

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

AZ.:15-2/0513.2-20 B 28 Rottenburg-Tübingen

Planfeststellungsbeschluss

vom 10.12.1999

für den Neubau der B 28 im Abschnitt Rottenburg-Tübingen

A. Entscheidung

Der Plan für den Neubau der B 28 - Abschnitt Rottenburg-Tübingen - auf den Gemarkungen Rottenburg, Kiebingen, Bühl, Kirchberg, Weilheim und Tübingen von Bau-km 0+867 bis Bau-km 8+854 einschließlich der sonstigen durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen wird gem. § 17 FStrG, §§ 73 ff LVwVfG i. V. m. d. §§ 14, 2, 3, 7 und 31 WHG sowie der §§ 45a ff WG festgestellt.

Die Planfeststellung erstreckt sich insbesondere auch auf die Verknüpfung mit der L 385 und L 370 am Bauanfang bei Rottenburg sowie mit der L 371 und der L 370 am Bauende bei Tübingen-Weilheim. Mit umfasst werden auch naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie eine „Immissionsschutzpflanzung“ auf der gesamten Länge zwischen den Knoten Rottenburg-Ost und Tübingen-Weilheim entlang der Nordseite der B 28.

Mit dieser Planfeststellung wird nach Maßgabe der wassertechnischen und sonstigen Planunterlagen entschieden über

die Genehmigung zum Bau und Betrieb der nachfolgend aufgeführten Behandlungsanlagen für Straßenoberflächenwasser

- Regenklärbecken bei km 2+760 links, Ausleitung in den Rohrhaldenbach bei km 2+800 links.
- Versickerungsbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider bei km 4+240 links, Überlauf in den Bühlertalbach bei 4+200 links
- Versickerungsbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider bei km 7+580 links, Überlauf in den Weilheimer Landgraben bei 7+615 links
- Versickerungsbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider bei km 7+630 links, Überlauf in den Weilheimer Landgraben bei 7+615 links

die Erlaubnis zur Einleitung von Oberflächenwasser aus diesen Behandlungsanlagen in die genannten Vorfluter

die Beeinträchtigung bzw. Beseitigung von geschützten Biotopen gem. § 24a NatSchG: Biotop Nr. 1122 (Hecke) auf Flst. 1354 Gem. Kilchberg.
Der festgestellte Plan umfasst folgende Planunterlagen:



Ordner	Anl.	Plan Nr.	Inhalt	Maßstab
A	1		Erläuterungsbericht mit Anhang 1, 2, 3a, 3b und 4	-
A	1.1		Erläuterungsbericht, Ergänzung	-
A	2		Übersichtskarte	1 : 25 000
A	3		Übersichtslageplan	1 : 10 000
A	4		Übersichtshöhenplan	1 : 10 000/1 000
A	6	1, 2, 2.1, 3 bis 6	Ausbauquerschnitte	1 : 50
A	7	1 bis 11, 1R bis 5R	Lagepläne	1 : 1 000
A	8	1 bis 11 und 1.1, 2.1, 2.2, 3.1, 4.1, 5.1, 6.1, 9.1, 9.2	Höhenpläne	1 : 1 000/100
B	10		Verzeichnis der Brücken und der anderen Ingenieurbauwerke	-
B	11		Schalltechnische Untersuchungen mit Ergänzung (nachrichtlich)	-
B	13		Wassertechnische Untersuchungen	-
B	13	1	Absetz- und Versickerbecken	1 : 100
B	14.1	1 bis 11	Grunderwerbspläne	1 : 1 000
B	14.1	12 und 12a	Grunderwerbspläne (LBP-Maßnahme)	1 : 2 500
B	14.1	13	Grunderwerbsplan (LBP-Maßnahme)	1 : 1 250
B	14.2a		Grunderwerbsverzeichnis	-
B	15.1	1 bis 16, 1R bis 4R	Querprofile	1 : 100
B	15.2		Bauwerksverzeichnis	-
C	12.0		Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht mit 6 Schnitten	- 1 : 200
C	12.01		Kurzfassung der Umweltverträglichkeitsstudie	-
C	12.1	1 und 2	LBP - Bestandspläne	1 : 5 000
C	12.2	1 und 2	LBP - Konfliktpläne	1 : 5 000
C	12.3	1 bis 11	LBP - Maßnahmenpläne	1 : 1 000
C	12.3	12	LBP - Legende Maßnahmenpläne	-
C	12.3	13	LBP - Maßnahmen an der L 370 alt	1 : 5 000
C	12.4	2 bis 9	Zusätzliche Immissionsschutzpflanzung	1 : 1 000

