Planfeststellungsbeschluss

Kombi-Terminal Horb (KTH) in Horb a.N. IG Heiligenfeld

Karlsruhe, den 05.05.2022

Az.: 17-3824.1-2/Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG

Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

		Seite
A	**Verfügender Teil**	9
I.	Feststellung des Plans	9
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	16
1.	Wasserrechtliche Erlaubnis	16
2.	Sonstige	17
III.	Nebenbestimmungen	17
1.	Eisenbahntechnik	17
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	19
3.	Immissionsschutz	22
3.1	Allgemeines	22
3.2	Lärm	23
3.2.1	Baulärm	23
3.2.2	Betriebs-, Anlagenlärm	26
3.3	Erschütterungen	27
3.4	Luft	27
4.	Wasserrecht	27
4.1	Allgemeines	27
4.2	Grundwasserschutz	29
4.3	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	29
4.4	Abwasser	32
4.5	Abscheider	33
5.	Bodenschutz	34
6.	Abfallrecht	36
7.	Baurecht	36
8.	Brand- und Katastrophenschutz	38
9.	Geotechnik	39
9.1	Allgemeines	39
9.2	Vorbereiten der Baufläche	39
9.3	Geländeabtrag	40
9.4	Geländeauffüllung	40
9.5	Böden zur Geländeauffüllung	41
9.6	Einbauvoraussetzungen	41

9.7	Umweltanforderungen an die Lieferböden	42
9.8	Verdichtungsanforderung	42
9.9	Bodenstabilisierung	43
9.10	Hebungsproblematik durch sulfathaltige Böden und Baustoffgemische	43
9.11	Bodenpressungen	43
9.12	Erdplanum	43
9.13	Tragschicht	43
9.14	Gleistrasse	43
10.	Straßenbau/Straßenverkehr	44
11.	Denkmalschutz/Denkmalpflege	44
12.	Sicherheit	44
13.	DB	45
14.	Leitungsträger	47
15.	Vorbehalte	47
IV.	Zusagen	48
1.	Eisenbahntechnik	48
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	49
3.	Wasserrecht	49
3.1	Allgemeines	49
3.2	Grundwasserschutz	49
3.3	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	50
3.4	Abscheider	51
4.	Bodenschutz	51
5.	Abfallrecht	51
6.	Arbeitsschutz	52
7.	Barrierefreiheit	52
8.	DB	52
9.	Netze BW	53
10.	Stadt Horb a.N.	53
V.	Hinweise	54
1.	Eisenbahntechnik	54
2.	Wasserrecht/Entwässerung	54
3.	Bodenschutz	54
4.	Abfallrecht	55
5.	Baurecht	55
6.	Geologie	56

7.	Brand- und Katastrophenschutz	56
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	56
VII.	Gebührenentscheidung	56
B	**Begründender Teil**	58
I.	Sachverhalt	58
1.	Vorhaben	58
1.1	Ausgangslage	58
1.2	Verkehrliche Zielsetzung	58
1.3	Geplanter Zustand	58
2.	Verfahrensablauf	61
2.1	Screening	61
2.2	Scoping	61
2.3	Anhörung	61
2.4	Vorläufige Anordnung	66
2.5	Planänderungen	74
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	76
1.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	77
1.1	Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	78
1.1.1	Baubedingte Wirkungen	78
1.1.1.1	Schall	78
1.1.1.2	Erschütterungen	79
1.1.2	Anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen	79
1.1.2.1	Verkehrsuntersuchung	79
1.1.2.2	Schall	84
1.1.2.3	Erschütterungen	87
1.1.2.4	Elektromagnetische Verträglichkeit	88
1.1.3	Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen	89
1.2	Schutzgut Biotope/biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen	89
1.2.1	Biotope/biologische Vielfalt	89
1.2.2	Tiere und Pflanzen	90
1.2.2.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	90
1.2.2.1.1	Untersuchungszeitraum und Methode	90
1.2.2.1.2	Betroffenheit planungsrelevanter Arten	91
1.2.2.1.3	Schutzgebiete	94

1.2.2.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung	95
1.2.3	Gesamtbetrachtung	95
1.2.4	Vermeidung, Verminderung, Ausgleich	96
1.3	Schutzgut Boden	99
1.3.1	Bau- und anlagebedingte Wirkungen	99
1.3.2	Betriebsbedingte Wirkungen	99
1.3.3	Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen	100
1.4	Schutzgut Wasser	102
1.4.1	Oberflächengewässer	102
1.4.2	Grundwasser	102
1.4.2.1	Hydrogeologisches Gutachten	102
1.4.2.1.1	Schutzgebiete	102
1.4.2.1.2	Topographische, geologische, tektonische und hydrogeologische Situation	102
1.4.2.1.3	Hydrogeologische Auswirkungen	103
1.4.2.2	Gesamtbetrachtung	104
1.4.2.3	Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen	104
1.5	Schutzgut Klima/Luftqualität	105
1.6	Schutzgut Landschaftsbild	106
1.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	106
1.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	107
2.	Bewertung der Umweltauswirkungen	107
2.1	Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	107
2.2	Schutzgut Biotope/biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen	108
2.2.1	Biotope/biologische Vielfalt	108
2.2.2	Tiere und Pflanzen	108
2.3	Schutzgut Boden	109
2.4	Schutzgut Wasser	109
2.5	Schutzgut Klima/Luftqualität	110
2.6	Schutzgut Landschaftsbild	110
2.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	111
2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	111
III.	Rechtliche Würdigung	111
1.	Formell	111
2.	Materiell	115
2.1	Planrechtfertigung	115
2.1.1	Fachplanerische Zielkonformität	115
2.1.2	Erforderlichkeit	118

2.1.3	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit	118
2.2	Raumbezogene Gesamtplanung	119
2.3.	Zwingendes Recht	119
2.3.1	Eisenbahntechnik/-verkehr	119
2.3.2	Naturschutzrecht	119
2.3.3	Immissionsschutzrecht	124
2.3.2.1	Lärmimmissionen	124
2.3.2.1.1	Betriebsbedingte und anlagenbedingte Schallimmissionen	124
2.3.2.1.2	Lärm in der Bauphase	125
2.3.2.2	Erschütterungen	127
2.3.2.3	Elektromagnetische Verträglichkeit	128
2.3.2.4	Luftschadstoffe	128
2.3.4	Wasserrecht	129
2.3.5	Abfall- und Bodenschutzrecht	133
2.3.6	Forst	135
2.3.7	Denkmalschutz	136
2.8	Sonstiges zwingendes Recht	136
2.4	Abwägung	136
2.4.1	Planungsalternativen	137
2.4.1.1	Null-Variante	137
2.4.1.2	Andere Standorte	138
2.4.1.2.1	Standort Eutingen	138
2.4.1.2.2	Standort Gärtringen	139
2.4.1.2.3	Standort Bondorf/Ergenzingen	139
2.4.1.2.4	Standort Bahnhof Nagold	140
2.4.1.2.5	Standort Horb Güterbahnhof	140
2.4.1.3	Sonstige Varianten	141
2.4.2	Immissionsschutz	141
2.4.3	(Sonstiges) Umweltrecht	141
2.4.4	Barrierefreiheit	142
2.4.5	Kampfmittel	143
2.4.6	Eigentum	143
2.4.7	Sonstiges	144
2.5	Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und sonstigen Stellen	144
2.5.1	DB AG Immobilien GmbH Region Südwest	144
2.5.2	Eisenbahn-Bundesamt	146
2.5.3	LEA	147
2.5.4	Landratsamt Freudenstadt	149

2.5.4.1	Untere Naturschutzbehörde	149
2.5.4.2	Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde	151
2.5.4.3	Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht	153
2.5.4.3.1	Immissionsschutz	153
2.5.4.3.2	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen/Wasserrecht	153
2.5.4.3.3	Arbeitsschutz	155
2.5.4.4	Forst	155
2.5.4.5	Landwirtschaft	157
2.5.4.6	Straßenbau	158
2.5.4.7	Flurneuordnung	160
2.5.4.8	Brand- und Katastrophenschutz	160
2.5.5	Netze BW	161
2.5.6	Regierungspräsidium Freiburg Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Nord	162
2.5.7	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	162
2.5.8	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16 – Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	164
2.5.9	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege	164
2.5.10	Regionalverband Nordschwarzwald	165
2.5.11	Stadt Horb	165
2.5.12	Unfallversicherung Bund und Bahn	166
2.5.13	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	168
2.5.14	Verwaltungsgemeinschaft Horb	170
2.5.15	Vodafone	174
2.5.16	Zweckverband Gäuwasserversorgung	175
2.6	Einwender	176
3.	Gesamtbetrachtung	183
C	**Gebühr**	184
D	**Rechtsbehelfsbelehrung**	185
Anhang	**Abkürzungsverzeichnis**	186

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A

Verfügender Teil

I.
Feststellung des Plans

1. Der Plan der Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG für die Errichtung des Kombi-Terminals Horb (KTH) in Horb a.N. IG Heiligenfeld wird festgestellt.

2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anlage	Blatt/ Seite	Bezeichnung	Datum	Maßstab	Deck blatt
1a	1-47	**Erläuterungsbericht** mit Anlagen	24.03.2022		X
	1-3	RV Nordschwarzwald Kombi-Terminal-Horb (KTH), regionalplanerische Beurteilung (nur nachrichtlich)	12.04.2021		
	1-9	Kaufvertrag, Pachtvertrag (Auszüge) (nur nachrichtlich)	Dezember 2020		
2		**Übersichtskarten und -pläne**			
2.1	1	Übersichtskarte	17.03.2021	1:20000	
2.2	1	Übersichtslageplan mit Schutzgebieten	17.03.2021	1:5000	
2.3	1	Abgrenzung Plangebiet	17.03.2021	1:5000	
3		**Pläne**			
3.1	1	Bestandsplan (nur nachrichtlich)	24.03.2021	1:1000	
3.2	1	Lageplan	07.05.2021	1:1000	
3.3	1	Gleisplan	07.05.2021	1:500	
3.4	1	Höhenplan	29.05.2021	1:500	
3.5	1	Regelquerschnitt	05.02.2021	1:250	
3.6	1	Querprofile Station 0 – 170	29.01.2021	1:200	
3.7	1	Querprofile Station 250 – 400	29.01.2021	1:200	
3.8	1	Querprofile Station 430 – 470	29.01.2021	1:200	
3.9	1	Kabel- und Leitungsplan	07.05.2021	1:500	
3.10	1	Auftrags-/Abtragsflächenplan	07.05.2021	1:1000	
3.11	1	Oberflächenplan	24.03.2021	1:1000	
4		**Ingenieurbauwerke**			
4.1a	1-4	Bauwerksverzeichnis	04.04.2022		X
4.2a	1	Bauwerksplan	20.04.2022	1:1000	X
4.3		Baugesuch zum Bauvorhaben: Neubau Betriebsgebäude mit	26.05.2021		
	1	1. Vorhabenträger (nur nachrichtlich)			
	1	2. Kurze Erläuterung zum Baugesuch (nur nachrichtlich)			
	1	3. Rechtswirkung der Planfeststellung (nur nachrichtlich)			
	1-4	4. Antrag auf Baugenehmigung § 49 LBO (Formular: Anlage 4)			
	1-4	5. Lageplan schriftlicher Teil (Formular: Anlage 5)	10.05.2021		
	1	6.1 Lageplan (§ 4 LBOVVO)	26.05.2021	1:500	
	1	6.2.1 Grundriss Erdgeschoss	04.05.2021	1:100	
	1	6.2.2 Grundriss Obergeschoss	04.05.2021	1:100	
	1	6.2.3 Gebäudeansichten	17.05.2021	1:100	
	1	6.2.4 Containertyp EURO100 – Schnitt	25.06.2018	1:20	
	1-3	6.3 Baubeschreibung (§ 7 LBOVVO) (Formular: Anlage 6)			
	1-4	6.5 Angaben zu gewerblichen Anlagen, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen			

		(§ 7 Abs. 2 LBOVVO) (Formular: Anlage 8)			
		6.7 Bautechnische Nachweise			
	1-2	- Datenblatt Containereinheiten Typ Euro 100 (festgestellt bezogen auf die für die Sicherheit und Standfestigkeit notwendigen technisch-baulichen Anforderungen)			
	1-4	- Aufstell-Anweisung	17.09.2014		
	1-8	- Typenprüfung Prüfbericht Nr. 1, „Eurocontainer 4“ (nur nachrichtlich)	30.09.2014		
	1,2	- Verlängerungsbescheid „Eurocontainer 4“ (nur nachrichtlich)	24./25.01.2019		
		6.12. I.			
	1-8	- Typenprüfung Prüfbericht Nr. 1, „Eurocontainer 4“ (nur nachrichtlich)	30.09.2014		
	1,2	- Verlängerungsbescheid „Eurocontainer 4“ (nur nachrichtlich)	24./25.01.2019		
	1	6.12. II. Stellungnahme zur Barrierefreiheit des Betriebsgebäudes (nur nachrichtlich)			
	1-3	8. Berechnung der Netto- und Bruttogrundflächen (NGF/BGF) und Brutto-Rauminhalte (BRI) nach DIN 277, sowie Berechnung notwendiger Pkw-Stellplätze			
	1,2	9. Vorhandene Baulasten (nur nachrichtlich)	12.09.2008 14.05.2008		
5		**Beleuchtungsplanung**			
5.1a	1	Beleuchtungsplan	12.04.2022	1:1000	X
5.2		Beleuchtung mit FL 20 LPH 14m			
		mit			
	1	Beleuchtungsberechnung	25.01.2021		
	1-2	1 Leuchtendaten			
		2 Umschlagbereich			
	1-3	- Beschreibung, Umschlagbereich			
	1	- Zusammenfassung, Umschlagbereich			
	1-7	- Berechnungsergebnisse, Umschlagbereich			
	1-3	Anhang 2 ASR A3.4			
		(insgesamt nicht festgestellt; ersetzt durch Anlagen 5.2a bis 5.4a)			
5.2a		Beleuchtung mit FL 11 BLC 2200K LPH 14m (oder gleichwertig)			X
		mit			
	1	Beleuchtungsberechnung	18.02.2022		
	1	1 Leuchtendaten	18.02.2022		
		2 Umschlagbereich	18.02.2022		
	1-3	- Beschreibung, Umschlagbereich			

	1 1-9	- Zusammenfassung, Umschlagbereich - Berechnungsergebnisse, Umschlagbereich (nur nachrichtlich bis auf Beleuchtungsberechnung und Leuchtendaten)			
5.3a	1-2	Floodlight FL 20 Backlight Control (oder gleichwertig)			X
5.4a	1-13	Abhandlung Beleuchtungskonzept (nur nachrichtlich)	22.02.2022		X
6		**Grunderwerb**			
6.1a	1-2	Grunderwerbsverzeichnis	24.03.2022		X
6.2	1	Grunderwerbsplan	07.05.2021	1:1000	
7		**Entwässerungsnachweis**			
7.1a (bisher: 7.)	1-7 1,2 1 1 1 1	Entwässerungsnachweis Textteil mit Anlage 1: Schlussprotokoll Anlage 2: Bemessung Stauraumkanal Terminal Anlage 3: Leitungsregelquerschnitt Anlage 4a: Entwässerungsplan Übersicht Längsschnitt Stauraumkanal	21.06.2021 mit Korrektur vom 19.04.2022 28.10.2020 31.01.2017 29.01.2021 25.03.2021 06.04.2022 28.01.2021	 1:250 1:500 1:250	X X
7.2a	1-15	KVT Horb Modus: Nachweis (nur nachrichtlich)	04.10.2021		X
8		**Umweltverträglichkeitsprüfung – Bericht (UVP-Bericht)**			
8.1a	1-45	Erläuterungsbericht UVP (nur nachrichtlich)	08.02.2022		X
8.2a	1-41	Landschaftspflegerischer Begleitplan	08.02.2022		X
8.3	1	Bestandsplan (nur nachrichtlich)	26.03.2021	1:2000	
8.4	1	Konfliktplan	03.02.2021	1:2000	
8.5a	Blatt 1a Blatt 2	Maßnahmenplan	24.03.2022 28.04.2021	1:500 1:1000	X
8.6a	1-17	Maßnahmenblätter	24.03.2022		X
9		**Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**			
9.1	1-38	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	12.05.2021		
9.2	1-13	Natura 2000 – Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsprüfung (nur nachrichtlich)	12.05.2021		
9.3	1-9	Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG (nur nachrichtlich)	09.02.2021		
10		**Geologische Untersuchung** (nur nachrichtlich, mit Ausnahme von Unterlage 10.4a)			
10.1	 1-26	Geotechnischer Bericht Textteil	 27.03.2018		

		mit			
	1	Anlage 1.1: Übersichtslageplan	26.10.2017		
	1	Anlage 1.2: Lageplan der Untersuchungspunkte	02.2018	1:1200	
	1	Anlage 2.1.1: Schürfgrube (SG) 1	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.1.2: Fotodokumentation SG 1	12.01.2018		
	1	Anlage 2.2.1: Schürfgrube (SG) 2	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.2.2: Fotodokumentation SG 2	12.01.2018		
	1	Anlage 2.3.1: Schürfgrube (SG) 3	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.3.2: Fotodokumentation SG 3	12.01.2018		
	1	Anlage 2.4.1: Schürfgrube (SG) 4	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.4.2: Fotodokumentation SG 4	12.01.2018		
	1	Anlage 2.5.1: Schürfgrube (SG) 5	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.5.2: Fotodokumentation SG 5	12.01.2018		
	1	Anlage 2.6.1: Schürfgrube (SG) 6	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.6.2: Fotodokumentation SG 6	12.01.2018		
	1	Anlage 2.7.1: Schürfgrube (SG) 7	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.7.2: Fotodokumentation SG 7	12.01.2018		
	1	Anlage 2.8.1: Schürfgrube (SG) 8	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.8.2: Fotodokumentation SG 8	12.01.2018		
	1	Anlage 2.9.1: Schürfgrube (SG) 9	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.9.2: Fotodokumentation SG 9	12.01.2018		
	1	Anlage 2.10: Böschungsaufnahme (BA) 1	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.11: Böschungsaufnahme (BA) 2	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.12: Böschungsaufnahme (BA) 3	25.01.2018	1:50	
	1	Anlage 2.13: Zeichenerklärung (DIN 4023)			
	1	Anlage 3: Lageplan mit Darstellung der vereinfachten geologischen Profile	02.2018	1:1200	
	1-4	Anlage 4.1 – 4.4: Analytik gemäß der Verwaltungsvorschrift Tab. 6-1 im Feststoff	30.01.2018		
	1	Anlage 5: Ergebnisse der bodenmechanischen Laborversuche	26.02.2018		
	1,2,3	Anlage 6.1 – 6.3: Konsistenzgrenzenbestimmung nach DIN 18122	14.02.2018 30.01.2018 30.01.2018		
	1	Anlage 7.1: Homogenbereich für Boden (Auffüllung)	02.01.2017		
	1	Anlage 7.3: Homogenbereich für Boden (Verwitterungsschicht)	02.01.2017		
	1	Anlage 7.4: Homogenbereich Fels (Meißner-Formation)	02.01.2017		
10.2	1-2	Gutachterliche Stellungnahme zur Verwendung von Bodenmaterial mit	22.12.2020		

	1	Anlage 1: Schnitt mit Unterbauten	02.2021	1:250	
10.3a		Bodenschutzkonzept			X
	1-60	Textteil	März 2022		
		mit			
		Anhängen			
	61-62	8.1: Fotodokumentation der Bodenkartierung			
	63-70	8.2: Ergebnisse der Bodenkartierung	24.11.2021		
	71	8.3: Probenahmeprotokolle	23.11.2021		
	72-79	8.4: Aktennotiz zum Bodenauftrag	10.02.2022		
	80	8.5: Maschinenliste	März 2022		
10.4a	1-8	Maßnahmenkonzept Bodenschutz	März 2022		X
11	I-14	**Verkehrsuntersuchung**	17.12.2020		
		mit			
		Abbildung 1: Ergebnis der Verkehrszählungen			
		Abbildung 2: Verkehrsbelastungen im Straßennetz			
		Abbildung 3: Verteilung der Transporte des KV-Terminals			
		Abbildung 4: Verkehrsmengen des KV-Terminals im Schwerverkehr			
		Abbildung 5: Verkehrsmengen des KV-Terminals und des Depots im Schwerverkehr			
		Abbildung 6: Verkehrsmengen Gesamt			
		(nur nachrichtlich)			
12		**Schalltechnische Untersuchung** (nur nachrichtlich)			
12.1		Schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm			
	I-20	Textteil	30.04.2021		
		mit			
	1	Anlage 1: Übersicht der Lärmquellen			
	1	Anlage 2: Lage und Entfernung der Immissionsorte	20.04.2021	1:30000	
	1	Anlage 3a: Einzelpunktberechnung Tageszeitraum	20.04.2021	1:30000	
	1	Anlage 3b: Einzelpunktberechnung Nachtzeitraum	20.04.2021	1:30000	
	1	Anlage 4: Ergebnisse Einzelpunktberechnung	28.04.2021		
	1-3	Anlage 5: Ergebnisse Einzelpunktberechnung; Teilpegel beispielhaft für zwei Immissionsorte	28.04.2021		
12.2		Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm			
	1-4	Textteil	11.05.2021		

		mit			
	1	Anlage 1: Baulärm Flächenschallpegel	06.05.2021		
	1	Anlage 2: Karte 1a Einzelpunktberechnung Baulärm Tageszeitraum	06.05.2021	1:30000	
	1	Anlage 3: Karte 1b Einzelpunktberechnung Baulärm Nachtzeitraum	06.05.2021	1:30000	
13	I-8	**Erschütterungsgutachten** (nur nachrichtlich)	05.05.2021		
14		**Hydrogeologisches Gutachten** (nur nachrichtlich)			
	1-18	Textteil	08.12.2020		
		mit			
	1	Anlage 1.1: Übersichtslageplan	26.10.2017		
	1	Anlage 1.2: Abgrenzungsplan	04.02.2021		
	1	Anlage 1.3: Lageplan des Grundstücks und des Wasserschutzgebiets	01.2021		
	1	Anlage 2: Lageplan mit Darstellung der Topographie und Vorfluter	11.2020		
	1	Anlage 3: Lageplan mit Darstellung der geologischen Einheiten	11.2020		
	1	Anlage 4.1: Geologischer Schnitt durch den Eutinger Graben			
	1	Anlage 4.2: Geologischer Schnitt westlich vom Eutinger Graben	11.2020		
	1	Anlage 5: Lageplan mit Darstellung der hydrogeologischen Einheiten	11.2020		
	1	Anlage 6: Lageplan mit Darstellung der Färbversuchsergebnisse	11.2020		
		(insgesamt nur nachrichtlich)			
15	1-20	**Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit** (nur nachrichtlich)	26.04.2021		

II.
Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Aufgrund von §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10, 12, 13, 18 Abs. 1 und 19 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ergeht folgende

Entscheidung:

1. Dem Vorhabenträger wird nach Maßgabe der unter Abschnitt A I.2 aufgeführten Pläne und Beschreibungen (insbesondere der dortigen Unterlage 7 „Entwässerungsnachweis“) und nach Maßgabe der unter 2. aufgeführten Nebenbestimmungen die

wasserrechtliche Erlaubnis

zur Versickerung des Oberflächenwassers in den geplanten Notentlastungsbecken (Niederschlagsmenge > 50 jährliches Regenereignis) auf dem Grundstück FlstNr. 2141/1, Gemarkung Altheim, erteilt.

2. Nebenbestimmungen

2.1 Es ist sicherzustellen, dass in der geplanten Versickerungsfläche der Notentlastungsbecken eine dauerhafte dichte Grasnarbe erhalten bleibt (ggf. durch regelmäßige Nachsaat).

2.2 Die Mächtigkeit der bewachsenen Bodenschicht in den Notentlastungsbecken muss mindestens 30 cm betragen.

2.3 Es ist eine bedarfsgerechte Kontrolle (mindestens jedoch vierteljährlich) der Versickerungsanlage auf oberflächliche Veränderungen und Verschmutzungen sowie Beschädigungen durchzuführen.

Im Bedarfsfall hat eine Reinigung (z. B. Entfernung von Laub, Ästen, Müll o.ä.) sowie Entfernung von Ablagerungen von der Beckensohle zu erfolgen; bei Beschädigungen ist unverzüglich eine fachgerechte Ausbesserung vorzunehmen.

2.4 Zur Verringerung der Selbstabdichtung darf die Versickerungsfläche insbesondere während der Bauphase aber auch beim späteren Betrieb nicht befahren werden.

2.5 Bei der gärtnerischen Pflege der Versickerungsanlage dürfen keine Stoffe verwendet werden, von denen eine Wassergefährdung ausgeht.

2.6 Die Versickerungsanlage ist mindestens jährlich zu mähen. Der Aufwuchs von Sträuchern, Hecken und Büschen ist zu unterbinden.

2.7 Die Durchlässigkeit der unbefestigten Versickerungsfläche ist bei Bedarf durch z.B. Vertikutieren, Schälen oder einen Bodenaustausch zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

2.8 Die für das planfestgestellte Vorhaben unter Abschnitt A. III. 4. festgesetzten Nebenbestimmungen sind auch für die wasserrechtliche Erlaubnis verbindlich, soweit sie den Erlaubnistatbestand betreffen, insbesondere Abschnitt A III. 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 4.1.7, 4.1.8, 4.4.4, 4.4.5 und 4.4.6.

2. **<u>Sonstige</u>**

Im Übrigen werden alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen nach § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

III.

Nebenbestimmungen

1. **<u>Eisenbahntechnik</u>**

1.1 Vor Inbetriebnahme des Terminals sind

- die Verschlusseinrichtung aller Weichen innerhalb der Planfeststellungsgrenze (Weichen 103, 104, 105 und 106) auf Regelkonformität zu prüfen (u.a. Zungenaufschlag, Überdeckung, Durchfahrrille, 4 mm-Probe) und das Ergebnis der LEA mitzuteilen;

- die Beleuchtung des Umschlagbereichs nach DIN EN 12464-2 auszulegen und die Beleuchtungswerte durch eine Messung nachzuweisen;

- 50 Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitung nach DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3) auszuführen;

  die Stromversorgung für die Beleuchtungsanlage als TT-System auszuführen (DIN EN 50122-1, Abschnitt 7.4, Bild 20), um eine Belastung des Schutzleiters durch Triebrückstrom der parallel verlaufenden elektrifizierten Strecke der DB Netz AG zu vermeiden;

  Leuchten der Schutzklasse II zu verwenden.

- die Lichtmaste am Gleis 1 zur Senkung der gesamtheitlichen Erdimpedanz und zur Vermeidung unzulässiger Berührungsspannungen bei einem Fahrleitungskurzschluss im DB-Gleis an der Erdschiene von Gleis 1 zu erden.

1.2 Der Baubeginn, sowie vorgesehene Termine für die Abnahmeprüfungen sind der LEA rechtzeitig mitzuteilen, damit diese Gelegenheit erhält, eine örtliche Bauaufsicht durchführen zu können.

1.3 Der Abschluss der Maßnahme ist der LEA durch den EBL, unter Beifügung der technischen Abnahmeniederschriften, mitzuteilen.

Aus den Abnahmeniederschriften hat hervorzugehen, dass einer Inbetriebnahme keine sicherheitsrelevanten Gründe entgegenstehen. Festgestellte Mängel und Unstimmigkeiten sind, mit einer entsprechenden Beurteilung dieser, aufzuführen.

1.4 Die LEA bleibt es vorbehalten, weitere fachtechnische Pläne und Nachweise anzufordern.

1.5 Gleisabschnitte, deren Bau durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zugelassen wird, dürfen eine maximale Längsneigung von 2,5 $^{0}/_{00}$, nicht überschreiten.

1.6 In der Betriebsanweisung für den Eisenbahnbetrieb im KTH ist Folgendes zu regeln:

- Im KTH darf sich jeweils nur ein Triebfahrzeug befinden.

  Rangierfahrten sind nur dann zulässig, wenn keine Be- und Entladearbeiten im KTH stattfinden. Bei der Zugvorbereitung und bei der wagentechnischen Untersuchung besteht ebenfalls ein Rangierverbot.

- Die wagentechnische Untersuchung und Bremsprobe darf grundsätzlich nur im Gleis 3 stattfinden.

- Als Schutz vor Rangierfahrten während der Be- und Entladung sowie während Arbeiten der Zugvorbereitung (Bremsprobe, wagentechnische Untersuchung etc.) ist vom Terminal aus ein Signal auf Halt zu stellen. Das Signal ist zwischen den beiden Weichen 102 und 103 zu installierten. Damit soll eine Einfahrt ins Terminal verhindert werden.

- Die Bedienung des Signals.

Es sind geeignete organisatorische Vorkehrungen zu treffen, um die Beachtung sicherzustellen.

Die Betriebsanweisung ist der LEA, der UVB und der VBG rechtzeitig vor Aufnahme des Betriebs vorzulegen.

Abweichungen von den o.g. Regelungsgegenständen der Betriebsanweisung sind, soweit nicht auch bauliche Maßnahmen an der Eisenbahnbetriebsanlage Gegenstand sind und einer Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde bedürfen, im Einvernehmen mit der LEA, der UVB und der VBG zulässig. Die Änderungen sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Sonstige Rechte und Belange Dritter bleiben unberührt.

2. <u>Naturschutz und Landschaftspflege</u>

2.1 Das im planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehene Maßnahmenkonzept (Planunterlagen: Unterlage 8.2a, Kapitel 6) sowie die in den einzelnen planfestgestellten Maßnahmenblättern (Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblätter 1 – 17) und Maßnahmenplänen

(Planunterlagen: Unterlage 8.5a <2 Pläne>) dargestellten Vermeidungs- (V) bzw. Schutz- (S), Ausgleichs- und Ersatz- (A) und CEF- maßnahmen sind unter Beachtung der nachfolgenden Ergänzungen und Konkretisierungen unter Nrn. 2.2 bis 2.8 umzusetzen.

2.2 Die Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen ist von einem Fachbüro ökologisch zu begleiten.

Mit der Umsetzung darf erst begonnen werden, wenn der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt eine Mehrfertigung der Auftragsbestätigung vorliegt. Zusammen mit der Auftragsbestätigung sind die Kontaktdaten der Person, welche die Baubegleitung vor Ort durchführt zu übermitteln
(vgl. auch Nr. 5.1).

2.3 Die Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen ist gegenüber der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu dokumentieren. Dazu sind der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt

- vor Beginn der Umsetzungsarbeiten
- im Zuge der Umsetzungsarbeiten und
- nach Abschluss der Umsetzungsarbeiten

der festgesetzten Maßnahmen ein Bericht einschließlich Bilddokumentation zu übermitteln.

Die Einzelheiten sind mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt abzustimmen.

Das Recht der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt und der Planfeststellungsbehörde, soweit erforderlich, weitere Berichte anzufordern bleibt unberührt.

2.4 Gehölzrodungen sind nur im Zeitraum Oktober bis Februar zulässig.

2.5 Der Einsatz von Düngemitteln und Bioziden ist auf den Flächen „Feldlerchenausgleich und Aufwertung von Biotopverbundflächen“ (Maßnahmen-Nr. AA4, Maßnahmenblatt 17) unzulässig.

2.6 Der Monitoringbericht bzgl. der Funktionsfähigkeit der Maßnahme Überdauerung der Karthäuser-Nelke (Maßnahmen-Nr. AA3) ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt spätestens fünf Jahre nach Erlass der vorläufigen Anordnung vom 22.11.2021 und bzgl. der Maßnahme Entwicklung von Magerwiesen (Maßnahmen-Nr. A3, AA2) spätestens fünf Jahre nach Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, verbunden mit einer Aussage über den tatsächlichen Umfang der Freilegung anthropogener Felsbildungen, vorzulegen.

2.7 Die CEF-Maßnahmen sind vor dem Beginn vorhabenbedingten Baumaßnahmen zu erbringen.

2.8 Die für Ausgleichsmaßnahmen (A1, Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 12 und A4, Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 15) benötigte Ausgleichsfläche FlstNr. 2177, Gemarkung Altheim ist dinglich zu sichern. Die Sicherung ist der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt spätestens sechs Monate nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses an den Vorhabenträger nachzuweisen. Die Frist kann von der unteren Naturschutzbehörde im Benehmen mit der Planfeststellungsbehörde verlängert werden, wenn vom Vorhabenträger nicht zu vertretende Umstände glaubhaft gemacht werden, die einer fristgerechten Durchführung entgegenstehen und der Erfolg der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen dadurch nicht gefährdet wird.

2.9 Der Vorhabenträger hat mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt eine Schlussabnahme durchzuführen.

2.10 Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

2.11 In Bezug auf die notwendigen Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;

wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34 verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;

- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;

- (unbeschadet möglicher – weitergehender – Berichtspflichten nach Nr. 2.3) zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

3. Immissionsschutz

3.1 Allgemeines

3.1.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

3.1.2 Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren.

3.2 Lärm

3.2.1 *Baulärm*

3.2.1.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die gebietsbezogenen maßgeblichen Immissionsrichtwerte (IRW) der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 - AVV Baulärm eingehalten werden.

Bauarbeiten dürfen nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) und im Nachtzeitraum zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr sowie zwischen 20.00 Uhr und 21.00 Uhr stattfinden.

3.2.1.2 Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärmminderungstechnik zu wählen.

Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind zu beachten.

Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

3.2.1.3 Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen sind die schalltechnischen Ausführungen zum Baulärm (vgl. Planunterlagen: Unterlage 12.2) rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung prognostisch zu konkretisieren. Diese Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

Die Prognose ist auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immissionsschutzbehörde und den Anwohnern vorzulegen.

3.2.1.4 Sollte die prognostische Konkretisierung nach Nr. 3.2.1.3 ergeben, dass entgegen der bisherigen Prognose (und der darauf basierenden Maßgabe unter Nr. 3.2.1.1 Absatz 1) die gebietsbezogenen maßgeblichen IRW der AVV

Baulärm während der Bauzeit nicht eingehalten werden können, gelten die zusätzlichen Maßgaben unter Buchstaben a) bis e):

a) Gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ist unverzüglich ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärmschutzes zu benennen.

b) Über Nr. 3.1.2 hinausgehend, ist auch über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung zu informieren. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

   Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

c) Gemäß Lärmprognose ermittelte Überschreitungen der IRW der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, durch Reduzierung der Betriebszeit geräuschintensiver Baumaschinen und/oder temporären Abschirmmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Das Ergebnis der Prüfung, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

   Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen, insbesondere nachträglich temporäre Abschirmungsmaßnahmen anzuordnen.

d) Soweit gemäß der – fortgeschriebenen – Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern, soweit mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) am Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) gerechnet wird, ist besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

e) Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.
Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

Die einzelnen lärmintensiven Schritte der Baudurchführung sind für jeden Tag der Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhrzeit zu verzeichnen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

f) Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Buchstabe d) nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

3.2.2 *Betriebs-, Anlagenlärm*

Der Immissionsbeitrag (Zusatzbelastung), hervorgerufen durch die Lärmemissionen aller zum Kombi-Terminal Horb gehörenden Anlagenteile, darf in den genannten Gebieten folgende Immissionsrichtwerte nicht überschreiten:

Maßgebliche Immissionsorte	**Immissionsrichtwerte**	
	tags (6 – 22 Uhr)	nachts (22 – 6 Uhr)
IO 1 Am Haldenrain 22, Horb-Altheim	54	39
IO 2 Ammernweg 63, Horb	49	34
IO 3 Auchtert 3, Horb	54	39
IO 4 Aussiedlerhof Ochsenweg, Horb	54	39
IO 5 Danziger Str. 17, Horb-Altheim	49	34
IO 6 Forellenstr. 42, Horb	49	34
IO 7 Hartgrubenweg 2 Horb, Bildechingen	49	34
IO 8 Kapellenhöfe, Horb	54	39
IO 9 Willi-Ledermann-Str. 2/1, Horb	64	64
IO 10 Ziegelhof, Horb	54	39

3.3 Erschütterungen

3.3.1 Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

3.3.2 Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

3.3.3 Während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten hat der Vorhabenträger auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 DIN sicherzustellen.

3.4 Luft

Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

4. <u>Wasserrecht</u>

4.1 Allgemeines

4.1.1 Die ausführenden Firmen und Personen sind ausdrücklich auf das Vorhandensein des Wasserschutzgebietes und ihrer besonderen Sorgfaltspflicht, vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, hinzuweisen.

4.1.2 Die Anlage ist plan- und beschreibungsgemäß nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

Es muss jederzeit eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauleitung gewährleistet sein.

Der Antragsteller hat dem verantwortlichen Bauleiter die Bestimmungen dieser Entscheidung gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben.

4.1.3 Alle Entwässerungseinrichtungen sind nach Fertigstellung so zu betreiben, zu warten und instand zu halten, dass jederzeit der ordnungsgemäße Betrieb und die Funktionstüchtigkeit nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleitstet wird.

Störungen und Schäden im Betrieb der Entwässerungseinrichtungen und deren Anlagenteile müssen unverzüglich durch geeignete Fachbetriebe behoben werden.

4.1.4 Nach Beendigung der Arbeiten (spätestens sechs Monate nach Fertigstellung der Anlage) sind Bestandspläne (in Papierform und digital) sämtlicher Anlagen herzustellen, die in einer Fertigung der unteren Wasserbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu übersenden sind. Sie sind mit dem Vermerk „Pläne entsprechend dem Bestand“ zu versehen und schriftlich anzuerkennen.

4.1.5 Bei Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass der Betrieb der vorhandenen Abwasseranlagen aufrechterhalten wird und keine unerlaubten Einleitungen ins Grundwasser erfolgen.

4.1.6 Es ist eine Betriebsanweisung zu erstellen, die insbesondere die notwendigen Maßnahmen im Havariefall (z. B. mit wassergefährdenden Stoffen) zum Schutz des Grundwassers sowie die Wartung und Unterhaltung des gesamten Entwässerungssystems regelt.

Die Betriebsanweisung ist vor Ort auszuhängen und dem mit der Wartung, Bedienung oder Aufsicht beauftragten Personal gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben.

4.1.7 Für den Betrieb des geplanten Entwässerungssystems (inklusive des Leichtflüssigkeitsabscheiders) ist geeignetes, besonders geschultes Personal in ausreichender Zahl zu bestellen.

Das Personal ist zu benennen und der unteren Wasserbehörde des Landratsamts Freudenstadt mitzuteilen.

4.1.8 Für die gesamten Entwässerungsanlagen wird eine Abnahme angeordnet (§ 78 Abs. 2 WG). Hierfür sind der unteren Wasserbehörde des Landratsamts Freudenstadt Baubeginn und Fertigstellung der Anlage anzuzeigen und

es ist mit der unteren Wasserbehörde des Landratsamts Freudenstadt ein Abnahmetermin unter Beteiligung der Stadt Horb zu vereinbaren.

Die nicht begehbaren Abwasserleitungen sind für die Abnahme mittels Kanalfernauge zu überprüfen.

4.2 Grundwasserschutz

4.2.1 Die Baumaschinen sind regemäßig zu warten. Insbesondere sind die Maschinen auf Tropfverluste und auslaufende Stoffe zu prüfen.

4.2.2 Während der Bauausführung hat das Betanken und die Wartung von Fahrzeugen und Maschinen grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen.

Ist die Betankung und die Wartung im Wasserschutzgebiet unumgänglich, darf sie nur auf speziell dafür eingerichteten Flächen erfolgen auf welchen wassergefährdende Stoffe im Falle eines Austrittes nicht in den Boden, bzw. das Grundwasser gelangen können.

4.2.3 Für mögliche Havariefälle sind Bindemittel in ausreichender Menge vor Ort zu lagern sowie ggf. Vorrichtungen zur Rückhaltung von Flüssigkeiten bereitzustellen.

4.2.4 Es dürfen lediglich Baustellen-WC’s mit vollständiger Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage betrieben werden.

4.3 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

4.3.1 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die Vorgaben der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten.

4.3.2 Die eingesetzte Menge an wassergefährdenden Stoffen ist auf das Notwendigste zu beschränken.

Es dürfen ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel der geringstmöglichen Wassergefährdungsklasse nach jeweiligem Stand der Technik verwendet werden.

4.3.3 Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um den Eintritt wassergefährdender Stoffe (Öle, Treibstoff usw.) in den Untergrund bzw. in Gewässer zu verhindern.

Insbesondere ist sicherzustellen, dass wassergefährdende Stoffe nicht über das Versickerungsbecken in das Grundwasser eingeleitet werden können.

4.3.4 Während der Bauausführung hat das Lagern wassergefährdender Stoffe grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen.

Ist eine Lagerung im Wasserschutzgebiet unumgänglich, dürfen die Stoffe nur überdacht und in ausreichend dimensioniertem Auffangwannen gelagert werden.

