgeschlossen werden kann. Eine solche gefahrlose Versickerung ist lediglich bei Teilströmen möglich, welche als nicht behandlungsbedürftig (z.B. Dachflächen) angesehen werden können, oder bei Teilströmen welche soweit aufbereitet werden können, dass diese ebenfalls als unschädlich einzustufen sind.

Nicht behandlungsbedürftiges Oberflächenwasser fällt im Planbereich lediglich auf den 216 m² des geplanten Betriebsgebäudes an, welches i.d.R. getrennt abgeleitet werden muss. Die Ableitung des anfallenden, nicht behandlungsbedürftigen Niederschlagswassers wäre als vergleichsweise kostengünstige Versickerung im Böschungsbereich in südliche Richtung möglich. Da allerdings ein Containerdepot („Intermodales Servicezentrum Horb“) vorgesehen ist, welches zeitlich und örtlich direkt anschließend an das Terminal errichtet werden soll, kann diese Variante nicht dauerhaft für die Ableitung des Niederschlagswassers gewählt werden. Der Bebauungsplan für das genannte Depot ist bereits im Verfahren. Eine weitere und einzige dauerhafte Lösung wäre daher lediglich die Überleitung des Dachflächenwassers zu den geplanten Notentlastungsbecken. Hierzu müsste ein ca. 150 m langer Regenwasserkanal inkl. Schachtbauwerke hergestellt werden. Da es sich beim vorliegenden Fall allerdings lediglich um 0,008 % der gesamten versiegelten Fläche handelt, wäre der finanzielle Aufwand für diese Variante unverhältnismäßig groß angesehen. Für die Ableitung des Niederschlagswassers der Dachfläche des Betriebsgebäudes wird daher ebenfalls das Ableitungssystem des KTH insgesamt herangezogen.

Das auf den Verkehrsflächen (Terminal und Gleise) anfallende Oberflächenwasser ist als behandlungsbedürftig einzustufen. Die Reinigung hinsichtlich Leichtflüssigkeiten und Schwebstoffen wäre technisch problemlos möglich. Da allerdings nicht abzusehen ist, welche Stoffe im Havariefall eines beladenen Containers freigesetzt würden, kann kein wirksamer Schutz des Grundwassers durch die üblichen technischen Mittel hergestellt werden. Stoffe wie z.B. wasserlösliche Medikamente oder Kosmetika würden dennoch ins Grundwasser gelangen.

Selbst innovative Lösungen wie Retentionsbodenfilter mit Aktivkohle, die neben dem hohen Flächenbedarf Investitionen in Millionenhöhe mit sich bringen, würden keinen absoluten Schutz des Grundwassers garantieren. Angesichts der beschriebenen Umstände wird auf eine Versickerung von Oberflächenwasser verzichtet.

Befreiung von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung

Im Zuge des Vorhabens ist eine Befreiung von den Verboten der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung der Talmühlequelle des ZV Gäuwasserversorgung zu prüfen und beantragen. Die Beantragung der Befreiung erfolgt mit dem vorliegenden Antrag auf Planfeststellung. Das Landratsamt wird dann im Rahmen der Behördenbeteiligung entsprechende Befreiungen prüfen und ggf. erteilen. Als Rechtsgrundlage dient hierbei die Rechtsverordnung, aufgestellt vom Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02. Juni 1989 zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Talmühlequelle des Zweckverbandes Gäuwasserversorgung, mit Stand vom Oktober 2005. Da das Vorhaben sich im WSG III befindet, ist der Verbotskatalog gemäß § 3 zu beachten.

Zusammenfassend sollte aus Sicht des Vorhabenträgers im Planfeststellungsverfahren die Überprüfung und Beantragung einer Befreiung gemäß § 8 Abs. 1 mit Wirkung auf die Punkte:

- § 3 Punkt 16 „Einleiten von Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer, wenn das Abwasser nicht ausreichend gereinigt ist“
- § 3 Punkt 39 „Maßnahmen, die eine wesentliche Verminderung der Grundwasserneubildung oder des nutzbaren Dargebots zur Folge haben.“

erfolgen. Den übrigen Verboten des § 3 stellt das Vorhaben nichts entgegen, womit auch keine Befreiung der Punkte verfolgt wird.

Die Punkte 3, 4 und 10 betreffen das Vorhaben grundsätzlich, es kann aber durch die geplante Entwässerungslösung, der Entscheidung gegen eine Versickerung des Oberflächenwassers, sowie zuvor aufgeführte Maßnahmen im Havariefall, ein Nachweis ausreichender Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz des Gewässers erbracht werden.