Zusagen:

Die von der Straßenbauverwaltung in ihren schriftlichen Stellungnahmen zu den Einwendungen abgegebenen sowie die in der Niederschrift aufgeführten Zusagen werden für verbindlich erklärt. Die Straßenbauverwaltung hat insbesondere zugesagt:

1. zwischen dem Knoten Rottenburg-Ost und dem Anschluss der L 370/L 371 einen RQ 11 (RQ 10,5+0,5) anstelle des in den Planunterlagen vorgesehenen RQ 12 auszuführen
2. die Bauausführung so vorzunehmen, dass eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Rottenburg - Tübingen durchgeführt werden kann, sowie mit der Bahn AG eine Baudurchführungsvereinbarung - auch hinsichtlich der notwendigen Signalisierungen - abzuschließen
3. von Feldweg 2046/1 (bei Bau-km 3+300) bis zur Unterführung der Knollstraße zwischen Schutzwall und Fahrbahn der B 28 einen Erdweg anzulegen, in welchem auch die - bislang nördlich des Walls - geplante neue Gasleitung der Stadtwerke Tübingen verlegt werden kann. Die Zusage steht unter dem **Vorbehalt**, dass die zivilrechtliche Befugnis zur Inanspruchnahme von Restflächen der bereits teilweise betroffenen Flst. 2816 und 2817 erlangt wird
4. die Hauptförderleitung des Zweckverbands Steinlachwasserversorgung zum Hochbehälter Schönaichwald lagemäßig nicht zu verändern, sie allenfalls tiefer zu legen
5. auf der Straßenböschung im Bereich des Durchlasses der Neckarstraße in Kiebingen die bestehen bleibende Öffnung durch eine Lärmschutzwand abzuschirmen
6. im Bereich der Daimlerstraße die bestehen bleibende Öffnung unter der Bahn durch geeignete Maßnahmen in Bezug auf den Lärmschutz zu schließen
7. die jeweiligen Vorgaben der geologischen Baugrundgutachten des Büros Schirmer zu berücksichtigen
8. die Gewässerdirektion bei der Ausbauplanung für die auszubauenden Gewässer zu beteiligen und die in der Stellungnahme des Fischereisachverständigen vom 02.03.1990 benannten Forderungen zu beachten
9. hinsichtlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes nachfolgende Zusagen zu erfüllen:
Anstelle der Rekultivierung des nördlichen Begleitwegs zur L 370 alt im Wegabschnitt Flst. 9601/4 von der Osttangente bis zum Flst. 904 erfolgt dort lediglich die Entfernung des Bitumenbelags (Rückbau zum Schotterweg). Gleiches gilt für Wegabschnitt Flst. 1888/4 zwischen Feldweg 2331/1 und Feldweg 2290/1, mit der Maßgabe, dass dieser Abschnitt als Grasweg ausgebildet wird.
Der Parallelweg zur B 28 neu von Bau-Km 6+800 wird bis zum bestehenden Weg 7038/2 bituminös befestigt.
10. den Forderungen der Stadtwerke Tübingen und Reutlingen auf rechtzeitige Beteiligung und Abstimmung zu entsprechen
11. die vom Zweckverband Steinlachwasserversorgung sowie der Telekom benannten betroffenen Leitungen zu sichern bzw. umzuverlegen

12. vor offizieller Verkehrsfreigabe die Notwendigkeit eines Blendschutzes entlang der Bahnlinie zu prüfen
13. das Landesdenkmalamt mindestens 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten zu informieren

Auflagen:

1.