4.3.5 Im Falle eines Austritts von wassergefährdenden Stoffen ist die untere Wasserbehörde des Landratsamts Freudenstadt unverzüglich zu informieren, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

4.3.6 Vor Ort ist ein Bestandsplan vorzuhalten, aus dem auch die Lage des Schiebers für den Havariefall hervorgeht.

4.3.7 Die vorgesehene zertifizierte Leckagewanne als Havariefläche ist so auszuwählen, dass die größte Ladeeinheit, aus der wassergefährdende Stoffe austreten können, abgestellt werden kann.

Sämtliche austretenden wassergefährdenden Stoffe müssen in der Wanne zurückgehalten werden können.

4.3.8 Zur intermodalen Umschlaganlage und zur Dieseltankstelle ist eine Anlagendokumentation nach § 42 AwSV zu führen. Darin sind insbesondere die Sicherheitseinrichtungen und Schutzvorkehrungen zu beschreiben.

4.3.9 In einer Betriebsanweisung sind nach § 44 AwSV ein Überwachungs-, Instandhaltungs- und Notfallplan vorzuhalten. Dabei sind auch Sofortmaßnahmen zur Abwehr nachteiliger Veränderungen der Eigenschaften von Gewässern festzulegen. Der Plan ist mit den Stellen abzustimmen, die im Rahmen des Notfallplans und der Sofortmaßnahmen beteiligt sind.

4.3.10 Das Betriebspersonal der Anlage ist vor Aufnahme der Tätigkeit und dann regelmäßig mindestens jährlich zu unterweisen, wie es sich laut Betriebsanweisung zu verhalten hat. Die Unterweisung ist zu dokumentieren.

4.3.11 Spätestens sechs Wochen vor Errichtung

- der unter Gefährdungsstufe B fallenden oberirdischen Dieseltankstelle sowie

- der unter Gefährdungsstufe C fallenden Umschlaganlage des intermodalen Verkehrs

ist dem Landratsamt Freudenstadt, Sachgebiet Gewerbeaufsicht jeweils ein Sachverständigengutachten nach § 41 AwSV vorzulegen, mit dem bestätigt wird, dass die Anlagen die Gewässerschutzanforderungen erfüllen.

Mit der Errichtung der Anlagen darf erst begonnen werden, wenn das Landrats innerhalb der Frist von sechs Wochen nicht widerspricht.

4.3.12 Die Dieseltankstelle ist dem Landratsamt Freudenstadt, Sachgebiet Gewerbeaufsicht, mindestens sechs Wochen vor Baubeginn gemäß § 40 AwSV anzuzeigen.
(vgl. Anzeigeformulare unter https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/betrieblicher-umweltschutz/verwaltungsverfahren).

4.3.13 Die oberirdische Dieseltankstelle ist nach Maßgabe des § 46 AwSV wie folgt prüfen zu lassen:

- vor Inbetriebnahme oder nach einer wesentlichen Änderung,
- spätestens alle fünf Jahre nach der Fälligkeit der letzten Überprüfung und
- bei Stilllegung

Die Prüfungen sind durch einen Sachverständigen nach AwSV durchzuführen.

4.4 Abwasser

4.4.1 Anfallendes behandlungsbedürftiges Niederschlagswasser der geplanten Terminalfläche sowie Drainagewasser der Gleisanlage ist gedrosselt über den zu erstellenden Stauraumkanal dem Mischwasserkanal zuzuführen.

4.4.2 Anfallendes Niederschlagswasser der Dachflächen des geplanten Betriebsgebäudes ist in den öffentlichen Mischwasserkanal abzuleiten.

4.4.3 Anfallendes Niederschlagswasser aus dem geplanten Tankstellenbereich ist über einen Leichtflüssigkeitsabscheider in den öffentlichen Mischwasserkanal abzuleiten.

4.4.4 Dem Stauraumkanal dürfen nur Niederschlagswässer der Terminalflächen sowie aus dem Bereich der Gleisanlagen zugeführt werden, welche in der Planung entsprechend dafür vorgesehen sind.

4.4.5 Sollte Fremdwasser (Quell-, Drainage- und/oder Außengebietswasser) im Bereich des KTH anfallen, welches nicht Bestandteil des geplanten Entwässerungssystems darstellt, darf dieses nicht über das geplante System abgewirtschaftet werden.

4.4.6 Sämtliche Kanäle, Bauwerke sowie alle weiteren Anlagenteile (mit Ausnahme der Versickerungsbecken) sind wasserdicht auszuführen.

4.4.7 Einstiege und Reinigungsöffnungen bei Abwasseranlagen sind den Erfordernissen einer regelmäßigen Wartung und Reinigung anzupassen. Schächte, Bauwerke oder Pumpensümpfe, in die eingestiegen werden muss, sind mit festen Steigleitern oder Steigeisen in korrosionsbeständiger, gleitsicherer Ausführung auszustatten. Mindestens 1 m oberhalb der Einstiegöffnungen müssen Haltevorrichtungen (fest, umklappbar oder einsteckbar) angebracht sein. Steigleitern mit herausnehmbaren doppelholmigen Einstiegshilfen sind bei Einstiegen in Regenwasserbehandlungsanlagen Steigeisen vorzuziehen.

Die Entwässerungsanlagen sind wie folgt durch den Betreiber im laufenden Betrieb zu kontrollieren:

- die Kontrolle aller betriebseigenen Zu- und Ablaufleitungen sowie des Stauraumkanals ist nach Maßgabe des Anhangs 1, Nr. 1.1 Kanalisationen der Eigenkontrollverordnung (EKVO) durchzuführen;

- die Kontrolle der Notüberlaufbecken ist nach Maßgabe des Anhangs 1, Nr. 1.2 Regenwasserbehandlungs- und Regenwasserentlastungsanlagen EKVO durchzuführen;
  die Kontrollen sind insbesondere nach Belastung der Anlagen durch Regenereignisse, jedoch mindestens einmal vierteljährlich durchzuführen.

- Die Betriebsdokumentation aller Kontrollen ist nach Maßgabe der EKVO anzufertigen.

4.5 Abscheider

4.5.1 Beim Einbau und Betrieb sowie der Wartung der Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten ist die DIN EN 858-2 zu beachten.

Für Maßnahmen zur Eigenkontrolle, Wartung und Überprüfung sind zudem die DIN 1999-100 sowie die Hinweise des Herstellers für den Einbau, Betrieb und die Wartung der Abscheideranlage zu berücksichtigen.

4.5.2 Vor der Inbetriebnahme und danach in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren ist die Abscheideranlage nach vorheriger Komplettentleerung und Reinigung durch einen betreiberunabhängigen Fachkundigen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand und sachgemäßen Betrieb zu prüfen, wobei auch die Dichtheit der gesamten Anlagenkomponenten zu prüfen ist. Für die Dichtheitsprüfung gelten die Bestimmungen der DIN 1986-30 in Verbindung mit DIN EN 1610.

4.5.3 Der Betreiber der Abscheideranlage hat diese eigenverantwortlich in folgendem Umfang im Rahmen der anlagenbezogenen Eigenkontrolle durch einen Sachkundigen nach DIN 1999-100 überprüfen zu lassen:

Überprüfungen	Häufigkeit
Warn -, Signal-, Alarmanlagen, selbsttätiger Verschluss, Funktionskontrolle	monatlich
sonstige für die Abwasserbehandlung wichtige technische Einrichtungen und Anlagenteile Funktionskontrolle	monatlich
Feststellung der Höhe des Schlammspiegels im Schlammfang	monatlich
Feststellung der Ölschichtstärke im Abscheider	monatlich
Kontrolle des Koaleszenzeinsatzes	monatlich

4.5.4 Neben den Maßnahmen der Eigenkontrolle ist die Abscheideranlage halbjährlich entsprechend den Vorgaben des Herstellers durch einen Sachkundigen zu warten.

Die Feststellungen und durchgeführten Arbeiten sind in einem Wartungsbericht zu erfassen und zu bewerten.

4.5.5 Es ist ein Betriebstagebuch zu führen, in dem die jeweiligen Zeitpunkte und Ergebnisse der durchgeführten Eigenkontrollen, Wartungen und Überprüfungen, die Entsorgung entnommener Inhaltsstoffe sowie die Beseitigung eventuell festgestellter Mängel zu dokumentieren sind.

Betriebstagebuch und Prüfberichte sind vom Betreiber mindestens drei Jahre aufzubewahren und auf Verlangen dem Landratsamt Freudenstadt, Sachgebiet Wasserwirtschaft und Bodenschutz oder dem Betreiber der nachgeschalteten kommunalen Kläranlage vorzulegen.

4.5.6 Die Inbetriebnahme der Abscheideranlage ist dem Landratsamt Freudenstadt, Sachgebiet Wasserwirtschaft und Bodenschutz, schriftlich mitzuteilen.

5. <u>Bodenschutz</u>

5.1 Die Umsetzung des Bodenschutzkonzeptes/Maßnahmenkonzeptes Bodenschutz (Planunterlage: Unterlagen 10.3a/10.4a) ist von einer vorher zu benennenden, fachkundigen bodenkundlichen Baubegleitung zu überwachen (vgl. auch Nr. 2.2).

5.2 Für das zu verwendende Bodenmaterial gilt:

- Für die Geländemodellierung ist in Böschungsbereichen, im Bereich der Geländeauffüllung sowie in nicht vollständig versiegelten Bereichen ausschließlich Bodenmaterial der Kategorie Z0 zu verwenden.

  Für die Geländeauffüllung ist dabei das vor Ort anfallende Erdmaterial zu verwenden.

  Sollten sich Hinweise ergeben, dass der Zuordnungswert Z0 überschritten wird, ist unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu informieren und das weitere Vorgehen mit ihr abzustimmen.

- Für den weiteren Geländeaufbau darf nur unter künftig vollständig versiegelten Flächen Bodenmaterial bis Kategorie Z1.1. verwendet werden.

5.3 Als Abdichtung gegen versickerndes Niederschlagswasser sowie als Absicherung bei eventuellen Havarien ist im Verlängerungsabschnitt der Gleise unter dem Gleiskörper eine Bentonitmatte (Geosynthetische Tondichtungsbahn) mit nach unten anschließendem geotextilen Schutzflies und Splitt/Sandausgleichsschicht aufzubringen.

5.4 Baustelleneinrichtungen und Fahrzeuge sind nur auf befestigten Flächen einzurichten bzw. abzustellen.

5.5 Vor Aufbringung des anfallenden Oberbodens aus dem Plangebiet auf die Ausgleichsfläche Flst-Nr. 1854, Horb-Obertalheim ist im Hinblick auf die dort vorherrschende Braunerde aus lösslehmhaltiger Fließerde dessen Eignung als Bodenverbesserung zu prüfen.

5.6 Der Oberboden am neuen Standort der Karthäuser-Nelke ist bodenschonend abzutragen und wiederzuverwerten.

5.7 Bodenbelastungen, bei denen Gefahren für die Gesundheit von Menschen, bedeutende Sachwerte oder erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nicht ausgeschlossen werden können, sind der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu melden.

6. Abfallrecht

6.1 Das im Zuge des Rückbaus versiegelter Flächen anfallende Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten.

6.2 Bei der Errichtung und beim Abbruch baulicher Anlagen ist sicherzustellen, dass die dabei anfallenden Abfälle möglichst hochwertig verwertet werden, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes des Landes Baden-Württemberg zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Gewährleistung der umweltverträglichen Abfallbewirtschaftung (Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz – LKreiWiG)).

Abfälle sind grundsätzlich auf der Baustelle zu trennen und getrennt zu halten, soweit dies zu deren Verwertung oder Beseitigung erforderlich und wirtschaftlich zumutbar ist. Soweit eine Verwertung nicht möglich ist, müssen die Bauabfälle auf einer dafür zugelassenen Deponie beseitigt werden.

Bezüglich der einzelnen Entsorgungswege wird auf die Broschüre „Bauschutt und Baustellenabfälle: Trennen hilft sparen“ verwiesen (https://www.landkreis-freudenstadt.de/site/Landkreis-Freudenstadt/get/documents_E-928369183/landkreis-freuden-stadt/Objekte/02_Landratsamt/Bauschutt%20und%20Baustellenabf%C3%A4lle%202019.pdf)

6.3 Sofern im Rahmen der Baumaßnahmen verunreinigter Boden bzw. kontaminierter Bauschutt anfällt, ist dieser, im Falle der Beseitigung, dem Landkreis Freudenstadt als entsorgungspflichtiger Körperschaft zu überlassen.

Sind diese Abfälle aufgrund ihres Schadstoffgehalts als gefährliche Abfälle einzustufen, sind diese der Sonderabfallagentur Baden-Württemberg, Postfach 42 51, 70179 Fellbach, anzudienen.

7. Baurecht

7.1 Mit dem Bau des Betriebsgebäudes und der Anlegung der dazugehörigen Pkw- und Fahrrad-Stellplätze darf erst nach Erteilung des Baufreigabescheins (Roter Punkt) begonnen werden.

Vor Erteilung der Baufreigabe ist ein verantwortlicher Bauleiter zu benennen.

Der Baufreigabeschein ist auf der Baustelle an gut sichtbarer Stelle anzubringen und gegen Witterungseinflüsse zu schützen. Er darf erst nach Baufertigstellung entfernt werden.

7.2. Von den genehmigten Bauplänen und Bauvorlagen darf ohne vorherige schriftliche Änderungsgenehmigung nicht abgewichen werden.

7.3 Für das geplante Betriebsgebäude sind zumindest zwei Fahrrad-Stellplätze herzustellen.

7.4 Vor Baubeginn müssen die genehmigte Lage und Höhe der baulichen Anlagen auf dem Baugrundstück von einem Sachverständigen festgelegt werden (§ 59 Abs.3 LBO).

Vom Sachverständigen ist auf dem Vordruck der unteren Baurechtsbehörde zu bestätigen, dass die baulichen Anlagen entsprechend dem genehmigten Lageplan eingemessen sind und dass die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) eingehalten werden kann.

7.5 Baustellen sind so einzurichten, dass die baulichen Anlagen ordnungsgemäß errichtet oder abgebrochen werden können und Gefahren oder vermeidbare erhebliche Belästigungen sowohl im Bereich der Baustelle selbst als auch im Hinblick auf Einwirkungen der Baustelle auf benachbarte Grundstücke nicht entstehen (vgl. § 12 Abs. 1 LBO).

7.6 Die öffentlichen Verkehrsflächen, wie z.B. Straße, Gehweg u.a., Versorgungs-, Abwasser- und Meldeanlagen, sowie Vermessungs- und Grenzzeichen sind für die Dauer der Bauausführung zu schützen und soweit erforderlich, unter den notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zugänglich zu halten.

Insbesondere sind während der Bauarbeiten Gehwege, Bordsteine und betroffene Straßenteile mit Folie abzudecken und mit Dielen, Kanthölzern o.ä. gegen Eindrücken zu schützen.

7.7 Das Gebäude darf nur zu den baurechtlich genehmigten Zwecken genutzt werden.

7.8. Es ist auf vorhandene Straßenbeleuchtungsmasten Rücksicht zu nehmen.

7.9 Der Vorhabenträger hat der unteren Baurechtsbehörde unverzüglich nach Fertigstellung des Betriebsgebäudes die Erfüllungserklärung nach § 92 des Gesetzes zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG).

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger auf Verlangen der unteren Baurechtsbehörde

- den Inspektionsbericht nach § 78 GEG
- die Energieausweise nach § 80 Abs. 1 und 2 GEG
- die Unternehmererklärungen nach § 96 Abs. 2 GEG sowie
- die Abrechnungen und Bestätigungen nach § 96 Abs. 5 GEG

vorzulegen.

8. **<u>Brand- und Katastrophenschutz</u>**

8.1 Zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung ist eine Wassermenge von mindestens 96 m^3/Stunde über mindestens zwei Stunden erforderlich.

8.2 Die Löschwassermenge muss innerhalb eines Löschbereiches von maximal 300 Metern um die Objekte sichergestellt werden.

8.3 Geeignete Entnahmestellen (z.B. Hydranten) müssen in einer Entfernung von höchstens 80 Metern zu Gebäuden vorhanden sein.

Die Entnahmestellen sind mindestens einmal im Jahr, möglichst vor Beginn des Winters, zu überprüfen und zu warten.

Der Netzdruck darf bei der Löschwasserentnahme an keiner Stelle des Netzes unter 1,5 bar abfallen.

Bei der Verwendung von Überflurhydranten ist die DIN 3222, bei Unterflurhydranten die DIN 3221 zu beachten.

Hydranten und Wasserentnahmestellen anderer Art sind mit Hinweisschildern gemäß der DIN 4066 zu kennzeichnen.

8.4 Es sind Zufahrtsmöglichkeiten für Lösch- und Rettungsfahrzeuge bzw. Zu- und / oder Durchgänge für die Feuerwehr zu den Gebäuden zu berücksichtigen.

9. <u>Geotechnik</u>

Der Geotechnische Bericht nach DIN 4020 (GB) zum Neubau eines Container Terminals in 72160 Horb-Heiligenfeld vom 27. März 2018 (Planunterlagen: Unterlage 10.1) ist bei der Ausführung zu beachten. Dabei geht es insbesondere um die nachfolgenden Maßnahmen:

9.1 Allgemeines

9.1.1 Der im Bereich des Untersuchungsfeldes anstehende Oberboden ist vor Beginn der eigentlichen Erdbauarbeiten abzuschieben und getrennt zu verwerten.

Für Oberbodenarbeiten ist DIN 19731 maßgeblich.

9.1.2 Treten wesentliche Abweichungen von den im Geotechnischen Bericht vom 27.03.2018 (Planunterlagen: Unterlage 10.1) beschriebenen Baugrundverhältnissen auf, sind die sich daraus ergebenden Folgerungen umgehend mit einem Fachgutachter abzustimmen.

9.2 Vorbereiten der Baufläche

9.2.1. Die komplette Bepflanzung, vorhandener Oberboden, durchwurzelte Böden und ungeeignete Auffüllungen sind vor der Geländeprofilierung vollständig zu entfernen.

9.2.2 Vorhandene asphaltierte Flächen sind bei unzureichender Ober- und Unterbaumächtigkeit für die geplante Nutzung gleichfalls abzutragen.

9.3 Geländeabtrag

9.3.1 Zur Vermeidung größerer Gebirgsauflockerungen muss auf eine schonende Arbeitsweise geachtet werden.

9.3.2 Werden in der Aushubsohle Dolinenstrukturen erkannt, müssen diese Bereiche hinsichtlich deren Mächtigkeit und Tragfähigkeit überprüft werden.

Bei plombierten Dolinenverfüllungen mit geringer Konsistenz und Tragfähigkeit müssen diese nachgebessert ggfs. mit Bindemittel stabilisiert oder mit bindemittelstabilisiertem Boden ausgetauscht werden.

Werden Hohlräume erkannt, müssen diese mit geeigneten Materialien verfüllt werden.

9.3.3 In den Bereichen der Einschnittsböschungen, insbesondere zur bestehenden Bahntrasse hin, sind nach der Festlegung der genauen Geometrie zur Bahnanlage spezifische Standsicherheitsuntersuchungen erforderlich.

9.4 Geländeauffüllung

9.4.1 Bei einer Bodenverbesserung sind die Böden mit weicher Konsistenz bis auf die Verwitterungsschicht auszuheben und nach einer Bindemittelzugabe lagenweise einzubauen und zu verdichten.

Bei einem Bodenaustausch mit Felsaushub muss aufbereitetes Gestein eingebaut werden und der ungeeignete Boden abgefahren oder anderweitig unter Bindemittelzugabe eingebaut werden.

9.4.2 Mindestens die oberen 0,5 m des weichen Bodens sind mit Bindemittel zu stabilisieren, um die Einbauvoraussetzungen für die weitere Geländeauffüllung erreichen zu können.

9.4.3 Eine eventuell aufgrund der Grüngutlagerung organisch stark durchsetzte Tragschicht muss abgetragen werden.

9.4.4 Nach dem Freilegen der planmäßigen Tragschichtoberkante muss eine verbleibende geeignete Tragschichtmächtigkeit und die Tragfähigkeit über die derzeit befestigte Fläche überprüft werden.

Bei einer Unterschreitung der geforderten Werte unter Berücksichtigung des weiteren Tragschichtaufbaus muss die Fläche bis auf die planmäßige Erdplanumshöhe abgetragen werden.

9.5 Böden zur Geländeauffüllung

9.5.1 Bei zulässiger Verwendung der Verwitterungsschicht, ist eine – etwa erforderliche – Zerkleinerung mittels geeigneten Verdichtungsgeräten oder Felsfräsen sicherzustellen, so dass ein hohlraumfreier Einbau erreicht wird.

Die Kalksteinbänke aus der Meißner-Formation müssen über eine Brecheranlage mit Absiebung auf ein abgestuftes Korngemisch gebrochen werden, um als aufbereiteter Schotter im Flächeneinbau eingebaut werden zu können.

9.5.2 Bei einem Einbau von feinkörnigen oder gemischtkörnigen Böden ist eine Bodenstabilisierung mit Bindemittel, wie für den Ort vorhandene bindigen Boden vorzusehen.

9.6 Einbauvoraussetzungen

9.6.1 Die Geländeauffüllung oder Bodenaustauschmaßnahmen sind flächig aufzubauen.

Die maximale Schütthöhe je Einbaulage ist auf das Schüttmaterial und das Verdichtungsgerät abzustimmen.

Die verdichtete Schütthöhe darf in Abhängigkeit des Verdichtungsgerätes maximal zwischen 30 cm und 40 cm betragen.

Die Aushubsohle und Einbauebenen sind bei einer Neigung größer als 1:5 abzutreppen.

Der Randbereich des Geländeauftrages bzw. von Teilabschnitten ist mit vorübergehendem Überprofil von mindestens 1 m zu schütten, zu verdichten und nach Erreichen der Endhöhe auf die Sollgeometrie zu profilieren. Andernfalls sind im Randbereich auf 2 m Breite geringere Schütthöhen aufzubauen und kleinere Verdichtungsgeräte einzusetzen.

9.6.2 Das Erdplanum ist zur Oberflächenentwässerung mit Gefälle auszubilden. Bei stabilisierten Böden ist ein Mindestgefälle von 2,5% zu Dränagen oder der Böschungskrone hin auszubilden. Bei nicht verbesserten, wasserempfindlichen Böden ist ein Gefälle von mindestens 4% vorzusehen.

9.6.3 Die Geländeauffüllungen sind so aufzubauen, dass sich keine Stauhorizonte durch einsickerndes Oberflächenwasser innerhalb der Auffüllung bilden können.

Bei einem Einbau von durchlässigeren Schüttmaterialien sind diese über Filterschichten, Rigolen oder Dränagen unter dem Schüttabschnitt zu entwässern oder bis zur Böschungsvorderkante zu führen und mit Gefälle zur Böschung auszubilden.

9.6.4 Die Einbaulagen sind mit bestehenden Böschungen lagenweise zu verzahnen. Die mittlere Neigung darf hierbei maximal 1:2 bei einer Abstufungshöhe von maximal 0,5 m betragen.

9.7 Umweltanforderungen an die Lieferböden

9.7.1 im Baufeld dürfen nur Böden der Kategorie Z0/Z1.1 nach der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ vom 14.03.2007 antransportiert und eingebaut werden.

9.7.2 Für den Nachweis der Einbaukonfiguration sind chemische Analysen je Einbaucharge, mindestens jedoch 1 Untersuchung je 1.000 t vorzulegen.

9.8 Verdichtungsanforderung

Die an die Verdichtung der Geländeauffüllung gestellten Anforderungen sind über Verdichtungs- und Tragfähigkeitsversuche im Rahmen einer Eigen- und Fremdüberwachung zu überprüfen.

9.9 Bodenstabilisierung

9.9.1 Um ein homogenes Boden-Bindemittel Gemisch zu erhalten, ist die Einarbeitung des Bindemittels mit einer leistungsfähigen Fräse auszuführen, die auch vorhandene Kalksteine aus der Verwitterungsschichtmit bearbeiten kann.

9.9.2 Die geforderte Tragfähigkeit ist durch statische Plattendruckversuche auf OK Erdplanum spätestens einen Tag nach dem Einbau nachzuweisen.

9.10 Hebungsproblematik durch sulfathaltige Böden und Baustoffgemische

Bei Ausführung einer Bodenstabilisierung dürfen keine Böden verbessert oder eingebaut werden, die aufgrund der Sulfatkonzentration zu einem Sulfattreiben bzw. zu Ettringittbildung und damit zu einer Volumenvergrößerung bzw. zu Hebungen führen.

9.11 Bodenpressungen

Die Gründung von Bauwerken soll jeweils in einheitlichen Bodenschichten erfolgen.

9.12 Erdplanum

Das fertiggestellte Planum ist vor Witterungseinflüssen (Austrocknung, Niederschläge, Frost, usw.) zu schützen.

9.13 Tragschicht

9.13.1 Die Einbauweisen und Einbaubedingungen nach der ZTVE-StB sind einzuhalten.

9.13.2 Die nach ZTVE-StB und ZTV SoB-StB bzw. RStO geforderte Verdichtung und Tragfähigkeit auf OK Erdplanum und OK ungebundener Frost-/Tragschicht ist nachzuweisen.

9.14 Gleistrasse

Die Planumsschutzschicht ist in einer Mächtigkeit von mindestens 20 cm mit einem Schotter FSS/STS 0/45 mm aufzubauen.

10. Straßenbau/Straßenverkehr

10.1 Sollte, wider gegenwärtige Erwartung, eine den Umgebungsbedingungen der planfestgestellten Notentlastungsbecken zuzurechnende gesteigerte Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der K 4706 durch von den Notentlastungsbecken ausgehende oder zu ihnen hinführende die Fahrbahnen der K 4706 querende Krötenwanderungen zu befürchten sein, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit dem Träger der Straßenbaulast, der Straßenverkehrsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde geeignete, artenschutzrechtlich verträgliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung dieser Beeinträchtigung zu ergreifen.

10.2 Bei maximaler Befüllung der Notentlastungsbecken darf keine Durchfeuchtung des Straßenkörpers erfolgen.

11. Denkmalschutz/Denkmalpflege

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

12. Sicherheit

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.

13. **DB**

13.1 Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Insbesondere

- ist der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise freizuhalten;

- ist das Betreten und Überschreiten des Bahnbetriebsgeländes nicht gestattet. Muss hiervon abgewichen werden, ist die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen;

- sind Bauarbeiten grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchzuführen. Wenn dies nicht möglich ist, ist das weitere Verfahren mit der DB Netz AG abzustimmen.

13.2 Die Standfestigkeit der geplanten Stützwände zum Streckengleis der Strecke 4880 ist nachzuweisen.

13.3 Im Bereich von Kabeltrassen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.

13.4 Ein Schutzabstand von 2 m zu den bestehenden Kabeltrassen und anlagen ist bei Verkauf von Bahngelände einzuhalten.

13.5 Während der Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens muss die Sicherheit der Signale sowie der im Bereich vorhandenen Bahnübergänge jederzeit gewährleistet sein und die Sicht auf die Signale darf nicht beeinträchtigt werden.

13.6 Der Zugang zu den Bahnanlagen der DB muss sichergestellt sein.

13.7 Der Abstand zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung ist einzuhalten. Bei Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhal-

ten. In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Die Standsicherheit der Oberleitungsmasten ist zu gewährleisten.

13.8 Werden bei der Umsetzung des Vorhabens Großgeräte (Baukräne, Bagger usw.) eingesetzt, so sind diese so aufzustellen, dass das Bahnbetriebsgelände mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen nicht überschwenkt werden kann. Gegebenenfalls sind Schwenkbegrenzungen einzubauen.

Die Abstandmaße – horizontal 4,00 m von der nächstgelegenen Gleisachse bis in eine Höhe von 3,00 m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage – sind einzuhalten.

Ist dies aus technischen Gründen nicht erfüllbar, so ist das weitere Verfahren mit der DB Netz AG abzustimmen. Dabei ist der Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers anzugeben.

13.9 Bei der Umsetzung des Vorhabens darf grundsätzlich kein Bahngelände für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten in Anspruch genommen werden.

Bauschutt darf nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert werden.

13.10 Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Ausnahmen sind mit der DB Netz AG abzustimmen.

13.11 Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. ist sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

13.12 Anfallende Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden.

Eine Versickerung in Gleisnähe ist auszuschließen.

13.13 Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

13.14 Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen sind so zu gestalten, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechtes eingehalten sind.

Die Abstände der Pflanzorte sind so wählen, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher ist. Die Pflanzung darf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährden.

14. Leitungsträger

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern, insbesondere auch im Hinblick auf die maßgeblichen Kabelschutzanweisungen der jeweiligen Leitungsträger.

15. Vorbehalte

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

IV.

Zusagen

Der Vorhabenträger hat folgende Zusagen gemacht. Die Zusagen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Aussagen der festgestellten Unterlagen vor. Weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt.

1. Eisenbahntechnik

1.1 Vor Inbetriebnahme wird die Verschlusseinrichtung aller Weichen innerhalb der Planfeststellungsgrenze (Weichen 103, 104, 105 und 106) auf Regelkonformität geprüft (u.a. Zungenaufschlag, Überdeckung, Durchfahrrille, 4 mm-Probe) und das Ergebnis der LEA mitgeteilt.

1.2 Vor Inbetriebnahme wird die Beleuchtung des Umschlagbereichs nach DIN EN 12464-2 ausgelegt und die Beleuchtungswerte durch eine Messung nachgewiesen.

1.3 Vor Inbetriebnahme werden 50 Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitung nach DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3) ausgeführt.

Die Stromversorgung für die Beleuchtungsanlage wird als TT-System ausgeführt (DIN EN 50122-1, Abschnitt 7.4, Bild 20).

Es werden Leuchten der Schutzklasse II verwendet.

1.4 Die Lichtmaste am Gleis 1 werden an der Erdschiene von Gleis 1 geerdet.

1.5 Baubeginn und Abnahme werden der LEA frühzeitig mitgeteilt.

1.6 Die neu zu bauenden Gleisabschnitte für das Terminal haben eine maximale Neigung von 2,5 $^{0}/_{00}$, die Abschnitte mit größeren Neigungen liegen im Bereich der Bestandsanlage.

Eine Abstimmung zur Sicherung von Fahrzeugen erfolgt mit den EVU.

1.7 Die Rangiererwege werden mit einer Asphalttragdeckschicht befestigt.

2. Naturschutz und Landschaftspflege

2.1 Die in Ansatz gebrachten Leuchttypen werden zusätzlich mit integrierten (BACKLIGHT CONTROL) Blenden ausgestattet. Jeder Fluter hat über 200 einzelne abgeschattete unverlierbare Blenden über den LEDs einzeln, wodurch rückwärtige Ausleuchtungen eliminiert werden können.

2.2 Die Monitoringberichte werden bei der Naturschutzbehörde eingereicht.

3. Wasserrecht

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Betriebsanweisung wird vor Betriebsbeginn erstellt und vor Ort ausgehängt.

3.1.2 Für den Betrieb des geplanten Entwässerungssystems (inklusive des Leichtflüssigkeitsabscheiders) wird geeignetes, besonders geschultes Personal in ausreichender Zahl vor Betriebsbeginn bestellt.

Das Personal wird benannt und der unteren Wasserbehörde mitgeteilt.

3.1.3 Eine Abstimmung für die Abnahme der Entwässerungsanlagen erfolgt frühzeitig mit der unteren Wasserbehörde.

3.2 Grundwasserschutz

Bei der Ausschreibung und Bauausführung wird berücksichtigt, dass

- die Baumaschinen regemäßig zu warten sind, insbesondere, dass die Maschinen auf Tropfverluste und auslaufende Stoffe zu prüfen sind;

- während der Bauausführung das Betanken und die Wartung von Fahrzeugen und Maschinen grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen hat und, für den Fall, dass die Betankung und die Wartung im Wasserschutzgebiet unumgänglich sind, diese nur auf speziell dafür eingerichteten Flächen erfolgen dürfen, auf welchen wasser-

gefährdende Stoffe im Falle eines Austrittes nicht in den Boden, bzw. das Grundwasser gelangen können;

- für mögliche Havariefälle Bindemittel in ausreichender Menge vor Ort zu lagern sowie ggf. Vorrichtungen zur Rückhaltung von Flüssigkeiten bereitzustellen sind.

- lediglich Baustellen-WC’s mit vollständiger Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage betrieben werden dürfen.

3.3 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

3.3.1 Bei der Ausschreibung und Bauausführung wird berücksichtigt, dass

- die eingesetzte Menge an wassergefährdenden Stoffen auf das Notwendigste zu beschränken ist;

- ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel der geringstmöglichen Wassergefährdungsklasse nach jeweiligem Stand der Technik verwendet werden dürfen;

- geeignete Maßnahmen zu treffen sind, um den Eintritt wassergefährdender Stoffe (Öle, Treibstoff usw.) in den Untergrund bzw. in Gewässer zu verhindern;

- während der Bauausführung das Lagern wassergefährdender Stoffe grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen hat und, sollte eine Lagerung im Wasserschutzgebiet unumgänglich sein, die Stoffe nur überdacht und in ausrechend dimensioniertem Auffangwannen gelagert werden dürfen;

- im Falle eines Austritts von wassergefährdenden Stoffen das Landratsamt Freudenstadt unverzüglich zu informieren ist, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

3.3.2 Ein Plan, in welchem der Schieber eingezeichnet ist, wird vor Ort vorgehalten.

3.3.3 Die Leckagewanne wird entsprechend der größten Ladeeinheit im kombinierten und intermodalen Verkehr dimensioniert: HC 45 Fuß / 13,6 m Trailer-Container.

3.3.4 Notfallpläne nach § 44 AwSV werden vor Betriebsbeginn erstellt und vorgehalten.

3.3.5 Die Unterweisung des Betriebspersonals erfolgt vor Betriebsbeginn.

3.4 Abscheider

Die DIN EN 858-2, die DIN 1999-100, die DIN 1986-30 in Verbindung mit DIN EN 1610 sowie die Hinweise des Herstellers werden beachtet.

4. Bodenschutz

4.1 Für die Umsetzung des Bodenschutzkonzeptes wird eine ökologische Baubegleitung beauftragt und vor Beginn der Baumaßnahme dem Landratsamt mitgeteilt.

4.2 Bei der Ausschreibung und Bauausführung wird berücksichtigt, dass

- für den weiteren Geländeaufbau nur unter künftig vollständig versiegelten Flächen Bodenmaterial bis Kategorie Z1.1. verwendet werden darf;
- für die Geländemodellierung in Böschungsbereichen sowie in nicht vollständig versiegelten Bereichen ausschließlich Bodenmaterial der Kategorie Z0 zu verwenden ist;
- Baustelleneinrichtungen und Fahrzeuge nur auf befestigten Flächen einzurichten bzw. abzustellen sind.

5. Abfallrecht

Bei der Ausschreibung und Bauausführung wird berücksichtigt, dass das im Zuge des Rückbaus versiegelter Flächen anfallende Material ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten ist.

6. Arbeitsschutz

Dem Landratsamt Freudenstadt, Sachgebiet Gewerbeaufsicht, wird spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung gemäß der Baustellenverordnung übermittelt.

7. Barrierefreiheit

7.1 Der Zugang ins EG über die Treppe wird ebenfalls durch eine barrierefreie Rampe ermöglicht.

7.2 Ein Sanitärraum im EG wird barrierefrei gestaltet.

8. DB

8.1 Die Standfestigkeit der geplanten Stützwände zum Streckengleis der Strecke 4880 wird durch ein Gutachterbüro nachgewiesen.

8.2 Eine Abstimmung bzgl. der Verwendung von Großgeräten erfolgt vor Baubeginn mit der DB Netz AG

8.3 Über das Betriebsgelände des Terminals hinaus werden keine Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich.

8.4 Die Beleuchtung strahlt ausschließlich in Richtung Terminalgelände.

8.5 Anfallende Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer werden nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet.

Eine Versickerung in Gleisnähe wird ausgeschlossen.

8.6 Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen werden in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt.

Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen wird sichergestellt.

8.7 Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen werden so gestaltet, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechtes eingehalten sind.

Die Abstände der Pflanzorte werden so gewählt, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher ist. Die Pflanzung wird die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährden.

8.8 Vorhabenbedingte Sichteinschränkungen der Triebfahrzeugführer auf der DB-Strecke (z.B. durch Blendungen, Reflexionen) werden ausgeschlossen.

9. **Netze BW**

9.1 Die bestehenden Leitungen sind dauerhaft zugänglich.

9.2 Im Bereich der Leitungen werden keine Pflanzungen o.ä. umgesetzt.

9.3 Die schon bisher vorgenommene Abstimmung mit der Netze BW wird im Rahmen der Bauausführung weiter fortgeführt.

10. **Stadt Horb a.N.**

10.1 Detailpläne für die Anhebung der Willi-Ledermann-Straße werden erstellt.

Die Straßenangleichung der Willi-Ledermann-Straße und die Anbindung des KTH an die Ver- und Entsorgungskanäle werden vor Baubeginn mit der Stadt Horb a.N. abgestimmt.

10.2 Die Pflicht, die Straße frei von Verschmutzung zu halten, wird berücksichtigt.

Eine Reifenwaschanlage wird während der Bauzeit vorgehalten.

V.
Hinweise

1. Eisenbahntechnik

1.1 Eine Abnahme durch die LEA erfolgt nicht, eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gem. § 4 Abs. 3 AEG dem Eisenbahnunternehmer.

1.2 Die eisenbahntechnische Stellungnahme der LEA erstreckt sich nur auf die Beeinträchtigung der Sicherheit des Bahnbetriebes. Etwa erforderliche sonstige Prüfungen, insbesondere auf gewerbe-, bau- oder umweltrechtlichem Gebiet sowie solche durch den TÜV, werden durch die Prüfung der LEA nicht ersetzt.

2. Wasserrecht/Entwässerung

2.1 Für die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit der Anlage ist der Antragsteller verantwortlich.

2.2 Die fachtechnische Prüfung umfasst nicht die Dimensionierung der betriebseigenen Zu- und Ablaufleitungen.

2.3 Beim Bau der Anlagen sind die Sicherheitsvorschriften des zuständigen Unfallversicherungsträgers zu beachten. Eine Beteiligung vor der Bauausführung wird empfohlen.

2.4 Hinsichtlich der Beseitigung des im Gebiet der Stadt Horb angefallenen Abwassers sowie der Wasserversorgung wird auf die insoweit maßgeblichen Satzungen der Stadt Horb am Neckar hingewiesen, die Satzung über die öffentliche Abwasserbeseitigung (Abwassersatzung – AbwS) einerseits und die Satzung über den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgungsanlage und die Versorgung der Grundstücke mit Wasser (Wasserversorgungssatzung - WVS) andererseits.

3. Bodenschutz

Im östlichen Bereich der planexternen Ausgleichsfläche (Flst.-Nr. 1854, Horb Obertalheim) befindet sich die im Bodenschutzkataster unter der Flächen-

nummer 00767-000 erfasste Fläche „Altablagerung Mähdrach“. Diese ist aufgrund ihrer langjährigen Vornutzung in Bearbeitungskategorie „B – Entsorgungsrelevanz“ eingestuft.

4. Abfallrecht

Alle aus dem Abwasser bzw. an den Anlagenteilen angefallener und entnommener Stoffe, wie beispielsweise Schwimm- und Feststoffe, sind nach dem geltenden Abfallrecht zu beseitigen.

5. Baurecht

5.1 Für das geplante Betriebsgebäude erfolgt die Anschriften-, bzw. Hausnummervergabe: Willi-Ledermann-Straße 8, 72160 Horb a.N. – Altheim

5.2 Die Belichtung und Belüftung von Aufenthaltsräumen (§ 2 Abs. 7 LBO) muss den Anforderungen des § 34 Abs. 2 und 3 LBO entsprechen.

5.3 Auf die Beachtung der §§ 3 und 9 Abs. 4, 5 und 6 LBOAVO sowie der Garagenverordnung wird insbesondere hingewiesen.

5.4 Böschungen sind so herzustellen, dass ein Abrutschen von Erdmassen nicht möglich ist. Der zu wählende Böschungswinkel ist dem inneren Reibungswert des anstehenden Materials und den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Dabei ist auf die Möglichkeit, dass Erdteile durch Regen oder Schneeschmelze ausgewaschen werden können zu achten. Gegebenenfalls müssen Verfestigungen durch entsprechende Konstruktionen (z.B. Fußmauern, Faschinen) erfolgen.

5.5 Bei der Errichtung, Änderung und Erweiterung von Gebäuden sowie dem Einbau und der Änderung von Wärme- und Kälteanlagen, die in den Geltungsbereich des GEG fallen, sind die Vorgaben des GEG einzuhalten.

Die Nichtbeachtung von Vorschriften kann nach § 108 GEG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann.

5.6 Neu errichtete Gebäude, die Änderung der Grundflächen und der wesentlichen Zweckbestimmung sind zur Fortführung des Liegenschaftskatasters zu

erfassen und daher nach ihrer Durchführung dem zuständigen staatlichen Vermessungsamt anzuzeigen.