Ebenso ist, mit dem an vorangegangener Stelle genannten Ausmaß der Tankstelle und der dazugehörigen Abnahme durch eine zugelassene Überwachungsstelle vor Inbetriebnahme dieser, eine Ausnahmeregelung in Punkt 8 gemäß Punkt 8a), 8b), 8c) und 8d) gegeben.

Da die geplante Entwässerung im Falle eines Starkregens das Oberflächenwasser in ein oberirdisches Notentlastungsbecken leitet, wird eine **Befreiung der Rechtsverordnung in Bezug auf § 3 Punkt 16** beantragt. Es ist zu bemerken, dass der Vorhabenträger hier umfassende technische Vorkehrungen in der Planung berücksichtigt, um diesen Fall vorzubeugen. So reicht das kombinierte Rückhaltevolumen von Stauraumkanal und Notentlastungsbecken aus um ein 100-jährliches Regenereignis aufzufangen. Potentiell verschmutztes Oberflächenwasser kommt zu Beginn jedes Regenereignisses zum Abfluss. Dieses Wasser wird im Stauraumkanal aufgefangen. Sollte es an der vorgeschalteten Schwelle zur Entlastung kommen, kann davon ausgegangen werden, dass dieses Wasser nicht behandlungsbedürftig ist.

Als zusätzliche Sicherheit wird an der Entlastungsschwelle eine Tauchwand zur Rückhaltung von Schwimmstoffen und Leichtflüssigkeiten installiert.

Um den Punkten 14 und 15, die eine Versickerung von Abwasser und verunreinigtem Niederschlagswasser verbieten, vollumfänglich nachzukommen, wird wiederum eine **Befreiung des Verbots gemäß § 3 Punkt 39** zu Gunsten des Vorhabens beantragt.

Das zuvor angesprochene Dilemma zwischen quantitativem und qualitativem Wasserschutz spiegelt sich in dieser Befreiung wider. Wie durch Gutachter und durch das Landratsamts Freudenstadt (Sachgebiet Wasserwirtschaft und Bodenschutz) bestätigt, bestehen komplizierte geologische und hydrogeologische Gegebenheiten. Die Abwägung wird nicht nur zu Gunsten des qualitativen Wasserschutzes und gegen eine Versickerung getroffen, sondern übergreifend auch zu Gunsten der Projektrealisierung, welche im Zeichen einer nachhaltigen und umweltschonenden Transport-Logistik steht, die den Klimaschutz unterstützt und somit auch in Bezug auf § 8 (1) 1. dem Wohl der Allgemeinheit dient. Ein Bestehenbleiben der Verbote würden eine Projektrealisierung nichtig machen, da keine weitere Entwässerungslösung realisierbar ist, die dieses angesprochene Dilemma zweckmäßiger löst.

Eine Verwehrung der Befreiungen ist somit auch gemäß § 8 (1) 2. aus Sicht des Vorhabenträgers mit durchschlagender Härte zu bewerten, da der Terminalbau praktisch nicht mehr umsetzbar wäre.

Um dem quantitativen Wasserschutz trotzdem bestmöglich nachkommen zu können, wird bei der Planung des südlich vorgesehenen Servicezentrums, sowie der südlichen Gewerbegebietserweiterungsfläche, das von den dort entstehenden dachflächenstammende Oberflächenwasser versickert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist im ersten Bauabschnitt (Servicezentrum) eine Dachfläche von insgesamt 7.500 m² und im zweiten Bauabschnitt eine Dachfläche von insgesamt 12.500 m² geplant. Die Dachflächen würden damit rund 30 % der versiegelten Fläche (Terminal und Depot) ausmachen.

Auf das hydrogeologische Gutachten und die Entwässerungsplanung im Anhang wird verwiesen.

9. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Landschaftspflegerische Maßnahmen werden im landschaftspflegerischen Begleitplan mit Maßnahmenplan beschrieben. Auf die Unterlage 8.2 bis 8.6 wird verwiesen.

VI. Quellen und Vorschriften

- UVPG - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2021 (BGBl. I S. 306)
- LUBW – Landesanstalt für Umwelt Baden- Württemberg Daten und Kartendienst (https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/)
- Unterlagen Förderantrag für das Vorhaben KV-Terminal Horb a.N. an Eisenbahn-Bundesamt, erstellt durch Fa. LUB Consulting GmbH
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Eisenbahn-Bundesamt

VII. Anlagen

1) Regionalplanerische Beurteilung des Regionalverbands Nordschwarzwald
2) Nachweis über Kauf- und Pachtvertrag der Gleisanlage