Den **Eigentümern** der nachfolgend benannten Gebäude steht im Rahmen einer baurechtlich genehmigten und zulässigen Nutzung der schutzbedürftigen Räume (Aufenthalts-, Wohn- und Schlafräume) für die von ihnen selbst erbrachten, notwendigen Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, in Schlafräumen mit Lüftungseinrichtungen) ein Anspruch auf angemessene Entschädigung zu.

Kiebingen, Ziegelhüttenstr. 39, Nordseite, 2.OG, und „Jugendhaus“ , Südseite
Kilchberg, Bahnhofstr. 28, Nordseite, EG, 1.OG,

Hinweis:

Hierbei handelt es sich um eine **Festsetzung dem Grunde nach**. Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche **notwendigen** Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - vom 04.02.1997 und den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen vom 02.06.1997. Eine vorherige Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung ist erforderlich.

2.

Zur Wahrung der Möglichkeit eines - auch teilweise - **zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Tübingen - Horb** sind vor Beginn der Baumaßnahme bei der Erstellung der Ausführungsplanung für die Überführungsbauwerke beim Umwelt- und Verkehrsministerium sowie der DB AG bzw. deren Rechtsnachfolger als Infrastrukturunternehmer für diese Strecke etwaige **Planungen für einen Ausbau abzufragen**.

Sofern ein solcher Ausbau im Bereich von Überführungsbauwerken vorgesehen bzw. absehbar ist, ist auf den Ausbau durch entsprechende bauliche Maßnahmen (Aufweitung) Rücksicht zu nehmen. Die Kostentragung richtet sich nach der Rechtslage.

Vorbehalt:

Der in den Planunterlagen Lageplan 4 R dargestellte Umbau des zwischenzeitlich bereits von der Stadt Tübingen gebauten **Einmündungsbereichs des Anschlusses Bühl/Kilchberg in die L 370 alt** wird auf Antrag der Straßenbauverwaltung von der Planfeststellung ausgenommen. Insoweit wird für die Ausgestaltung vom Antragsteller eine einvernehmliche Lösung zwischen Straßenbauamt, Stadt und Verkehrsbehörde angestrebt. Kommt es zu keiner Einigung, entscheidet die Planfeststellungsbehörde in einem ergänzenden Verfahren.

Bescheidung der Einwendungen:

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht konkret unter Benennung der Namen erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit welchen allgemeine Fragen der Erforderlichkeit, Trassierung, Dimensionierung, der Lärm- und Abgassituation sowie grundsätzliche Fragen des Flächenbedarfs angesprochen worden sind.

Hinweise:

Fragen des Grunderwerbs und der Entschädigung werden in diesem Verfahren nicht oder nur dem Grunde nach entschieden. Ansonsten ist der Grunderwerb den Verhandlungen mit der Straßenbauverwaltung bzw. einem Entschädigungs- oder Enteignungsverfahren vorbehalten.

Die aufgrund der Planänderungen ungültig gewordenen Pläne wurden zur besseren Übersicht in Planordnern - als ungültig gekennzeichnet - belassen. Die Planänderungen sind direkt eingearbeitet, als Deckblätter dargestellt oder als neue Pläne eingefügt.

Die in den Planunterlagen enthaltenen Gutachten und sonstigen Untersuchungen nehmen nicht an der Feststellungswirkung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses teil.

B. Begründung:

I. Gegenstand der Planung

Der planfestgestellte Abschnitt der B 28 neu ist Teil einer **Netzkonzeption**, die eine veränderte Führung der bestehenden B 28 zwischen Freudenstadt und Tübingen unter weitgehender Benutzung vorhandener Straßenabschnitte vorsieht.

Gegenstand der Straßenplanung ist der Neubau der B 28 zwischen Rottenburg und Tübingen als anbaufreie Straße auf 7,987 km Länge. Hinzu kommen der Anschluss von L 370/L 385 östlich von Rottenburg, die Überführung der Neckarstraße in Kiebingen, der Anschluss des Industriegebiets Kiebingen, die Unterführung der Knollstraße in Bühl, der Anschluss der L 370 alt in Bühl/Kilchberg, die Unterführung eines Hauptwirtschaftsweges bei Kilchberg sowie die Verknotung der B 28 neu mit der L 371/L 370 alt bei Tübingen-Weilheim.