Auf die Anzeige kann verzichtet werden, wenn stattdessen ein örtlich zugelassener, öffentlich bestellter Vermessungsingenieur mit der Durchführung der erforderlichen V ermessungsarbeiten beauftragt wird.

Die Vermessungsarbeiten sind gebührenpflichtig.

6. **Geologie**

6.1 Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (http://www.lgrb-bw.de) entnommen werden.

6.2 Das Geotop-Kataster des LGRB kann im Internet unter der Adresse http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden.

7. **Brand- und Katastrophenschutz**

§ 2 LBOAVO sowie die VwV Feuerwehrflächen sind zu beachten.

VI.
Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

VII.
Gebührenentscheidung

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i. V. m. § 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums über die

Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums (Gebührenverordnung Verkehrsministerium – GebVO VM) und Nr. 11.1.7 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG als Antragsteller zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B

Begründender Teil

I.
Sachverhalt

1. Vorhaben

1.1 Ausgangslage

Im Zuge der „Verkehrswende“ liegt ein Augenmerk darauf, den im Laufe der Jahre stark angewachsenen Güterverkehr zunehmend in Form des Kombinierten Verkehrs (KV) mit Containern auf die Schiene zu verlagern. Die in Baden-Württemberg vorhandenen Terminals – speziell im Raum Stuttgart – sind heute bereits sehr stark ausgelastet. Die große Menge von Transportgütern, ihre räumliche Verteilung sowie die Belastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur, insbesondere im Bereich Stuttgart, lassen es zweckmäßig erscheinen, zusätzliche Terminalstandorte außerhalb des Ballungsraumes zu entwickeln.

1.2 Verkehrliche Zielsetzung

Mit Errichtung des KTH soll künftig der stetig wachsende Bedarf an kombiniertem Verkehr 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 und umgekehrt 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 erreicht werden.

1.3 Geplanter Zustand

Im Industriegebiet Horb a.N. Heiligenfeld soll ein Kombi-Terminal entstehen, in dem containerisierte Waren von der Schiene auf die Straße und umgekehrt verladen werden sollen. Dazu sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen geplant:

- Gleisanlage

  Gleis 1 (Umfahrungsgleis) mit einer bisherigen Nutzlänge von ca. 260 m soll von der bisherigen Überleitstelle zur bisherigen Weiche 106 um ca. 135 m bis zum Beginn der neuen Weiche 104 verlängert werden.

  Gleis 2 (Einfahrgleis) mit einer bisherigen Nutzlänge von ca. 230 m soll vom bisherigen Ende der Gleisanlage um ca. 50 m bis zum Beginn der neuen Weiche 104 verlängert werden.

  Gleis 3 (Lade- und Auszugsgleis) mit einer bisherigen Nutzlänge von ca. 100 m soll in seiner bisherigen Bestandslage auf das Höhenniveau der Gleise 1 und 2 angehoben und um ca. 310 m in westliche Richtung verlängert werden.

  Die gesamte Gleisanlage soll dabei im Ergebnis um ca. 145 m nach Westen verlängert werden.

  Im Zuge dieser Änderung sollen die bisherige Weiche 106, sowie die auf Gleis 2 und 3 bestehenden Prellböcke zurückgebaut werden. Demgegenüber sollen die Weichen 104 und 106 ca. 50 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 werden.

- Container-Abstellflächen

  Auf einer Fläche von ca. 430 m Länge und ca. 50 m Breite, unmittelbar südlich an Gleis 3 anschließend, soll eine hochbelastbare Verkehrsfläche entstehen, die dem Umschlag Schiene-Straße-Schiene und der hieraus resultierenden transportbedingten Zwischenabstellung dienen soll.

- Betriebsgebäude

  In der Nähe des Wendehammers Willy-Ledermann-Straße soll ein in Containerbauweise errichtetes ca. 18 m langes, 12 m breites und 6 m hohes Betriebsgebäude entstehen.

- Tankplatz

  Für terminalgebundene Fahrzeuge soll auf einer Fläche von ca. 300 m^2 eine Dieseltankstelle mit einem 10.000 l fassenden Tank und einer Zapfsäule für mobile Umschlaggeräte entstehen.

- Elektrant
  Für temperaturgeführte Container soll ein ca. 45 m langer Abstellbereich mit Elektroanschlüssen entstehen.

- Stützwände
  Zur Böschungsabfangung für die Verlängerung der Gleisanlage sollen eine ca. 85 m lange und bis zu 3,7 m hohe sowie eine ca. 15 m lange und 1,5 m hohe Stützwand errichtet werden.
  Darüber hinaus soll im östlichen Bereich eine ca. 50 m lange und 1,5 m hohe Stützwand errichtet werden.

- Beleuchtung
  Zur Beleuchtung der Umschlagsflächen sollen 8 (statt wie ursprünglich vorgesehen 7) Lichtmasten und für die Gleisbeleuchtung 9 (statt wie ursprünglich vorgesehen 8) Lichtmasten jeweils mit einer Höhe von 14 m und LED-Flutern errichtet werden.

- Entwässerung
  Die Gleise sollen über ca. 650 m lange Drainageleitungen ins Mischwassernetz entwässern.
  Die Terminalfläche soll über eine an der südlichen Grenze vorgesehene ca. 450 m lange Entwässerungsrinne entwässern.
  Die Tankstelle soll über einen Leichtflüssigkeitsabscheider in den Mischwasserkanal entwässern.
  Zur Rückhaltung des gesammelten Oberflächenwassers, das über einen geplanten ca. 450 m langen Mischwasserkanal abgeleitet werden soll, ist ein ca. 130 m langer Stauraumkanal vorgesehen.
  Darüber hinaus sollen ein Notentlastungsbecken mit einer Länge von ca. 15 m und einer Breite von 75 m, sowie ein Regenwasserentlastungskanal mit einer Länge von ca. 110 m errichtet werden.

- Folgemaßnahmen/Weitere Maßnahmen
  -- Der Wendehammer und ein Teilstück der Willy-Ledermann-Straße sollen zur Anbindung an das Terminal angehoben und der Mischwasserkanal angepasst werden.
  -- Eine Reihe von Wasserversorgungsanlagen (Wasserleitungen, Löschwasserversorgung) sowie sonstigen Ver- und Entsorgungsleitungen (wie Strom, Gas, Internet) sollen angepasst werden.

-- Das Gelände soll eingezäunt und mit Eingangsschranken ausgestattet werden.

- Ökologische Begleitmaßnahmen
  Darüber hinaus sind im eingriffsnahen Bereich ökologische Kompensationsmaßnahmen (Entwicklung von Saumvegetation und Magerwiesen, Herstellung von Glatthaferwiesenflächen, Pflanzung von Feldgehölzen, Versetzung der Karthäuser-Nelke, Feldlerchenausgleich) vorgesehen.

Weitere Einzelheiten können dem Erläuterungsbericht entnommen werden (Planunterlagen: Unterlage 1a).

2. Verfahrensablauf

2.1 Screening

Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 13.03.2018 festgestellt, dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, weil nicht ausgeschlossen werden konnte, dass die von dem Vorhaben umfassten Maßnahmen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen können.

2.2 Scoping

Ende August 2020 hat das Regierungspräsidium ein Scopingverfahren eingeleitet. Im Anschluss an die im schriftlichen Verfahren einerseits und über das Internet andererseits erfolgte Anhörung der Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, der vom Bund oder Land anerkannten Naturschutzvereinigungen, sonstiger Stellen, die umweltrelevante Beiträge beisteuern können, sowie der interessierten Öffentlichkeit hat das Regierungspräsidium den Vorhabenträger im Dezember 2020 über den Untersuchungsrahmen unterrichtet.

2.3 Anhörung

Die Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG hat am 12.02.2021 die Planfeststellung für das KTH beantragt.

Der Antrag auf Planfeststellung hat nach ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Horb a.N. vom 02.07.2021 in der Zeit vom 12.07.2021 bis einschließlich 11.08.2021 beim Bürgermeisteramt Horb a.N. zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegen. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch eine Zulassungsentscheidung berührt werden, sowie Vereinigungen, deren satzungsmäßiger Aufgabenbereich durch eine Zulassungsentscheidung berührt wird, darunter Vereinigungen zur Förderung des Umweltschutzes bis einschließlich 22.09.2021 schriftlich oder zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt Horb a.N. Einwendungen gegen den Plan erheben oder sich zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens äußern konnte und dass später eingehende Einwendungen und Äußerungen für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens ausgeschlossen sind.

Das Regierungspräsidium hat folgende Stellen um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Landesverband Baden-Württemberg	-
2	Amprion GmbH	nicht betroffen (09.07.2021)
3	Arbeitsgemeinschaft „Die Naturfreunde“ in Baden-Württemberg	-
4	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.	-
5	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	keine Einwände (07.07.2021)
6	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
7	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	-
8	DB AG Immobilien GmbH Region Südwest	Stellungnahme (22.09.2021)
9	DB Kommunikationstechnik GmbH	-
10	Deutscher Alpenverein (DAV) Landesverband Baden-Württemberg e.V.	-
11	Deutsche Telekom Technik GmbH TI Niederlassung Südwest, PTI 31	Verweis auf Bauherrenservice (28.07.2021)
12	Deutsche Telekom Technik GmbH Best Mobi-	keine Einwände

	le (T-BM) Netzausbau (T-NAB)	(08.07.2021)
13	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	Stellungnahme (19.07.2021 23.07.2021)
14	E.ON SE	-
15	E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG	keine Belange berührt (09.09.2021)
16	Ericsson GmbH	keine Einwände (12.07.2021)
17	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH	-
18	Forst Baden-Württemberg	-
19	GASCADE Gastransport GmbH	nicht betroffen (21.07.2021)
20	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	-
21	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.	-
22	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg (LEA)	Stellungnahme (09.09.2021)
23	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	-
24	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	-
25	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)	-
26	Landratsamt Freudenstadt	Stellungnahme (21.09.2021 22.10.2021 22.11.2021)
27	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)	keine Einwendungen oder Äußerungen (20.09.2021)
28	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Landesverband Baden-Württemberg	-
29	Netze BW GmbH	Stellungnahme (19.08.2021)
30	Open Grid Europe GmbH	nicht betroffen über PLEdoc
31	PLEdoc GmbH	nicht betroffen (09.07.2021)

32	Polizeipräsidium Pforzheim	keine Einwände oder Anregungen (02.08.2021)
33	Regierungspräsidium Freiburg Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Nord	Stellungnahme (21.09.2021) über Referat 83
34	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Stellungnahme (16.09.2021)
35	Regierungspräsidium Freiburg Referat 97 – Landesbergdirektion	-
36	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16 – Sachgebiet Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme (17.09.2021)
37	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Stellungnahme (13.07.2021)
38	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 3 – Landwirtschaft, Ländlicher Raum, Veterinär- und Lebensmittelwesen	-
39	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung	keine Bedenken (16.09.2021)
40	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 33 – Pflanzliche und tierische Erzeugung	-
41	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straße	keine Einwände (22.07.2021)
42	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 51 – Recht und Verwaltung	-
43	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 52 – Gewässer und Boden –	Verweis auf untere Verwaltungsbehörde (05.08.2021)
44	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie, Planung und Bau	-
45	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 54.1 – Industrie Schwerpunkt Luftreinhaltung	nicht betroffen (08.07.2021)
46	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 54.2 – Industrie/Kommunen Schwerpunkt Kreis-	nicht betroffen (08.07.2021)

	laufwirtschaft	
47	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 54.3 – Industrie und Kommunen Schwerpunkt Abwasser	nicht betroffen (08.07.2021)
48	Regierungspräsidium Karlsruhe Referate 54.4 – Industrie/Kommunen Schwerpunkt Arbeitsschutz	nicht betroffen (08.07.2021)
49	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 55 – Naturschutz Recht	Verweis auf untere Verwaltungsbehörde; im Übrigen nicht tangiert (28.07.2021)
50	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege	Verweis auf untere Verwaltungsbehörde; im Übrigen nicht tangiert (28.07.2021)
51	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege	Hinweis (02.08.2021)
52	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS	-
53	Regionalbusverkehr Südwest GmbH RVS	-
54	Regionalverband Nordschwarzwald	Stellungnahme (19.07.2021)
55	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.	-
56	Schwäbischer Albverein e.V.	-
57	Schwarzwaldverein e.V.	-
58	Stadt Horb a.N.	Stellungnahme (29.09.2021)
59	Süwag Energie AG	Verweis auf Netze BW GmbH (07.07.2021)
60	Syna GmbH	-
61	Telefonica Deutschland GmbH & Co. OHG	-
62	terranets bw GmbH	-
63	Unfallversicherung Bund und Bahn Körperschaft des öffentlichen Rechts (UVB)	Stellungnahme (05.08.2021)
64	Unitymedia BW GmbH	-
65	Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH	-

66	Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw GmbH	-
67	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH	nicht betroffen (04.08.2021)
68	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis mbH	-
69	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Pforzheim	keine Flächen betroffen (20.07.2021)
70	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft Bundes-unmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts (VBG)	Stellungnahme (17.09.2021)
71	Verwaltungsgemeinschaft Horb	Stellungnahme (22.12.2021)
72	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH Netzauskunft	Stellungnahme (14.09.2021)
73	Westnetz GmbH	nicht betroffen (14.07.2021)
74	Zweckverband Gäuwasserversorgung	Stellungnahme (17.09.2021)

Darüber hinaus hat sich im Rahmen der Offenlage eine Privatperson zum Vorhaben geäußert.

2.4 Vorläufige Anordnung

Mit Schreiben vom 25.10.2021 hat der Vorhabenträger eine vorläufige Anordnung für vorbereitende Maßnahmen des Kombi-Terminals Horb a.N. beantragt. Den Antrag hat er mit Schreiben vom 09.11.2021 modifiziert.

- <u>Antragsgegenstand</u>
  Gegenstand des Antrags waren folgende Maßnahmen:

  -- Ersatzpflanzung für entfallende Teilfläche von nach § 30 BNatSchG u. § 30a LWaldG besonders geschützten Feldgehölzen. Wiederherstellung Bruthabitat Goldammer und Leitstruktur für Fledermäuse.

  -- Durchführung notwendiger Fäll- und Rodungsarbeiten außerhalb der Zeit vom 1. März bis zum 30. September.

-- Ersatzmaßnahme für den vorhabenbedingten Verlust eines Feldlerchenreviers: Räumung der Ackerfläche und anschließende Einsaat einer Buntbrache auf den Flurstücken 1853 und 1854.

-- Erhalt einer besonders geschützten Pflanzenart: Versetzen der im Plangebiet vorkommenden besonders geschützten Karthäuser-Nelke.

-- Beräumung von Acker- und Grünflächen im Eingriffsbereich außerhalb der Brutzeit und Revierbildung der Feldlerche (Mitte Februar bis Ende April): unbelasteter Oberboden ist vor Baubeginn abzuschieben, gesondert und fachgerecht zu lagern und nach Fertigstellung des Vorhabens soweit im Maßnahmenplan nicht anders dargestellt im Bereich des Vorhabens wieder auf den Freiflächen aufzubringen.

Die mit Schreiben vom 25.10.2021 noch beantragte Geländemodellierung sowie die Umwandlung von Ackerflächen in Magerwiesen wurden im Rahmen der vorläufigen Anordnung dagegen nicht mehr weiterverfolgt.

- Stellungnahmen

Der Vorhabenträger hat zusammen mit dem Antragsschreiben vom 25.10.2021 eine Stellungnahme der Stadt Horb a.N. vom 28.10.2021, des Landratsamts Freudenstadt vom 28.10.2021 und von DB Immobilien vom 04.11.2021 vorgelegt. Die Stadt hat ihr Einvernehmen erteilt, seitens des Landratsamts und DB Immobilien wurden keine Bedenken erhoben.

Mit Schreiben vom 09.11.2021 wurde darüber hinaus eine Bestätigung der Landsiedlung Baden-Württemberg vorgelegt, wonach die Flurstücke 1853 und 1854 dem Vorhabenträger (und späteren Eigentümer) ab Februar 2022 zur Verfügung stehen und wonach durch den Vorhabenträger eine – dem Maßnahmenblatt 17 – entsprechende Räumung und anschließende Einsaat erfolgen kann, so dass der CEF-Maßnahme zur Vorbereitung der Erstellung des Feldlerchen-Ersatzreviers nachgekommen werden kann.

Darüber hinaus haben sich die Forstbehörden am 12.11.2021 mit der Umwandlung von 36 m^2 Wald unter entsprechendem Ausgleich einverstanden erklärt.

Am 22.11.2021 hat die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Vorhabenträgers eine vorläufige Anordnung mit folgenden Festsetzungen, Nebenbestimmungen und Hinweisen erlassen:

I.

Festsetzung von vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen

1. Vorbereitende Maßnahmen und Teilmaßnahmen werden in nachfolgendem Umfang festgesetzt:

1.1 Gehölzrodungen außerhalb von Vogelbrutzeiten und der Aktivitätsphase von Fledermäusen (Maßnahmen Nr. V1)

1.2 Baufeldräumung Feldlerche i.V.m. Schutz von Oberboden (Maßnahmen Nr. V2 i.V.m. Maßnahmen Nr. V7)

1.3. Pflanzung Feldgehölze/Hecke (Maßnahmen Nr. AA1)

1.4 Schutz/Erhalt besonders geschützter Pflanzenarten (Maßnahmen Nr. AA3)

1.5 Feldlerchenausgleich und Aufwertung von Biotopverbundflächen (Maßnahmen Nr. AA4)

2. …..

II.

Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle für die Durchführung der festgesetzten vorbereitenden Maßnahmen und Teilmaßnahmen erforderlichen öffentlich-rechtliche Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG durch die vorläufige Anordnung ersetzt.

III.

Nebenbestimmungen

*1. **Naturschutz***

1.1 Das im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen: Unterlage 8.2) unter Kapitel 6 genannte Maßnahmenkonzept ist zu beachten und umzusetzen, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die in der vorläufigen Anordnung festgesetzt sind oder soweit die in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen negative Auswirkungen haben, denen Maßnahmen des Maßnahmenkonzepts entgegenwirken sollen.

1.2 Die Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen ist von einem Fachbüro ökologisch zu begleiten.
Mit der Umsetzung darf erst begonnen werden, wenn der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt eine Mehrfertigung der Auftragsbestätigung vorliegt. Zusammen mit der Auftragsbestätigung sind die Kontaktdaten der Person, welche die Baubegleitung vor Ort durchführt zu übermitteln.

1.3 Die Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen ist gegenüber der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt zu dokumentieren.
Dazu sind der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt
- *vor Beginn der Umsetzungsarbeiten*
- *im Zuge der Umsetzungsarbeiten und*
- *nach Abschluss der Umsetzungsarbeiten*

der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen ein Bericht einschließlich Bilddokumentation zu übermitteln.
Die Einzelheiten sind mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt abzustimmen.
Das Recht der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt und der Planfeststellungsbehörde, soweit erforderlich, weitere Berichte anzufordern bleibt unberührt.

1.4 Gehölzrodungen sind nur im Zeitraum Oktober bis Februar zulässig.

1.5 Der Einsatz von Düngemitteln und Bioziden ist auf den Flächen „Feldlerchenausgleich und Aufwertung von Biotopverbundflächen“ (festgesetzte Maßnahme Nr. 1.5; Maßnahmen-Nr. AA4, Maßnahmenblatt 17) unzulässig.

1.6 Der Monitoringbericht bzgl. der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen Überdauerung der Karthäuser-Nelke (festgesetzte Maßnahme Nr. 1.4; Maßnahmen-Nr. AA3) ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt spätestens fünf Jahre nach Erlass der vorläufigen Anordnung vorzulegen.

*2. **Grundwasser-/Bodenschutz***

2.1 Die ausführenden Firmen und Personen sind ausdrücklich auf das Vorhandensein des Wasserschutzgebietes und ihrer besonderen Sorgfaltspflicht, vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, hinzuweisen.

2.2 Es ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, das zumindest die sich aus der Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen ergebenden Folgen abdeckt. Das Bodenschutzkonzept ist dem Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft des Landratsamts Freudenstadt vorzulegen.

Die Umsetzung des Bodenschutzkonzeptes ist von einer fachkundigen bodenkundlichen Baubegleitung zu überwachen. Die Baubegleitung ist dem Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft des Landratsamts Freudenstadt zu benennen.

Mit der Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen darf erst begonnen werden, wenn das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft des Landratsamts Freudenstadt zugestimmt hat.

2.3 Das im Zuge des Rückbaus versiegelter Flächen anfallende Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen und/oder zu verwerten.

2.4 Baustelleneinrichtungen und Fahrzeuge sind nur auf befestigten Flächen einzurichten bzw. abzustellen.

2.5 Die Baumaschinen sind regelmäßig zu warten. Insbesondere sind die Maschinen auf Tropfverluste und auslaufende Stoffe zu prüfen.

2.6 Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um den Eintritt wassergefährdender Stoffe (Öle, Treibstoff usw.) in den Untergrund bzw. in Gewässer zu verhindern.

2.7 Während der Bauausführung hat das Lagern wassergefährdender Stoffe grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen. Ist eine Lagerung im Wasserschutzgebiet unumgänglich, dürfen die Stoffe nur überdacht und in ausreichend dimensioniertem Auffangwannen gelagert werden.

2.8 Während der Bauausführung hat das Betanken und die Wartung von Fahrzeugen und Maschinen grundsätzlich außerhalb des Wasserschutzgebietes zu erfolgen. Ist die Betan-

kung und die Wartung im Wasserschutzgebiet unumgänglich, darf sie nur auf speziell dafür eingerichteten Flächen erfolgen auf welchen wassergefährdende Stoffe im Falle eines Austrittes nicht in den Boden, bzw. das Grundwasser gelangen können.

2.9 Die eingesetzte Menge an wassergefährdenden Stoffen ist auf das Notwendigste zu beschränken. Es dürfen ausschließlich biologisch abbaubare Hydrauliköle und Schmiermittel der geringstmöglichen Wassergefährdungsklasse nach jeweiligem Stand der Technik verwendet werden.

2.10 Für mögliche Havariefälle sind Bindemittel in ausreichender Menge vor Ort zu lagern sowie ggf. Vorrichtungen zur Rückhaltung von Flüssigkeiten bereitzustellen.

2.11 Es dürfen lediglich Baustellen-WC’s mit vollständiger Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage betrieben werden.

2.12 Im Falle eines Austritts von wassergefährdenden Stoffen ist das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft des Landratsamts Freudenstadt unverzüglich zu informieren um das weitere Vorgehen abzustimmen.

2.13 Vor Aufbringung des anfallenden Oberbodens aus dem Plangebiet auf die Ausgleichsfläche Flst-Nr. 1854, Horb-Obertalheim ist im Hinblick auf die dort vorherrschende Braunerde aus lösslehmhaltiger Fließerde dessen Eignung als Bodenverbesserung zu prüfen.

2.14 Der Oberboden am neuen Standort der Karthäuser-Nelke ist bodenschonend abzutragen und wiederzuverwerten.

*3. **Immissionsschutz***

3.1 Die Baustelle ist so zu betreiben, dass die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) während der Bauzeit eingehalten werden.

3.2 Bei den Bauarbeiten sind geräuscharme Baumaschinen einzusetzen, die dem Stand der Technik entsprechen.

3.3 Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind zu beachten.

4. ***DB***

4.1 Durch die Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Insbesondere

- *ist der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise freizuhalten.*
- *ist das Betreten und Überschreiten des Bahnbetriebsgeländes nicht gestattet. Muss hiervon abgewichen werden, ist die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen.*
- *sind Bauarbeiten grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchzuführen. Wenn dies nicht möglich ist, ist das weitere Verfahren mit der DB Netz AG abzustimmen.*

4.2 Im Bereich von Kabeltrassen dürfen Erdarbeiten nur von Hand ausgeführt werden.

4.3 Während der Bauarbeiten zur Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen muss die Sicherheit der Signale sowie der im Bereich vorhandenen Bahnübergänge jederzeit gewährleistet sein und die Sicht auf die Signale darf nicht beeinträchtigt werden.

4.4 Der Zugang zu den Bahnanlagen der DB muss sichergestellt sein.

4.5 Der Abstand zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung ist einzuhalten.

4.6 Werden bei der Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen Großgeräte (Baukräne, Bagger usw.) eingesetzt, so sind diese so aufzustellen, dass das Bahnbetriebsgelände mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen nicht überschwenkt werden kann. Gegebenenfalls sind Schwenkbegrenzungen einzubauen.
Die Abstandmaße – horizontal 4,00 m von der nächstgelegenen Gleisachse bis in eine Höhe von 3,00 m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage – sind einzuhalten.
Ist dies aus technischen Gründen nicht erfüllbar, so ist das weitere Verfahren mit der DB Netz AG abzustimmen. Dabei

ist der Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers anzugeben.

4.7 Bei der der Umsetzung der in der vorläufigen Anordnung festgesetzten Maßnahmen darf grundsätzlich kein Bahngelände für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten in Anspruch genommen werden.
Bauschutt darf nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert werden.

4.8 Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Ausnahmen sind mit der DB Netz AG abzustimmen.

4.9 Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. ist sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

4.10. Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen sind so zu gestalten, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechtes eingehalten sind.
Die Abstände der Pflanzorte sind so wählen, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher ist. Die Pflanzung darf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährden.

5. ***Leitungsträger***

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- *eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie*
- *die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.*

6. ***Vorbehalte***

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

IV.
Hinweise

1. Die vorläufige Anordnung ersetzt nicht die Planfeststellung. § 17 AEG bleibt unberührt.
Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde.
Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird.

2. Diese Entscheidung ergeht unbeschadet der Rechte und Ansprüche Dritter.
Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch sie nicht verändert und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Im Zuge der vorläufigen Anordnung wurden insbesondere auch eine Ausnahmegenehmigung für den Eingriff in geschützte Biotope (Biotop-Nr. 1-7517-237-0524: 4 Feldgehölze und Felsbildungen O Altheim, 'Brand' – Eingriffsfläche 1.872 m²; Biotop-Nr. 1-7517-237-9052 Feldgehölz zwischen K 4706 und Bahnstrecke, Gewann “Kleine Egert“ – Eingriffsfläche 33 m²), sowie eine Waldumwandlung in der Größenordnung von 36 m² miterteilt.

2.5 Planänderungen

Nach der Offenlage hat der Vorhabenträger aufgrund der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange die Planung dahingehend geändert, dass zur Beleuchtung der Umschlagsflächen nunmehr 8 (statt wie ursprünglich vorgesehen 7) und für die Gleisbeleuchtung 9 (statt wie ursprünglich vorgesehen 8), insgesamt also 17 (statt

wie ursprünglich vorgesehen 15) Lichtmasten, errichtet werden sollen, wobei zwar die Lage einzelner Masten geringfügig geändert, die Höhe von jeweils 14 m jedoch beibehalten werden soll. Aufgrund der vorgenommenen Änderungen mussten verschiedene Planunterlagen geändert werden (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, 4.1a, 4.2a, 5.1a). Eine erneute Offenlage war insoweit nicht erforderlich.

Soweit darüber hinaus weitere Planunterlagen geändert wurden, beruht dies nicht auf baulich-technischen Änderungen der Planung, sondern hat überwiegend konkretisierende, klarstellende und redaktionelle Gründe. Im Wesentlichen geht es dabei um folgende Gesichtspunkte:

- Als Ergänzung zum Beleuchtungsplan und der Beleuchtungsbemessung wurde ein Beleuchtungskonzept entwickelt, welches die Belange des Artenschutzes sowie des Unfallschutzes vereinen soll. Dazu wurden einerseits die Leuchtendaten angepasst, andererseits sollen die Leuchtmasten mit „Backlight Control“ Systemen versehen werden (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, 5.2a, 5.3a).

- Aufgrund einer Herabsetzung der (Boden)Wertstufe für die Gleisanlage und der Ungeeignetheit der Maßnahmen A3 und AA2 als Ausgleichsmaßnahme „Nutzungsextensivierung“ für das Schutzgut Boden verringert sich der vorhabenbedingte Ausgleichsüberschuss von 22.470 auf 11.051 Ökopunkte (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, 8.2a).

- Es wurde klargestellt, dass die Umschlaganlage des intermodalen Verkehrs in die Gefährdungsstufe C nach § 39 AwSV fällt, so dass durch ein Sachverständigengutachten bestätigt werden muss, dass die Anlage die Gewässerschutzanforderungen erfüllt (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a).

- Im Grunderwerbsverzeichnis wurde an verschiedenen Stellen klargestellt, dass auch die in den Maßnahmenblättern beschriebene Flächeninanspruchnahme für die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen zu den „neuen Nutzungen“ rechnet (vgl. Planunterlagen: Unterlage 6.1a).

- Es wurde klargestellt, dass das kombinierte Rückhaltevolumen von Stauraumkanal und Notüberlastungsbecken rechnerisch so groß ist, dass ein allein durch das KTH verursachte Überlaufen der Erdbecken ausgeschlossen werden kann (vgl. Planunterlagen: Unterlage 7.1a, 7.2a).

- Die Beschreibung der Durchführung der Maßnahme AA3 wurde dahingehend geändert, dass der Oberboden am neuen Standort bodenschonend abzutragen und wiederzuverwerten ist (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 16).

- Im Hinblick auf das Schutzgut Boden wurden die im UVP-Bericht und im LBP dargestellten Maßnahmen durch ein gesondertes Bodenschutz- und Maßnahmenkonzept in größerer Detailtiefe konkretisiert (vgl. Planunterlagen: Unterlage 10.3a, 10.4a).

II.
Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 UVPG hat das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 13.03.2018 festgestellt, dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (vgl. auch unter Abschnitt B I. 2.1).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden/Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft sowie auf Kultur- und Sachgüter ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber erforderlichen Eingriffen, zusammenfassend dargestellt.

Die in den eingereichten Unterlagen, insbesondere

- Erläuterungsbericht (Planunterlagen: Unterlage 1, insbesondere Kapitel IV. und V.)
- Beleuchtungsplanung (Planunterlagen: Unterlage 5)
- Entwässerungsnachweis (Planunterlagen: Unterlage 7)
- UVP-Bericht (Planunterlagen: Unterlage 8.1)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (Planunterlagen: Unterlage 8.2) mit Bestandsplan (Planunterlagen: Unterlage 8.3), Konfliktplan (Planunterlagen: Unterlage 8.4), Maßnamenplan (Planunterlagen: Unterlage 8.5), sowie Maßnahmenblätter (Planunterlagen: Unterlage 8.6)

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Planunterlagen: Unterlage 9.1)
- Natura 2000 – Vorprüfung (FFH-Verträglichkeitsprüfung) (Planunterlagen: Unterlage 9.2)
- Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG (Planunterlagen: Unterlage 9.3)
- Geotechnischer Bericht (Planunterlagen: Unterlage 10.1)
- Gutachterliche Stellungnahme zur Verwendung von Bodenmaterial (Planunterlagen: Unterlage 10.2)
- Verkehrsuntersuchung (Planunterlagen: Unterlage 11)
- Schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm (Planunterlagen: Unterlage 12.1)
- Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm (Planunterlagen: Unterlage 12.2)
- Erschütterungsgutachten (Planunterlagen: Unterlage 13)
- Hydrogeologisches Gutachten (Planunterlagen: Unterlage 14)
- Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Planunterlagen: Unterlage 15)

enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage – zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit – eine zusammenfassende Darstellung erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i.S.d. § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Methodisch wurden der Zustand der Umwelt und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt im Wesentlichen dadurch ermittelt, dass ein Untersuchungsgebiet bestimmt wurde. Dieses liegt am westlichen Rand des Industriegebiets Heiligenfeld in Horb. Im Norden und Nordwesten grenzt die Bahnstrecke 4880 Eutingen im Gäu – Schiltach an, im Südwesten und Süden die K 4706 und im Osten die Industriestraße, die Willi-Ledermann-Straße, sowie die bestehende Bebauung des Industriegebiets und eine Container-Lagerfläche. Der größte Teil des Untersuchungsgebiets (> 50 %) wird als Acker genutzt, nahezu der gesamte Rest besteht aus wasserdurchlässigen Lagerflächen mit meist kleinflächigen Ruderalvegetationen, Gehölzbeständen mit Wiesenstreifen, Gleisanlagen sowie asphaltierten Flächen. Für die Umweltschutzgüter erfolgte eine Bestandserfassung und eine Beurteilung der aktuellen Umweltsituation. Darauf aufbauend wurde das vorhabenbedingte Konfliktpotential ermittelt und dargelegt. In die Prüfung flossen die Ergebnisse eigens erstellter Sondergutachten (insbesondere Schall, Erschütterungen, elektromagnetische

Verträglichkeit) ein. Der Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter bei Realisierung des Vorhabens folgte ein Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Verminderung auftretender Konflikte. Die konkrete Darstellung der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf Natur und Landschaft erfolgte in einem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept. Im Einzelnen gilt hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen Folgendes:

1.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

1.1.1 *Baubedingte Wirkungen*

1.1.1.1 Schall

Um die aus der Bautätigkeit resultierenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Planunterlagen: Unterlage 12.2).

Die im Rahmen der Untersuchung durchgeführten Berechnungen dienen nur der Orientierung, da zum Zeitpunkt der Untersuchung weder der Bauablauf noch die Intensität der verschiedenen Arbeiten hinreichend bekannt waren bzw. prognostiziert werden konnten. Das Umfeld der Bautätigkeiten wurde dabei den Kategorien Allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiet (MI) und Industriegebiet (GI) zugeordnet. Der Gutachter geht dabei davon aus, dass es nicht zu außergewöhnlichen, lärmintensiven Arbeitsprozessen kommen wird, sondern die Baustelle konfliktfrei betrieben werden kann. Er lässt sich dabei im Wesentlichen von folgenden Faktoren leiten:

- Das Gelände des KV-Terminals ist relativ eben, es bedarf nach heutigem Planungs- und Kenntnisstand keiner unverhältnismäßig großen Erdbewegungen zur Herstellung eines ebenen Betriebsgeländes.

- Ein Gutteil der Gesamtfläche soll geteert oder gepflastert werden, größere Hochbauten oder Krananlagen sind nicht geplant.

- Es ist nicht damit zu rechnen, dass Spundwände gerammt oder sogar Sprengungen durchgeführt werden.

- Nächstgelegene schützenswerte Wohnnutzungen weisen einen großen räumlichen Abstand von mindestens 800 m auf.

- Der Schwerverkehr von und zur Baustelle kann sich über das verzweigte, örtliche Straßennetz verteilen.

Für die orientierende Beurteilung des Baulärms wurde eine Abschätzung mit Hilfe von Flächenschallpegeln durchgeführt. Dabei wurde ein Baubetrieb von 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr angenommen. Damit ist der Tageszeitraum in Gänze und der Nachtzeitraum über 2 Stunden (6:00 – 7:00 Uhr, 20:00 – 21:00 Uhr) vom Baulärm beeinflusst.

Der Gutachter kommt dabei zum Ergebnis, dass die IRW der AVV Baulärm eingehalten werden können.

1.1.1.2 Erschütterungen

Baubedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

1.1.2 ***Anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen***

1.1.2.1 Verkehrsuntersuchung

Um die von dem Güterterminal ausgehenden Wirkungen beurteilen zu können, wurde, als eine Prognosegrundlage, eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt (Planunterlagen: Unterlage 11).

- *Vorgehen*
  Der Gutachter nimmt im Wesentlichen drei Erweiterungsbereiche, nämlich das verfahrensgegenständliche Kombi-Terminal, das Intermodale Servicezentrum Horb (ISH) und weitere gewerbliche Nutzungen im direkten Umfeld in den Blick und betrachtet diese zunächst einzeln.

  Dazu wird ein bereits 2018 erstelltes Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen aktualisiert und erweitert. Auf dieser Basis ermittelt der Gutachter das zukünftige Verkehrsaufkommen und verteilt die Fahrten auf das Straßennetz, wobei Schwerverkehre besondere Berücksichtigung finden. Dabei geht er davon aus, dass die Fahrten des Kombi-Terminals bereits heute im Straßennetz vorhanden sind und nur teilweise andere Routen wählen. Die einzelnen Nutzungen werden zuerst getrennt ermittelt und im Anschluss alle zusätzlichen Fahrten überlagert.

Die verkehrlichen Wirkungen werden ermittelt und bewertet, wobei die Leistungsfähigkeit im Gebiet sowie an den beiden Anschlussknotenpunkten in den Blick genommen wird. Darüber hinaus werden die Änderungen der Verkehrsbelastungen insbesondere auch für die Ortsdurchfahrten von Talheim, Altheim und Bildechingen bewertet.

- *Verkehrsbelastungen*
  -- Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Bereich des Industriegebiets wurden im Oktober 2017 an den beiden Anschlusspunkten an das überörtliche Straßennetz Verkehrszählungen an einem Normalwerktag über 24 Stunden durchgeführt. Zusätzlich wurde in der Ortsdurchfahrt von Altheim eine Querschnittszählung ausgeführt.

     Bei den Zählungen 2017 wurde der Schwerverkehr nur über 3,5 t klassifiziert. Um hierzu genauere Informationen der Zusammensetzung (Lieferwagen, Lkw, Sattelzug, Containerzug, etc.) zu erhalten, wurden im November 2020 zusätzliche elektronische Erfassungen im Bereich des Industriegebiets durchgeführt.

     Die amtlichen Zählungen im umliegenden klassifizierten Straßennetz wurden auf Basis des Verkehrsmonitorings 2019 aufgenommen.

  -- Als wesentliche Ergebnisse lassen sich festhalten:
     - ca. $^{2}/_{3}$ aller Zufahrtsverkehre des IG Heiligenfeld werden von Lieferwagen und kleinen Lkw verursacht;
     - in Teilbereichen der L 355, K 4779 und K 4780 ist seit Verkehrszählungen von 2015 eine Verkehrszunahme zu verzeichnen, wobei diese für die K 4779 und die K 4780 deutlich ausfällt. In Teilbereichen der K 4706 liegt dagegen ein geringer Rückgang, auch im Schwerverkehr vor.

- *Verkehrsprognose*

  Der Verkehrsprognose liegt im Hinblick auf die Transportabläufe Folgendes Konzept zu Grunde:

  Es sollen einerseits mit gefüllten Containern beladene Fahrzeuge auf das Gelände des KTH einfahren. Dort werden die Container auf den Zug verladen. Nach dem Verladen fahren die Fahrzeuge ohne Container aus dem Gelände des KTH auf das Gelände des ISH. Dort werden sie mit Leercontainern beladen

und fahren damit zum Kunden. Andererseits sollen Leercontainer vom Kunden in das ISH befördert werden. Dort sollen die Leercontainer abgeladen werden. Die Fahrzeuge verlassen sodann ohne Container das Gelände des ISH und begeben sich auf das Gelände des KTH. Dort werden sie mit vom Zug angelieferten Containern beladen, die wiederum zum Kunden befördert werden.

-- Kombi-Terminal
Das Kombi-Terminal hat eine Kapazität von insgesamt 18.000 Ladeeinheiten/Jahr (Summe aus beladen eingehenden und beladen ausgehenden Transporten). Unter Zugrundelegung des oben dargestellten Transportkonzepts geht der Gutachter davon aus, dass pro Ladeinheit insgesamt zwei Fahrten entstehen, die er hälftig dem KTH zuordnet. Er geht ferner von einer gleichmäßigen Verteilung über die Wochen im Jahr sowie über die einzelnen Werktage einer Kalenderwoche (Montag – Freitag) aus. Damit ergeben sich 72 Fahrten im Schwerlastverkehr (SV) am Tag, die Kombi-Terminal erzeugt werden.

Die in diesem Zusammenhang maßgebliche Verkehrsverteilung wird vom Gutachter anhand der vorliegenden Kundenverteilung durchgeführt. Unter Zugrundelegung dieser Parameter ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

- Der größte Anteil der Transporte geht vom Industriegebiet nach Nagold.

  Die weiteren Fahrten verteilen sich in Richtung Schopfloch/Freudenstadt, nach Waldachtal sowie in Richtung Haiterbach.

- Aufgrund des Transports per Bahn bis nach Horb-Heiligenfeld verkürzen sich die Anlieferwege und die bisherigen Fahrstrecken, insbesondere auch die Ortsdurchfahrten von Horb und Bildechingen, werden von Schwerverkehren entlastet.

- Zusätzliche Schwerverkehrsfahrten werden in Richtung Nagold (bis zu 32 Fahrten am Tag) und in Altheim (bis zu 11 Fahrten am Tag) erreicht, da bisher andere Fahrstrecken genutzt wurden.

- Durch Mitarbeiterverkehre ist mit zusätzlich 20 Fahrten am Tag zu rechnen.

- Dort, wo es zu zusätzlichen Verkehren kommt liegt der Anteil unter 5 % des bisherigen Verkehrsaufkommens.

-- Intermodales Servicezentrum (Depot)
Unter Zugrundelegung des oben dargestellten Transportkonzepts geht der Gutachter auch hier von bis zu 72 Fahrten am Tag im Schwerverkehr aus, wobei er die Transportwege für vergleichbar mit denen des Kombi-Terminals hält.