Der planfestgestellte Abschnitt schließt an die bestehende Rottenburger „Osttangente“ an, welche als städtische Entlastungsstraße gebaut und zwischenzeitlich zur Landesstraße L 361 aufgestuft worden ist. Zwischen Tübingen-Weilheim und dem Bundesbahnbetriebsgelände mündet der Abschnitt in die vorhandene Landesstraße L 370 (Europastraße).

Auf ca. 5,5 km Länge erfolgt eine Bündelung mit der Bahnstrecke Tübingen-Rottenburg (Nordseite).

Als **Ausbauquerschnitt** ist vom Knoten Rottenburg-Ost bis zum Anschluss der L 371/ L 370 alt bei Weilheim in den Planunterlagen noch der Querschnitt b2 (RQ 12) vorgesehen. **Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt, entsprechend der RAS-Q 96 einen RQ 11 auszuführen.**

Für den kurzen Abschnitt der L 370 neu von Baubeginn bis zum Anschluß an die B 28 neu am Knoten Rottenburg-Ost wird der vorhandene Querschnitt mit 7,5 m befestigter Fahrbahnbreite (alter RQ 10,5) beibehalten. Vom Knotenpunkt Weilheim bis Tübingen kommt der zweibahnige Querschnitt RQ 20 zur Ausführung, der am Bauende an den vorhandenen Querschnitt gleicher Größe anschließt.

Entlang der Ortsrandlagen von Kiebingen, Bühl und Kilchberg wird **aktiver Lärmschutz** durch Kombinationen von Wall mit aufgesetzter Wand ausgeführt. Zwischen „Weilheimer Landgraben“ und dem Tübinger Freibadgelände wird zum Schutze des dort vorgesehenen Messe- und Freizeitgeländes entlang der Straße ein 2 m hoher Sichtschutzwall geschüttet.

Die Neckarstraße in Kiebingen, welche die Bahnstrecke unterquert, wird über die B 28 überführt; zur Unterbringung der Rampe muss die B 28 neu aus der Parallellage zur Bahn etwas abgerückt werden.

Die Knollstraße in Bühl wird zukünftig unter der Bahn und der B 28 neu unterführt.

Weitere wesentliche Kunstbauten sind noch die Unterführung der L 370 neu zwischen L 385 und Einmündung in B 28 neu im Bereich ihres Anschlusses, der Durchlass für den Rohrhaldenbach bei Bau-km 2+797, die Brücke über den Bühlertalbach, die Anschlussstrecke Bühl/Kilchberg (Überführung), die Feldwegunterführung bei Bau-km 5+600, die Überführung von L 371/L 370 alt und die Unterführung der Bahn bei Weilheim.

Beim **Flächenbedarf** waren in der Erörterungsverhandlung Widersprüchlichkeiten hinsichtlich einiger Flächenangaben im LBP-Erläuterungsbericht deutlich geworden, die jedoch aufgeklärt werden konnten.

Der Flächenbedarf für das Gesamtvorhaben liegt bei rd.12,1 ha (nicht 16,1 ha) versiegelter Fläche (Fahrbahnen, Anschlüsse, Begleitwege). Durch Mitbenutzung vorhandener Straßenabschnitte im Umfang von 2,5 ha liegt die Neuversiegelung bei rd. 9,6 ha. Hinzu kommen rd. 27,7 ha Verkehrsgrün (Bankette, Böschungen, Restflächen).

Der Flächenbedarf für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegt bei 1,9 bzw. 8,04 ha, zusammen rd.9,94 ha, die zum Erwerb vorgesehen sind, einschl. einer Teilfläche (ca. 3,44 ha) des „Moritzensees“ auf Gemarkung Hirschau.

Zur Rekultivierung kommen ca. 3,1 ha nicht mehr benötigte Straßenfläche (Fahrbahn und Böschung), insbesondere durch den im Rahmen der Eingriffsausgleichung festgelegten Rückbau der L 370 alt von 7,5 m auf 6 m Breite auf den Außenstrecken.

II. Planungsgeschichte, Verfahrensablauf

Die bestehende B 28 führt von Kehl über Freudenstadt, Altensteig, Nagold und Herrenberg nach Tübingen und weiter nach Ulm. Nach der **ursprünglichen Konzeption** zur Neuführung zwischen Freudenstadt und Tübingen sollte sie in Verlängerung des zwischen Ergenzingen und der L 361 bei Seebornn bereits gebauten Abschnitts der B 28a auf einer neuen Trasse weitergeführt werden. Hierbei kam eine Führung südlich von Wendelsheim, Wurmlingen und Hirschau nach Tübingen bzw. **alternativ** eine nordwestliche Umgehung von Wurmlingen mit einem Anschluss an die bestehende B 28 bei Unterjesingen in Betracht (so die Darstellung in den Bedarfsplänen 1980 / 1986 des Bundes).

Daneben wurde in den **Generalverkehrsplan 1986** des Landes Bad. Württ. zusätzlich der Neubau der L 370 zwischen Rottenburg und Tübingen aufgenommen.

Im Rahmen näherer Untersuchungen hat die Straßenbauverwaltung mit Schreiben vom 29.06.1982 das Büro Dr. Bender & Stahl mit einer umfassenden Untersuchung zur Fortführung dieser B 28a beauftragt. Im **Gutachten 1983** wurde der **Fortführung der B 28 in beiden genannten Alternativen - Planungsfall 1 und 2 - eine Absage** erteilt, und ein „**modifizierter Planungsfall OB**“ empfohlen. Die Gesamtbewertung erfolgte unter den Komponenten Verkehr, Städtebau und Landverbrauch.

Dieser Planungsfall OB umfasste die **Weiterführung des Verkehrs der B 28a auf der** - seinerzeit nur auf einer Teilstrecke vorhandenen - **Osttangente Rottenburg** und deren Anschluss an die **zusätzlich neu zu bauende L 370 neu** nördlich der Bahnlinie Tübingen - Rottenburg sowie den Bau von Ortsumgehungen für Unterjesingen und Entringen im Zuge der bestehenden B 28.

Im weiteren wurde der vorgeschlagene Neubau L 370 planerisch detailliert untersucht. Hierzu wurde auch eine neue Verkehrsuntersuchung **Dr. Bender & Stahl 1988/89** vorgelegt, welche dem Umstand Rechnung trug, dass die Umgehungen Unterjesingen und Entringen nur im „weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans enthalten sind. 1986/1988 wurden umfassend Varianten für eine L 370 neu untersucht.

Schließlich ist die B 28 neu mit einer Führung, wie sie für die L 370 untersucht worden ist, in den Bedarfsplan 1992 im vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Die L 370 neu ist im Generalverkehrsplan 1995 wieder entfallen.

Soweit bereits planerische und gutachterliche Untersuchungen für eine Verlegung der L 370 vorhanden bzw. in Bearbeitung waren, wurden diese unter der neuen Vorgabe **B 28 neu** weitergeführt.

Mit Schreiben vom 23.12.1992 hat die Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium - Planfeststellungsbehörde - **Antrag auf Einleitung** und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der B 28 zwischen Rottenburg und Tübingen gestellt.

Die **Auslegung** der Planunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 1992 und eines Lärmschutzgutachtens Nov. 1992 bei den Bürgermeisterämtern Rottenburg und Tübingen erfolgte vom 18.02.93 bis zum 24.03.93. Hierauf wurde durch ortsübliche Bekanntmachung in der Südwest-Presse/Rottenburger Post und dem Schwarzwälder Boten am 09.02. bzw. im Schwäbischen Tagblatt am 10.02.93 hingewiesen.

In der **ortsüblichen Bekanntmachung** der Erörterungsverhandlung wurde bekannt gegeben, dass die gesamten Planunterlagen nochmals ausliegen, dazuhin

- eine neue Verkehrsuntersuchung Dr. Bender & Stahl, Oktober 1995,
- eine ergänzende schalltechnische Untersuchung Braunstein und Berndt, Mai 1996,
- die „Unterlage über die Variante 7 - Führung der B 28 südlich von Wurmlingen und Hirschau mit ergänzender Verkehrsuntersuchung und Kostenvergleich“.