Zusätzliche Schwerverkehrsfahrten werden in der Ortsdurchfahrt Altheim (bis zu 22 Fahrten am Tag), weniger Schwerverkehrsfahrten in der Ortsdurchfahrt Bildechingen (bis zu 40 Fahrten am Tag) erwartet.

Durch Mitarbeiterverkehre ist mit zusätzlich 80 Fahrten am Tag zu rechnen.

-- Weitere Nebennutzungen
Südöstlich des Kombi-Terminals und des Depots sollen weitere Flächen entwickelt werden, die als Nebennutzungen zum Kombi-Terminal und dem Depot dienen können. Für diese Flächen werden hauptsächlich Lagerflächen angenommen.

Die Fahrten der Nebennutzungen sind stärker in Richtung der Bundesstraßen und Autobahn orientiert.

Für den Güterverkehr werden etwa 140 Fahrten (Summe aus Ein- und Ausfahrten) angenommen.

Durch Mitarbeiterverkehre ist mit zusätzlich 95 Fahrten am Tag zu rechnen.

-- Gesamtbetrachtung
In der Summe werden in allen drei Nutzungen (KTH, ISH, Nebennutzungen) maximal 284 Schwerverkehrsfahrten am Tag erzeugt sowie ca. 195 Fahrten durch Beschäftigte/sonstige Verkehre.

Für die Ortsdurchfahrten Talheim, Altheim und Bildechingen ergeben sich folgende Belastungsänderungen bei Betrachtung aller drei Bereiche:

- Talheim
  Bei einem Bestand von 3.500 Kfz/24h ist eine Zunahme um 15 Kfz/24h (ca. 0,4 %) zu erwarten.
  Mit einer Veränderung des Schwerlastverkehrs wird nicht gerechnet.

- Altheim
  Bei einem Bestand von 5.200 Kfz/24h ist eine Zunahme um 50 Kfz/24h (ca. 1 %) zu erwarten.
  Bei einem Bestand von 400 SV/24h ist eine Zunahme um rund 30 SV/24h (ca. 7,5 %) zu erwarten.

- Bildechingen
  Bei einem Bestand von 13.700 Kfz/24h ist eine Zunahme um 40 Kfz/24h (ca. 0,3 %) zu erwarten.
  Bei einem Bestand von 1.060 SV/24h ist eine Zunahme um 10 SV/24h (ca. 0,9 %) zu erwarten.

-- Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2035 (2040)
Für die Nutzungen des KTH wurde bereits in der Prognose die maximal mögliche Kapazität angenommen. Somit wird auch das Fahrtenaufkommen im Kfz- und Schwerverkehr für den genannten Prognosehorizont nicht erhöht.

Entsprechendes gilt für das ISH und die weiteren Nebennutzungen.

Im weiteren Untersuchungsraum stehen in den nächsten Jahren Straßenbauprojekte an, die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben werden, insbesondere B 32 Neckartalbrücke Horb, Ausbau der B 28 (neu) mit Umfahrung Hohenberg und Ausbau Rauher Stich.

Der Gutachter erwartet insoweit Verkehrsentlastungen

- auf der Industriestraße im Industriegebiet Heiligenfeld
- auf der K 4706 von Industriegebiet in Richtung Altheim und Grünmettstetten
- in den Ortsdurchfahrten von Altheim und Grünmettstetten
- auf der L 355 Richtung Horb-Hohenberg

und Verkehrszunahmen auf der

- L 355 Richtung Norden (gering)
- K 4706 Richtung Horb
- Gesamtachse der B 28.

Im direkten Umfeld des Kombi-Terminals und an den Anbindungen des Industriegebietes an das weitere Straßennetz werden somit verschiedene Be- und Entlastungen erwartet. In der Summe werden jedoch höhere Entlastungen erwartet.

- *Leistungsfähigkeit*
  Insgesamt wird eine weiterhin gute Leistungsfähigkeit erwartet.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen.

1.1.2.2 Schall

Um die von dem Güterterminal ausgehenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung (Planunterlagen: Unterlage 12.1) durchgeführt.

- Die schalltechnischen Untersuchungen beruhen auf einem Lärmberechnungsmodell unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der maßgebenden Lärmquellen.

  Bei der Berechnung geht der Gutachter davon aus, dass es sich beim KTH um eine gewerbliche, immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlage i.S.d. § 22 BImSchG handelt.

  Die in Betracht genommenen Immissionsorte sind an den nächstgelegenen Wohngebäuden angeordnet, jeweils an der der maßgebenden Lärmquelle zugewandten Gebäudeseite. Dadurch kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den ausgewählten Immissionsorten um die lärmkritischsten Orte handelt. Sollten sich an diesen Immissionsorten keine bedenklichen Lärmimmissionen ergeben, so kann dies auf umliegende, nicht explizit betrachtete Orte und Gebäude übertragen werden.

- Unter Zugrundelegung des oben dargestellten Transportkonzepts und einer Kapazität des KTH von 18.000 Ladeeinheiten pro Jahr, ergeben sich, verteilt auf 250 Verkehrstage 144 Fahrten pro Verkehrstag, jeweils hälftig Ein- bzw. Ausfahrten der Lkw.

  Die Container werden mithilfe von mobilen Verladefahrzeugen (Reachstackern) von den Lkw abgeladen, auf dem Containerlagerplatz zwischengelagert und auf den Güterzug verladen bzw. vom Güterzug abgeladen, auf dem Containerlagerplatz zwischengelagert und auf die Lkw verladen.

  Der bereitstehende Güterzug wird tagsüber entladen und wieder mit Containern beladen. Im Nachtzeitraum kommt ein weiterer, leerer Güterzug, welcher am nächsten Tag mit Containern beladen wird. Die Lok dieses ankommenden Güterzuges transportiert den ersten, vollbeladenen Zug ab. Dadurch kommt es im Nachtzeitraum zu einer Einfahrt und einer Ausfahrt eines Güterzuges, sowie einer Rangierfahrt der Lok.

- Die in der schalltechnischen Untersuchung betrachtete Planung entspricht dem Prognose-Planfall 2035, wobei es sich unter Berücksichtigung des angenommenen Betriebsablaufs in Verbindung mit dem Verkehr im Umland um die erwartete Obergrenze handelt.

- Für die schalltechnischen Berechnungen sind folgende Parameter maßgebend:

  -- Arbeitszeiten 6:00 – 22:00 Uhr, Montag bis Freitag
  -- ca. 10 Mitarbeiter, 3 pro Schicht anwesend, Einfahrt 5 – 7 Uhr, Ausfahrt 22 – 23 Uhr
  -- 72 Containeranlieferungen/-abholungen pro Tag mit Lkw, dementsprechend 144 Lkw-Fahrten
  -- Überwiegend Containerlieferverkehr, wenige Mitarbeiterfahrten
  -- Gleisanlage mit einem ein- und einem ausfahrenden Güterzug in der Nacht
  -- Be- und Entladung der Lkws mittels Reachstacker
  -- Ver- und Entladung der Container auf Güterzüge mittels Reachstacker
  -- Tankstelle für Reachstacker, 2 Tankvorgänge pro Tag, 6 – 7 Uhr
  -- Abstellbereich für Kühlcontainer (8 Stück)

- Der Gutachter erwartet, dass es durch das KTH zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Umfeld des Planungsgebiets kommen wird. Dies ist ei-

nerseits bedingt durch Mitarbeiterverkehre, andererseits insbesondere durch zunehmenden Lkw-Verkehr für den An- und Abtransport der Container.

- Der Gutachter erwartet ferner, dass zusätzliche Schwerverkehrsfahrten in Richtung Nagold (bis zu 32 Fahrten pro Tag), jedoch ohne die Nutzung der Ortsdurchfahrt von Talheim, da diese für Schwerverkehr gesperrt ist, und in Altheim (mit bis zu 11 Fahrten am Tag) erzeugt werden.

  Zur Ermittlung der Lärmbelastung der Anwohner in den umliegenden Gemeinden vor und nach Realisierung des KTH hat der Gutachter beispielhaft für die Ortsdurchfahrt von Altheim eine lärmtechnische Vergleichsberechnung durchgeführt. Dabei legt er einen auf ein Jahr hochgerechneten DTV-Wert von 4.450 Kfz/24h (davon 335 Lkw) für den Ist-Zustand und einen um 11 Lkw pro Tag erhöhten Wert für den Plan-Zustand zu Grunde.

- Der Gutachter kommt zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

  -- Die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm werden am Tag wie auch in den Nachtstunden eingehalten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere Betriebe, da das Irrelevanzkriterium (Unterschreitung der Richtwerte um mindestens 6 dB(A)) ganztags erfüllt ist.

  -- Die für die Berücksichtigung der Verkehrsgeräusche des An- und Abfahrtsverkehrs in Betracht zu nehmenden Baugebiete liegen außerhalb des insoweit maßgeblichen 500 m-Radius um das Vorhaben. Des Weiteren vermischt sich der Neuverkehr des Bauvorhabens unmittelbar nach der Plangebietsgrenze mit dem allgemeinen Verkehr. Ungeachtet dessen werden auch die Grenzwerte der 16. BImSchV in der Umgebung nicht überschritten.

     Damit sind nach TA Lärm keine besonderen Maßnahmen zur Vermeidung des vorhabenbezogenen An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich.

  -- Die Lärmberechnung zeigt laut Gutachter, dass in der Ortsdurchfahrt von Altheim aktuell an keinem Gebäude eine Belastung von mehr als 70 dB am Tag oder 60 dB in der Nacht erreicht wird. Die Vergleichsberechnungen zeigen, dass die Lärmpegel an den Hausfassaden der Ortsdurchfahrt Altheim durch Aufsiedelung des KTH um etwa 0,1 dB(A) zunehmen.

Für die Ortsdurchfahrt von Talheim wird keine Mehrbelastung mit Schwerverkehr prognostiziert, sodass dort auch keine Lärmzunahme zu erwarten ist.

In Bildechingen kann durch Verkürzung der Fahrwege eine Entlastung erreicht werden, dort ist mit einer Abnahme des Lkw-Aufkommens zu rechnen (-20 Lkw/24h).

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Schallgutachten verwiesen.

1.1.2.3 Erschütterungen

Um die von dem Güterterminal ausgehenden Erschütterungsimmissionen beurteilen zu können, wurde ein Erschütterungsgutachten (Planunterlagen: Unterlage 13) erstellt.

Methodisch geht der Gutachter so vor, dass für das Projekt KTH zunächst die maßgeblichen Grundlagen erhoben werden:

- Maßgebende Erschütterungsquellen
- Vorhandene Wohnbebauung in der Umgebung
- Geologische Gegebenheiten.

Anschließend wird überprüft ob die Anhaltswerte A_u, A_o und A_r gemäß DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäude) eingehalten werden. Bei Einhaltung der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 werden erfahrungsgemäß auch die Anhaltswerte zur Beurteilung der Wirkung von Erschütterungen auf die bauliche Struktur eines Gebäudes nach DIN 4150-3 eingehalten.

- *Maßgebende Erschütterungsquellen*
  Erfahrungsgemäß erzeugen Schienenfahrzeuge deutlich höhere Erschütterungen als luftbereifter Verkehr. Dies ist einerseits auf das wesentlich höhere Gesamtgewicht von Zügen im Vergleich zu Lkw zurückzuführen und andererseits durch die geringe Dämpfung zwischen Rad und Schiene begründet.

  Aus diesem Grund stellt der ein- und ausfahrende Güterzug die maßgebende Erschütterungsquelle für das Bauvorhaben Neubau KTH dar.

- *Vorhandene Wohnbebauung in der Umgebung.*
  Das Bauvorhaben liegt im Industriegebiet Heiligenfeld. Wohnbauten befinden sich in allen vier Himmelsrichtungen. Dabei handelt es sich um Wohnbebauung in den nächstgelegenen Ortschaften und im Außenbereich, welche über 800 m entfernt liegt.

- *Geologische Verhältnisse*
  Zur Beurteilung zieht der Gutachter eine im Scoping-Verfahren vom Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau am 01.10.2020 auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zum Planungsvorhaben abgegebene Stellungnahme heran. Danach befindet sich das Plangebiet im Ausstrichbereich von Gesteinen des Oberen Muschelkalks (Meißner-Formation bzw. Trigonodusdolomit). Im Bereich von Hangmulden werden die Festgesteine von holozänen Abschwemmmassen unbekannter Mächtigkeit überdeckt. Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, sowie einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund gelangt der Gutachter im Wesentlichen zur Schlussfolgerung, dass für alle Anrainergebäude, die den Gebietskategorien Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen nach Flächennutzungsplan zugeordnet sind, die Entfernung zum geplanten KTH mehr als das 10-fache des gemäß DIN 4150-1 zu berücksichtigenden Einwirkungsbereichs beträgt. Überschreitungen der Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2 könnten somit ausgeschlossen werden.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf das Erschütterungsgutachten verwiesen.

1.1.2.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Um die vom elektrifizierten Bahngleis ausgehenden Immissionen elektrischer und magnetischer Felder beurteilen zu können, wurde ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Planunterlagen: Unterlage 15) auf Basis der Anforderungen der 26. BImSchV erstellt.

Der Gutachter geht beim elektrifizierten Bahngleis von einer Nennspannung von 15 kV und einer Frequenz von 16,7 Hz aus. Bei einer Frequenz von 16,7 Hz liegen die Grenzwerte für die elektrische Feldstärke bei 5 kV/m und für die magnetische Fluss-

dichte bei 300 µT. Für die Immissionsauswirkung ermittelt der Gutachter die elektrische und magnetische Feldstärke bei „höchster betrieblicher Auslastung“. Die Vorbelastung durch andere Niederfrequenzanlagen und ortsfeste Hochfrequenzanlagen werden nach Maßgabe der 26. BImSchV berücksichtigt. Bei den Hochfrequenzanlagen geht er dabei davon aus, dass sie ab einem Abstand von 300 m nicht mehr relevant zur Vorbelastung beitragen.

Der Gutachter kommt zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Für die elektrische Feldstärke werden – an der nördlichen Plangebietsgrenze – maximal 0,39 kV/m erreicht.

- Für die magnetische Flussdichte werden – an der nördlichen Plangebietsgrenze – maximal 36,6 µT erreicht.

- Die nächstgelegene Hochfrequenzanlage im Frequenzbereich von 9 kHz bis 10 MHz befindet sich südlich von Tübingen in einer Entfernung von über 30 km.

1.1.3 *Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen*

Zur Minderung/Vermeidung der baubedingten Auswirkungen werden folgende Maßnahmen zum Schutz vor möglichen Lärmbeeinträchtigungen vorgeschlagen:

- Einhaltung der IRW der AVV Baulärm.

- Falls die IRW der AVV Baulärm wider Erwarten nicht eingehalten werden können

  -- Einwirkzeit verkürzen
  -- lokale Lärmschutzeinrichtungen
  -- Einsatz lärmreduzierter Maschinen
  -- Vorab-Information der Bevölkerung.

1.2 Schutzgut Biotope/biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen

1.2.1 *Biotope/biologische Vielfalt*

- Durch die bau- und anlagebedingte Überplanung von Flächen des rechtskräftigen Bebauungsplans „Industriegebiet Horb a.N.“ (im Folgenden: BBPIgH –

48 % des Plangebiets), auf dessen Grundlage eine Bebauung / Entwicklung der Flächen jederzeit möglich ist, nimmt der Anteil teilversiegelter Flächen um 291 m^2 zu und der Anteil an Frei- und Grünflächen entsprechend ab.

Darüber hinaus werden bau- und anlagebedingt 19.185 m^2 Fläche in Anspruch genommen. Dabei werden 14.464 m^2 versiegelt oder für die Neuanlage von Bahngleisen genutzt. Bei weiteren 4.721 m^2 kommt es durch die Neuanlage von Böschungsflächen und Entwässerungseinrichtungen zu Eingriffen. Insgesamt handelt es sich dabei bei über 16.000 m^2 um Biotoptypen sehr geringer Bedeutung (Acker mit fragmentarischer Unkrautvegetation; Gleisbereich), bei 1.905 m^2 um Biotoptypen mit hoher Bedeutung, wobei es sich bei letzteren um geschützte Biotope handelt (vgl. dazu Abschnitt B II. 1.2.2.1.3, Spiegelstrich 1), die annähernd hälftig dem Bereich „Versiegelung/Gleis“ und dem Bereich „Böschung/Entwässerung“ zuzuordnen sind.

- Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

1.2.2 ***Tiere und Pflanzen***

1.2.2.1 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Im Hinblick auf mögliche Betroffenheiten von – geschützten – Arten wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (Planunterlagen: Unterlage 9.1).

1.2.2.1.1 *Untersuchungszeitraum und Methode*

Die artenschutzrechtlich relevanten Untersuchungen erfolgten zwischen dem 28.11.2017 und dem 16.04.2020 und zwar eine Begehung im November 2017, sieben Begehungen (zwischen März und Juli) 2018 und drei Begehungen im März und April 2020.

Ergänzend wurde das Zielartenkonzept des Landes Baden-Württemberg (ZAK) für Horb am Neckar im Naturraum Obere Gäue in den Blick genommen. Nach der Auswertung standen zunächst 15 Fledermausarten, zwölf europäische Vogelarten, die Haselmaus, die Zauneidechse, die Schlingnatter, der Dunkle Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling, der Große Feuerfalter, der Schwarzfleckige Ameisen-Bläuling, der Nachtkerzenschwärmer und die Spanische Fahne im Vordergrund.

1.2.2.1.2 *Betroffenheit planungsrelevanter Arten*

- Farn- und Blütenpflanzen
  Zunächst wurde das Vorkommen potenziell planungsrelevanter Arten schon deshalb ausgeschlossen, weil entweder das Verbreitungsgebiet außerhalb des Plangebiets liegt oder es an den Lebensraumstrukturen für ein Habitat der Art im Planungsraum ermangelt.

  Der Status der Dicken Trespe und des Frauenschuhs wurden überprüft, weil das Vorkommen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden konnte. Die Überprüfung führte jedoch zu keinem Nachweis entsprechender Vorkommen.

  Im westlichen Teil der Grüngutsammelstelle sowie auf der geschotterten Gleisanlage befanden sich zum Teil großflächige Vorkommen der Karthäusernelke. Diese Art ist besonders geschützt und unterliegt daher dem Zugriffsverbot. Durch das Vorhaben kommt es zu einem dauerhaften Verlust der Lebensstätte.

- Säugetiere ohne Fledermäuse
  Zunächst wurde das Vorkommen potenziell planungsrelevanter Arten schon deshalb ausgeschlossen, weil entweder das Verbreitungsgebiet außerhalb des Plangebiets liegt oder es an den Lebensraumstrukturen für ein Habitat der Art im Planungsraum ermangelt.

  Der Status der Haselmaus wurde am 28.11.2017 über die Nachsuche von Freinestern und mittels Fraßspurensuche vor allem an Haselnüssen nach dem Laubfall in den Gehölzstrukturen überprüft. Innerhalb des Untersuchungsgebiets kommen jedoch keinerlei Strukturen vor, die als Habitat für die Haselmaus geeignet sein könnten. Es konnten im Gebiet und seiner Umgebung keine Spuren von Haselmäusen (Winter- oder Sommerkobel, Nahrungsreste mit typischen Nagespuren) entdeckt werden.

- Fledermäuse
  Zur Ermittlung der lokalen Fledermausfauna wurden die Gehölze und Felsbildungen im Einschnittbereich der Gleise nach Höhlen und Spalten abgesucht. Es konnten keine Strukturen mit Eignung als Sommer-, Wochenstuben- oder Winterquartier gefunden werden. Eine Nutzung als Tagesruhestätte kann jedoch nicht vollends ausgeschlossen werden. Auch an den Felsen wurden keine Klüfte mit Quartiereignung festgestellt.

Für einen Nachweis, ob Fledermäuse das Gelände als Jagdraum nutzen, wurde im Mai 2018 unter geeigneten Witterungsbedingungen eine nächtliche Begehung als Transektgang simultan mit zwei Ultraschalldetektoren (Pettersson D240X, SSF BAT 3) durchgeführt. Während dieser Begehung wurden keine Aktivitäten von jagenden Fledermäusen verzeichnet, obgleich Nachweise von Jagdaktivitäten in am selben Abend untersuchten, weiteren Vorhabengebieten in Horb vorliegen. Auch die Gebietsausstattung ergab keine Hinweise auf ein essenzielles Nahrungshabitat im Plangebiet. Eine Nutzung des Gleisbereichs als Nahrungshabitat wird in Betracht gezogen; der Gleisbereich und damit verbundene Nahrungsflächen werden durch den Ausbau jedoch noch größer. Allerdings ist eine Nutzung der Gehölze und Böschungen im Gleisbereich als Leitstruktur wahrscheinlich. Ebenso könnte sich die Beleuchtung der Anlage als ungünstig erweisen.

- <u>Vögel</u>
  Innerhalb des Untersuchungsraums wurden 32 Vogelarten beobachtet, davon drei aus der Gilde Bodenbrüter, drei aus der Gilde Halbhöhlen-/Nischenbrüter, vier aus der Gilde Höhlenbrüter, 16 aus der Gilde Zweigbrüter und sechs, die keiner Gilde zugeordnet wurden. Innerhalb des Plangebiets konnte kein Brutnachweis erbracht werden, lediglich bei zwei Arten ein Brutverdacht, während sich neun Arten als Durchzügler darstellen.

  Innerhalb des Plangebiets entfallen durch Überbauung und Gehölzrodungen ein Revier der Feldlerche und zwei Reviere der Goldammer.

  Dagegen ist mit einer Beeinträchtigung der im Gehölz nördlich der Gleisanlage vermutlich brütenden Klappergrasmücke nicht zu rechnen.

  Dorngrasmücke, Klappergrasmücke und Bluthänfling wurden zwar südlich des Plangebietes angetroffen. Die Revierzentren befinden sich jedoch in den bestehenden Gehölzstrukturen im südlichen Gebiet, für welches ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden soll. Die entsprechenden CEF-Maßnahmen (Ausgleich der entfallenden Gehölze, etc.) sind dort zu berücksichtigen.

- <u>Reptilien</u>
  Zunächst wurde das Vorkommen potenziell planungsrelevanter Arten schon deshalb ausgeschlossen, weil entweder das Verbreitungsgebiet außerhalb des Plangebiets liegt oder es an den Lebensraumstrukturen für ein Habitat der Art im Planungsraum ermangelt.

Das ZAK nennt die Schlingnatter und die Zauneidechse als zu berücksichtigende Arten. Im Plangebiet kommt zum einen der Bereich des Grüngutsammelplatzes als Habitat in Frage, da dort mit abgelagerten Baumstämmen und Erdhügeln zumindest Bereiche zur Thermoregulation vorhanden sind. Jedoch konnten bei keiner der Begehungen Zauneidechsen oder Schlingnattern durch Sichtbeobachtungen erfasst werden. Ein weiterer potenzieller Lebensraum befand sich an den offenen Felsbildungen und entlang der Gleise im Nordwesten des Gebiets. Jedoch ergab auch hier die mehrfache Nachsuche keinen Fund der beiden indizierten Arten bzw. anderer Kriechtiere. Ein Vorkommen der Arten im Untersuchungsgebiet wird daher ausgeschlossen.

- Wirbellose

  Zunächst wurde das Vorkommen potenziell planungsrelevanter Arten schon deshalb ausgeschlossen, weil entweder das Verbreitungsgebiet außerhalb des Plangebiets liegt oder es an den Lebensraumstrukturen für ein Habitat der Art im Planungsraum ermangelt.

  Das ZAK nennt den Großen Feuerfalter, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling, den Schwarzfleckigen Ameisen-Bläuling und den Nachtkerzenschwärmer als zu berücksichtigende Arten. Alle vier genannten Arten sind für die Eiablage und das Heranwachsen der Raupen auf spezifische Wirtspflanzen angewiesen. Es konnten im Gebiet weder für die beiden Ameisenbläulinge noch für den Großen Feuerfalter die erforderlichen Raupenfutterpflanzen (Thymian-Arten, Dost, Großer Wiesenknopf, nicht-saure Ampferarten) gefunden werden. Ein Vorkommen der Arten im Untersuchungsgebiet wird daher ausgeschlossen.

  Dagegen kommen mit dem Zottigen Weidenröschen, dem Kleinblütigen Weidenröschen, dem Schmalblättrigen Weidenröschen und der Gewöhnlichen Nachtkerze an mehreren Stellen im Gebiet geeignete Raupenfutterpflanzen für den Nachtkerzenschwärmer vor. Jedoch konnten an den Pflanzen weder Raupen, noch Kot- oder Fraßspuren gefunden werden. Ein Vorkommen der Arten im Untersuchungsgebiet wird daher ausgeschlossen.

  Besonders geschützte Vertreter der Gruppe wurden nicht registriert, lediglich ubiquitär verbreitete, noch ungefährdete Arten.

1.2.2.1.3 *Schutzgebiete*

- Ausgewiesene Schutzgebiete nach dem Naturschutzrecht sowie FFH-Lebensraumtypen

  Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Außerdem liegen innerhalb des Vorhabenbereichs Teilflächen der nach § 30 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) besonders geschützten Offenlandbiotope „4 Feldgehölze und Felsbildungen O Altheim, 'Brand'“ und „Feldgehölz zwischen K 4706 und Bahnstrecke, 'Kleine Egert'“. Zudem grenzen die Offenlandbiotope „Hecke im Gewann Brand am Westrand Horb-Heiligenfeld“ und „Feldhecken und Feldgehölz im Gewann “Brand“, W Heiligenfeld“ unmittelbar an.

  Für das Vorhaben werden Feldgehölzbestände in einem Umfang von 1.846 m² entfernt und anthropogen freigelegte Felsbildungen mit einer Gesamtfläche von ca. 59 m² geöffnet bzw. freigestellt.

- Biotopverbund

  Der Fachplan Landesweiter Biotopverbund bezieht sich schwerpunktmäßig auf das Offenland. Ziel ist – neben der nachhaltigen Sicherung heimischer Arten, Artengemeinschaften und ihrer Lebensräume – funktionsfähige, ökologische Wechselbeziehungen in der Landschaft zu bewahren, wieder herzustellen und zu entwickeln. Er gliedert sich in die drei Teilbereiche Offenland trockener, Offenland mittlerer und Offenland feuchter Standorte.

  Der Planungsbereich nimmt eine schmale Kernfläche zum Biotopverbund mittlerer Standorte in Anspruch und schneidet einen Kernraum sowie einen 500 m-Suchraum an. Bei der Kernfläche und dem Kernraum handelt es sich um einen Gleisbereich mit Felsanschnitt und angrenzender Hecke mittlerer Standorte.

  Ein Eingriff in einen Suchraum und einen Kernraum kann generell zu einer Verschlechterung der Biotopverbundfunktion zwischen den Kernflächen und einer Verminderung der Durchlässigkeit der Landschaft führen, was wiederum die Ausbreitung von Arten beeinträchtigt. Ein Eingriff in eine Kernfläche kann den vollständigen Verlust eines Biotoptrittsteines und damit einer Population der anwesenden Arten bedeuten. In diesem Bereich wurden bis auf ein Revier der Goldammer jedoch keine planungsrelevanten und/oder streng geschützten Arten nachgewiesen.

1.2.2.2 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Anlass für die Prüfung ist die Instandsetzung eines Prellbocks mit den dazugehörigen Schwellen und der Randwege (80 cm Streifen) entlang des letzten Teilbereichs von Gleis 21 (von Straßenquerung Ochsenweg bis Prellbock), der mit rund 80 m innerhalb des FFH-Gebietes Nr. 7516-341 („Freudenstädter Heckengäu“) liegt.

Diese Maßnahme ist allerdings nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als reine Sanierungsmaßnahme dem Planfeststellungsregime ohnehin nicht zugänglich.

Nur am Rande bleibt deshalb zu erwähnen, dass erhebliche Umweltauswirkungen von dieser Sanierungsmaßnahme nicht zu erwarten sind.

1.2.3 *Gesamtbetrachtung*

- Bau- und anlagebedingte Auswirkungen
  Bau- und anlagebedingt ist im Wesentlichen mit folgenden Auswirkungen zu rechnen:

  -- Zunahme teilversiegelter Flächen im Bereich des BBPIgH um 291 m^2.

  -- Zunahme versiegelter oder für neue Gleise genutzter Flächen um 14.464 m^2 sowie Eingriffe im Umfang von 4.721 m^2 durch Neuanlage von Böschungsflächen und Entwässerungseinrichtungen außerhalb des BBPIgH, davon 1.905 m^2 geschützte Biotope.

  -- Verlust weitverbreiteter, nicht seltener Vegetationsbestände auf dem überwiegenden Teil der Vorhabenfläche.

  -- Verlust eines Standorts mit der besonders geschützten Karthäuser-Nelke.

  -- Verlust eines im südlichen Teil des Plangebiets vorkommenden Brutreviers der Feldlerche.

  -- Verlust von zwei Brutrevieren der Goldammer durch Gehölzrodungen.

  -- Potenzielle Beeinträchtigungen von Fledermäusen durch den Verlust eines Teilnahrungshabitats und einer Leitstruktur durch Gehölzrodungen.

-- Mögliche Störwirkungen durch geplante Beleuchtungseinrichtungen.

- Betriebsbedingte Auswirkungen
  Erhebliche Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

1.2.4 *Vermeidung, Verminderung, Ausgleich*

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der vorhabenbedingten Auswirkungen werden folgende Schutzmaßnahmen vorgeschlagen:

- 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.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 1)

- Beräumung von 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 Vorhabenbereichs stattfindet.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 2)

- 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).

(vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 3)

- Festlegung des Baukorridors der Baustelleneinrichtungen und Materiallager sowie Absteckung und Abmarkung im Gelände zur Beschränkung des Eingriffsbereichs auf das unbedingt erforderliche Maß.

  Keine Anlage von gesonderten Baustraßen.

  Nutzung der vorhandenen Straße für die Erschließung der Baustelle und Bauausführung.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 4)

- Zum Schutz und zur Schonung des Wurzel-, Kronen- und Stammbereiches von flächigen Gehölzbeständen vor baubedingten Beeinträchtigungen werden je nach Platzverhältnissen Maßnahmen nach DIN 18920, wie z.B. Schutzzaun im Wurzelbereich, Stammschutz oder fachgerechte Versorgung z.B. von angeschnittenen Wurzeln usw. vorgenommen.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 10)

- Die im Maßnahmenplan (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.5) dargestellten Tabuflächen sind vor Baubeginn zum Schutz wertvoller Biotopbereiche (geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG, Feldgehölze) abzumarken (z.B. mit einem Schutzzaun, Flatterband o.ä.). In den so ausgegrenzten Flächen dürfen keine bau- oder anlagebedingten Eingriffe oder sonstige Flächenbeanspruchungen erfolgen. Vor Baubeginn ist mit der beauftragten Firma dazu vor Ort ein Einweisungstermin durchzuführen bei dem darauf hinzuweisen ist, dass keine Flächen innerhalb der abgemarkten Bereiche bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen werden dürfen.

(vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 11)

- Auf Teilen der neu entstehenden Böschungen erfolgt ohne Oberbodenauftrag die Ansaat einer blüten- und artenreichen Saatgutmischung.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 12)

- Ansaat einer Saatgutmischung mit Arten aus den Glatthaferwiesen bzw. Erhalt vorhandener Wiesenflächen.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 13)

- Entwicklung einer Magerwiese mittlerer Standorte.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 14)

- 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.

  Ergänzend werden nach Wiederherstellung der Böschungen im Nordwesten des Gebietes weitere Gehölze im Rahmen des Biotopausgleiches gepflanzt, welche zukünftig ebenfalls als Nistplatz für die Goldammer zur Verfügung stehen.

  Gleichzeitig wird die Leitstruktur für Fledermäuse wieder vervollständigt.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 15)

- Der Ausgleich für die Beanspruchung der Offenlandbiotope erfolgt planextern durch Gehölzpflanzungen als vorgezogene Maßnahme (CEF-Maßnahme für die Goldammer) sowie planintern durch Wiederbepflanzung von Böschungen.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 15)

- Die Eingriffe in die Biotopverbundflächen werden durch Gehölzpflanzungen im unmittelbaren nördlichen und westlichen Umfeld, welche zu einer Aufwertung von Randflächen führen, minimiert. Zudem wird durch weitere planexterne Ausgleichsmaßnahmen (u.a. die notwendige CEF-Maßnahme für die Feldlerche durch Anlage von 5.000 m² Buntbrache auf der Gemarkung Obertalheim) ein Trittstein im Biotopverbund mittlerer Standorte geschaffen, der eine Aufwertung des Landesweiten Biotopverbundes mittlerer Standorte darstellt.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 15 und 17)

- Die Bestände Karthäuser-Nelke als besonders geschützte Art werden mitsamt der sie umgebenden Bodenschicht großvolumig ausgehoben und an einem geeigneten Standort außerhalb des Eingriffsbereichs eingesetzt.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 16)

- Für ein Brutpaar der Feldlerche wird eine CEF-Maßnahme erforderlich. Dies bedeutet die Anlage von 5.000 m² Buntbrache vor Beginn der Eingriffe.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 17)

1.3 Schutzgut Boden

1.3.1 *Bau- und anlagebedingte Wirkungen*

Auf rund 48 % der Vorhabenfläche kommt es zur Überplanung von Flächen, die auf der Grundlage des BBPlgH jederzeit und unabhängig vom verfahrensgegenständlichen Vorhaben bebaut werden könnten. Der Bebauungsplan lässt hier sowohl bis zu 25 m hohe Gebäude als auch Flächen für Bahnanlagen zu. Anlagebedingt nimmt der Anteil an teilversiegelten Flächen durch die Neuüberplanung des Gebiets um 291 m^2 zu und der Anteil der Frei- und Grünflächen entsprechend ab. Insgesamt wird in diesem Bereich eine Fläche von ca. 17.990 m^2 in Anspruch genommen.

Darüber hinaus werden anlagebedingt 11.824 m^2 Boden überbaut bzw. versiegelt, der zu etwa einem Viertel hohe und ansonsten ganz überwiegend geringe bis mittlere Bedeutung hat.

Schließlich werden anlagebedingt 6.106 m^2 Boden anthropogen überprägt, wobei die Bodenfunktion vermindert wird. Davon entfallen ca. 21 % auf hochwertige, ca. 37 % auf gering bis mittelwertige und ca. 42 % auf geringwertige Böden.

1.3.2 *Betriebsbedingte Wirkungen*

Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

1.3.3 *Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen*

Zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der vorhabenbedingten Auswirkungen werden folgende Schutzmaßnahmen vorgeschlagen:

- Festlegung des Baukorridors der Baustelleneinrichtungen und Materiallager sowie Absteckung und Abmarkung im Gelände zur Beschränkung des Eingriffsbereiches auf das unbedingt erforderliche Maß.

  Keine Anlage von gesonderten Baustraßen.

  Nutzung der vorhandenen Straße für die Erschließung der Baustelle und Bauausführung.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 4)

- Beschränkung des Befahrens von Bodenflächen mit schweren Maschinen im Zuge der Bauarbeiten auf das unbedingt erforderliche Maß.

  Bodenverdichtungen infolge des Baubetriebs sind durch entsprechenden Geräteeinsatz möglichst bei trockener Witterung auf das unvermeidliche Maß zu beschränken.

  Nach Abschluss der Baumaßnahme sind soweit erforderlich Bodenlockerungen im gesamten Bereich des Baufeldes und der zeitweise beanspruchten Flächen durchzuführen. Die ggf. beanspruchten Flächen sind soweit erforderlich zu rekultivieren und gemäß ihrem ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 5)

- Das im Zuge des Rückbaus von versiegelten Flächen anfallende Asphaltmaterial einschließlich Unterbau ist fachgerecht zu entsorgen und eine Vermischung mit Ober- oder Unterbodenmaterial ist zu vermeiden.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 6)

- Unbelasteter Oberboden ist vor Baubeginn abzuschieben, gesondert und fachgerecht zu lagern und nach Fertigstellung des Vorhabens, soweit im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht anders dargestellt, im Bereich des Vorhabens wieder auf den Freiflächen aufzubringen. Ein Teil des Oberbodens wird zur Bodenverbesserung von aufwertungsfähigen Boden außerhalb des Plangebiets aufgebracht.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 7)

- Durchführung von Erdarbeiten im Massenausgleich und bei trockener Witterung.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 8)

- Verwendung von unbelastetem Bodenmaterial aus gesicherter Herkunft (Nachweise) zur Herstellung des Geländeplanums.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 8)

- Beachtung der gängigen Normen bei der Bauausführung zum Schutz des Bodens (DIN 18915 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau, Bodenarbeiten, DIN 19731 – Verwertung von Bodenmaterial).
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 8)

- Maßnahmen – auch – zum Schutz vor Bodenverunreinigung.
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 9)

- Pflanzung dichter Feldgehölze und Hecken im Gebiet.

- Dauerhafte Begrünung von Ackerböden, die eine hohe Erodierbarkeit aufweisen (Umwandlung von Acker in extensives Grünland, Umwandlung Acker in Feldgehölz, Umwandlung von Acker in Saumvegetation).
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 14, 15, 16)

- Auftrag von Teilen des im Plangebiet gesicherten Oberbodens zur Bodenverbesserung auf Ackerflächen (Umwandlung von Ackerflächen in eine Buntbrache).
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 17)

1.4 Schutzgut Wasser

1.4.1 *Oberflächengewässer*

Oberflächengewässer (Fließgewässer, Gräben, Stehende Gewässer) treten im Plangebiet nicht auf.

1.4.2 *Grundwasser*

1.4.2.1 Hydrogeologisches Gutachten

Zur Abschätzung der qualitativen und quantitativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser wurde ein hydrogeologisches Gutachten erstellt (Planunterlagen: Unterlage 14).

1.4.2.1.1 *Schutzgebiete*

Das geplante Vorhaben liegt in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Talmühlenquelle (WSG-Nr. 237.216) des ZV Gäuwasserversorgung. Das Wasserschutzgebiet hat eine Länge von ca. 11,5 km und eine maximale Breite von 4 km. Insgesamt beträgt die Fläche der engeren Schutzzone (Zone II) 1,99 km^2 und der weiteren Schutzzone (Zone III) 28,39 km^2. Der Fassungsbereich (Zone I) besteht aus zwei Entnahmestellen, der Talmühlequelle und dem Lochbrunnen, an denen eine Gesamtmenge von ca. 100l/s durch den Zweckverband entnommen wird. Das geplante Terminal liegt ca. 5 km westlich von der Grenze der Zone II und ca. 5,5 km vom Lochbrunnen entfernt.

1.4.2.1.2 *Topographische, geologische, tektonische und hydrogeologische Situation*

- Das Grundstück liegt innerhalb des Grabenbachs, fast an der Grenze mit dem Riedgraben. Dort konnte kein fließendes Wasser festgestellt werden.

- Die Hochfläche weist typische Geländeformen einer karstischen Landschaft auf. Sie befindet sich im unteren Bereich des schwäbischen Schichtstufenlands.

  Der Untergrund des Baugrundstücks wird durch Ablagerungen des Oberen Muschelkalks gebildet, im Baufeld sind überwiegend Ablagerungen der Meißner-Formation zu erwarten.

- Die tektonische Situation ist insgesamt als komplex zu beschreiben, u.a. geprägt durch Störungszonen.

- Hydrogeologisch stehen im Gebiet die Schichten des Oberen Muschelkalks an, die einen schichtig gegliederten Kluft- und Karstgrundwasserleiter bilden. Der Karstgrundwasserspiegel liegt dabei in der Regel tief.

  Die mittlere Grundwasserneubildung liegt bei ca. 300 mm/Jahr, was ca. einem Drittel des jährlichen Niederschlags entspricht und als relativ hoch bezeichnet werden kann.

  Die gemessenen Grundwasserstände zeigen sehr starke periodische Schwankungen zwischen Grundhochwasser und Grundniederwasser von über 20 m. Der 30-Jahre Trend zeigt einen Rückgang des Grundwasserspiegels von ca. 14 cm pro Jahr.

1.4.2.1.3 *Hydrogeologische Auswirkungen*

- <u>Grundwasserneubildung</u>
  Die befestigte Fläche für das Terminal beträgt ca. 2,2 ha, was 0,07 % des Wasserschutzgebietes (Zone II + Zone III) entspricht. Insoweit ergibt sich ein rechnerischer Neubildungsverlust von 0,2 l/s im Jahresmittel, was etwa 0,1 bis 0,2 % der gesamten Neubildung entspricht. Dabei berücksichtigt der Gutachter nicht, dass über die Hälfte der für das Terminal benötigten Fläche im Bereich eines baurechtlich bereits ausgewiesenen Industriegebiets liegt. Andernfalls ergäbe sich für ihn ein maximaler Neubildungsverlust von ca. 0,05 bis 0,1 %. Bezogen auf die Einzelmaßnahme hält er den quantitativen Einfluss auf die gesamte Quellenschüttung für vernachlässigbar.

- <u>Schadstoffeintrag</u>
  Die schnellen Grundwasserfließgeschwindigkeiten und das Fließverhalten im Karst haben eine sehr schlechte Filter- und Regenerationswirkung auf das Wasser zur Folge. Die Schutzfunktion der Deckschichten am Standort ist eingeschränkt. Jeder Eintrag von Schadstoffen bedingt damit ein hohes Risiko für die Wasserfassungen.

- Versickerung von Niederschlagwasser
  Die Versickerung von Niederschlagwasser ist in der Schutzzone III nur eingeschränkt zulässig. Die Versickerung von stark belasteten gewerblichen Verkehrsflächen ohne Vorbehandlung ist grundsätzlich nicht zulässig. Die geologischen Randbedingungen für eine Versickerung sind wegen der Heterogenität der Deckschichten schwierig.

1.4.2.2 Gesamtbetrachtung

- Anlagebedingt kommt es zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate durch Überbauung (Versiegelung).

- Bau-, anlage- und betriebsbedingt kann es zu Verschmutzungsgefährdungen durch potenzielle Einträge wassergefährdender Stoffe in den Untergrund/Grundwasserkörper kommen, insbesondere aus stark belasteten gewerblichen Verkehrsflächen sowie im Havariefall (Tankstelle, Gefahrgut).

1.4.2.3 Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahmen

- Es erfolgt keine Versickerung von Regenwasser aus den potentiell belasteten Flächen im Bereich des Containerumschlagplatzes.

  Der Umschlag von Abfällen ist nicht vorgesehen.

  Um die Möglichkeit für den Umschlag von Gefahrgut vorzusehen, ist eine mobile Leckagewanne für Havariefälle eingeplant.

- Zum Schutz des Grundwassers vor wassergefährdenden Stoffen – auch im Zuge von Bauarbeiten – werden insbesondere

  -- Baustelleneinrichtungen und Baufahrzeuge auf vorhandenen befestigten Flächen eingerichtet bzw. abgestellt;
  -- im Rahmen der Bauausführung eine regelmäßige Wartung der Baumaschinen zur Vermeidung von Unfällen durchgeführt, insbesondere sind Baumaschinen regelmäßig auf Tropfverlust sowie auslaufende Kraftstoffe und Öle hin zu überprüfen und zu sichern;
  -- unbedingt vor Ort benötigte Öl- und Treibstoffmengen überdacht und in Auffangwannen gelagert;
  -- Ölbindemittel aus Vorsorgegründen bereitgehalten;

-- biologisch abbaubare Schmiermittel verwendet;
-- Bautoiletten mit dichten Fäkalienbehältern ausgestattet;
-- für die Tankanlage Schutzvorkehrungen, wie Leckanzeigen oder Auffangräume, zur Sicherheit der Anlagen gewährleistet;
-- die Anlagen regelmäßig überprüft;
-- Bereiche des Containerumschlagplatzes, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, überdacht und an den Schmutzwasserkanal angeschlossen;
-- Dachabdeckungen mit unbeschichteten Metallen, wie Kupfer, Zink und Blei aufgrund ihrer umweltschädlichen Schwermetallemissionen nicht zuglassen;

(vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 9, z.T. Maßnahmenblatt 4, 5, 6, 7)

- Verbesserung der Grundwassergüte durch Extensivierungsmaßnahmen (Umwandlung von Ackerflächen in nicht oder extensiv genutzte Wiesen, Buntbrachen, Säume, Gehölzflächen).
  (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.6a, Maßnahmenblatt 14, 15, 16, 17)

1.5 Schutzgut Klima/Luftqualität

- Auf rund 48 % der Vorhabenfläche kommt es zur Überplanung von Flächen, die auf der Grundlage des BBPlgH jederzeit und unabhängig vom verfahrensgegenständlichen Vorhaben bebaut werden könnten. Der Bebauungsplan lässt hier sowohl bis zu 25 m hohe Gebäude als auch Flächen für Bahnanlagen zu. Anlagebedingt nimmt der Anteil an teilversiegelten Flächen durch die Neuüberplanung des Gebiets um 291 m^2 zu und der Anteil der Frei- und Grünflächen entsprechend ab.

  In den westlichen Gebietsteilen kommt es anlagebedingt zu Flächenversiegelungen und damit zum Verlust von Freifläche, die Teil eines großflächigen Kaltluftentstehungsgebiets ist. Aus den nördlich vom Plangebiet höher gelegenen Flächen kann aber weiter Kaltluft und Frischluft in das Gebiet einströmen.

  Darüber hinaus entstehen bau- und anlagebedingte Verluste von bioklimatisch wirksamen Gehölzflächen.

- Betriebsbedingt ist im Bereich des geplanten Terminals mit erhöhten Emissionen durch Lkw- und Zugverkehr zu rechnen.

- Als Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahme wird es als ausreichend angesehen, dass nach Durchführung der geplanten Randbepflanzung und Wiederbegrünungsmaßnahmen auf den verbleibenden Freiflächen und angrenzend, die Vorhabenfläche adäquat in die örtliche Situation eingebunden und das Landschaftsbild entsprechend § 15 Abs. 2 BNatSchG landschaftsgerecht neugestaltet wird.

1.6 Schutzgut Landschaftsbild

- Auf rund 48 % der Vorhabenfläche kommt es zur Überplanung von Flächen, die auf der Grundlage des BBPIgH jederzeit und unabhängig vom verfahrensgegenständlichen Vorhaben bebaut werden könnten. Der Bebauungsplan lässt hier sowohl bis zu 25 m hohe Gebäude als auch Flächen für Bahnanlagen zu.

  Bau- und anlagebedingt kommt es im westlichen Teil des Vorhabens, außerhalb des BBPIgH, zum Verlust von Ackerflächen mit Feldwegen und im Norden zum Verlust von Teilflächen eines angrenzenden Gehölzstreifens auf den Böschungen eines künstlich hergestellten Geländeeinschnitts längs der bestehenden Gleisanlage durch Überbauung und Versiegelungen. Bau- und anlagebedingt werden die Flächen überwiegend in einen Containerumschlagplatz umgewandelt und bilden eine durchgehend befestigte Fläche mit zwei kleineren Gebäuden und angrenzender Schienenanlage.

- Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

- Als Vermeidungs-, Verminderungs,- Ausgleichsmaßnahme wird es als ausreichend angesehen, dass nach Durchführung der geplanten Randbepflanzung und Wiederbegrünungsmaßnahmen auf den verbleibenden Freiflächen und angrenzend, die Vorhabenfläche adäquat in die örtliche Situation eingebunden und das Landschaftsbild entsprechend § 15 Abs. 2 BNatSchG landschaftsgerecht neugestaltet wird.

1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Baudenkmale, archäologische Fundstellen, Kultur- und Bodendenkmale nach § 2 DSchG und Geotope kommen im Bereich des Vorhabens nicht vor. Sachgüter innerhalb der Vorhabenfläche betreffen Flächen des BBPIgH mit bestehenden Schienenanlage und bebaubaren, aber überwiegend noch nicht bebauten Flächen.

1.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden nicht ausdrücklich aufgezeigt, allerdings, insbesondere im Zuge schutzgutübergreifender Schutzmaßnahmen, berücksichtigt.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 25 UVPG für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art.

2.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Im näheren Umfeld und Wirkraum des Vorhabenstandorts befinden sich keine Wohnsiedlungen. Die siedlungsferne Vorhabenfläche liegt am Rand von gewerblich genutzten Flächen, der bestehenden Bahnlinie und teils bestehenden Lagerflächen. Sie weist für die Erholungsnutzung eine geringe Attraktivität und Aufenthaltsqualität auf. Das Gebiet ist fußläufig kaum erschlossen. Durch das Vorhaben werden auch keine erholungsrelevanten Einrichtungen oder Wegverbindungen tangiert oder überplant.

Eine abschließende Aussage über die genauen baubedingten Auswirkungen lässt sich zwar noch nicht treffen, weil der Bauablauf noch nicht feststeht. Nach jetziger Einschätzung können allerdings die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen ergeben sich zwar durch die Reaktivierung des Schienenverkehrs. Allerdings soll dadurch gleichzeitig eine Verkehrsverlagerung weg von der Straße erfolgen.

Erhebliche negative bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind deshalb insgesamt nicht zu erwarten. Im Falle möglichen Baulärms kann mit entsprechenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen belastenden Auswirkungen wirksam entgegengetreten werden.

2.2 Schutzgut Biotope/biologische Vielfalt, Tiere und Pflanzen

2.2.1 *Biotope/biologische Vielfalt*

- Durch die Neuüberplanung von Flächen des BBPIgH, mit der als geringfügig zu bezeichnenden Erhöhung des Anteils teilversiegelter Flächen um 291 m^2, sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

- Bei der weiteren Flächeninanspruchnahme, jedenfalls von Flächen mit Biotoptypen hoher Bedeutung, ist durch entsprechende Gehölzpflanzungen und gebietsnahe Wiederherstellung nicht damit zu rechnen, dass – erhebliche – Beeinträchtigungen verbleiben.

2.2.2 *Tiere und Pflanzen*

- Auswirkungen auf planungsrelevante Arten aus der Gruppe der Säugetiere (ohne Fledermaus), Amphibien, Reptilien und Wirbellose sind nicht zu erwarten.

- Soweit es zum Verlust weitverbreiteter, nicht seltener Vegetationsbestände kommt, erfolgt ein Ausgleich, so dass im Ergebnis keine dauerhaften Beeinträchtigungen verbleiben.

  Soweit ein Standort mit der besonders geschützten Karthäuser-Nelke verloren geht, ist eine Versetzung an einen geeigneten Standort vorgesehen.

- Soweit es zum Verlust von Brutrevieren der Feldlerche sowie der Goldammer kommt, können die Verluste ausgeglichen werden. Im Übrigen ist nicht damit zu rechnen, dass das Vorhaben zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands von im Gebiet vorkommenden Arten führt.

- Soweit potenzielle Beeinträchtigungen von Fledermäusen durch den Verlust eines Teilnahrungshabitats und einer Leitstruktur durch Gehölzrodungen im Raum stehen, sind vom Eingriff in die potenzielle Leitstruktur insbesondere deshalb keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten, da der Gesamtverlauf der Leitstruktur entlang der bestehenden Bahnlinie nicht unterbrochen wird. Darüber hinaus werden die entfallenden Gehölze durch Ausgleichspflanzungen dort wieder ersetzt. Mit einem essentiellen Nahrungsraumverlust ist nicht zu rechnen, da sich der Gleisbereich und die damit verbundenen potenziellen Nahrungsflächen vergrößern.

- Mögliche Störwirkungen durch geplante Beleuchtungseinrichtungen lassen sich technisch lösen.

- Betriebsbedingte erhebliche Störwirkungen auf planungsrelevante Arten, die in den an das Plangebiet angrenzenden Bereichen vorkommen, sind nicht zu erwarten.

2.3 Schutzgut Boden

Im Bereich des BBPIgH sind vom Vorhaben geringwertige anthropogen überprägte Böden auf einem bereits weitgehend eingeebneten Gelände betroffen. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Soweit außerhalb des BBPIgH 11.824 m^2 Boden überbaut bzw. versiegelt werden, ist mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen, die allerdings kompensiert werden.

Soweit außerhalb des BBPIgH 6.106 m^2 Boden anthropogen überprägt werden, ist auch hier mit Beeinträchtigungen zu rechnen, die allerdings ebenfalls kompensiert werden.

2.4 Schutzgut Wasser

- <u>Schutzgut Oberflächenwasser</u>
  Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten, weil sich im Bereich des Vorhabens keine Oberflächengewässer befinden.

- <u>Schutzgut Grundwasser</u>
  Mit den anlagebedingten Neuversiegelungen geht zwar eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate einher. Bei einem effektiven Neubildungsverlust von 0,1 % sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

  Zur Vermeidung von das Grundwasser gefährdenden Stoffeinträgen wurde u.a. ein Entwässerungskonzept erarbeitet. Unter Berücksichtigung der dort gemachten Vorgaben, sowie der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben und der Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung können erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers vermieden werden.

2.5 Schutzgut Klima/Luftqualität

Im Bereich der bereits durch den BBPIgH überplanten Vorhabenfläche ist nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luftqualität zu rechnen. Da die auf der Grundlage des Bebauungsplans zulässige Errichtung von bis zu 25 m hohen großvolumigen Gewerbebauten bei Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens keine Aussicht auf Realisierung mehr hat, bleiben die Flächen im Gegensatz zur Altplanung für von oberhalb einströmende Kaltluft offen. Auch kann der Anteil an neu teilversiegelten Flächen (Gleisanlage) als gering bezeichnet werden.

Von dem Verlust von Freifläche in den westlichen Gebietsteilen sind weder ausgeprägte Luftaustauschbahnen noch Kaltluft- oder Frischluftentstehungsgebiete mit einer besonderen Relevanz für Siedlungsflächen, insbesondere Wohngebiete, betroffen. Aus den nördlich vom Plangebiet höher gelegenen Flächen kann weiter Kaltluft und Frischluft in das Gebiet einströmen.

Der Verlust von Gehölzflächen beschränkt sich einerseits auf bioklimatisch nur gering wirksame Flächen und kann andererseits durch die vorgesehenen Gehölzpflanzungen ausgeglichen werden.

Die durch Lkw- und Zugverkehr im Bereich des Terminals zu erwartenden erhöhten Emissionen führen einerseits nicht zu einer Überschreitung der für Gewerbegebiete zulässigen Richtwerte. Andererseits stehen ihnen positive Auswirkungen durch die Verlagerung von Verkehren von Lkw auf Schiene gegenüber, die in der Gesamtbetrachtung zu einer Verbesserung der Umweltbilanz führen sollen.

2.6 Schutzgut Landschaftsbild

Aufgrund seiner Lage und den örtlichen Gegebenheiten tritt das geplante Vorhaben landschaftlich nur schwach in Erscheinung. Aus Süden und Osten ist die Sichtbarkeit der Vorhabenfläche durch bestehende und geplante Gewerbebauten erheblich eingeschränkt. Im Westen und Norden wird die Vorhabenfläche von vorhandenen Gehölzbeständen sowie durch den dortigen stufenförmigen bestehenden Geländeeinschnitt zur nördlich angrenzenden höher gelegenen Bahnlinie hin verdeckt und durch geplante Gehölzpflanzungen zusätzlich eingegrünt. Da die auf der Grundlage des BBPIgH zulässige Errichtung von bis zu 25 m hohen großvolumigen Gewerbebauten bei Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens keine Aussicht auf Realisierung mehr hat und der Anteil der Grün- und Freiflächen sich gegenüber der Alt-

planung leicht erhöht, sind insoweit positive Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten.

2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Mit erheblichen Auswirkungen ist nicht zu rechnen. Insbesondere widerspricht die vorliegende Planung im Ergebnis nicht den Zielsetzungen des BBPIgH. Sog. Zufallsfunde sind zwar nicht von vorneherein gänzlich auszuschließen. Insoweit greift aber eine Informationspflicht an die Denkmalschutzbehörden.

2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Bei der Betrachtung eventueller Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der bzw. einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung führen.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG sind im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG einzustellen. Bei der Betrachtung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen.

III.
Rechtliche Würdigung

1. <u>Formell</u>

Im Regelfall dürfen gemäß § 18 AEG Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Leitungen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde folgt aus § 5 Abs. 1b AEG, § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesre-

gierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung – EZuVO).

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 18 ff. AEG, §§ 72 ff. VwVfG)

Das Regierungspräsidium hat in seiner Funktion als Anhörungsbehörde von der nach § 18a Nr. 1 AEG eröffneten Möglichkeit, auf eine Erörterung zu verzichten, Gebrauch gemacht. Es handelt sich insoweit um eine Ermessensentscheidung. Mit Schreiben vom 26.11.2021 hat der Vorhabenträger den Verzicht auf einen förmlichen Erörterungstermin angeregt. Er hat insoweit im Wesentlichen ausgeführt, dass im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nur wenige Stellungnahmen mit Bedenken oder wesentlichen Anregungen eingegangen seien. Diese hätten bereits weitgehend abgestimmt und geklärt werden können. Darüber hinaus sei nur eine Einwendung eingegangen, bei der jedoch keine Betroffenheit in Eigentumsbelangen und auch sonst nicht vorliege. Im Hinblick auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen in diesem Verfahren sei eine geringere Konfliktdichte zu verzeichnen, so dass auch angesichts einer Verfahrensstraffung ein Erörterungstermin nicht zwingend erforderlich sei. In seiner Funktion als Anhörungsbehörde hat das Regierungspräsidium diese Argumentation aufgegriffen und sich bei seiner Entscheidung im Übrigen insbesondere davon leiten lassen, dass ein Verzicht auf eine förmliche Erörterung auch vor dem Hintergrund eines möglichst effizienten Verfahrens in Fällen angezeigt erscheint, die sich als weniger konfliktreich darstellen. Angesichts der Tatsache, dass von den Stellen, die inhaltliche Stellungnahmen abgegeben haben, keine durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben geäußert wurden, während der Vorhabenträger umgekehrt zahlreichen Forderungen der Träger öffentlicher Belange zugestimmt und anzuordnende Auflagen akzeptiert hat, insbesondere auch im Hinblick auf die umfangreiche Stellungnahme des Landratsamts Freudenstadt und dort wiederum insbesondere bezüglich der Umweltbelange, und angesichts dessen, dass lediglich eine private Einwendung eingegangen ist, die eine unmittelbare subjektive Betroffenheit jedoch nicht ohne weiteres erkennen lässt, wäre eine förmliche Erörterung nach Auffassung der Anhörungsbehörde mit einem unverhältnismäßigen, jedenfalls aber verzichtbarem Aufwand zu dem damit zu erwartenden Ertrag für eine mögliche weitere Konfliktaufarbeitung und -lösung verbunden gewesen. Hinzu kam, dass angesichts der aktuellen Entwicklungen der pandemischen Lage im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie aus Gründen des Schutzes und der Fürsorge für die Verfahrensbeteiligten und die Personen, die aus organisatorischen Gründen bei einer sol-

chen Veranstaltung anwesend sein müssten, Zurückhaltung bei der Anberaumung von Besprechungen geboten erschien.

Soweit Einwendungen erhoben und – inhaltliche – Stellungnahmen abgegeben wurden, die sich nicht auf eine bloße Zustimmung oder Kenntnisnahme beschränkt haben, hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 30.12.2021 bzw. 03.01.2022 bis 31.01.2022 sowie mit Schreiben vom 21.01.2022 bis 18.02.2022 Gelegenheit zur nochmaligen Äußerung gegeben. Sie hat zu diesem Zweck die Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Trägern öffentlicher Belange (im weitesten Sinne) online gestellt und allen Beteiligten die Möglichkeit zur Einsichtnahme geboten, wobei sie die jeweilige Stelle darauf hingewiesen hat, unter welcher „lfdNr.“ sie die sie unmittelbar betreffende Antwort des Vorhabenträgers finden kann. Der einwendenden Person hat sie die Antwort des Vorhabenträgers auf die Einwendung individuell zukommen lassen. Insoweit ergaben sich folgende Rückmeldungen:

- DB AG Immobilien GmbH Region Südwest:
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.1)

- EBA:
  Äußerung vom 30.12.2021 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.2)

- LEA:
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.3)

- Landratsamt Freudenstadt:
  Äußerung vom 27.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4)

- Netze BW
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.5)

- Regierungspräsidium Freiburg Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Nord:
  Äußerung vom 26.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.6 und 2.5.4.4)

- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau:
  Äußerung vom 24.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.7)

- Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16 - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst:
  Äußerung vom 07.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.8)

- Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege:
  Äußerung vom 30.12.2021 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.9)

- Regionalverband Nordschwarzwald:
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.1.1 Spiegelstrich 3)

- Stadt Horb:
  Äußerung vom 25.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.11)

- Unfallversicherung Bund und Bahn:
  Äußerung u.a. vom 10.01.2022 und 10.02.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.12)

- Verwaltungs-Berufsgenossenschaft:
  Äußerung u.a. vom 10.01.2022 und 11.02.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.13)

- Verwaltungsgemeinschaft Horb:
  Äußerung u.a. vom 26.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.14)

- Vodafone:
  Äußerung vom 24.01.2022 (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.15)

- Zweckverband Gäuwasserversorgung:
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.15.16)

- Einwendende Person:
  Keine Reaktion (vgl. im Übrigen Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.6.)

2. Materiell

2.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Eisenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten – öffentlichen – Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

2.1.1 *Fachplanerische Zielkonformität*

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsbedienung.

Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Die Maßnahme soll dazu dienen, den wachsenden Bedarf an kombiniertem Verkehr im Großraum Stuttgart zu decken und die Verlagerung des Straßenverkehrs auf das Schienennetz zu ermöglichen. Es dient damit der Attraktivität des Angebots auf der Schiene.

Als weiterer Maßstab sind der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Regionalplan 2015 Nordschwarzwald vom März 2005 sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

- Nach dem LEP 2002 soll durch raumordnerische Festlegungen im Güterverkehr eine Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße gefördert werden. Überregionale Güterverkehrszentren und regionale logistische Zentren sollen ein integratives Verkehrssystem unterstützen (LEP 4.1.1). Das Land soll bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze für den Gütertransport eingebunden werden. Dabei soll u.a. insbesondere die Europäische Metropolregion Stuttgart angemessen berücksichtigt werden (LEP 4.1.3).

- In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach sichert ein ökonomisch effizienter, aber gleichzeitig ökologisch und sozial verträglicher Wirtschaftsverkehr den Standort Baden-Württemberg. Insbesondere die groß- und kleinräumige Leistungsfähigkeit von Güterverkehr und Logistik bestimmt die Attraktivität des Landes im internationalen Wettbewerb maßgeblich mit. Eine moderne und effizient zu nutzende Verkehrsinfrastruktur ist hierfür eine wesentliche Voraussetzung. Dabei werden die konsequente Nutzung und die intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Luftverkehr zunehmend wichtiger. Das Schienennetz soll in der Lage sein, die steigende Nachfrage im Schienengüterverkehr aufzunehmen. Im Kombinierten Verkehr sollen die spezifischen Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger konsequent genutzt und intelligent miteinander verknüpft werden. So soll ein möglichst großer Teil des wachsenden Güterverkehrsaufkommens besonders effektiv bewältigt werden. Ein dichtes Netz leistungsfähiger und gut erreichbarer Terminals und Kooperationen zwischen Umschlagzentren, Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und Güterbahnen sollen Transport- und Logistikunternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung integrierter Transport- und Logistikkonzepte unterstützen. Zur Verbesserung des Angebots im Kombinierten Verkehr soll der Neu- und Ausbau von Terminals zur Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße überall dort unterstützt werden, wo der Güterverkehr durch eine bessere verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit optimiert werden kann und wo die Anbindung an verschiedene Verkehrsträger möglich ist. Erforderlich sind zudem leistungsfähige Güterverkehrszentren mit ausreichend dimensionierten Gleisanlagen und Logistikflächen. Optimierte intermodale Transportkonzepte sind erforderlich, um die überproportionalen Zuwächse im Transitverkehr so effizient wie möglich abwickeln zu können und dabei möglichst große Transportanteile auf die Schiene verlagern zu können. Das Land unterstützt die Einrichtung von Terminals des Kombinierten Verkehrs sowie alle Initiativen, die zu einer Stärkung des Kombinierten Verkehrs beitragen. Der Kombinierte Verkehr ist eine besonders effiziente Variante des intermodalen Verkehrs. Das Land verfügt zwar bereits heute über ein gutes Netz an logistischen Knotenpunkten für den Kombinierten Verkehr. Dennoch werden zur Bewältigung des erwarteten Wachstums weitere Umschlagflächen und neue Terminalstandorte benötigt werden. Grundsätzlich besteht im Kombinierten Verkehr noch ungenutztes Potenzial in erheblicher Höhe.

- Das Vorhaben deckt sich auch mit den wesentlichen Grundsätzen des Regionalplans Nordschwarzwald vom März 2005. Dort heißt es u.a., dass Containerterminals für den Güterverkehr auf den Schienen an geeigneten Orten einzu-

richten sind (1.1 Grundsatz 2) und der Schienengüterverkehr in der Region zu fördern ist (4.1.18 Grundsatz 1). Größere Gewerbestandorte und Anlagen mit hohem Güterverkehrsaufkommen sollen soweit möglich direkt an den Schienengüterverkehr angebunden werden; Gewerbe- und Industriegleisanschlüsse sind zu unterstützen, Standorte an Schienenstrecken sind möglichst für Betriebe mit schienenaffinem Gütertransportaufkommen zu nutzen. Darüber hinaus hat der Regionalverband Nordschwarzwald zum konkreten Vorhaben eine – befürwortende – regionalplanerische Beurteilung abgegeben, die bereits Gegenstand der Antragsunterlagen ist (Planunterlagen: Unterlage 1a, Anlage 1). Diese Beurteilung stand zwar noch unter Gremienvorbehalt. Im Verfahren selbst hat der Regionalverband dann allerdings mit Stellungnahme vom 19.07.2021, unter Hinweis auf einen einstimmigen Beschluss des Planungsausschusses, auf die den Antragsunterlagen beigefügte regionalplanerische Beurteilung verwiesen. In dieser Beurteilung hat der Regionalverband im Wesentlichen ausgeführt, dass sich in den vergangenen Jahren seit Aufstellung des Regionalplans 2015 sowohl die Rahmenbedingungen im Güterverkehr gewandelt als auch die Anforderungen im Hinblick auf die Verlagerung des Verkehrs auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene aufgrund des Klimawandels stark erhöht hätten. Der gewählte Vorhabenstandort Horb-Heiligenfeld weise gegenüber anderen Alternativstandorten die günstigsten Rahmenbedingungen auf: Das Terminal käme zum größten Teil innerhalb des Industriegebiets Heiligenfeld zu liegen, ein Industriegleisanschluss sei vorhanden, ausreichend Flächen stünden zur Verfügung, es sei keine Wohnbebauung im Umfeld vorhanden, die straßenseitige Erschließung sei gut und der Standort werde nach Realisierung der B 32-Hochbrücke Horb dann auch weitgehend ortsdurchfahrtsfrei an das großräumige Fernstraßennetz angebunden sein. Da gerade die Einrichtung von Containerterminals für den Güterverkehr auf Schienen an geeigneten Orten gefordert werde und der Schienengüterverkehr gefördert und unterstützt werden solle, sei die geplante Errichtung des Terminals an dem am besten dafür geeigneten Standort Horb-Heiligenfeld uneingeschränkt zu begrüßen und zu befürworten. In der Fortschreibung des Regionalplans sei im Übrigen die Aufnahme des KV-Terminals Horb-Heiligenfeld in einem Vorentwurf bereits vorgesehen.

- Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Horb a.N., deren Gemarkung von dem Vorhaben berührt wird.

2.1.2 *Erforderlichkeit*

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, die Verlagerung des Straßenverkehrs auf das Schienennetz zu ermöglichen, so dass die überregionalen Anlieferungen von Containern von Norddeutschland nach Süddeutschland und umgekehrt auf die Schiene verlagert und zum geplanten Vorhabenstandort transportiert werden können, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen.

2.1.3 *Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit*

- Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit ist der Beurteilung des Vorhabenträgers und ggf. dessen Anteilseignern im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

- Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder noch nicht abschließend geklärt ist. Insoweit ist in rechtlicher Hinsicht von Folgendem auszugehen: Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 19 AEG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Allerdings kann vorliegend nicht die Rede davon sein, dass die Finanzierung von vorneherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.04.2006, 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. dazu: BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12).

Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweisen sich die geplanten Maßnahmen nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe.

2.2 Raumbezogene Gesamtplanung

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Insoweit kann vollumfänglich auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.1.1. verwiesen werden.

Lediglich ergänzend ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass einerseits das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Raumordnungsbehörde mit Stellungnahme vom 13.07.2021 angemerkt hat, dass Ziele der Raumordnung der Planung nicht entgegenstehen, andererseits die übergeordnete Bedeutung von KV-Terminals auch dadurch unterstrichen wird, dass ihre weitere Förderung ausdrücklich Gegenstand des Koalitionsvertrags 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP) ist.

2.3. Zwingendes Recht

Das Vorhaben verletzt keine zwingenden materiell-rechtlichen Rechtssätze.

2.3.1 *Eisenbahntechnik/-verkehr*

Zu Eisenbahnbelangen haben sich vier öffentlich-rechtliche Träger öffentlicher Belange sowie die DB AG geäußert. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.5.12 und 2.5.13 wird verwiesen.

2.3.2 *Naturschutzrecht*

- <u>Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung</u>
  Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt nicht vor.

  Die Maßnahme führt zu einem naturschutzrechtlich relevanten Eingriff. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft 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 Maßnahme führt insbesondere

  -- zur Zunahme teilversiegelter Flächen im Bereich des BBPlgH um 291 m^2;

-- zur Zunahme versiegelter oder für neue Gleise genutzter Flächen um 14.464 m^2 sowie Eingriffe im Umfang von 4.721 m^2 durch Neuanlage von Böschungsflächen und Entwässerungseinrichtungen außerhalb des BBPIgH, davon 1.905 m^2 geschützte Biotope (s.u.);

-- zum Verlust weitverbreiteter, nicht seltener Vegetationsbestände auf dem überwiegenden Teil der Vorhabenfläche;

-- zum Verlust eines Standorts mit der besonders geschützten Karthäuser-Nelke;

-- zum Verlust eines im südlichen Teil des Plangebiets vorkommenden Brutreviers der Feldlerche;

-- zum Verlust von zwei Brutrevieren der Goldammer durch Gehölzrodungen;

-- zu potenziellen Beeinträchtigungen von Fledermäusen durch den Verlust eines Teilnahrungshabitats und einer Leitstruktur durch Gehölzrodungen;

-- zu möglichen Störwirkungen durch geplante Beleuchtungseinrichtungen;

-- zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate durch Überbauung (Versiegelung).

Allerdings sind die im LBP vorgesehenen Maßnahmen, die der Vorhabenträger zum Gegenstand seiner Planung macht, ergänzt um eine Reihe weiterer Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 2.1 bis 2.9), die im Wesentlichen von der ansonsten zuständigen Naturschutzbehörde als notwendig erachtet wurden (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.1), und Zusagen des Vorhabenträgers (vgl. Abschnitt A IV. 2.) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insgesamt geeignet und ausreichend, um dem Gebot weitgehender Vermeidung und Minimierung Rechnung zu tragen, bzw., wo dies nicht möglich ist, für Ausgleich zu sorgen. Insgesamt wird damit den zu berücksichtigenden Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes angemessen Rechnung getragen.

Gemäß § 17 Abs. 9 Satz 1 BNatSchG sind die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung des Eingriffs der zuständigen Behörde anzuzeigen. Auch insoweit wurde eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 2.10).

Nach § 17 Abs. 6 BNatSchG werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Kompensationsverzeichnis-Verordnung geregelt. Die Planfeststellungsbehörde hält es für sachgerecht, den Vorhabenträger als Eingriffsverursacher nach § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG) vorzulegen (vgl. Abschnitt A III. 2.11).

- <u>Schutzgebiete</u>
  - *Naturpark „Schwarzwald Mitte/Nord“*

    Das Vorhaben liegt im Bereich des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Gemäß § 4 Abs. 1 der Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe über den Naturpark »Schwarzwald Mitte/Nord« vom 16. Dezember 2003 (VONpSwMN) bedürfen Handlungen, die den Charakter des Naturparks verändern oder dem Schutzzweck zuwiderlaufen können, der schriftlichen Erlaubnis der jeweils örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 VONpSwMN bedarf insbesondere das Anlegen von Straßen, Wegen oder sonstiger Verkehrsanlagen einer Erlaubnis. Bei dem verfahrensgegenständlichen Terminal handelt es sich um eine Verkehrsanlage i.S.d. Verordnung. Die Erlaubnis ist gemäß § 4 Abs. 3 VONpSwMN zu erteilen, wenn die Handlung weder den naturschutzrechtlichen Vorschriften, noch dem Zweck des Naturparks oder den Feststellungen des Naturparkplans zuwiderläuft oder wenn nachteilige Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden können. Zweck des Naturparks ist nach § 3 Abs. 1 VONpSwMN, dieses Gebiet als vorbildliche Erholungslandschaft zu entwickeln, zu pflegen und zu fördern. Angesichts der Tatsache, dass sich das Plangebiet teilweise auf und teilweise angrenzend an den BBPlgH befindet und im Ergebnis durch Gewerbeansiedlungen und Verkehrsanlagen unterschiedlichster Form geprägt ist, dementsprechend für die Erholungsnutzung eine geringe Attraktivität und Aufenthaltsqualität aufweist, auch keine erholungsrelevanten Einrichtungen oder Wegverbindungen tangiert oder überplant werden, läuft der Ausbau zum KV-Terminal dem Zweck des Naturparks nicht zuwider. Soweit

dennoch naturschutzfachlich sensible Bereiche tangiert werden, werden durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen dauerhafte Beeinträchtigungen abgewendet.

Die nach § 4 Abs. 4 VONpSwMN erforderliche Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde liegt im Ergebnis vor.

-- *Geschützte Biotope*
Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem durch das Vorhaben bedingten Eingriff in geschützte Biotope bereits in der vorläufigen Anordnung vom 22.11.2021 auseinandergesetzt. Dort hat sie u.a. Folgendes ausgeführt:

> *„Der Vorhabenträger plant die Reaktivierung und Verlängerung einer bestehenden Schienenanlage und den Bau eines Container-Umschlagplatzes im Bereich des Gewerbegebiets „GI Brand“ im Außenbereich des Ortsteils Altheim der Stadt Horb a.N. Ziel ist es, den überregionalen An- und Abtransport von Containern und Sattelanhängern, die bisher insbesondere zwischen Seehäfen in Norddeutschland und der Region um Horb am Neckar auf der Straße befördert werden, auf die Schiene zu verlagern und vom bzw. zum geplanten Vorhabenstandort zu transportieren. Durch die Verlängerung der Schienenanlage in Richtung Westen sowie die Errichtung eines Umschlagplatzes für Container im Süden, kommt es zu einem nicht vermeidbaren Eingriff in die geschützten Biotope*
>
> -- *Biotop-Nr. 1-7517-237-0524: 4 Feldgehölze und Felsbildungen O Altheim, 'Brand'*
> *Eingriffsfläche 1.872 m²*
> -- *Biotop-Nr. 1-7517-237-9052 Feldgehölz zwischen K 4706 und Bahnstrecke, Gewann “Kleine Egert“*
> *Eingriffsfläche 33 m²*
>
> *Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung eines gesetzlich geschützten Biotops führen können, verboten. Feldhecken und Steinriegel unterliegen nach § 33 Abs. 1 Nr. 6 NatSchG dem gesetzlichen Schutz.*

Nach § 30 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG kann von diesem Verbot eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Vorliegend erfolgt der Ausgleich sowohl über planinterne, als auch über planexterne Maßnahmen. Der Verlust der geschützten Gehölzflächen wird innerhalb des Plangebietes (Lage siehe Maßnahmenplan, Anlage 7) durch die Maßnahme A4 (Gehölzpflanzungen an neu entstehenden Böschungsflächen) in einem Umfang von 1.230 m² ausgeglichen. Außerhalb des Plangebietes erfolgt der Ausgleich durch die Maßnahme AA1, welche weitere Gehölzpflanzungen auf direkt an den Geltungsbereich angrenzenden Flächen in einem Umfang von 665 m² vorsieht. Der notwendig werdende Ausgleich der geschützten Gehölzbestände kann so vollständig erbracht werden (1.230 m² + 665 m² = 1.890 m²).

Mit der vorgesehenen Ersatzpflanzung kann wieder ein Biotop geschaffen werden, welches in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem zerstörten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt. Es ist somit davon auszugehen, dass sich in absehbarer Zeit wieder ein etwa gleichartiges Biotop entwickelt.
…..
Im Rahmen des Ermessens hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere berücksichtigt, dass ein Verzicht auf den geplanten Ausbau oder eine Verzögerung desselben das Ziel, Verkehre auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene zu verlagern und damit auch einen wichtigen Beitrag zur Begrenzung des menschenverursachten Klimawandels zu leisten, vereitelt oder verzögert würde. Da auf der anderen Seite die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden können, überwiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse am Ausbau die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope. Das gibt letztlich den Ausschlag für die Zulassung der vom Vorhabenträger begehrten Ausnahme.

Das Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde für diese von der vorläufigen Anordnung konzentrierten Ausnahme wurde, soweit es nach § 33 Abs. 3 Satz 2 NatSchG erforderlich ist, erteilt.“

An dieser Beurteilung hat sich für die Planfeststellungsbehörde nichts geändert. Sie greift sie deshalb an dieser Stelle vorsorglich wiederholend auf.

-- *Sonstige Schutzgebiete*
Wegen Wasserschutzgebieten wir auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.4 Spiegelstrich 2 verwiesen.

Sonstige Schutzgebiete sind unmittelbar nicht tangiert. Auch sind hierauf keine negativen Auswirkungen zu befürchten.

- Artenschutzrechtliche Belange
Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Soweit sich das Vorhaben insbesondere auf die Karthäuser-Nelke, die Feldlerche, die Goldammer und Fledermäuse auswirkt, werden Beeinträchtigungen durch entsprechende CEF-Maßnahmen weitgehend vermieden (vgl. dazu auch die – klarstellende – Nebenbestimmung in Abschnitt A III. 2.7). Ein vorhabenbedingt signifikant erhöhtes Tötungsrisiko wird ausgeschlossen.

- Schutzgut Boden
Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung zum Natur- und Landschaftsschutz wurde auch das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt.

2.3.3 ***Immissionsschutzrecht***

2.3.2.1 Lärmimmissionen

2.3.2.1.1 *Betriebsbedingte und anlagenbedingte Schallimmissionen*

Bei dem Güterterminal, einer Serviceeinrichtung nach § 2 Abs. 9 AEG i.V.m. Anlage 2 Nr. 2b) des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG), handelt es sich um eine gewerbliche Anlage nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen aus einem solchen Betrieb ist die TA Lärm heranzuziehen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen aus dem Betrieb der Serviceeinrichtung erfolgt auf Grundlage von § 22 BImSchG, da es sich nicht um eine immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage nach § 1 der 4. BImSchV handelt. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind die für das Terminal erforderlichen Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und dass nach dem Stand

der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Minimum beschränkt werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift zählen auch Geräusche, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Die TA Lärm legt ein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung der maßgeblichen Geräuschkenngrößen und Immissionsrichtwerte als Zumutbarkeitsmaßstab fest. Diese sind auch bei der Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Planfeststellung zu beachten.

Wie an anderer Stelle (vgl. unter Abschnitt B II. 1.1.2.2) bereits ausgeführt, hat der Vorhabenträger zur Prüfung der Gewährleistung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche ein Gutachten „Schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm“ eines Ingenieurunternehmens vom 30.04.2021 vorgelegt. Die dort getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel. Dementsprechend wird es durch das KTH zu keinen unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen kommen. Das gilt sowohl im Hinblick auf den Anlagenkern selbst als auch hinsichtlich von Verkehrsgeräuschen des An- und Abfahrtsverkehrs und hinsichtlich möglicher Verlagerungsverkehre, insbesondere soweit sie im Umkreis liegende Ortsdurchfahrten und hier insbesondere die Ortsdurchfahrt Altheim betreffen.

Ungeachtet der Tatsache, dass der Inhalt der Forderung der unteren Immissionsschutzbehörde (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.3.1) bereits Gegenstand der „beschreibungsmäßigen Ausführung des Vorhabens“ sein dürfte, hat die Planfeststellungsbehörde die Forderung aufgegriffen und eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 3.2.2).

2.3.2.1.2 *Lärm in der Bauphase*

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach

§ 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die TA Lärm auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines (Groß)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

Die AVV Baulärm sieht unter Nummer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor:

- Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,		70 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,	tagsüber	65 dB(A)
	nachts	50 dB(A)
- Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber	60 dB(A)
	nachts	45 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber	55 dB(A)
	nachts	40 dB(A)
- Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,	tagsüber	50 dB(A)
	nachts	35 dB(A)

-	Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tagsüber	45 dB(A)
		nachts	35 dB(A)

Hinsichtlich des Lärms in der Bauphase geht der Gutachter davon aus, dass keine Lärmkonflikte zu erwarten sind und die jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden können. Angesichts der örtlichen Verhältnisse bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine begründeten Zweifel daran, dass die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm möglich ist. Sie hat sich deshalb grundsätzlich auf die Festsetzung allgemeiner Minimierungspflichten (vgl. Abschnitt A III. 3.1.1, 3.2.1.2), einer Informationspflicht (vgl. Abschnitt A III. 3.1.2) sowie der Einhaltung jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm unter Beschränkung der Nachtarbeitszeit (vgl. Abschnitt A III. 3.2.1.1) beschränkt. Allerdings lag dem Gutachten keine – detaillierte – rechnerische Betrachtung des Baulärms zu Grunde, weil weder der Bauablauf noch die Intensität der verschiedenen Arbeiten bekannt war. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgegeben, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen die schalltechnischen Ausführungen zum Baulärm rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung prognostisch zu konkretisieren (vgl. Abschnitt A III. 3.2.1.3). Für den Fall, dass diese prognostische Konkretisierung ergeben sollte, dass entgegen der bisherigen Prognose die gebietsbezogenen maßgeblichen IRW der AVV Baulärm während der Bauzeit nicht eingehalten werden können, hat die Planfeststellungsbehörde weitere Schutzauflagen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 3.2.1.4).