Die **Erörterungsverhandlung** erfolgte am 17., 19., 20. und 21. Februar 1997 in Bühl bzw. Rottenburg. Zusätzlich erfolgten Nacherörterungen mit verschiedenen Einwendern.

Weitere Untersuchungen und Gutachten:

Aufgrund der Einwendungen und der Ergebnisse der Erörterungsverhandlung und auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Straßenbauverwaltung

- beim Büro Dr. Bender & Stahl eine **Leistungsberechnung des „Sieben-Linden-Knotens“** sowie eine **Verkehrsuntersuchung der Varianten 5/6** (Trassierung durch das Wasserschutzgebiet)
- beim Büro Eberhard eine **ökologische Bewertung** der Var. 7 (Trassierung nördlich des Neckars) als **Ergänzung zur UVS** eingeholt.

Diese Gutachten wurden den beiden Gemeinden zugesandt sowie über die örtliche Presse der Allgemeinheit bekannt gegeben.

Planänderungen:

- Auf Vorschlag eines Landwirts wird die Ausgleichsfläche zwischen der Straße und dem landwirtschaftlichen Weg am Weilheimer Knoten verringert, wodurch der Flächenbedarf dort um 0,8 ha reduziert werden konnte (die zunächst vorgesehene Verlegung des Wegs konnte allerdings nicht aufgenommen werden, da im Weg eine Abwasserleitung der Stadt Tübingen liegt).
- Aus Rücksicht auf die Belange der überwiegend biologisch wirtschaftenden Landwirte im Bereich Weilheim wurde die dort geplante Ausgleichsmaßnahme „Hochgestade“ flächenmäßig um 2,6 ha reduziert. Auch wurde eine „Immissionsschutzpflanzung“ zwischen B 28 neu und der angrenzenden Feldflur aufgenommen, welche vorab am 26.01.98 mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und den Bio-Landwirten besprochen wurde. Diese Planergänzung bewirkt z.T. eine geringfügige Abrückung des landwirtschaftlichen Begleitwegs. Der zusätzliche Flächenbedarf hierfür beträgt 1,2 ha.
- Die Reduzierung der genannten Ausgleichsmaßnahme machte die Aufnahme einer Ersatzmaßnahme erforderlich (teilweiser Erwerb des „Moritzensee“ auf Gemarkung Hirschau zu Naturschutzzwecken für das Land).
- Die neu zu schaffende Zufahrt zur Fa. Diener wurde im Benehmen mit dieser und der Stadt Tübingen geändert.

Die Planänderung „Immissionsschutzpflanzung“ wurde ortsüblich bekannt gemacht und ausgelegt. Die Erörterungsverhandlung fand am 15.10.98 statt.

Weitere ergänzende Erörterungsverhandlungen fanden am 25.11. bzw. 27.11.98 mit den Städten Tübingen bzw. Rottenburg statt.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Hinblick auf die beträchtliche Zeitspanne zwischen Behördenanhörung und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bei verschiedenen betroffenen Trägern öffentlicher Belange eine aktuelle Überprüfung der jeweiligen Stellungnahme eingeholt.

III. Zielsetzung, Planrechtfertigung, Planungsleitlinien

Die Bundesstraße B 28 verläuft gegenwärtig in West-Ost-Richtung von Kehl über Freudenstadt, Altensteig, Nagold und Herrenberg nach Tübingen. Wegen ihrer ungünstigen, insbesondere sehr kurvigen und kaum verbesserungsfähigen Linienführung mit einer Vielzahl von Ortsdurchfahrten ist jedoch ihre Bedeutung für den Fernverkehr - insbesondere auch seit dem Bau der A 81 - gering.