2.3.2.2 Erschütterungen

Beim Bau oder Umbau von Eisenbahnbetriebsanlagen ist das Augenmerk auch auf zu erwartende Einwirkungen durch betriebs-/anlage- ggf. auch baubedingte Erschütterungen zu legen.

Auszugleichen sind zu erwartende Erschütterungsimmissionen, wenn sie den Betroffenen mit Rücksicht auf die durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit seines Grundstücks nicht zugemutet werden können. Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche und auf betriebstechnische Anlagen können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Das Vorhaben wirft aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich möglicher Erschütterungsimmissionen keine Probleme auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Lediglich vorsorglich hat sich die Planfeststellungsbehörde dennoch veranlasst gesehen, den Vorhabenträger grundsätzlich auf die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 zu verpflichten (vgl. Abschnitt A III. 3.3.2). Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von, auch baubedingten, Erschütterungsimmissionen sind zwar weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Jedoch ist allgemein anerkannt, dass die die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 zur Beurteilung herangezogen werden können. Zur Minimierung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen wurde dem Vorhabenträger darüber hinaus von der Planfeststellungsbehörde auferlegt, grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen (vgl. Abschnitt A III. 3.3.1) sowie während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 DIN sicherzustellen (vgl. Abschnitt A III. 3.3.3).

2.3.2.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

Das begutachtete elektrifizierte Bahngleis unterfällt dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV und zwar § 1 Abs. 2 Nr. 2 26. BImSchV, der ortsfeste Anlagen zur Umspannung und Fortleitung von Elektrizität mit einer Nennspannung von 1 000 Volt oder mehr, einschließlich Bahnstromfern- und Bahnstromoberleitungen und sonstiger vergleichbarer Anlagen im Frequenzbereich von 1 Hertz bis 9 Kilohertz erfasst. Laut Gutachten, an dessen Richtigkeit zu zweifeln keine Veranlassung besteht, werden die Vorsorge-Grenzwerte der 26. BImSchV insgesamt eingehalten.

2.3.2.4 Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das KTH nicht zu erwarten.

Ebensowenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne

Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen der Vorhabenträger zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubimmissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Abschnitt A III. 3.1.1). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Abschnitt A III. 3.4).

2.3.4 *Wasserrecht*

- <u>Entwässerungskonzept – Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>
  Hinsichtlich des Entwässerungskonzepts hat die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt in ihrer Stellungnahme vom 22.10.2021 ausgeführt, dass laut Planunterlagen Niederschlagswasser, welches im Tankstellenbereich sowie auf den geplanten Dachflächen des Betriebsgebäudes anfalle (zusammen 492 m^2), ungedrosselt der öffentlichen Mischwasserkanalisation zugeleitet werden solle. Anfallendes Niederschlagswasser der übrigen Terminalfläche sowie der Gleisanlagen (rund 2,51 ha) solle über einen Stauraumkanal gedrosselt (Q_{dr} = 158 l/s) in die öffentliche Mischwasserkanalisation eingeleitet werden. Um dieses anfallende Niederschlagwasser eines bis zu 50 jährlichen Regenereignissen ($r_{45}^{n=0,02}$ = 166,3 l/sha) zurückhalten zu können, sei gemäß Arbeitsblatt DWA-A 117 ein erforderliches Rückhaltevolumen von 754 m³ ermittelt worden. Der projektierte Stauraumkanal inklusive Entlastungs- und Drosselbauwerk besitze insgesamt ein Volumen von 756 m^3, sodass ein entsprechendes Regenereignis zurückgehalten werden könne. Anfallendes Niederschlagswasser höherer Jährlichkeiten werde über ein Trennbauwerk abgeschlagen und südlich in zwei Notentlastungsbecken (Erdbecken als Versickerungsbecken ausgeführt) eingeleitet. Kombiniert besäßen diese ein Volumen mit dem gemäß DWA-A 117 ein 100 jährliches Niederschlagsereignis zurückgehalten werden könne. Das Wasser, welches in die Notentlastungsbecken laufe, werde dort über eine mindestens 30 cm mächtige, bewachsene Bodenschicht versickert. Sollten Versickerungsleistung und Volumen nicht mehr ausreichend sein, werde das überlaufende Wasser breitflächig in das angrenzende Waldstück „Kleine Egert“ geleitet und versickert. Allerdings wurde im Laufe des Anhörungsverfahrens klargestellt, dass das kombinierte Rückhaltevolumen von Stauraumkanal und Notüberlastungsbecken rechnerisch so groß ist, dass ein allein durch das KTH verursachte Überlaufen der Erdbe-

cken ausgeschlossen werden kann. In einer in Eigenverantwortung des Ingenieurbüros durchgeführten vertieften Untersuchung des Entwässerungskonzeptes mittels Langzeitsimulation (KOSIM – vgl. Planunterlagen: Unterlage 7.2a) hätte festgestellt werden können, dass für die Rückhaltung des im Terminal- und Gleisbereich anfallenden Wassers eines 50 jährlichen Regenereignis ein Volumen von 656 m^3 benötigt werde. Die geplante Rückhaltung mit einem Gesamtvolumen von 754 m^3 erfülle demnach die genannten Kriterien. Die untere Wasserbehörde geht davon aus, dass die in der Langzeitsimulation festgestellten Ergebnisse eine höhere Genauigkeit aufweisen als die Werte der Standardrechnung nach DWA-A 117. Angesichts dessen legt sie die ermittelten Werte der Langzeitsimulation zu Grunde. Sie geht ferner davon aus, dass bei einem Regenereignis insbesondere der erste Abfluss einen hohen Grad an Verschmutzungen und Schadstoffen aufweist. Dieses anfallende stark belastete Wasser wird im Stauraumkanal zurückgehalten. Darüber hinaus wird zur zusätzlichen Sicherheit eine Tauchwand an der Entlastungsschwelle installiert um Schwimmstoffe und Leichtflüssigkeiten zurückhalten zu können. Bezüglich der Entwässerung des Dachflächenwassers des geplanten Betriebsgebäudes (Fläche 216 m^2) ist die untere Wasserbehörde der Auffassung, dass insbesondere auf Grundlage der vom Ingenieurbüro übermittelten Informationen hinsichtlich Topografie, und Bodenbeschaffenheiten auf eine dezentrale Beseitigung verzichtet werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, die fachliche Expertise der ansonsten zuständigen Wasserbehörde anzuzweifeln und macht sich die dortigen Überlegungen zu eigen.

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Im Verhältnis zum Wasserrecht ergeben sich allerdings Besonderheiten aus § 19 Abs. 1 WHG. Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung. § 19 Abs. 1 WHG wird von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG nicht verdrängt. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG „über die Erteilung der Erlaubnis oder die Bewilligung“. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung

(vgl. für das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren zum damaligen inhaltlich entsprechenden § 14 WHG: BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075.04).

Im Rahmen des der Planfeststellung zu Grunde liegenden Entwässerungskonzepts ist die Versickerung des Oberflächenwassers in den geplanten Notentlastungsbecken erlaubnispflichtig in diesem Sinn.

Das Einleiten von Oberflächenwasser über Versickerungsanlagen in den Untergrund und somit in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 14 Abs. 1 Nr. 5 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) dar. Für diese Gewässerbenutzung ist gemäß § 8 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Entwässerung des KTH, dessen Herstellung im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt und der insoweit keine überwiegenden – wasserrechtlichen – Interessen entgegenstehen, kann die nötige Erlaubnis auf Grundlage der §§ 10, 12, 13 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der von der Wasserbehörde vorgeschlagenen und von der Planfeststellungsbehörde in den Tenor des Planfeststellungsbeschlusses übernommenen Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A II. 1. unter Nummer 2.) sind keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. §14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG.

Das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG der ansonsten zuständigen Wasserbehörde wurde mit Schreiben vom 22.10.2021 erteilt.

- <u>Schutzgebiete</u>
  Das geplante Vorhaben liegt in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Talmühlenquelle (WSG-Nr. 237.216) des ZV Gäuwasserversorgung.

  Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 39 der Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 02. Juni 1989 zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Talmühlequelle des Zweckverbandes Gäuwasserversorgung, Sitz Rathaus, 7031 Bondorf, Landkreis Böblingen (RVO Talmühlequelle) sind in der Weiteren Schutzzone – Zone III – Maßnahmen verboten, die eine wesentliche Verminderung der Grundwasserneubildung oder des nutzbaren Dargebots zur Folge haben. Die Grundwasserneubildung nimmt durch die Versiegelung ab. Laut hydrogeologischen Gutachten (Planunterlagen: Unterlage 14) beträgt die befestigte

Fläche für das Terminal ca. 2,2 ha, was 0,07 % des Wasserschutzgebietes (Zone II + Zone III) entspricht. Insoweit ergibt sich laut Gutachten ein rechnerischer Neubildungsverlust von 0,2 l/s im Jahresmittel, was etwa 0,1 bis 0,2 % der gesamten Neubildung entspricht. Dabei berücksichtigt der Gutachter nicht, dass über die Hälfte der für das Terminal benötigten Fläche im Bereich eines baurechtlich bereits ausgewiesenen Industriegebiets liegt. Andernfalls ergäbe sich für ihn ein maximaler Neubildungsverlust von ca. 0,05 bis 0,1 %. Bezogen auf die Einzelmaßnahme hält er den quantitativen Einfluss auf die gesamte Quellenschüttung für vernachlässigbar. In ihrer Stellungnahme vom 22.10.2021 hält die untere Wasserbehörde den Neubildungsverlust von 0,1 bis 0,2 % für nicht unerheblich. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dürfte damit allerdings schon der Tatbestand § 3 Abs. 1 Nr. 39 RVO Talmühlequelle nicht erfüllt sein, weil eine nicht unerhebliche, insoweit also nicht zu vernachlässigende Wirkung, nicht mit dem Begriff der Wesentlichkeit gleichzusetzen ist, der eine essentielle Wirkung voraussetzt. Letztlich kann dies aber dahingestellt bleiben, weil die Voraussetzungen des § 8 Abs. 1 RVO Talmühlequelle vorliegen. Danach kann von den Verboten der Verordnung Befreiung erteilt werden, wenn eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften durch besondere Vorkehrungen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen ist und wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern. Das ist vorliegend der Fall. Der Neubildungsverlust beeinträchtigt die Wasserversorgung der Talmühlenquelle nicht. Bei Einhaltung der von der unteren Wasserbehörde vorgeschlagenen und von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 4, insbesondere 4.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4 und 4.3.5) sind auch keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser zu besorgen. Schließlich liegen überwiegende Gründe des Allgemeinwohls vor. Ein Verzicht auf den geplanten Ausbau wäre insbesondere mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer verbunden, da der Verkehrsträger Schiene grundsätzlich als sicherer einzustufen ist und bei einer Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sowohl weniger Unfälle als auch eine Entlastung stark belasteter Straßen erwartet werden. Darüber hinaus könnten die positiven Auswirkungen auf das (Makro)Klima, die wegen der Energieeinsparpotenziale sowie der angestrebten Minderung des Schadstoffausstoßes infolge der Verlagerung des Verkehrs auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene erwartet werden, nicht zum Tragen kommen. Demgegenüber wurden aufgrund umfangreicher Voruntersuchungen Konzepte entwickelt, um eine Verunreinigung des Grundwassers zu verhindern. Wird das Projekt planungsgemäß und

unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen ausgeführt, sind in qualitativer Hinsicht keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Angesichts dessen überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Interessen an der planfestgestellten Maßnahme die Interessen an der Einhaltung des Verbotstatbestands. Deshalb macht die Planfeststellungsbehörde von ihrem Ermessen dahingehend Gebrauch, dass – vorsorglich – die Ausnahme von dem Verbot nach § 3 Abs. 1 Nr. 39 RVO Talmühlequelle in der Schutzzone III erteilt wird. Ein etwa erforderliches Einvernehmen der unteren Wasserbehörde wurde erteilt.

Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 16 RVO Talmühlequelle ist in der Weiteren Schutzzone – Zone III – das Einleiten von Abwasser einschließlich des von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen abfließenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer verboten, wenn das Abwasser nicht ausreichend gereinigt ist. Soweit der Vorhabenträger diesbezüglich eine Überprüfung und Befreiung beantragt hat (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, Seite 45 f.), ist darauf hinzuweisen, dass er an anderer Stelle selbst ausgeführt hat, dass im Bereich des Vorhabens keine Oberflächengewässer auftreten (vgl. u.a. Planunterlagen: Unterlage 1a, Seite 43). In Übereinstimmung mit der unteren Wasserrechtsbehörde, kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mangels Vorliegens des Verbotstatbestands auch eine Befreiung von vorneherein nicht in Betracht.

- <u>Sonstiges</u>
  Auch im Übrigen stehen dem Be-/Entwässerungskonzept nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Hindernisse entgegen. Die von der Planfeststellung in den Blick zu nehmenden Fragestellungen sind vielmehr in einer ausreichenden Weise geklärt.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in Abschnitt B III. 2.5.4.2 Spiegelstriche 1, 3 und 4 verwiesen.

2.3.5 *Abfall- und Bodenschutzrecht*

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Re-

gelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht und das Bodenschutzrecht hingegen grundsätzlich nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie – eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache.

Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrsinfrastruktur Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Planungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts.

- Dem Regime des Planungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur zurückführen lassen.

Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde, Forderungen der Bodenschutzbehörde und der Abfallrechtsbehörde des Landratsamts Freudenstadt aufgreifend (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.2), eine Reihe von Nebenbestimmungen verfügt (Abschnitt A III. 5. und 6.). Der Vorhabenträger hat darüber hinaus verschiedene – sich teilweise mit den Nebenbestimmungen deckende oder überschneidende – Zusagen gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 4. und 5.).

2.3.6 *Forst*

Zu forstlichen Belangen haben sich das Regierungspräsidium Freiburg und das Landratsamt Freudenstadt geäußert. Dabei geht es in erster Linie darum, das vorhabenbedingt Wald in Anspruch genommen werden soll. Es geht dabei um ein Feldgehölz auf Flurstück 2032/2, das mit 36 m^2 betroffen ist. In seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 hatte das Regierungspräsidium Freiburg noch angeregt, den Maßnahmenbereich an dieser Stelle zu verkleinern und an der Flurstücksgrenze enden zu lassen, um die Waldumwandlung zu vermeiden. Auf diese Problematik hatte auch das Kreisforstamt des Landratsamts Freudenstadt in seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der durch das Vorhaben bedingten Waldumwandlung bereits in der vorläufigen Anordnung vom 22.11.2021 auseinandergesetzt. Dort hat sie Folgendes ausgeführt:

> *„Durch das Eisenbahnbauvorhaben werden 36 m² Wald anlagebedingt dauerhaft entfernt. Hierbei handelt es sich um forstlich genutzte Waldflächen.*
>
> *Gemäß § 9 Abs. 2 LWaldG sind bei der Entscheidung über einen Waldumwandlungsantrag die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Umwandlung soll versagt werden, wenn sie mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Die Umwandlung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unvereinbar mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Die Erhaltung des Waldes liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse. Hinzu kommt, dass gemäß § 9 Abs. 3 LWaldG zum vollen oder teilweisen Ausgleich nachteiliger Wirkungen einer Umwandlung für die Schutz- oder Erholungsfunktion des Waldes insbesondere bestimmt werden kann, dass in der Nähe als Ersatz eine Neuaufforstung geeigneter Grundstücke*

innerhalb bestimmter Frist vorzunehmen ist, ein schützender Bestand zu erhalten ist und/oder sonstige Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zu treffen sind. Zur Kompensation von zu rodenden Feldgehölzen und des dauerhaften Waldverlustes von 36 m² sieht der LBP die Pflanzung von Feldgehölzen/Hecken im dem im Maßnahmenblatt 15 beschriebenen Umfang vor. Insgesamt überwiegen deshalb die ebenfalls öffentlichen Interessen des Vorhabenträgers am geplanten Ausbau die öffentlichen Interessen an der Walderhaltung. Dies gibt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis den Ausschlag zugunsten der vom Vorhabenträger begehrten Waldumwandlung.“

Die Forstbehörden hatten sich unter dem 12.11.2021 mit der Umwandlung von 36 m^2 Wald unter entsprechendem Ausgleich einverstanden erklärt.

An dieser Beurteilung hat sich für die Planfeststellungsbehörde nichts geändert. Sie greift sie deshalb an dieser Stelle vorsorglich wiederholend auf.

Wegen weiterer Anmerkungen des Landratsamts Freudenstadt (Kreisforstamt), die sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings mehr als Hinweis auf die ordnungsgemäße Entwässerung darstellen, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.4 Spiegelstrich 2 verwiesen.

2.3.7 *Denkmalschutz*

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Eine Forderung der Verwaltungsgemeinschaft Horb (vgl. dazu Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.14 Spiegelstrich 3 und 6) aufgreifend, hat die Planfeststellungsbehörde eine Nebenbestimmung zur Handhabung bei sog. Zufallsfunden verfügt (Abschnitt A III. 11.).

2.3.8 *Sonstiges zwingendes Recht*

Sonstige zwingende materiell-rechtliche Rechtssätze werden von dem Vorhaben – ebenfalls – nicht verletzt.

2.4 Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten

öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen.

2.4.1 *Planungsalternativen*

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BverwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05).

2.4.1.1 Null-Variante

Als Alternative zum beantragten Vorhaben wäre denkbar, dieses Projekt nicht durchzuführen. In diesem Fall wäre es jedoch nicht möglich weiteren Straßenverkehr auf das Schienennetz zu verlagern und damit einen Beitrag zur Deckung des wachsenden Bedarfs an kombiniertem Verkehr im Großraum Stuttgart zu leisten. Damit würde jedoch den unter Abschnitt B III. 2.1.1 genannten Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele des Vorhabenträgers korrespondieren, nicht entsprochen werden. Ungeachtet dessen, dass sich damit die Null-Variante im Ergebnis nicht – mehr – als eigentliche Alternative darstellt, wiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die mangelnde Zielerreichung und die damit einhergehenden Nachteile schwerer als die Nachteile, die durch die Realisierung des Terminals entstehen.

2.4.1.2 Andere Standorte

Der Vorhabenträger hat neben Horb-Heiligenfeld verschiedene Standortalternativen untersucht. Dabei spielten folgende, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerechte, Kriterien eine wesentliche Rolle:

- Nähe zur Gäu-Bahn;
- Nähe zu einer Anschlussstelle der A 81;
- Zugangsmöglichkeit zur Schiene im Bereich eines Bahnhofs oder über einen vorhandenen Anschluss;
- Lkw-Erreichbarkeit des Grundstücks;
- Konfliktarmes Umfeld (keine unmittelbar angrenzenden Wohngebiete);
- Entwicklungslänge von mindestens 400 m (entspricht Ladelänge eines Halbzuges zwischen 300 und 350 m);
- Grundstückstiefe mindestens 50 m für Ladegleise, Lkw-Spuren, Umschlag- und Abstellbereich.

2.4.1.2.1 *Standort Eutingen*

Bei dieser Variante befände sich der Standort am Bahnhof Eutingen an der Strecke Stuttgart – Horb. Günstig wirkt sich hier das angrenzende Gewerbegebiet aus, ebenso die Tatsache, dass dort aufgrund des historischen Bahnstandorts günstige technische Rahmenbedingungen für die Errichtung einer KV-Umschlaganlage bestehen. Insgesamt weist dieser Standort vergleichbare Rahmenbedingungen auf. So liegt Eutingen z.B. näher an der BAB-Anschlussstelle Rottenburg (ca. 7 km), Horb-Heiligenfeld näher zur BAB-Anschlussstelle Horb (ca. 10 km). Wesentliche Vorteile im Vergleich zu Eutingen bestehen in Horb-Heiligenfeld mit

- der Nutzbarkeit des vorhandenen Gleisanschlusses einschließlich 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).

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit der Alternative „Eutingen“ die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.1.2.2 *Standort Gärtringen*

Bei dieser Variante befände sich der Standort im Bereich des Gewerbegebiets Schelmenwiesen in Gärtringen. Das Gewerbegebiet liegt unmittelbar neben der Bahnlinie Stuttgart – Horb. Straßentechnisch ist es sehr gut erschlossen, u.a. über die B 14, die K 1049, die K 1077 und die K 1079 sowie in unmittelbarer Nähe über eine Autobahnanschlussstelle zur A 81. Hingegen ist ein Bahnanschluss nicht vorhanden und auch nicht vorgesehen. Er dürfte sich aufgrund der räumlichen Lage zwischen der Eisenbahnüberführung über die Stuttgarter Straße und der Eisenbahnunterführung der K 1079 auch nur schwer, jedenfalls nicht zeitnah herstellen lassen. Darüber hinaus liegt unmittelbar westlich der Bahnlinie Stuttgart – Horb Wohnbebauung.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser Alternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.1.2.3 *Standort Bondorf/Ergenzingen*

Bei dieser Variante befände sich der Standort im Bereich des Gewerbeparks Ergenzingen-Ost in Ergenzingen. Das Gewerbegebiet liegt unmittelbar neben der Bahnlinie Stuttgart – Horb. Straßentechnisch ist es gut erschlossen, u.a. über die B 28 und die K 6939 sowie in ca. 2 km Entfernung über eine Autobahnanschlussstelle zur A 81. Hingegen ist ein Bahnanschluss nicht vorhanden. Er dürfte sich aufgrund der räumlichen Lage auch nur schwer in passender Weise, jedenfalls aber nicht zeitnah herstellen lassen. Darüber hinaus dürften sich auch Probleme mit einer leistungsfähigen Lkw-Zufahrt ergeben.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser Alternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.1.2.4 *Standort Bahnhof Nagold*

Bei dieser Variante befände sich der Standort am Bahnhof Nagold an der Strecke Pforzheim – Hochdorf. Die bestehende Ladestraße der DB Netze schließt zwar im Bahnhof Nagold an die Bahnstrecke an und besitzt hinsichtlich der notwendigen Länge nach Norden hin Erweiterungspotenzial. Allerdings verläuft die Bahnlinie dort in einem relativ schmalen „Schlauch“ mit eingeschränktem Raumpotenzial in der Ost-Westausdehnung, zumal sich beidseits in unmittelbarer Nähe Wohnbebauung befindet. Sowohl hinsichtlich ausreichender Lkw-Erreichbarkeit als auch durch die Wohnbebauung ergibt sich ein erhebliches Konfliktpotenzial. Darüber hinaus beträgt die Entfernung zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle ca. 12 km.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser Alternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.1.2.5 *Standort Horb Güterbahnhof*

Bei dieser Variante befände sich der Standort am ehemaligen Güterbahnhof Horb an der Strecke Horb – Zürich. Er verfügt über ein ca. 700 m langes, beidseitig angebundenes und elektrifiziertes Parallelgleis, was z.B. für Zugbildung und –auflösung genutzt werden könnte. Daneben sind drei Abstellgleise mit Nutzlangen von ca. 300 m in Betrieb. 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. Aufgrund der vorhandenen Nutzung sowie der ungünstigen Erschließung im Hinblick auf den Neckar, das Landschaftsschutzgebiet Oberes Neckartal unmittelbar westlich und das hügelige Gelände unmittelbar östlich des (ehemaligen) Rangierbahnhofs des Standorts ist die Lage für die Errichtung eines KV-Terminals an diesem Standort als ungünstig anzusehen.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser Alternative die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.4.1.3 Sonstige Varianten

Sonstige Alternativen bieten sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ernsthaft an. Wie bereits unter Abschnitt B III. 2.1.1 Spiegelstrich 3 unter Hinweis auf die Stellungnahme des Regionalverbands Nordschwarzwald ausgeführt, kommt das Terminal zum größten Teil innerhalb des Industriegebiets Heiligenfeld zu liegen, ein Industriegleisanschluss ist vorhanden, ausreichend Flächen stehen zur Verfügung, es ist keine Wohnbebauung im Umfeld vorhanden, die straßenseitige Erschließung ist gut und der Standort wird nach Realisierung der B 32-Hochbrücke Horb dann auch weitgehend ortsdurchfahrtsfrei an das großräumige Fernstraßennetz angebunden sein. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Standort für das geplante Vorhaben daher geradezu prädestiniert. Die mit der Planung angestrebten Ziele ließen sich weder an einem anderen Standort noch auch sonst unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen.

2.4.2 *Immissionsschutz*

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen dem Vorhaben zwingend entgegenstehen, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Mit Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Wellen oder Luftschadstoffe ist nach gegenwärtigem Stand ebenfalls nicht zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers, mit dem gleichzeitig auch Klimaschutzziele verfolgt werden.

2.4.3 *(Sonstiges) Umweltrecht*

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. zwingendes (Umwelt)Recht dem Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers, mit dem gleichzeitig auch Klimaschutzziele verfolgt werden.

2.4.4 *Barrierefreiheit*

Gemäß § 39 Abs. 1 LBO sind bestimmte – bauliche – Anlagen, die überwiegend von Menschen mit Behinderung oder alten Menschen genutzt werden, barrierefrei herzustellen. Nach § 39 Abs. 2 LBO gilt dies auch für Anlagen, die unter die dortigen Nummern 1 bis 20 fallen. Nach § 39 Abs. 2 Nr. 19 LBO fallen darunter auch Nutzungseinheiten, die in den Nummern 1 bis 18 nicht aufgeführt sind und nicht Wohnzwecken dienen, soweit sie eine Nutzfläche von mehr als 1200 m² haben. Es liegt allerdings keiner der in § 39 Abs. 1 und 2 LBO genannten Tatbestände vor. Einer Ausnahme gemäß § 39 Abs. 3 LBO bedarf es deshalb von vorneherein nicht. Der Vorhabenträger hat jedoch versichert, den Zugang ins EG über die Treppe durch eine barrierefreie Rampe zu ermöglichen und einen Sanitärraum im EG barrierefrei zu gestalteten. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusagen verbindlich gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 7.).

Nur vorsorglich bleibt deshalb festzuhalten, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch Ausnahmegründe vorliegen. Der Vorhabenträger hat dazu Folgendes ausgeführt:

> „Um der Barrierefreiheit gem. § 39 LBO (2) Punkt 14 vollumfänglich nachkommen zu können und das Betriebsgebäude möglichst für alle Besucher und Mitarbeiter zweckentsprechend ohne fremde Hilfe nutzbar zu machen, wäre es notwendig in Modulbauweise einen Aufzug zu installieren, um in das OG zu gelangen.
> Laut unabhängigem Anbieter/Hersteller würden die Kosten für einen derartigen Aufzug, der innerhalb der Modulbauweise weithin nicht marktüblich ist, bei mindestens 90.000,00€ liegen. Das entspricht Mehrkosten von rund 28% des geschätzten Gesamtvolumens.
> Diese Mehraufwendung ist auf zwei zusätzliche Container in Sonderbauweise zurückzuführen, die alleine schon benötigt werden würden um den Aufzug baulich an das Betriebsgebäude anzuschließen. Etwaige Kosten für die zusätzliche Genehmigung, Statik, etc. der Sonderbauweise sind hierbei noch unberücksichtigt.“

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Angaben für nachvollziehbar und plausibel und deshalb auch eine Ausnahme für gerechtfertigt. Insoweit misst die Planfeststellungsbehörde in vorsorglicher Ausübung ihres Ermessens dem Interesse des Vorha-

benträgers von zusätzlichem Bauaufwand „verschont“ zu bleiben, vorliegend das höhere Gewicht bei.

2.4.5 *Kampfmittel*

Der Planfeststellungsbehörde liegt eine „LUFTBILDAUSWERTUNG ZUR ÜBERPRÜFUNG DES VERDACHTS AUF KAMPFMITTELBELASTUNG VON BAUGRUNDFLÄCHEN INKLUSIVE RECHERCHE ZU KAMPF- & KRIEGSDATEN ZUR LUFTBILDAUSWAHL“ eines auf Luftbildauswertungen ausgerichteten Gutachterbüros vor. Dieses kommt zum Ergebnis, dass der Verdacht der Kontamination des Erkundungsgebietes mit Kampfmitteln nicht bestätigt wurde und dass bei diesem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Allerdings weist das Büro ausdrücklich darauf hin, dass diese Bewertung nicht mit einer Garantie der vollständigen Kampfmittelfreiheit gleichgesetzt werden kann. Die tatsächliche Kampfmittelbelastung des Erkundungsgebietes könne ausschließlich durch technische Methoden vor Ort überprüft werden.

Angesichts der Tatsache, dass die Belastung einer Fläche mit Kampfmitteln grundsätzlich keinen zwingenden Versagungsgrund für ein dort geplantes Vorhaben darstellt, sondern vielmehr Anlass für eine ordnungsgemäße Beseitigung gibt und die Prüfung der konkreten Kampfmittelfreiheit aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht und des Arbeitsschutzes ohnehin „Stand der Technik“ ist, hat die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung für diesbezügliche Nebenbestimmungen gesehen, die auch von Dritter Seite nicht eingefordert wurden.

2.4.6 *Eigentum*

Eigentumsrechtliche Positionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Von den 44.407 m^2 Fläche, die dauerhaft (43.028 m^2, davon 30.133 m^2 Erwerbs-, 5.054 m^2 Pacht- und 7.841 m^2 dauernd zu belastende Fläche) und vorübergehend (1.379 m^2) in Anspruch genommen werden, stehen 38.226 m^2 im Eigentum der Stadt Horb a.N.. Hierzu existieren einerseits vertragliche Absprachen zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Horb a.N. (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, Anlage 2), andererseits hat die Stadt Horb a.N. keine Einwendungen erhoben, sondern das Vorhaben im Ergebnis sogar unterstützt. Die übrigen 6.181 m^2 entfallen auf dauernd zu belastende Flächen in der Größe von 191 m^2 (DB) und 5.990 m^2 (Landsiedlung Baden-Württemberg). Auch von dieser Seite wurde weder im Planfeststellungsverfahren, noch im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der vorläufigen Anordnung vom 22.11.2021 Einwendungen erhoben. Im Gegenteil: mit Schreiben vom 09.11.2021

wurde in letzterem eine Bestätigung der Landsiedlung Baden-Württemberg vorgelegt, wonach die Flurstücke 1853 und 1854 dem Vorhabenträger (und späteren Eigentümer) ab Februar 2022 zur Verfügung stehen und wonach durch den Vorhabenträger eine – dem Maßnahmenblatt 17 – entsprechende Räumung und anschließende Einsaat erfolgen kann, so dass der CEF-Maßnahme zur Vorbereitung der Erstellung des Feldlerchen-Ersatzreviers nachgekommen werden kann. Auch sonstige eigentumsrechtliche Beeinträchtigungen liegen nicht vor.

2.4.7 *Sonstiges*

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären, als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers, mit dem gleichzeitig auch Klimaschutzziele verfolgt werden.

2.5 Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und sonstigen Stellen

2.5.1 *DB AG Immobilien GmbH Region Südwest*

Mit Schreiben vom 22.09.2021 hat die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, eine Gesamtstellungnahme zur Planung übersandt. Darin wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben erhoben. Allerdings wurde geltend gemacht, dass zahlreiche Belange der DB zu berücksichtigen seien. Im Wesentlichen geht es dabei um Folgendes:

- keine Gefährdung oder Störung der Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke. Insbesondere
  - Freihaltung des Regellichtraums bzw. Gleisbereichs,
  - Verbot des Betretens und Überschreitens des Bahnbetriebsgeländes
  - Durchführung von Bauarbeiten außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten;

- Nachweis der Standfestigkeit der geplanten Stützwände zum Streckengleis der Strecke 4880;

- Ausführung von Erdarbeiten im Bereich von Kabeltrassen nur von Hand;

- Schutzabstand zu bestehenden Kabeltrassen;

- Gewährleistung der Sicherheit der Signale sowie der im Bereich vorhandenen Bahnübergänge während der Bauarbeiten; keine Beeinträchtigung der Sicht auf die Signale;

- Sicherstellung des Zugangs zu den Bahnanlagen der DB;

- Einhaltung des Abstands zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung, Gewährleistung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten, genehmigtes Erdungskonzept für Bauwerke im Rissbereich der Oberleitung;

- Umgang mit Großgeräten (Überschwenkungsbereiche, Abstandsmaße);

- keine Inanspruchnahme von Bahngelände für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten, keine Lagerung von Bauschutt auf Bahngelände;

- keine Grabungs- / Rammarbeiten im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise;

- Ausschluss von Blendungen der Triebfahrzeugführer, keine Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern;

- keine Ableitung von anfallenden Dach-, Oberflächen- und sonstigen Abwässern auf oder über Bahngrund,
  Ausschluss der Versickerung in Gleisnähe;

- keine Funktionsbeeinträchtigung bahneigener Durchlässe und Entwässerungsanlagen,
  Sicherstellung eines Zugangs zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen;

- Einhaltung der Vorgaben des Nachbarrechtes bei Anpflanzungen im Bahnbereich, keine Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Der Vorhabenträger hat diese Forderungen im Wesentlichen ohne inhaltlichen Widerspruch zur Kenntnis genommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat der DB nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Eine Rückmeldung ist jedoch bis zur Abfassung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfolgt.

In Ansehung der durch die Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 13.), und der vom Vorhabenträger gemachten verbindlichen Zusagen (vgl. Abschnitt A IV. 8.) ist dem Anliegen der DB nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis Rechnung getragen. Insoweit ist ergänzend noch anzumerken, dass die DB bereits im Hinblick auf die vom Vorhabenträger beantragte vorläufige Anordnung keine Bedenken erhoben hat, ebensowenig wie gegen die am 22.11.2021 ergangene vorläufige Anordnung selbst. Die in der vorläufigen Anordnung zugunsten der DB verfügten Nebenbestimmungen sind vom vorliegenden Planfeststellungsbeschluss in vollem Umfang übernommen und durch weitere Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 13.2, 13.4, z.T. 13.7, 13.12, 13.13) und die Zusagen ergänzt worden.

Soweit die DB darüber hinaus auf aus ihrer Sicht bestehende Kosten- und Haftungsregelungen hingewiesen hat, handelt es sich um Themenkomplexe, die grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Ebensowenig ergibt sich gegenwärtig die Notwendigkeit eines genehmigten Erdungskonzepts für Bauwerke im Rissbereich der Oberleitung. Insoweit hat der Vorhabenträger klarstellend darauf hingewiesen, dass Oberleitungsanlagen der DB von planfeststellungsgegenständlichen Anlagen nicht berührt werden und die Abzweigweiche, ungeachtet dessen, dass sie bereits im Bestand von der Oberleitung überspannt wird, nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist.

2.5.2 *Eisenbahn-Bundesamt*

In der Stellungnahme vom 19.07.2021 sieht das EBA seine Belange von der Planung berührt und bittet um Aufnahme von Nebenbestimmungen hinsichtlich der Hinzuziehung eines vom EBA anerkannten Gutachters zur Beurteilung der Standsicherheit des unmittelbar neben der Eisenbahnstrecke geplanten Bauwerkes sowie um Gewährleistung des ordnungsgemäßen Zustands der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Sicherheit des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem EBA nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 30.12.2021 hat das EBA lediglich nochmals ausdrücklich auf die Bedeutung des ordnungsgemäßen

Zustands der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Sicherheit des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs hingewiesen, ansonsten keine Einwände erhoben.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird dem Anliegen durch Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 13., insbesondere 13.1 und 13.2) und Zusagen (vgl. Abschnitt A IV. 8., insbesondere 8.1) Rechnung getragen. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.1 wird ergänzend verwiesen.

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien und die LEA, deren Beteiligung das EBA für zielführend hält, wurden ohnehin im Verfahren beteiligt (auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.1 und 2.5.3) wird verwiesen.

2.5.3 *LEA*

- In ihrer Stellungnahme vom 09.09.2021 legt die LEA zunächst dar, dass aus ihrer Sicht keine Handhabe besteht, den im DB internen Regelwerk (Ril 800.06 „baul. Anlagen des Kombinierten Verkehrs“) vorgesehenen Gleisabstand von 4,70 m zu fordern. Gemäß § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssten Bahnanlagen und Fahrzeuge den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, d.h. entweder ausdrücklichen Vorschriften der EBO oder, soweit solche nicht vorliegen, anerkannten Regeln der Technik (aRdT) entsprechen. Weder lasse sich eine entsprechende Vorschrift der EBO entnehmen, noch könne gegenwärtig festgestellt werden, dass es sich um eine aRdT handele, zumal die DB Richtlinie 800.06 auch nicht in die EiTB (Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen) aufgenommen worden sei.

  Die erforderliche Mindestlänge der Zwischengeraden der Weichenverbindung (W 104/W 106) liege vor.

- Darüber hinaus bittet die LEA um Aufnahme einer Reihe von Nebenbestimmungen (Stichworte: Verschlusseinrichtung von Weichen, Beleuchtung des Umschlagbereichs, 50 Hz-Anlagen im Einflussbereich der Oberleitung, Information, Dokumentation, weitere Anforderungen).

  Ungeachtet der Tatsache, dass dazu im Wesentlichen Zusagen des Vorhabenträgers vorliegen (vgl. Abschnitt A IV. 1.) hat die Planfeststellungsbehörde die Forderungen der LEA aufgreifend auch entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 1.).

- Ferner benennt die LEA eine Reihe von Themen, die aus betrieblicher Sicht noch zu klären seien (Stichworte: Terminal als Teil des übergeordneten Netzes, anwendbare Normen, Neigungen im Bereich des Terminals, betriebliche Bewertung, betriebliche Auswirkungen an der Schnittstelle mit der DB-Infrastruktur, kapazitive Auswirkungen auf der Strecke 4880).

  Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist grundsätzlich nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Anordnungen, die sich unmittelbar auf die betriebliche Situation beziehen sind dagegen grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen getroffen werden.

  Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen aber keine Umstände vor, wonach die von der LEA angesprochenen betrieblichen Belange zwingend im Rahmen der „Bauplanfeststellung“ gelöst werden müssten. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass sie der Errichtung des Terminals – zwingend – entgegenstünden, so dass auch die Planrechtfertigung, die durch ein betrieblich von vorneherein nicht umsetzbares Konzept in Rede stehen könnte, nicht entfällt.

  Eine Ausnahme bildet insoweit die Anmerkung, dass die gewählten Neigungen im Bereich des Terminals u.a. Anforderungen des § 7 Abs. 2 EBO (Sollvorgabe 2,5% in Bahnhöfen) überschritten, womit der Betreiber des Terminals Risiken bzgl. entlaufender Fahrzeuge schaffe, die jedoch nur von den operierenden EVU kontrolliert werden könnten, weshalb er entsprechende Konzepte zur Risikokontrolle zu erstellen habe. Insoweit handelt es sich aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht um eine „Betriebsregelung“, sondern um Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung des Gleises. Ungeachtet der Tatsache, dass dazu eine Zusage des Vorhabenträgers vorliegt (vgl. Abschnitt A IV. 1.6), hat die Planfeststellungsbehörde auch eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 1.5).

- Schließlich gibt die LEA noch verschiedene Hinweise. Die Planfeststellungsbehörde hat diese ausdrücklich aufgenommen (vgl. Abschnitt A V. 1.).

Die Planfeststellungsbehörde hat der LEA nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Eine Rückmeldung ist jedoch bis zur Abfassung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfolgt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist gegen die fachtechnische Beurteilung seitens der LEA nichts zu erinnern. Ihrem Anliegen wird durch Nebenbestimmungen und Zusagen Rechnung getragen.

2.5.4 ***Landratsamt Freudenstadt***

2.5.4.1 Untere Naturschutzbehörde

In ihrer Stellungnahme vom 21.09.2021 beschreibt die untere Naturschutzbehörde zunächst, dass sich das Plangebiet teilweise auf und teilweise angrenzend an den BBPIgH und somit innerhalb des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“ befindet. Die noch nicht überplanten Bereiche befänden sich überwiegend auf ackerbaulich genutzten Flächen mit relativ geringem ökologischen Wert. Im Planbereich befänden sich jedoch auch gesetzlich geschützte Biotope, deren Überplanungen direkt im Plangebiet, bzw. an dieses angrenzend, ausgeglichen werden könnten. Der Biotopverbund mittlerer Standorte sei ebenfalls betroffen, werde jedoch in der Planung ausreichend berücksichtigt.

Sowohl der Landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlagen: Unterlage 8.2a) mit der naturschutzrechtlichen Eingriffs-Ausgleichsbewertung, die FFH-Vorprüfung und der Artenschutz werden aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde jeweils nachvollziehbar und fachlich fundiert abgehandelt.