Der gegenwärtig maßgebliche Bedarfsplan 1992 sieht aus diesem Grunde eine großräumige Verlegung der B 28 zwischen Freudenstadt und Tübingen vor. Sie soll von Freudenstadt in östlicher Richtung unter Umgehung der Ortslagen von Dornstetten, Schopfloch, Horb, Eutingen und Ergenzingen zur bestehenden BAB-Auffahrt Rottenburg der A 81 führen, sodann über die bereits ausgebaute B 28a (BAB-Anschluss Rottenburg bis L 361), und der Osttangente Rottenburg mit dem hier planfestgestellten Abschnitt nach Tübingen geführt werden. In beiden Richtungen erfüllt sie damit auch für eine Vielzahl von Gemeinden auch die Funktion eines **Autobahnzubringers**; dies gilt auch im Hinblick auf bereits vorhandene und auch geplante großflächige Gewerbeansiedlungen im Umgebungsbereich der Autobhannauffahrt Rottenburg.

Die vorhandene B 28 im Abschnitt Herrenberg-Tübingen bleibt als B 296 weiterhin Bundesstraße und dient u.a. als Autobahnzubringer für den aus dem Raum Tübingen nach Norden orientierten Verkehr.

Neben dieser Zielsetzung im Rahmen eines weiträumigen Konzeptes dient der Neubau dieses Straßenabschnittes zugleich der **Entlastung der Ortsdurchfahrten** Kiebingen, Bühl, Kilchberg und Weilheim vom Durchgangsverkehr bzw. Ziel- und Quellverkehr der vorhandenen L 370. Diese kann in dem fraglichen Abschnitt zur Nachbarschaftsstraße / Gemeindeverbindungsstraße abgestuft werden.

Schließlich führt die B 28 neu in diesem Abschnitt auch zu einer erheblichen Reduzierung des Verkehrs auf der L 371 und zu einer Entlastung der langgestreckten Ortsdurchfahrt von Hirschau, auf welcher gegenwärtig ein Großteil des aus Tübingen zur Autobahn A 81 mit weiterer Fahrtrichtung Süden orientierten Verkehrs abgewickelt wird, sowie der Ortsdurchfahrten Wurmlingen und Wendelsheim.

Die B 28 ist mit dem vorliegenden Abschnitt im Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan) im vordringlichen Bedarf enthalten. Mit der verbindlichen Festlegung der fernstraßenrechtlichen Zielkonformität des Ausbauvorhabens durch § 1 Abs. 3 FStrAbG steht der bundesrechtliche Belang des weiträumigen Verkehrsbedürfnisses fest (VGH VBIBW 1994, 271).

Darüber hinaus bestehen jedoch auch keine Zweifel, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben im Sinne der früheren Rechtsprechung zur Planrechtfertigung (vgl. BVerwGE 71,166) objektiv erforderlich, also „vernünftigerweise geboten“ ist. Mit dem planfestgestellten Abschnitt der B 28 wird einerseits dem Ziel- und Quellverkehr, welcher - von Weiler kommend - auf der L 385 sowie vom Kernort Rottenburg nach Tübingen orientiert ist, eine leistungsfähige Verbindung gegeben, wobei vier Ortsdurchfahrten zum Wegfall kommen. Andererseits wird der von Tübingen in südlicher Richtung auf die A 81 orientierte Verkehr von der L 370 - aber auch von der L 371 mit den Ortsdurchfahrten Hirschau, Wurmlingen und Wendelsheim - abgezogen und in gestreckter Linienführung zur Autobahnanschlussstelle Rottenburg geleitet.

Das **Verkehrsgutachten** Dr. Bender & Stahl 1995, welches auf ältere Untersuchungen, aber auch neue Verkehrserhebungen vom Mai 1994 zurückgegriffen hat, hat - bezogen auf den Planungshorizont 2010/12 - für die L 370 alt zwischen Kiebingen und Bühl im Progn-

se-Null-Fall 15.800 Kfz, für den Planfeststellungsfall 4.350 Kfz, also eine Entlastung von über 72 % prognostiziert. Im Bereich Weilheim liegt die Entlastung immer noch bei 69,2 %. Die L 371 östlich Hirschau wird um 30,2 und zwischen Wurmlingen und Wendelsheim um 31,6 % entlastet. Auch die bestehende B 28 zwischen Tübingen und Unterjesingen wird entlastet, nämlich um ca. 11 %.