Aus der Beleuchtungsplanung vom 25. Januar 2021 gehe hervor, dass die nördlich gelegenen Bereiche entlang der Bahntrasse indirekt beleuchtet würden. Dieser Bereich sei grundsätzlich als Transferstrecke geeignet. Untersuchungen dazu lägen jedoch nicht vor. Aufgrund der vorhandenen Strukturen und der Artnachweise im räumlichen Bezug, müsse deshalb die konkrete Eignung angenommen werden. Das Beleuchtungskonzept sei daher so anzupassen, dass die Funktion der angrenzenden Gehölze als Transferstrecke nicht beeinträchtigt werde.

Unter der Voraussetzung, dass die im LBP unter Kapitel 6 (Maßnahmenkonzept) aufgeführten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen beachtet und vollständig umgesetzt werden, stimmt die untere Naturschutzbehörde dem Vorhaben aus naturschutzrechtlicher Sicht zu.

Allerdings bittet sie zusätzlich um die Aufnahme einer Reihe von Nebenbestimmungen (insbesondere zur Beachtung des unter Kapitel 6 genannten Maßnahmenkon-

zepts des LBP, zur ökologischen Baubegleitung, zu Berichts- und Dokumentationspflichten einschließlich von Monitoringberichten, zum Baubeginn, zur rechtlichen Sicherung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen, zum Kompensationsverzeichnis, zu Gehölzrodungen und zum Einsatz von Düngemitteln und Bioziden).

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechende Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 2.) aufgenommen (teilweise auch hinsichtlich der rechtlichen Sicherung, obwohl die untere Naturschutzbehörde im Nachgang insgesamt von dieser Forderung Abstand genommen hat), der Vorhabenträger einzelne Zusagen gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 2.).

Wegen maßgeblicher Anforderungen im Zusammenhang mit dem Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord sowie der geschützten Biotope Biotop-Nr. 1-7517-237-0524: 4 Feldgehölze und Felsbildungen und Biotop-Nr. 1-7517-237-9052 Feldgehölz zwischen K 4706 und Bahnstrecke wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.2 Spiegelstrich 2 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt insgesamt nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 27.01.2022 hat die untere Naturschutzbehörde ergänzend zur Erforderlichkeit eines Fledermausgutachtens Stellung genommen. Sie hält ein Fledermausgutachten nicht zwingend für erforderlich, wenn durch ein Beleuchtungskonzept einer Fachfirma sichergestellt wird, dass das gesetzlich geschützte Biotop-Nr. 1-7517-237-0524 in seiner Funktion als Transfergebiet für Fledermäuse erhalten bleibt. Ziel des Konzeptes müsse es sein, die auf Fledermäuse wirksamen Lichtimmissionen in das Biotop entsprechend zu reduzieren (räumliche-, zeitliche- und physikalische Eigenschaften). Das erstellte Beleuchtungskonzept sei mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Der Vorhabenträger ist dieser Forderung nachgekommen. Die untere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass aus dem modifizierten Beleuchtungskonzept ersichtlich werde, dass der Schritt der Eingriffsminimierung ausreichend durchgeführt und diese bis zur Grenze der Anforderungen an die Arbeitssicherheit ausgereizt worden sei. Der aktuellste Stand der Technik sei hierfür implementiert worden. Weitere Anforderungen an das Beleuchtungskonzept bestünden nicht. Dieses Beleuchtungskonzept ist Gegenstand der planfestgestellten Unterlagen (vgl. Planunterlagen: Unterlage 5.2a bis 5.4a). Damit erübrigt sich auch die Aufnahme eines von der unteren Naturschutzbehörde geforderten Entscheidungsvorbehalts. Da die Beleuchtung auch Belange der Eisenbahn- und Arbeitssicherheit berühren kann, hat die Planfeststellungsbehörde die LEA, UVB und VBG über die vorgenommenen Modifizierungen informiert. Im Ergebnis sind von dortiger Seite keine Bedenken erhoben worden.

2.5.4.2 Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde

Mit Schreiben vom 22.10.2021 hat die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

- In allgemeiner Hinsicht weist die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde insbesondere darauf hin, dass aufgrund des klüftigen Karstgrundwasserleiters zwar Verunreinigungen vom Bereich des geplanten Terminals innerhalb weniger Tage in die Quellfassung gelangen könnten. Eine Filter- und Abbauwirkung durch die Deckschicht sei kaum vorhanden. In Folge der umfangreichen Voruntersuchungen seien jedoch Konzepte entwickelt worden, um eine Verunreinigung des Grundwassers zu verhindern. Werde das Projekt planungsgemäß und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen ausgeführt, seien keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

  Dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung könne für die Belange Grundwasser-/Bodenschutz zugestimmt werden.

- Wegen der Ausführungen zum Entwässerungskonzept, zu wasserrechtlichen Erlaubnissen und zu Wasserschutzgebieten einschließlich der Befreiungen von dort geltenden Verboten wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.4 verwiesen.

- Die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde hält eine Überarbeitung des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans hinsichtlich der Belange des Grundwasser-/Bodenschutzes für notwendig. Dabei geht es um folgende Gesichtspunkte:

  -- Eine Gesamtbewertung mit Wertstufe 1 für die Gleisanlage wird von der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde als zu hoch angesehen, u.a. da diese wasserundurchlässig ausgeführt werde.

  -- Entsprechend der flurstücksgenauen Bewertung auf Basis von ALK und ALB sei für keine der Flächen im Plangebiet eine hohe oder sehr hohe Bewertung als Sonderstandort für naturnahe Vegetation vorhanden. Gemäß Ökokontoverordnung (Tabelle 3) könne die Nutzungsextensivierung hier (Maßnahmen A3 und AA2) nicht als Ausgleichsmaßnahme für das Schutzgut Boden geltend gemacht werden.

-- Sollte die Maßnahme AA3 (Umsiedlung Karthäuser-Nelke) wie geplant umgesetzt werden, sei der Oberboden am neuen Standort bodenschonend abzutragen und wiederzuverwerten.

Der Vorhabenträger hat den LBP und insoweit auch den UVP-Bericht sowie die Maßnahmenblätter überarbeitet. Die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde hat am 14.02.2022 mitgeteilt, dass sie die geänderte Bilanzierung, bei der ebenfalls noch ein Ökopunkteüberschuss von knapp über 11.000 Ökopunkten verbleibt, für plausibel hält. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Sichtweise zu eigen.

Die Forderung im Zusammenhang mit der Umsiedlung der Karthäuser-Nelke hat die Planfeststellungsbehörde bereits im Rahmen der vorläufigen Anordnung vom 22.11.2021 aufgegriffen. An dieser Beurteilung hat sich für die Planfeststellungsbehörde nichts geändert. Sie greift sie deshalb an dieser Stelle vorsorglich wiederholend auf (vgl. Abschnitt A III. 5.6).

- Darüber hinaus bittet die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde um Aufnahme einer Vielzahl von Nebenbestimmungen, die sich einerseits ausschließlich auf die mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilte wasserrechtliche Erlaubnis, andererseits auf die Themenbereiche „Allgemeines“, „Grundwasser-/Bodenschutz“, „Abwasser“, „Umsiedlung Karthäuser-Nelke“ und „Bodenschutzkonzept“ beziehen und gibt eine Reihe von Hinweisen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat in ganz wesentlicher Hinsicht entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 4.1, 4.2, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.4, 5. und 6.) und Hinweise aufgenommen (vgl. Abschnitt A V. 2.1, 2.2, 2.3, 3. und 4.), der Vorhabenträger eine Reihe, von sich teilweise mit den Nebenbestimmungen überschneidenden Zusagen gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 3.1, 3.2, 3.3.1, 4. und 5.). Im Hinblick auf das vom Landratsamt Freudenstadt gebilligte Bodenschutzkonzept wird ausdrücklich auf die Nebenbestimmung in Abschnitt A III. 5.1 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt insgesamt nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 27.01.2022 hat die untere Wasser- und Bodenschutzbehörde im Wesentlichen nochmals präzisiert, welche der von ihr für notwendig erachteten Nebenbestimmun-

gen sich teilweise oder ausschließlich auf die wasserrechtliche Erlaubnis beziehen, im Übrigen aber keine Bedenken geäußert.

2.5.4.3 Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht

In seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 hat sich das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht zu den Bereichen Immissionsschutz, Umgang mit wassergefährdenden Stoffen/Wasserrecht und Arbeitsschutz geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt insgesamt nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 27.01.2022 hat sich das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht dazu nochmals geäußert (siehe unten).

2.5.4.3.1 *Immissionsschutz*

Seitens des Immissionsschutzes werden bei plan- und beschreibungsmäßiger Ausführung des Vorhabens keine Bedenken erhoben. Die hinsichtlich des Betriebs- und des Baulärms geforderten Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde aufgegriffen (vgl. Abschnitt A III. 3.2). Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.3 verwiesen.

In der Stellungnahme vom 27.01.2022 hat der Immissionsschutz im Wesentlichen lediglich noch einmal auf die aus seiner Sicht erforderliche Festsetzung der um 6 dB(A) reduzierten Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm hingewiesen und mit Schreiben vom März 2022 klargestellt, dass die Vorbelastung nicht einbezogen werden dürfe und eine Regelung zu den Spitzenpegeln nicht erforderlich sei, weil laut Gutachten die prognostizierten Immissionsrichtwerte für die Geräuschspitzen weit unterhalb der zulässigen Spitzenpegel lägen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies aufgegriffen und berücksichtigt (vgl. Abschnitt A III. 3.2.2).

2.5.4.3.2 *Umgang mit wassergefährdenden Stoffen/Wasserrecht*

Hinsichtlich des „Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen“ und des „Wasserrechts“ werden zahlreiche Nebenbestimmungen für erforderlich gehalten, die sich unter dem Begriff „Wasserrecht“ auf den Einbau und den Betrieb der Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten beziehen. Ausdrücklich wird, im Hinblick auf die vom Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht unter Nr. 14 erhobene Forderung (Sachverständigengutachten in Bezug auf die Erfüllung der Gewässerschutzanforde-

rungen der Umschlaganlage des intermodalen Verkehrs) darauf hingewiesen, dass, abweichend von der Darstellung im – eingereichten – Erläuterungsbericht auf eine Eignungsfeststellung für die Umschlaganlage nur dann verzichtet werden kann, wenn durch ein Gutachten eines Sachverständigen bestätigt wird, dass sie insgesamt die Gewässerschutzanforderungen erfüllt. Dies wurde im planfestgestellten Erläuterungsbericht berücksichtigt (vgl. Planunterlagen: Unterlage 1a, S. 42).

Die Planfeststellungsbehörde hat in ganz wesentlicher Hinsicht entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 4.3.1, 4.3.3, 4.3.6 bis 4.3.13 und 4.5), der Vorhabenträger eine Reihe, von sich teilweise mit den Nebenbestimmungen überschneidenden Zusagen gemacht (vgl. Abschnitt A 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5, und 3.4).

In der Stellungnahme des Amts für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht vom 27.01.2022 wurde angemerkt, dass hinsichtlich der Umschlaganlage auf die Anzeige nach § 40 AwSV und die Prüfung nach § 46 AwSV verzichtet werden kann, weil nach gegenwärtiger Einschätzung nicht mehr als 100 Tonnen wassergefährdender Stoffe pro Arbeitstag umgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dies berücksichtigt und die Anzeige nach § 40 AwSV und die Prüfung nach § 46 AwSV auf die Dieseltankstelle beschränkt (vgl. Abschnitt A III. 4.3.12 und 4.3.13).

Im Zusammenhang mit der – in entsprechender Größe – zugesagten Leckagewanne (vgl. Abschnitt A IV. 3.3.3) hat der Vorhabenträger ausgeführt, der behördlichen Anregung sicherzustellen, dass auf der Umschlagfläche auslaufende wassergefährdende Stoffe durch geeignete Maßnahmen zeitnah entfernt werden können, dahingehend zu folgen, dass gem. § 29 Abs. 1 AwSV Flächen von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs in Beton oder Asphaltbauweise so befestigt sein müssen, dass das dort anfallende Niederschlagswasser auf der Unterseite nicht austritt und ordnungsgemäß als Abwasser beseitigt wird. Da technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen in Verbindung mit dem Gefahrgutrecht schon einen hinreichenden Schutz sicherstellten, sei der bestmögliche Schutz des Gewässers durch Beton und Asphaltbauweise gewährleistet, wenn im Schadenfall flüssigkeitsundurchlässige Havarieflächen oder -einrichtungen (z.B. Auffangwanne) zur Verfügung stünden. In der Stellungnahme vom 27.01.2022 hat sich das Amt für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft, Gewerbeaufsicht dahingehend eingelassen, dass nichts weiter anzumerken sei, da seiner Anregung gefolgt und die Havariewanne entsprechend dimensioniert werde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist ergänzend anzumerken, dass die allgemeine Maßregel, geeignete Maßnahmen zu treffen, um den

Eintritt wassergefährdender Stoffe in den Untergrund bzw. in Gewässer zu verhindern, bereits einer Forderung der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde entspricht, deren Berücksichtigung der Vorhabenträger zugesagt (vgl. Abschnitt A IV. 3.3.1) und die von der Planfeststellungsbehörde auch als Nebenbestimmung festgesetzt worden ist (vgl. Abschnitt A III. 4.3.3).

2.5.4.3.3 *Arbeitsschutz*

Hinsichtlich der seitens des Arbeitsschutzes erhobenen Forderung hat der Vorhabenträger eine entsprechende Zusage gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 6.). Das ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend.

2.5.4.4 Forst

In seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 greift das Kreisforstamt im Wesentlichen die Themenkomplexe „Waldflächen“ und „Entwässerung“ auf.

- *Waldflächen*
  Auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.6 wird verwiesen.

- *Entwässerung*
  Nach dem aktuellen Entwässerungskonzept sei eine breitflächige Ableitung des Wassers in den südlich gelegenen Wald auf Flurstück 2032 Gemarkung Altheim geplant, wenn das Volumen der für ein Starkregenereignis vorgesehenen Notentlastungsbecken nicht ausreiche. Das Waldstück sei als Erholungswald der Stufe 2 und der Standort als mäßig trockener Kalkverwitterungslehm kartiert. Zwischen den Notbecken und dem Waldbestand verlaufe ein Maschinenweg, der für die Bewirtschaftung und Pflege des Waldes auf dem Flurstück 2032 notwendig sei. Wenn das Wasser über oder durch den Maschinenweg geleitet werde, bestehe aus Sicht des Kreisforstamts die Gefahr, dass das Wasser aufgrund der Topographie nicht im Wald versickere, sondern über den Maschinenweg in Richtung K 4706 ablaufe. Die Notentwässerung in den Wald sei zwar grundsätzlich möglich, jedoch hat das Kreisforstamt angeregt, zu prüfen und ggf. durch geeignete Maßnahmen (Ausbau des Maschinenweges, Wasserführung) die Ableitung des Wassers in den Wald so zu gestalten, dass Schäden am Maschinenweg und im Nachgang an der K4706 vermieden werden. Die Zustimmung des Waldbesitzers für die Versickerung sei einzuholen. Die Maßnahmen seien mit dem Kreisforstamt abzustimmen.

In der Stellungnahme vom 27.01.2022, auf die Antwort des Vorhabenträgers, am Waldrand könne ein kleiner Wall angelegt werden, welcher verhindere, dass Wasser aus dem Wald auf den benachbarten Acker gelange, hat das Kreisforstamt ergänzend und klarstellend ausgeführt, dass es das Gelände und den Grasweg, auf dem sich das Wasser seinen Weg, dem Gefälle folgend, suchen werde, kritisch sehe. Zwischen dem Wald und den Versickerungsbecken verlaufe ein forst- und landwirtschaftlicher genutzter Maschinenweg. Bei diesem handele es sich um einen unbefestigten Grasweg. Der Weg weise ein deutliches Gefälle zur K 4706 und eine Steigung zum Wald hin auf. Wenn das Wasser über die Notentlastungsbecken laufe, werde es dem Gefälle folgen und nicht in den Wald fließen, sondern in Richtung K 4706. Damit die Wasserableitung in den Wald funktionieren könne, seien aus Sicht des Kreisforstamts bauliche Maßnahmen am Weg notwendig, die eine Ableitung des Wassers in den Waldbestand ermöglichten. Der Abfluss könne durch Mulden oder Querabschläge im Weg erreicht werden, die das Wasser in regelmäßigen Abständen in den Wald einleiten. Einen grundlegenden Ausbau des Weges zum Zweck der Wasserableitung hält das Kreisforstamt zwar nicht für erforderlich, wohl aber die Instandhaltung von Weg und Wasserableitung.

Nachdem die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger mitgeteilt hatte, dass es seiner Stellungnahme, mit der er vorgeschlagen hatte die „Anpassung“ des Weges als Nebenbestimmung festzusetzen, nicht unbesehen folgen könne, har der Vorhabenträger den gesamten Sachverhalt nochmals geprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass das kombinierte Rückhaltevolumen von Stauraumkanal und Notüberlastungsbecken rechnerisch so groß ist, dass ein allein durch das KTH verursachte Überlaufen der Erdbecken ausgeschlossen werden kann. Vor diesem Hintergrund wirft die theoretische Möglichkeit, dass im Falle weiterer, nicht verfahrensgegenständlicher Nutzungen, ggf. auch eine Notentwässerung in den Wald und in der Folge ein unerwünschter Ablauf in Richtung K 4706 in Betracht zu ziehen ist, kein Problem auf, dass bereits im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens gelöst werden müsste. Vielmehr wird diese Fragestellung bei der möglichen Zulassung weiterer Nutzungen zu behandeln sein. Dementsprechend hat das Landratsamt Freudenstadt mit Schreiben vom 29.04.2022 mitgeteilt, dass die Bedenken des Forstamts aus der Stellungnahme vom 27.01.2022 für das Planfeststellungsverfahren als erledigt angesehen werden können.

2.5.4.5 Landwirtschaft

In seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 äußert das Landwirtschaftsamt Bedenken gegen das Bauvorhaben, weil dadurch großflächig landwirtschaftliche Acker- und Grünlandflächen in Anspruch genommen würden. Vor diesem Hintergrund regt es eine Flächenänderung der geplanten Ausgleichsfläche für die Feldlerche aufgrund agrarstruktureller Bedenken gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG an. Bei der geplanten Fläche handele es sich um, für die Landwirtschaft besonders geeignete Böden, welche als Vorrangfläche II (Flurbilanz) ausgewiesen seien.

Der Vorhabenträger hat sich dahingehend eingelassen, dass für die Suche einer Ausgleichsfläche aufgrund der Verdrängungswirkung eines Feldlerchenbrutpaares ein erheblicher Aufwand betrieben worden sei. Zunächst habe der Wirkungsbereich der Feldlerche abgegrenzt werden müssen. Zudem seien beim Feldlerchenausgleich entsprechende Abstände zu Einzelbäumen, Verkehrsflächen, Gehölzstrukturen und Waldflächen einzuhalten. Angesichts dessen hätten nur wenige geeignete Flächen zur Auswahl gestanden. Hinzu komme, dass weder der Vorhabenträger noch die Stadt Horb a.N. über passende Flächen verfüge. Aus diesem Grund sei mit der geringen Auswahl an für die Feldlerche geeigneten Flächen an die Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH und die Landsiedlung Baden-Württemberg GmbH herangetreten worden, um eine entsprechende Fläche erwerben zu können. Auch diesen Dienstleistern gehörten in diesem Bereich aber nur wenige Flächen. Die nunmehr vorgesehenen Flächen seien laut Teilregionalplan Landwirtschaft auch nicht als Vorranggebiet für die Landwirtschaft ausgewiesen. Weitere Flächenalternativen stünden nicht zur Verfügung. Allerdings sei die Ausgleichsfläche im Verhältnis von geringer Größe und behalte ihren Status als Acker.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt insgesamt nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 27.01.2022 hat das Landwirtschaftsamt seine Bedenken gegen die Auswahl der Ausgleichsflächen zurückgestellt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde richtet sich der vom Landwirtschaftsamt in Bezug genommene § 15 Abs. 3 BNatSchG an den die Kompensation planenden Eingriffsverursacher. Dieser soll nach Möglichkeit keine Maßnahmen vorsehen, die später gegen den Willen des betroffenen Landwirts per Enteignung durchgesetzt werden müssten. Der freihändige und einvernehmliche Erwerb soll dadurch grundsätzlich jedoch keinen Beschränkungen unterworfen werden. Um einen solchen handelt es sich vorliegend, da die Fläche von der Landsiedlung Baden-Württemberg,

dem gemeinnützigen Siedlungsunternehmen des Landes Baden-Württemberg, erworben werden soll. Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass er die landwirtschaftlichen Belange angemessen berücksichtigt hat. Insoweit stehen nach Auffassung der Planfeststellungbehörde auch keine regionalplanerischen Grundsätze entgegen. Nach G (10) des Teilregionalplans Landwirtschaft (Ergänzung des Plansatzes 3.3.3 des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald um die neuen Ziele, Grundsätze und Vorschläge Z (6) bis G (13) samt Begründung) des Regionalverbands Nordschwarzwald sollen Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft zwar vorwiegend der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleiben. Sie stehen aber, wenn Alternativen außerhalb der Vorbehaltsgebiete fehlen, auch für andere Nutzungen, allerdings nur in einem unbedingt notwendigen Umfang, zur Verfügung. So verhält es sich vorliegend, wobei auch in den Blick zu nehmen ist, dass die vorgesehene Nutzung Folge eines im öffentlichen Interesse liegenden Verkehrsvorhabens ist.

2.5.4.6 Straßenbau

In seiner Stellungnahme vom 21.09.2021 äußert das Straßenbauamt Bedenken gegen die Anlage der zwei beabsichtigten Retentionsbecken. Es erhebt im Wesentlichen Forderungen in Bezug auf ein „Tabu“ für die Benutzung von Straßenentwässerungsanlagen, auf Maßnahmen gegen Krötenquerungen der Fahrbahnen der K 4706 und auf die Verhinderung der Durchfeuchtung des Straßenkörpers.

Die Planfeststellungsbehörde hat dazu verschiedene Maßgaben aufgenommen (vgl. Abschnitt A III. 10.), die allerdings nicht so weitreichend sind, wie vom Straßenbauamt gefordert. Dazu ist Folgendes anzumerken:

- Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Entwässerungskonzept sieht keine Benutzung der Straßenentwässerungsmulden entlang der Kreisstraße vor. Das Niederschlagswasser wird in die geplanten Retentionsbecken geleitet, dort gesammelt, versickert ggf. teilweise verdunstet. Nur in dem als sehr selten angesehenen Fall eines Überlaufens der Notentlastungsbecken, der im Übrigen allein durch das verfahrensgegenständliche KTH nicht herbeigeführt werden könnte, wird das Niederschlagswasser in die angrenzenden Waldflächen geleitet. Erst wenn in dem als noch seltener und nicht vorhersehbar angesehenen Fall zusätzlich auch diese Versickerung im Wald nicht mehr möglich wäre, könnte Niederschlagswasser auch in die Straßenentwässerungssysteme der Kreisstraße gelangen. Vor diesem Hintergrund sind bereits durch das der Planfeststellung zu Grunde liegende Entwässerungskonzept die erforderlichen und

geeigneten Maßnahmen getroffen, dass soweit als möglich kein gesammeltes Oberflächenwasser auf die Straßengrundstücksfläche zugeleitet wird (vgl. zum Entwässerungskonzept auch die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.4, Spiegelstrich 1 und zur vom Kreisforstamt ursprünglich gesehenen Gefahr, dass das Wasser aufgrund der Topographie nicht im Wald versickert, die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.4).

Da eine zielgerichtete willentliche Nutzung der Straßenentwässerungsmulden, Wasserdurchlässe und Verdolung im Regelbetrieb nicht vorgesehen ist, erübrigt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine dementsprechende Nebenbestimmung. Sie würde, in der Absolutheit, in der sie gefordert wurde, auch abweichenden einvernehmlichen Absprachen mit dem Straßenbaulastträger entgegenstehen. Dazu besteht jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung.

- Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Forderung eines „Ansiedlungsverbots“ für Kröten zu weitgehend, so dass sie sich nicht veranlasst sieht, dem Vorhabenträger zwingend aufzuerlegen, geeignete Mittel zu wählen, um diese Ansiedlung zu verhindern. Der Vorhabenträger ist durch diesen Planfeststellungsbeschluss aber auch nicht gehindert, freiwillig entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, soweit sie in Einklang mit der geltenden Rechtslage stehen.

  Dagegen hält die Planfeststellungsbehörde das Begehren, Krötenwanderungen über die K 4706 möglichst zu unterbinden, für einen im Grundsatz abwägungsrelevanten Belang, jedenfalls dann, wenn sich durch das nunmehr planfestgestellte Vorhaben eine über das „Normalmaß“ hinausgehende „Gefährdungssituation“ ergäbe. Dementsprechend hat sie eine diesbezügliche Maßgabe verfügt (vgl. Abschnitt A III. 10.1).

- Die Forderung, dass bei maximaler Befüllung der Notentlastungsbecken keine Durchfeuchtung des Straßenkörpers erfolgen darf, hat die Planfeststellungsbehörde aufgegriffen (vgl. Abschnitt A III. 10.2).

Hinsichtlich des Vorschlags des Straßenbauamts, das Wasser aus dem vorgesehenen Notentlastungsbecken unterhalb der Kreisstraße 4706 zur Versickerung zu bringen, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass dies voraussichtlich die Rodung einer größeren Waldfläche oder/und die Errichtung eines komplexeren und damit störanfälligeren Entwässerungssystems erfordert hätte. Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser Alternative die mit der Planung

angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden und privaten Belangen verwirklichen ließen.

2.5.4.7 Flurneuordnung

Das Amt für Vermessung und Flurneuordnung hat keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht, da keine laufenden oder geplanten Flurneuordnungsverfahren durch das Planfeststellungsverfahren betroffen sind.

2.5.4.8 Brand- und Katastrophenschutz

In der Stellungnahme vom 22.11.2021 werden seitens des Brand- und Katastrophenschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben erhoben. Allerdings wird auf die erforderliche Beachtung einer Reihe von Anforderungen im Zusammenhang mit der ausreichenden Wasserversorgung für Gebäude zur Brandbekämpfung sowie der Durchführung von wirksamen Löscharbeiten und der Rettung von Menschen und Tieren hingewiesen. Im Wesentlichen geht es dabei um die erforderliche Löschwassermenge, den Bereitstellungsraum, Anforderungen an Entnahmestellen sowie Zufahrtsmöglichkeiten für Lösch- und Rettungsfahrzeuge.

Der Vorhabenträger hat sich teilweise dahingehend geäußert, dass die Anforderungen bereits erfüllt sind (Wassermenge und Wasserdruck, Einhaltung einer Entfernung von maximal 300 m von Löschwasser und Objekt, Abstand von Gebäude und Hydrant 20 m, ausreichender Netzdruck, ausreichende Rettungswege) und im Übrigen die Stellungnahme des Brand- und Katastrophenschutzes zur Kenntnis genommen (Prüfung und Wartung von Entnahmestellen, Beachtung der DIN 3221, 3222 und 4066, Feuerwehrflächen).

Die Planfeststellungsbehörde hat nicht zuletzt wegen der Bedeutung für die Sicherheit von Leib und Leben entsprechende Maßgaben (vgl. Abschnitt A III. 8.) und Hinweise (vgl. Abschnitt A V. 7.) aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt insgesamt nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 27.01.2022 hat der Brand- und Katastrophenschutz im Wesentlichen auf seine Stellungnahme vom 22.11.2021 verwiesen und ansonsten keine weiteren Ergänzungen oder Anregungen mehr vorgebracht.

2.5.5 *Netze BW*

In der Stellungnahme vom 19.08.2021 hat Netze BW darauf hingewiesen, dass vom Vorhaben 0.4-kV-Leitungen und Gasleitungstrassen der Netze BW betroffen seien.

- Hinsichtlich der von Netze BW zum Schutz der Strom- und Gasleitungen erhobenen Forderungen (Zugänglichkeit für Betriebs- und Instandsetzungsarbeiten; Freihaltung von Überbauungen und Bäumen; keine Einwirkungen, die den Betrieb oder Bestand gefährden könnten, z.B. Veränderung des Straßenniveaus; keine nachteiligen Beeinflussungen und keine Bestandsgefährdungen der Leitungen; frühzeitige Benachrichtigung, falls es doch zu Beeinträchtigungen kommen könnte), hat der Vorhabenträger verschiedene Zusagen gemacht (vgl. Abschnitt A IV. 9.). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde eine allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz von Leitungsträgern aufgenommen (vgl. Abschnitt A III. 14.).

- Für die Versorgung des Gewerbegebiets mit elektrischer Energie wird nach Einschätzung der Netze BW voraussichtlich eine Umspannstation erforderlich, da die bestehende Umspannstation gut ausgelastet sei. Für die Errichtung einer Umspannstation werde eine Fläche von 5 m x 6 m Größe benötigt. Diese Fläche solle möglichst auf einer öffentlichen Grün- oder Parkfläche berücksichtigt werden. Die rechtliche Sicherung der Umspannstation solle über eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit erfolgen.

  Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, dass nach einer Absprache mit der Netze BW eine Fläche von 20 m² für die Umspannstation im Bereich des Terminals ausreichend sei. Aufgrund der Platzierung auf dem Betriebsgelände sei die Gefährdung von Mitarbeitern der Netze BW bei Arbeiten an der Umspannstation ausgeschlossen. Sie solle auf der südlichen Seite der acht für das Betriebsgebäude vorgesehenen Parkplätze errichtet werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Netze BW nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Eine Rückmeldung ist jedoch bis zur Abfassung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfolgt.

In Ansehung der vom Vorhabenträger gemachten verbindlichen Zusagen, der durch die Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmung und vor dem Hintergrund der tatsächlichen Gegebenheiten, ist dem Anliegen der Netze BW nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis Rechnung getragen.

2.5.6 *Regierungspräsidium Freiburg Referat 82 – Forstpolitik und forstliche Förderung Nord*

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.3.6 und 2.5.4.4 wird verwiesen.

2.5.7 *Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau*

In seiner Stellungnahme vom 16.09.2021 hat das LGRB zu den Bereichen „Boden“, „Mineralische Rohstoffe“, „Bergbau“, und „Geotopschutz“ keine Hinweise, Anregungen, Bedenken oder Einwendungen vorgebracht.

Hinsichtlich der Geotechnik empfiehlt das LGRB die Übernahme der folgenden geotechnischen Hinweise:

- Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Ausstrichbereich von Gesteinen der Meißner-Formation sowie des Trigonodusdolomits (beide Oberer Muschelkalk). Diese werden von quartären Lockergesteinen (holozäne Abschwemmmassen) mit im Detail nicht bekannter Mächtigkeit überlagert.

- Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen.

- Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen. Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr der Ausspülung lehmerfüllter Spalten ist bei Anlage von Versickerungseinrichtungen auf ausreichenden Abstand zu Fundamenten zu achten.

- Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten (z. B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizontes, zum Grundwasser, zur Baugrubensicherung, bei Antreffen verkarstungsbedingter Fehlstellen wie z. B. of-

fenen bzw. lehmerfüllten Spalten) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.

Hinsichtlich des Grundwassers hält das LGRB die Beschreibung der hydrogeologischen Verhältnisse im hydrogeologischen Gutachten (Planunterlagen: Unterlage 14) für plausibel und nachvollziehbar. Sie entspreche dem aktuellen Kenntnisstand am LGRB. Durch Schutzvorkehrungen und -maßnahmen sei sicherzustellen, dass durch den Bau und Betrieb des Container Terminals eine Verunreinigung des zur öffentlichen Trinkwasserversorgung genutzten Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen sei.

Darüber hinaus gibt das LGRB allgemeine Hinweise auf beim Landesamt zur Verfügung stehendes Informations- und Kartenmaterial.

Der Vorhabenträger hat sich im Wesentlichen dahingehend geäußert, dass für das Vorhaben eine geologische Untersuchung sowie ein hydrogeologisches Gutachten erstellt und bei der Planung entsprechend berücksichtigt worden seien. Die geotechnischen Hinweise würden insoweit zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich von Schutzvorkehrungen und –maßnahmen für das Grundwasser verweist er auf die Planunterlagen. Im dortigen Entwässerungsnachweis (ursprünglich Unterlage 7, nunmehr Unterlage 7.1a). werde u.a. auf die Entsorgung anfallender Abwasser und Niederschlagswasser eingegangen. Zudem würden die Versorgungsmaßnahmen bei einem Havariefall beschrieben. Damit könne der Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften vermieden werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem LGRB nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 24.01.2022 hat sich das LGRB dahingehend eigelassen, es habe die Erwiderung des Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen und keine weiteren Anmerkungen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bleibt festzuhalten, dass der Vorhabenträger die geotechnischen Hinweise des LGRB zur Kenntnis genommen hat. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich die Beachtung des Geotechnischen Berichts vom 27. März 2018 und seiner wesentlichen Eckpunkte ausdrücklich als Maßgabe verfügt (vgl. Abschnitt A III. 9.). Wegen der Schutzvorkehrungen und –maßnahmen für das Grundwasser wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.4.2, insbesondere 1.4.2.3 und Abschnitt B III. 2.3.4 sowie 2.5.4.2 und 2.5.4.3.2 verwiesen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Hinweise auf beim

LGRB zur Verfügung stehendes Informations- und Kartenmaterial ausdrücklich aufgenommen (vgl. Abschnitt A V. 6.).

2.5.8 *Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16 - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst*

In der Stellungnahme vom 17.09.2021 geht der Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement davon aus, dass die zuständige Brandschutzdienststelle des betroffenen Kreises ebenfalls beteiligt worden ist. Das ist der Fall (vgl. die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.4.8).

Darüber hinaus wird im Wesentlichen gefordert, dass temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, rechtzeitig mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Freudenstadt abgestimmt und auch dem Rettungsdienst mitgeteilt werden sollen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 07.01.2022 hat der Fachbereich lediglich nochmals um Beachtung seiner Forderung zur Abstimmung und Information bei temporären Maßnahmen gebeten.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine entsprechende Maßgabe aufgenommen (vgl. Abschnitt A III. 12.).

Dem Anliegen ist damit insgesamt Rechnung getragen.

2.5.9 *Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege*

In seiner Stellungnahme vom 02.08.2021 weist das Landesamt darauf hin, dass die Kinzigtalbahn, an der das Kombiterminal errichtet werden soll, die Kriterien eines Kulturdenkmals gem. § 2 DSchG erfüllt. Soweit es aus den Unterlagen ersichtlich sei, seien Maßnahmen am Kulturdenkmal nicht direkt geplant. Sollten darüber hinaus weitere Eingriffe in den Gleiskörper erfolgen, wären diese nochmals frühzeitig mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass Maßnahmen am Kulturdenkmal – derzeit – nicht vorgesehen seien. Dies entspricht auch der Sichtweise der Planfeststellungs-

behörde, da die Kinzigtalbahn nicht unmittelbarer Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch keine mittelbaren Auswirkungen auf sie zu erwarten sind.

Dementsprechend hat sich auch das Landesamt, dem die Planfeststellungsbehörde nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben hat, unter dem 30.12.2021 dahingehend geäußert, dass die Belange der Denkmalpflege ausreichend berücksichtigt seien.

2.5.10 *Regionalverband Nordschwarzwald*

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.1.1 Spiegelstrich 3 wird verwiesen.

2.5.11 *Stadt Horb*

In ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 weist die Stadt zunächst darauf hin, dass der Gemeinderat in seiner Sitzung am 28.09.2021 beschlossen hat, das Planfeststellungsverfahren „KTH“ positiv zu begleiten und damit die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene zu ermöglichen. Die notwendigen Grundstücksverkäufe seien erfolgt und die Verpachtung der Gleisanlagen vertraglich geregelt.

Allerdings bittet sie, da sie nach dem Bauvorhaben weiterhin Straßenbaulastträger der Willi-Ledermann-Straße bleibe, die Straßenangleichung in enger Abstimmung mit der Stadt Horb a. N., Fachbereich Technische Betriebe, vorzunehmen. Damit solle gewährleistet werden, dass technische Angaben und Standards eingehalten werden. Die Anbindung des KTH an die Ver- und Entsorgungskanäle solle ebenfalls in enger Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Horb a. N., vorgenommen werden.

Darüber hinaus ist die Stadt der Auffassung, dass der Bauherr sämtliche Kosten zu tragen habe, die mit der Anbindung des KTH an die öffentliche Erschließung einhergingen.

Schließlich weist sie noch darauf hin, dass in enger Anbindung an das KTH im südlichen Anschluss das ISH entstehe und bittet in diesem Zusammenhang um Information über den Fortgang des Planfeststellungsverfahrens.

Der Vorhabenträger hat eine Abstimmung mit der Stadt Horb a.N. vor Baubeginn zugesagt (vgl. Abschnitt A IV. 10.1), die Planfeststellungsbehörde eine allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz von Leitungsträgern (vgl. Abschnitt A III. 14.) verfügt.

Dem Anliegen der Stadt ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insoweit Rechnung getragen.

Hinsichtlich der Kosten hat sich der Vorhabenträger dahingehend eigelassen, dass der Stadt Horb a.N. insoweit gefolgt werde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist lediglich anzumerken, dass Kostenregelungen grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

Über den Fortgang des Planfeststellungsverfahrens wird die Stadt informiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Stadt Horb a.N. nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 25.01.2022 hat sie sich dahingehend geäußert, dass die Antwort des Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen werde und sie mit der weiteren Vorgehensweise einverstanden sei. Zusätzlich wurde auf eine gesonderte Stellungnahme der unteren Baurechtsbehörde verwiesen (vgl. dazu unter Abschnitt B III. 2.5.14).

2.5.12 *Unfallversicherung Bund und Bahn*

In der Stellungnahme vom 05.08.2021 macht die UVB aus der Sicht des zuständigen Unfallversicherungsträgers für die Deutsche Bahn AG verschiedene Anmerkungen. Dabei geht es zunächst um den Hinweis auf die bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes zu beachtenden Vorschriften, insbesondere um DGUV Vorschrift 72 (Unfallverhütungsvorschrift Eisenbahnen). In wesentlichen geht es der UVB aber darum, dass sie die Bemessung des Sicherheitsraums als defizitär betrachtet und einen Mindestgleisabstand von 4,80 m für erforderlich hält. Auch gehe aus der vorliegenden Planung nicht hervor, aus welchem Wegmaterial die Rangiererwege hergestellt würden. Gleisschotter seit hierzu nicht geeignet.

Der Vorhabenträger hat sich zunächst dahingehend eingelassen, dass er die UVB nicht für zuständig hält. Zuständig für nichtbundeseigene Eisenbahn sei die VBG. Diese habe in der VBG Fachinformation BGI 770 „Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Eisenbahnen“ einen Gleismittenabstand von 4,5 m als ausreichend beschrieben. Die verfahrensgegenständliche Anlage baue auf bestehende Gleisanlagen mit einem Gleisabstand von 4,5 m auf. Im betrieblichen Regelwerk für das Terminal würden ggf. weitere Vorgaben für die Mitarbeiter im Gleisbereich gemacht. Die Rangiererwege würden im Übrigen mit einer Asphalttragdeckschicht befestigt (vgl. Zusage in Abschnitt A IV. 1.7).

Die Planfeststellungsbehörde hat der UVB nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 10.01.2022 hat die UVB ihre ursprünglichen Ausführungen nochmals vertieft.

- Im Rahmen des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur würden in der Regel auch bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Daher sei bei der Errichtung der Infrastruktur auch das Regelwerk der UVB zu berücksichtigen.

- Bei einem Gleisabstand von 4,50 Meter sei lediglich der erforderliche Sicherheitsraum von 0,80 Meter zwischen den Gleisen gewährleistet. Ein Sicherheitsraum diene den Beschäftigten dazu, sich vor herannahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit zu bringen und sei als Verkehrsweg grundsätzlich zu schmal. Verkehrswege für Fußgänger im Gleisbereich benötigten eine Breite von mindestens 1,00 Meter. Einbauten seien dort unzulässig bzw. dürften die Wegbreite nicht einschränken. Bei Geschwindigkeiten bis 40 km/h lasse sich ein reiner Verkehrsweg erst ab einem Gleisabstand von mindestens 4,70 Meter realisieren. Würden an den Schienenfahrzeugen bzw. zwischen den Gleisen auch Arbeiten ausgeführt, was anzunehmen sei, seien Rangiererwege mit einer Breite von mindestens 1,30 Meter erforderlich. Die vorhandenen Gleisabstände seien auf 4,80 m zu erweitern

- Die Beleuchtungsberechnung sei bei unbesetzten Gleisen und ohne abgestellte bzw. zwischengelagerte Container durchgeführt worden. Somit werde der Schattenwurf durch Wagen und Container nicht ausreichend berücksichtigt. Die Beleuchtung sei so anzupassen, dass der Mindestwert der Beleuchtungsstärke von 30 Lux auch bei besetzten Gleisen erreicht werde. Die Berücksichtigung eines geeigneten Wartungsfaktors sei dabei obligatorisch.

Wegen vergleichbarer Ausführungen in der Stellungnahme der VBG (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.13) hat am 04.02.2022 eine Besprechung der Versicherungsträger mit dem Vorhabenträger stattgefunden. Mit Schreiben vom 10.02. 2022 hat die UVB daraufhin mitgeteilt, dass aufgrund der betrieblichen und örtlichen Gegebenheiten auszuschließen sei, dass sich mehrere Triebfahrzeuge gleichzeitig im KTH befänden, insbesondere, wenn Gleis 10 (Industriegleis) wieder in Betrieb genommen werde. Gleis 10 sei allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, so dass aus Sicht des Vorhabenträgers hierüber im Rahmen des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden sei. Aus Sicht der

UVB könne dem vorhandenen bzw. geplanten Gleisabstand von 4,5 m in diesem speziellen Einzelfall zugestimmt werden, wenn die bei der Besprechung erzielten und im Protokoll enthaltenen Festlegungen umgesetzt und die organisatorischen Punkte in die Betriebsanweisung für den Eisenbahnbetrieb im KTH aufgenommen würden. Da das Beleuchtungskonzept seitens der LEA freigegeben worden sei, könne es auch von der UVB akzeptiert werden. Nach Überarbeitung des Beleuchtungskonzepts im Hinblick auf einen optimierten Fledermausschutz (vgl. dazu unter Abschnitt B III. 2.5.4.1) hat die UVB nochmals eine Frage zur „Gleichmäßigkeit der Beleuchtung“ aufgeworfen, die aber durch den „Nachweis Beleuchtung Gleis 3“ (vgl. Planunterlagen: Unterlage 5.4a) geklärt werden konnte.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG grundsätzlich nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ist. Anordnungen, die sich unmittelbar auf die betriebliche Situation beziehen sind dagegen grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen getroffen werden. So liegt der Fall hier. Denn ohne die Betriebsanweisung, die insoweit weitergehende bauliche Maßnahmen – in Bezug auf den Gleisabstand – ersetzt, wäre das Vorhaben aller Voraussicht nach in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb die maßgeblichen Eckpunkte ausdrücklich als Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 1.6). Beim Beleuchtungskonzept wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus ein angemessener Ausgleich zwischen Artenschutz und Arbeitsschutz gefunden.

Im Ergebnis ist damit dem Anliegen der UVB angemessen Rechnung getragen.

2.5.13 *Verwaltungs-Berufsgenossenschaft*

In der Stellungnahme vom 07.07.2021 macht die VBG Folgendes geltend:

- Es ist in Abhängigkeit der geplanten betrieblichen Nutzung der Gleisanlagen festzulegen, wo welche eisenbahnbetrieblichen Tätigkeiten erforderlich seien. Die Rangiererwege seien nach dem geltenden Regelwerk auszuführen. Insoweit sei ein Gleisabstand von 4,70 m erforderlich.

- Die Grenzzeichen an den Gleisweichen sollten grundsätzlich dort angeordnet werden, wo der Gleisabstand 4,0 m betrage. Dadurch werde vermieden, dass zwischen direkt am Grenzzeichen stehenden Eisenbahnfahrzeugen und auf dem anderen Strang vorbeifahrenden Eisenbahnfahrzeugen Quetschstellen entstehen könnten.

- Die Lichtmasten dürften den seitlichen Sicherheitsabstand neben Gleisen nicht einschränken. Das bedeute, dass im geraden Gleis ein Mindestabstand von 2,25 m frei zu halten sei. Die Masten sollten Rangiererwege nicht einschränken.

Der Vorhabenträger hat sich zunächst dahingehend eingelassen, dass

- die verfahrensgegenständliche Anlage auf bestehende Gleisanlagen mit einem Gleisabstand von 4,5 m aufbaue. Im betrieblichen Regelwerk für das Terminal würden ggf. weitere Vorgaben für die Mitarbeiter im Gleisbereich gemacht;

- die Anregung zu den Grenzzeichen zur Kenntnis genommen werde;

- die Anregungen zur Position der Lichtmasten bereits befolgt werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat der VBG nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 10.01.2022 hat die VBG ihre ursprünglichen Ausführungen zu den erforderlichen Gleisabständen nochmals vertieft und bekräftigt, dass u.a. wegen der wesentlichen Nutzungsänderungen verbunden mit dem diskriminierungsfreien Netzzugang das aktuelle Regelwerk – auch – in Bezug auf den Gleisabstand bei Rangiererwegen Geltung beanspruche, wohingegen eine unzureichende Gestaltung der Gleisanlage nicht durch Verhaltensregeln ausgeglichen werden könne.

Wegen vergleichbarer Ausführungen in der Stellungnahme der UVB (vgl. Ausführungen unter Abschnitt B III. 2.5.12) hat am 04.02.2022 eine Besprechung der Versicherungsträger mit dem Vorhabenträger stattgefunden. Mit Schreiben vom 11.02. 2022 hat die VBG daraufhin mitgeteilt, dass als wesentliches Gesprächsergebnis festzuhalten sei, dass eisenbahnbetrieblich sichergestellt werde, dass während der Zugvorbereitung (wagentechnische Untersuchung, Kuppeln, Bremsprobe, etc.), die grundsätzlich nur in Gleis 3 durchgeführt werde, keine andere Rangierfahrten im KTH stattfänden. Dazu sei festgelegt worden, dass in der Betriebsanweisung für das KTH entsprechende Verfahrensregelungen aufzunehmen seien. Als technische Unterstützung sei die Installation eines Signals zwischen den Weichen 102 und 103 er-

forderlich, mit dem eine Rangierfahrt in Richtung KTH unterbunden werden könne. Bei Realisierung dieser Maßnahmen werde eine Gefährdung der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb durch andere Rangierfahrten unterbunden und einem Gleisabstand von 4,50 m zwischen den Gleisen 1 bis 3 könne dann zugestimmt werden. Da das Beleuchtungskonzept seitens der LEA freigegeben worden, könne es auch von der VBG akzeptiert werden. Nach Überarbeitung des Beleuchtungskonzepts im Hinblick auf einen optimierten Fledermausschutz (vgl. dazu unter Abschnitt B III. 2.5.4.1) hat sich die VBG der Frage der UVB zur „Gleichmäßigkeit der Beleuchtung“ angeschlossen. Dies konnte durch den „Nachweis Beleuchtung Gleis 3“ (vgl. Planunterlagen: Unterlage 5.4a) geklärt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG grundsätzlich nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ist. Anordnungen, die sich unmittelbar auf die betriebliche Situation beziehen sind dagegen grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen getroffen werden. So liegt der Fall hier. Denn ohne die Betriebsanweisung, die insoweit weitergehende bauliche Maßnahmen – in Bezug auf den Gleisabstand – ersetzt, wäre das Vorhaben aller Voraussicht nach in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb die maßgeblichen Eckpunkte ausdrücklich als Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 1.6). Beim Beleuchtungskonzept wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus ein angemessener Ausgleich zwischen Artenschutz und Arbeitsschutz gefunden.

Im Ergebnis ist damit dem Anliegen der VBG angemessen Rechnung getragen.

2.5.14 *Verwaltungsgemeinschaft Horb*

Mit Schreiben vom 22.12.2021 nimmt das Bürgermeisteramt Horb a.N. als ausführende Gemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Horb/Empfingen/Eutingen i.G. als untere Baurechtsbehörde zum Vorhaben Stellung. Dabei geht es im Wesentlichen um folgende Gesichtspunkte:

- Es seien erhebliche Geländeveränderungen geplant, obwohl Anfüllungen und Abtragungen gemäß den Festsetzungen des maßgeblichen und rechtsverbindlichen BBPIgH so durchzuführen seien, dass die gegebenen natürlichen Gelän-

deverhältnisse möglichst wenig beeinträchtigt würden. Allerdings sei das gemäß § 36 Abs.1 BauGB erforderliche Einvernehmen seitens der Großen Kreisstadt Horb a.N. hergestellt worden, so dass die gemäß § 31 Abs. 2 BauGB erforderliche Befreiung hierfür erteilt werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesbezüglich vorsorglich auf Folgendes hingewiesen: nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde handelt es sich, unter Zugrundelegung einer typisierenden Betrachtung, wie sie auch in der Rechtsprechung vorgenommen wird, vorliegend um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung. Es handelt sich um eine Eisenbahnbetriebsanlage, deren Bedeutung schon abstrakt gesehen nicht auf den innerörtlichen oder den Nahbereich beschränkt ist. Noch viel weniger ist dies bei Betrachtung der konkreten Umstände der Fall, bei denen es um einen Warenumschlag mit überregionaler Bedeutung geht. Nach § 38 Satz 1 BauGB sind deshalb die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird. § 38 BauGB begründet auch einen Vorrang vor den entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Zulässigkeit von Vorhaben kann daher durch die Festsetzung eines Bebauungsplans nicht ausgeschlossen oder Beschränkungen unterworfen werden. Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben weder von einer Befreiung nach § 31 BauGB noch einem Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 BauGB abhängig. Städtebauliche Belange sind allerdings im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In der Stellungnahme vom 26.01.2022 hat die Verwaltungsgemeinschaft dieser Sichtweise im Ergebnis zugestimmt.

Wegen des vorliegenden Einvernehmens und der erteilten Befreiung, ist die Frage vorliegend allerdings ohnehin eher theoretischer Bedeutung. Die städtebaulichen Belange sind dabei, wie auch bei der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde, mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt.

- Die geplante Containeranlage verfüge nicht über den gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr.3 LBOAVO erforderlichen Feuerwiderstand F 30. Die Zulassung einer Erleichterung gemäß § 38 Abs. 1 2. HS LBO für den geplanten Sonderbau werde aber befürwortet.

  Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Verwaltungsgemeinschaft mit Stellungnahme vom 26.01.2022 dies nochmals dahingehend präzisiert, dass es sich um einen Sonderbau nach § 38 Abs. 2 Nr. 3 LBO handele, weil die Grundfläche in Ansehung des § 2 Abs. 4 Satz 3 LBO größer als 400 m^2 sei. Die befürwortete Zulassung einer Erleichterung nach § 38 Abs. 1 2. HS LBO gründe

sich u.a. auch darauf, dass das geplante Gebäude in Modulbauweise erstellt werden solle und einen zweiten baulichen Rettungsweg in Form einer Außentreppe aufweise. Das Landratsamt Freudenstadt hat diese Beurteilung in einer ergänzenden Stellungnahme vom 08.02 2022 aus brandschutztechnischer Sicht unterstützt. Der Ausführung ohne Anforderungen an den Feuerwiderstand von tragenden, aussteifenden und raumabschließenden Bauteilen könne aufgrund der Nutzung und geringer Größe bzw. kurzen Wegen i.V.m. dem geplanten zweiten baulichen Rettungsweg (zusätzliche Außentreppe) zugestimmt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat insgesamt keine Veranlassung die fachlichen Einschätzungen der unteren Baurechtsbehörde und des Brandschutzes beim Landratsamt Freudenstadt anzuzweifeln, zumal die Stadt Horb in ihrer Stellungnahme vom 26.01.2022 darauf hingewiesen hat, dass bereits in der Vergangenheit in vergleichbaren Fällen entsprechende Erleichterungen zugelassen worden seien. Sie macht sich insoweit die Sichtweise der Fachbehörden zu eigen.

- Zwar bestünden gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken. Allerdings wird um Aufnahme einer Vielzahl von Auflagen, Bedingungen und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss gebeten. Diese beziehen sich im Wesentlichen auf

  -- das Betriebsgebäude sowie dessen notwendige Erschließung und Stellplätze (Stichworte: „Bauleiter, Baufreigabe“, „Abweichung von Bauplänen“, „Anschrift“, „Fahrradstellplätze“, „Lage und Höhe der baulichen Anlagen“, „Baustelleneinrichtung“, „Schutz öffentlicher Verkehrsflächen“, „Gebäudenutzung“, „Belichtung und Belüftung“, „Straßenangleichung“, „Straßenreinigung“, „Erschließungsanlagen“, „Straßenbeleuchtungsmasten“, „Umsetzungskosten“, „Umwehrungen“, „Dächer“, „Garagenverordnung“, „Wasserversorgungs- und Abwasseranschluss“, „Gebäudeenergiegesetz“, „Vermessungsamt“)

  -- abfallrechtliche Sachverhalte (Stichworte: „Verwertung und Beseitigung“, „kontaminierter Bauschutt“)

  -- die archäologische Denkmalpflege (Zufallsfunde)

  -- die Einbindung von Leitungsträgern

-- den Bodenschutz.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist Folgendes anzumerken:

- Die Forderungen zum Betriebsgebäude sowie dessen notwendige Erschließung und Stellplätze wurden in ganz wesentlicher Hinsicht durch entsprechende Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A III. 7.), verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers (vgl. Abschnitt A IV. 10.) und Hinweise (vgl. Abschnitt A V. 2.4 und 5.) aufgegriffen.

- Hinsichtlich der abfallrechtliche Sachverhalte hat die Planfeststellungsbehörde die Vorschläge der Abfallrechtsbehörde des Landratsamts Freudenstadt aus der ergänzenden Stellungnahme vom 08.02.2022 übernommen (vgl. Abschnitt A III. 6.2, 6.3). Bereits in der Stellungnahme vom 26.01.2022 hatte sich die untere Baurechtsbehörde im Ergebnis mit dem „Vorrang“ der Einschätzung der Abfallrechtsbehörde einverstanden gezeigt.

- Zu den Zufallsfunden hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Abschnitt A III. 11.).

- Leitungsträger sind, ungeachtet der ortsüblichen Bekanntmachung des Vorhabens, auch unmittelbar in das Planfeststellungsverfahren eingebunden worden (vgl. dazu unter Abschnitt B I. 2.3 „angehörte Stellen“). Im Übrigen wird dem Anliegen der unteren Baurechtsbehörde durch eine allgemeine Schutzvorkehrung zugunsten der Leitungsträger (vgl. Abschnitt A IIII. 14.) Rechnung getragen.

- Hinsichtlich der Hinweise zum Bodenschutz hat die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Freudenstadt in der Stellungnahme vom 08.02.2022 darauf hingewiesen, dass die für das konkrete Vorhaben erforderlichen Schutzmaßnahmen „passgenau“ durch das Bodenschutzkonzept vorgegeben und die Umsetzung durch eine bodenkundliche Baubegleitung gewährleistet wird. Lediglich die ausdrückliche Forderung einer Benachrichtigung der unteren Bodenschutzbehörde bei schwerwiegenden Bodenbelastungen hat sie zusätzlich für erforderlich gehalten. Das Bodenschutzkonzept ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.1a, 8.2a, 8.6a, sowie insbesondere 10.3a und 10.4a). Die bodenkundliche Baubegleitung hat die Planfeststellungsbehörde ebenso wie die Benachrichtigungspflicht durch

entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 5.1 und 5.7). Die untere Baurechtsbehörde hat in der Stellungnahme vom 26.01.2022 in Ansehung des Bodenschutzkonzeptes auf die von ihr vorgeschlagenen Forderungen und Hinweise zum Bodenschutz verzichtet.

- Soweit die Planfeststellungsbehörde darüberhinausgehend Forderungen und Hinweise der unteren Baurechtsbehörde nicht oder nicht vollumfänglich aufgegriffen hat, beruht dies im Wesentlichen auf Folgendem:

  -- Es mag zwar naheliegen, dass vorhabenbedingte/vorhabenveranlasste oder ggf. auch durch – unerlaubte – schädigende Handlungen hervorgerufene Kosten vom Vorhabenträger zu tragen sind, soweit durch gesetzliche oder vertragliche Regelungen nichts anderes bestimmt wird. Kostenregelungen sind jedoch grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung (vgl. Hinweise Nrn. 11. und 26. sowie Forderungen Nrn. 15., 18. und 20. aus der Stellungnahme der unteren Baurechtsbehörde vom 22.12.2021). Den diesbezüglichen Stellungnahmen des Vorhabenträgers lässt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber ohnehin entnehmen, dass er gewillt ist, den Hinweisen und Forderungen nachzukommen.

  -- Die in der Stellungnahme der unteren Baurechtsbehörde vom 22.12.2021 erhobenen Forderungen Nr. 3., 4. und 26. wurden in der Stellungnahme vom 26.01.2022 in dieser Form nicht mehr aufrechterhalten.

Die Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 31.12.2021, zu der die Verwaltungsgemeinschaft Horb seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals Gelegenheit zur Erwiderung erhalten hat, sowie die Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 31.01.2022 zu den ergänzenden Erwiderungen der Verwaltungsgemeinschaft Horb vom 26.01.2022 und den ergänzenden Ausführungen des Landratsamts Freudenstadt vom 08.02.2022, wurden berücksichtigt. Grundsätzliche und durchgreifende Bedenken gegen die seitens der Behörden erhobenen Forderungen wurden seitens des Vorhabenträgers nicht geltend gemacht.

2.5.15 ***Vodafone***

In der Stellungnahme vom 14.09.2021 hat Vodafone darauf hingewiesen, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens befänden. Im Wesentlichen geht es Vodafone darum, dass diese Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht

verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden, müsse dies mindestens drei Monate vor Baubeginn bei Vodafone beauftragt werden.

Der Vorhabenträger hat lediglich geltend gemacht, im Planbereich befänden sich lediglich im Gehweg der Willi-Ledermann-Straße Leitungen. Diese würden auf die neue Höhenlage angepasst, was aus Sicht des Vorhabenträgers keine Umverlegung im eigentlichen Sinne darstelle.

Die Planfeststellungsbehörde hat Vodafone nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Mit Schreiben vom 24.01.2022 hat Vodafone allerdings lediglich die ursprüngliche Stellungnahme wiederholt.

In Ansehung der durch die Planfeststellungsbehörde verfügten allgemeinen Nebenbestimmung zum Schutz von Leitungsträgern (vgl. Abschnitt A III. 14)., ist dem Anliegen der Vodafone nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis Rechnung getragen.

2.5.16 *Zweckverband Gäuwasserversorgung*

In seiner Stellungnahme vom 16.09.2021 weist der Zweckverband nochmals ausdrücklich darauf hin, dass das Vorhaben im Wasserschutzgebiet der vom Zweckverband zur Trinkwasserversorgung genutzten Talmühlequelle liegt. Die Schutzgebietsverordnung in der aktuellen Fassung sei bei der baulichen Ausführung der Maßnahme zu berücksichtigen. Außerdem bittet der Zweckverband um Beachtung der im hydrogeologischen Gutachten der Henke und Partner GmbH vom 08.11.2020 (AZ: HORCON G02) aufgeführten Punkte und um Beachtung der Stellungnahme des Amtes für Bau, Umwelt und Wasserwirtschaft des LRA Freudenstadt.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Zweckverband nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Eine Rückmeldung ist jedoch bis zur Abfassung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfolgt.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.4.2 und B III. 2.3.4, insbesondere Spiegelstrich 2, 2.5.4.2 und 2.5.4.3.2 sowie die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A III. 4., insbesondere 4.1 (dort insbesondere 4.1.1), 4.2 und 4.3 (dort insbesondere 4.3.4) wird verwiesen. Daraus ergibt sich, dass dem Anliegen des Zweckverbands im Ergebnis Rechnung getragen wird.

2.6 Einwender

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Planfeststellungsbeschluss, soweit möglich, auf die Wiedergabe der Namen privater Personen verzichtet. Da im vorliegend maßgeblichen Sinn nur eine einzige Einwendung vorliegt, wurde auf die Vergabe einer „lfdNr.“ verzichtet.

Die einwendende Person wohnt ca. 1,5 km vom Vorhabenbereich entfernt. Eine unmittelbare Betroffenheit durch die Inanspruchnahme von Eigentum liegt nicht vor. Die einwendende Person macht geltend, dass für die Ortschaft Altheim wichtige Aspekte vereinfacht bzw. nicht umfassend untersucht worden seien. Dabei geht es im Wesentlichem um die Themen „Verkehrsaufkommen“, „Lärmgutachten“, „Abgas- und Emissionsgutachten“, „Veränderung des dörflichen Charakters“ und „Kulturlandschaft“.

- <u>Verkehrsaufkommen</u>
  - -- Das erstellte Verkehrsgutachten vom 17.10.2017 entspricht nach Auffassung der einwendenden Person nicht mehr der aktuellen Situation. Beispielsweise entstehe zwischenzeitlich ein interkommunales Gewerbegebiet zwischen der Gemeinde Waldachtal und der Stadt Haiterbach. Die Verkehrswege für die dort sich ansiedelnden Unternehmen führten größtenteils durch die Ortschaft Altheim, um Richtung Autobahn zu gelangen.

    Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass der Planfeststellung ein aktualisiertes Verkehrsgutachten mit Stand vom 17.12.2020 zu Grunde liegt (vgl. Planunterlagen: Unterlage 11), bei dem aufgrund der Festlegungen im Rahmen des Scopingverfahrens ein Prognosehorizont bis 2035 berücksichtigt wurde. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.1.2.1 wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung die gutachterlichen Annahmen und Schlussfolgerungen in Zweifel zu ziehen.

  - -- Die einwendende Person macht geltend, in der Ortschaft Altheim befänden sich ein Kindergarten und eine Grundschule inklusive Grundschulförderklasse. Aufgrund der Straßenbreite von 5,50 m müssten bei Begegnungsverkehr die Lkw teilweise auf den Gehwegen ausweichen, die von Schul- und Kindergartenkinder benutzt würden. Ein sicherer Schulweg sei jetzt schon nicht mehr gewährleistet.

Die Sachlage stellt sich für die Planfeststellungsbehörde so dar, dass der aus Sicht der einwendenden Person unbefriedigende Zustand bereits gegenwärtig vorliegt. Bereits im heutigen Bestand kommt es nämlich laut Darstellung der einwendenden Person zu Nutzungskonflikten. Diese Nutzungskonflikte werden demnach im Ergebnis nicht durch das vom Vorhabenträger geplante Vorhaben ausgelöst und unter Zugrundelegung des Verkehrsgutachtens auch nicht in einer Weise verstärkt, dass sie vom Vorhabenträger im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gelöst werden müssten. Im Gegenteil: dieser Nutzungskonflikt ist Ausfluss eines sich auf hohem Niveau befindlichen bzw. sogar zunehmenden Güterverkehrs auf der Straße, dem durch die Verlagerung des Verkehrs auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene gerade entgegengewirkt werden soll.

-- Im Verkehrsgutachten sind nach Auffassung der einwendenden Person zukünftige Entwicklungen im direkten Umfeld nicht betrachtet.

Der Vorhabenträger weist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hin, dass zukünftige Entwicklungen mit Prognosehorizont 2035 im aktualisierten Verkehrsgutachten berücksichtigt worden sind (vgl. Planunterlagen: Unterlage 11).

-- Im Verkehrsgutachten wird nach Auffassung der einwendenden Person nicht aussagekräftig definiert, wie hoch die Belastung durch Lkw-Leerfahrten sein werde. Es sei unklar, mit wie vielen Lkw-Leergutfahrten gerechnet werden. Im Gutachten gebe es hierzu keine Aussage.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bleibt festzuhalten, dass sich aus dem Verkehrsgutachten ergibt, dass der Verkehrsprognose im Hinblick auf die Transportabläufe Folgendes Konzept zu Grunde liegt:

Es sollen einerseits mit gefüllten Containern beladene Fahrzeuge auf das Gelände des KTH einfahren. Dort werden die Container auf den Zug verladen. Nach dem Verladen fahren die Fahrzeuge ohne Container aus dem Gelände des KTH auf das Gelände des ISH. Dort werden sie mit Leercontainern beladen und fahren damit zum Kunden. Andererseits sollen Leercontainer vom Kunden in das ISH befördert werden. Dort sollen die Leercontainer abgeladen werden. Die Fahrzeuge verlassen sodann ohne Container das Gelände des ISH und begeben sich auf das Gelände des KTH.

Dort werden sie mit vom Zug angelieferten Containern beladen, die wiederum zum Kunden befördert werden.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.1.2.1 wird ergänzend verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung die gutachterlichen Annahmen und Schlussfolgerungen in Zweifel zu ziehen.

-- Die Ansiedelung eines KV-Terminals wird nach Ansicht der einwendenden Person weitere logistiknahe Unternehmen anziehen. Diese würden sich im direkten Umfeld ansiedeln, das damit verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen z.B. durch Kleintransporter/Pkw sei im Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es sei nachzuweisen, welche potenzielle Auslastung (Schiene, Anlieferung, Abholung, Lkw-/Pkw-Verkehr) durch diesen Kreis möglich sei.

Im Verkehrsgutachten heißt es dazu:

> *„Für die Nutzungen des Kombi-Terminals wurde bereits in der o.a. Prognose die maximal mögliche Kapazität angenommen. Die insgesamt 18.000 Ladeeinheiten/Jahr können auch bis 2035 nicht erweitert werden, da diese durch die bestehende Schieneninfrastruktur begrenzt sind. Somit bleibt auch das Fahrtenaufkommen im Kfz- und Schwerverkehr in den nächsten Jahren konstant.“*
> (vgl. Planunterlagen: Unterlage 11, Seite 8)

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung die gutachterlichen Annahmen und Schlussfolgerungen in Zweifel zu ziehen.

-- Die einwendende Person macht geltend, es sei unklar, mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (beispielsweise auch Ausweichverkehre) durch die Ortsdurchfahrt Altheim durch die Neuplanung der B 28 zu rechnen sei.

Der Vorhabenträger hat sich dahingehend eingelassen, die Straßenbauprojekte in den kommenden Jahren (unter anderem Ausbau der B 28) seien ebenfalls bereits im Gutachten berücksichtigt worden (vgl. Planunterlagen: Unterlage 11, Seite 9 f.). Für diese Maßnahmen gebe es allerdings separate Verfahren und zugehörige Gutachten. Die Ermittlung der Zusatzverkehre für den Ausbau der Bundesstraße sei nicht Gegenstand des vor-

liegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

- Lärmgutachten

  Seitens der einwendenden Person wird ein neutrales Lärmgutachten gefordert. Das Lärmgutachten müsse u.a. auch den Lärmpegel der Verladung von Lkw auf Container beinhalten. Des Weiteren müsse auch an den dichtbefahrenen Durchgangsstraßen von Altheim Lärmmessungen durchgeführt werden. Schon jetzt hörten Anwohner die fahrenden Züge im Heiligenfeld. Ein künftiger Verladevorgang von Lkw auf Zug bzw. von Zug auf Lkw berge ein erhöhtes Lärmpotential (metallische Lärmentwicklung).

  Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu recht, weist der Vorhabenträger darauf hin, dass auch die Lärmimmissionen bei der Ver- und Entladung berücksichtigt worden sind (vgl. Planunterlagen: Unterlage 12.1, Seite 10 f.). Ebenso weist der Vorhabenträger zu recht darauf hin, dass auch die Bestandsverkehre und die voraussichtlichen Zusatzverkehre berücksichtigt worden sind (vgl. Planunterlagen: Unterlage 12.1, Seite 15 f., für die Ortsdurchfahrt Altheim, Seite 16), dass aber die Bestandssituation als solche nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist.

  Im Übrigen liegt die Beibringung der für die Planfeststellung erforderlichen Unterlagen im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Dass der Vorhabenträger sich zur Erstellung von Fachgutachten eines fachlich geeigneten Ingenieurbüros bedient, unterliegt deshalb keinen Bedenken. Die Notwendigkeit zur Einholung weiterer Gutachten könnte ggf. dann bestehen, wenn das Gutachten unvollständig oder widersprüchlich wäre. Das aber wird von der einwendenden Person weder substantiiert behauptet noch begründet. Die Planfeststellungsbehörde ihrerseits hat im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass die im Gutachten getroffenen Annahmen und Schlussfolgerungen nach ihrer Auffassung nachvollziehbar und plausibel sind. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.1.2.2 und B III. 2.3.2.1.1 verwiesen.

- Abgas- und Emissionsgutachten

  Die einwendende Person bemängelt, dass im Gutachten der Mensch als Schutzgut nicht einbezogen worden sei. Eine Feinstaubmessung sei zwingend erforderlich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bleibt festzuhalten, dass das „Schutzgut Mensch“ u.a. im UVP-Bericht betrachtet wurde (vgl. Planunterlagen: Unterlage 8.1a). Auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.1, 1.5, 2.2, 2.5 sowie Abschnitt B III. 2.3.2.4 wird verwiesen. Daraus ergibt sich, dass von dem Vorhaben keine greifbaren Nachteile für das „Schutzgut Mensch“ zu erwarten sind.

- <u>Veränderung des dörflichen Charakters</u>
  -- Durch das geplante KV-Terminal mit dem damit einhergehenden deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen aber auch den Lkw, die auf das Be- und Entladen warten müssten, der Parkplatzsuche der Lkw-Fahrer, um ihre Pausen einzuhalten, wird nach Ansicht der einwendenden Person der überregionale Radweg Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee und das damit verbundene Erholungsgebiet so gut wie zerstört.

  Die Planfeststellungsbehörde vermag dem Einwand im Ergebnis nicht zu folgen.

  Richtig ist zwar, dass ein Teilstück des ca. 300 km langen Radwanderwegs „Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee“ gegenwärtig im – weiteren – Vorhabenbereich liegt. Es handelt sich insoweit um eine etwas über 1 km lange Strecke vom Bahnübergang nahe des Terminals, über Ochsenweg bis zur Kreuzung der L 355/Industriestraße. Die Planfeststellungsbehörde vermag auch der pauschalen Sichtweise des Vorhabenträgers, dass sich durch das Terminal das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen werde, nicht zu folgen. Es liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vielmehr auf der Hand, dass die Ansiedlung von Gewerbe bzw. der Ausbau zu einem Terminal am Standort selbst zu zusätzlichen Verkehren führen wird. Allerdings ist zu beachten, dass diese Entwicklung durch die Ausweisung des Standorts „Horb-Heiligenfeld“ als Industriegebiet geradezu vorgezeichnet ist. Dort sollen Betriebe angesiedelt werden, die ein bestimmtes Maß an Umweltbelastungen erzeugen und darum insbesondere von Wohngebieten ferngehalten und durch entsprechende Verkehrsinfrastruktur (z.B. für Schwerverkehr, Gleisanschluss) erschlossen werden sollen. Demgegenüber handelt es sich bei Radwanderwegen um ausgeschilderte Wegführungen, die vorrangig dem Fahrradtourismus dienen. Die Planfeststellungsbehörde hat Zweifel daran, ob eine Radwanderwegführung durch ein Industriegebiet – jedenfalls dann, wenn dieses für sich gesehen kein kulturelles „Highlight“ darstellt – dem touristischen Anspruch genügen kann. Die Beantwortung dieser Frage ist allerdings letztlich nicht Gegenstand

des vorliegenden Verfahrens, sondern muss der touristischen Radwanderwegkonzeption durch die dafür verantwortlichen Planungsträger überlassen bleiben. Entscheidend für die Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang vielmehr, dass sich die Be- und Entladung der Fahrzeuge einschließlich der dafür ggf. erforderlichen Wartezeiten innerhalb des Terminals abspielt und dass, soweit es sich um die Nutzung öffentlicher Straßen handelt, die Straßenverkehrsordnung gilt, an die sich alle Verkehrsteilnehmer zu halten haben. Dass bei höherem Verkehrsaufkommen dabei auch dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme eine verstärkte Bedeutung zukommt, ist keine Sondersituation, sondern folgt aus den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen verschiedener Verkehrsteilnehmer.

-- Die einwendende Person weist darauf hin, dass es keinen aktuell gültigen Flächennutzungsplan gebe. Ein Teil der Fläche sei als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Zur Sicherstellung der Landwirtschaft im Teilort Altheim seien die landwirtschaftlich genutzten Flächen notwendig und eine weitere Bevorzugung der gewerblichen Nutzung nicht akzeptabel, zumal auch für Ausgleichsmaßnahmen ggf. wertvolle Nutzfläche der Landwirtschaft entzogen werde. Bei Genehmigung des Vorhabens solle der Vorhabenträger deshalb verpflichtet werden, sämtliche Ökopunkte auf der Fläche zu erbringen. Finanzwirtschaftliche Aspekte dürften hier keine Rolle für eine ablehnende Haltung des Investors sein. Auch dürfe die Entwässerung des Plangebietes nicht zu Lasten der Allgemeinheit erfolgen. Es sei zu befürchten, dass die Nebenerwerbslandwirtschaft und der hauptberuflich betriebenen Landwirtschaft die Nutzungsflächen entzogen werden.

Auf die Ausführungen insbesondere unter Abschnitt B III. 2.1.1 Spiegelstrich 3, 2.2, 2.3.2, 2.3.4, 2.5.4.1, 2.5.4.2, 2.5.4.3.2 und 2.5.4.5 wird verwiesen. Daraus ergibt sich, dass die von der einwendenden Person geltend gemachten Belange mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht in die Beurteilung eingestellt wurden.

- Kulturlandschaft
  Der einwendenden Person geht es dabei im Wesentlichen um folgende Gesichtspunkte:

  -- Zur Kulturlandschaft gehörten Feldgehölze und deren besonderer Schutzstatus. Diesem Schutzstatus müsse Bedeutung beigemessen werden.

  -- Die – schützenswerte – Karthäuser-Nelke dürfe nicht umgesiedelt werden, sondern solle am bisherigen Standort verbleiben.

  -- Die Freifläche sei für die Nahrungssuche wichtig. Deshalb sei zu prüfen, wie viele der streng geschützten Tiere inklusive der Arten der Roten Liste in den umliegenden Wäldern und Wiesen tatsächlich vorhanden seien.

  -- Es sei zu prüfen, ob die auf der landesweiten Vorwarnliste stehende Goldammer sich zwischenzeitlich angesiedelt habe.

  -- Unter Betrachtung der aktuellen Entwicklung des Klimas mit langen Trockenzeiten und niedrigen Wasserständen sei es umso wichtiger, Oberflächen nicht zu versiegeln und in diesem Fall das Wasserschutzgebiet Talmühlequelle offen zu halten.

  Auf die Ausführungen unter Abschnitt B II. 1.2.2.1.3, 1.2.3, 1.2.4, 1.3.3 und 2.2 sowie B III. 2.3.2 Spiegelstrich 2 und 2.3.6 („Feldgehölze“), Abschnitt B II. 1.2.2.1.2, 1.2.3, 1.2.4 und 2.2.2 sowie B III. 2.3.2, 2.5.4.1 und 2.5.4.2 („Karthäuser-Nelke“), Abschnitt B II. 1.2.2 (hier insbesondere 1.2.2.1), 1.2.3, 1.2.4 und 2.2.2 sowie B III. 2.3.2, insbesondere Spiegelstrich 3 und 2.5.4.1 („Artenschutz“), Abschnitt B II. 1.2.2.1.2, 1.2.2.1.3, 1.2.3, 1.2.4 und 2.2.2 sowie B III. 2.3.2 („Goldammer“), Abschnitt B II. 1.4.2 und 2.4 Spiegelstrich 2 sowie B III. 2.3.4, insbesondere Spiegelstrich 2 („Talmühlequelle“) und Abschnitt B II. 1.5 und 2.5 („Klima“) wird verwiesen. Insbesondere mit Blick auf den Gesichtspunkt „Klima“ ist nochmals zu unterstreichen, dass das Vorhaben durch die damit angestrebte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene auch dem Klimaschutz dienen soll.

Die Planfeststellungsbehörde hat der einwendenden Person nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme zur Äußerung des Vorhabenträgers gegeben. Eine Rückmeldung ist jedoch bis zur Abfassung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr erfolgt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der im Schreiben der einwendenden Person geäußerten Bitte, die von ihr vorgebrachten Gesichtspunkte im Planungsverfahren zu berücksichtigen, Rechnung getragen. Sie wurden mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht in die Beurteilung eingestellt.

3. Gesamtbetrachtung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zur Errichtung des Kombi-Terminals Horb in Horb a.N. IG Heiligenfeld nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer Verlagerung des Straßen(güter)verkehrs auf das Schienennetz, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

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

Es bieten sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Anlage keine Alternative an, mit denen die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Eingriffe in Natur und Landschaft, sowie die Inanspruchnahme städtischen Eigentums und Eigentums Dritter.

Soweit durch den Bau, einschließlich der mit ihm einhergehenden ökologischen begleitmaßnahmen fremdes Eigentum in Anspruch genommen werden muss, sind dagegen keine Einwendungen erhoben worden, vielmehr liegen sogar ganz überwie-

gend ausdrückliche Zustimmungen vor. Der Bedarf wurde auch auf das Notwendige begrenzt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, im Wesentlichen geht es dabei um die Zunahme versiegelter und teilversiegelter Flächen, den Verlust von Vegetationsbeständen, den Verlust eines Standorts mit der besonders geschützten Karthäuser-Nelke, den Verlust eines Brutreviers der Feldlerche und von zwei Brutrevieren der Goldammer, potenzielle Beeinträchtigungen von Fledermäusen und eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate, werden soweit wie möglich minimiert und im Übrigen kompensiert. Sollten wider gegenwärtiger Erwartung Lärmbelastungen durch Baulärm auftreten, wird durch ein vorsorglich festgesetztes Maßnahmenbündel von Schutzmaßnahmen ein angemessener Schutz gewährleistet.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfügten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche und klimaschutzförderliche öffentliche Interessen hingenommen werden.

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

C

Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des LGebG i. V. m. § 1 GebVO VM und Nr. 11.1.7 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die die Plathe Grundbesitz GmbH & Co. KG als Antragsteller zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

D

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Thorsten Maiwald

Karlsruhe, den 05.05.2022
Regierungspräsidium Karlsruhe

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

AbwS	Abwassersatzung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AEG	Allgemeines
AG	Aktiengesellschaft
ALB	Automatisiertes Liegenschaftsbuch
ALK	Automatisierte Liegenschaftskarte
aRdT	anerkannte Regel der Technik
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BBPIgH	Bebauungsplan „Industriegebiet Horb a.N.“
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGF	Bruttogrundfläche
BGI	Berufsgenossenschaftliche Information
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
4. BImSchV	Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
26. BImSchV	Sechsundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)

BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BRI	Bruttorauminhalt
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Baden-Württemberg
CEF	continuous ecological functionality
DAV	Deutscher Alpenverein
DB	Deutsche Bahn
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EFH	Erdgeschossfußbodenhöhe
EG	Erdgeschoss
EKVO	Verordnung des Umweltministeriums über die Eigenkontrolle von Abwasseranlagen (Eigenkontrollverordnung)
EiTB	Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen
EN	Europäische Normen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
e.V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZuVO	Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung)
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFS	Frostschutzschicht
Flst.	Flurstück
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis des Ministeriums für Verkehr
GebVO VM	Gebührenverordnung des Ministerium für Verkehr
GEG	Gesetz zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
IG	Industriegebiet
IO	Immissionsort
IRW	Immissionsrichtwerrt
ISH	Intermodales Servicezentrum Horb
Kfz	Kraftfahrzeug
KompVzVO	Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung)
KTH	Kombi-Terminal Horb
KV	Kombinierter Verkehr
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBO	Landesbauordnung für Baden-Württemberg
LBOAVO	Allgemeine Ausführungsverordnung des Wirtschaftsministeriums zur Landesbauordnung
LBOVVO	Verordnung der Landesregierung, des Wirtschaftsministeriums und des Umweltministeriums über das baurechtliche Verfahren (Verfahrensverordnung zur Landesbauordnung)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LED	Light Emitting Diode (Leuchtdiode)
LEP	Landesentwicklungsplan
LGebG	Landesgebührengesetz
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
LKreiWiG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Gewährleistung der umweltverträglichen Abfallbewirtschaftung (Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz)
Lkw	Lastkraftwagen
LNV	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V.
LPH	Lichtpunkthöhe
LRA	Landratsamt
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
LWaldG	Landeswaldgesetz
NABU	Naturschutzbund Deutschland e.V.

NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz)
NGF	Nettogrundfläche
OG	Obergeschoss
OHG	Offene Handelsgesellschaft
Pkw	Personenkraftwagen
PTI	Produktion Technische Infrastruktur
RBS	Regional Bus Stuttgart
Ril	Richtlinie
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RVO	Rechtsverordnung
RVS	Regionalbusverkehr Südwest
SG	Schürfgrube
STS	Schottertragschicht
SV	Schwerlastverkehr
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TI	Telematikinfrastruktur
TT(System)	terre terre(System)
TÜV	Technischer Überwachungsverein
UVB	Unfallversicherung Bund und Bahn
UV	Ultraviolettstrahlung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBG	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VM	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VONpSwMN	Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe über den Naturpark »Schwarzwald Mitte/Nord«
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WG	Wassergesetz für Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet

WVS	Wasserversorgungssatzung
ZAK	Zielartenkonzept
ZTV E-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau
ZTV SoB-StB	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau
ZV	Zweckverband

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