Eine erhebliche Mehrbelastung erfährt allerdings die Rottenburger Osttangente, nämlich bis zu 68,1 %, weshalb von Seiten der Stadt Rottenburg die Frage nach der Leistungsfähigkeit dieser Straße und ihrer Knotenpunkte aufgeworfen worden ist.

Wie der Sachverständige klargestellt hat, ist der geplante Ausbau der B 27 im Steinlachtal in die Berechnungen einbezogen worden.

Der hier planfestgestellte Abschnitt der B 28 neu ist - wie durch obige Feststellungen deutlich wird - in hohem Maße verkehrswirksam.

An dieser Stelle ist zugleich darauf hinzuweisen, dass laut Gutachter die mit der neuen Streckenführung der B 28 bezweckte Verlagerung und Bündelung von Verkehren entgegen der Befürchtung vieler Einwender nicht zu nennenswerten Verlagerungen des die Autobahnen A 5 und A 8 nutzenden **Schwerlastverkehrs** führen wird. Der Verkehrsgutachter hat hierzu überzeugend ausgeführt, dass im Hinblick auf die (bei den genannten Autobahnen gegenwärtig im Bau befindlichen) Ausbaumaßnahmen durch die Benutzung der B 28 keine Zeitvorteile zu erzielen seien.

Für das hier planfestgestellte Straßenbauvorhaben wurde kein förmliches Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die Änderung des Landesplanungsgesetzes, welches für den Regelfall für die in der Raumordnungsverordnung aufgeführten Vorhaben ein Raumordnungsverfahren (ROV) vorsieht, ist am 14.03.1992 in Kraft getreten. Nach der Übergangsbestimmung des Art. 2 Abs. 2 kann von einem ROV abgesehen werden, wenn spätestens ein Jahr danach mit der Auslegung begonnen worden ist. Dies ist der Fall. Im Rahmen des hierdurch eröffneten Ermessens, wie es auch nach alter Rechtslage schon bestanden hatte, sah die Planfeststellungsbehörde aus nachfolgend genannten Gründen keine Veranlassung, den Straßenbaulastträger zur vorherigen Durchführung eines solchen Verfahrens anzuhalten.

Nachdem zwar noch im Bedarfsplan 1986 und im Generalverkehrsplan 1986 eine Weiterführung der B 28a auf vollständig neuer Trasse (B 28n) und - kumulativ - eine neue L 370 nördlich der Bahnlinie enthalten waren, hat u.a. bereits das Gutachten Dr. Bender & Stahl 1983 aufgezeigt, dass die Weiterführung der B 28a auf der letztgenannten Trasse in mehrfacher Hinsicht vorzugswürdig ist. Der ursprünglichen Konzeption einer Verknüpfung mit der B 28 bei Unterjesingen wurde zudem durch die Fortschreibung 1992 des Bedarfsplans die Grundlage entzogen.

Im Zusammenhang mit der Planung einer Fortführung der B 28a im Zuge der Osttangente und einer L 370 wurden sodann in den Jahren 1986 bis 1988 für eine Trassierung im Neckartal umfassende Untersuchungen unter verkehrlichen und landschaftsökologischen Gesichtspunkten vorgenommen.

Unter Einbeziehung der aktualisierten Überprüfungen hinsichtlich der Verkehrsbedeutung und -wirksamkeit, der Verkehrs- und Lärmprognosen einer B 28 sowie der verkehrlichen Untersuchung der Var. 7 sowie der Ergänzung der UVS für diese Var. 7 nördlich des Neckars konnte eine raumordnerische Beurteilung der Trassen(alternativen) in der Planfeststellung auch ohne vorheriges förmliches Raumordnungsverfahren erfolgen.

Eine ausdrückliche Linienbestimmung gem. § 16 FStrG hat ebenfalls nicht stattgefunden. Das Vorliegen einer Entscheidung nach § 16 ist nicht Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der

Planfeststellung (BVerwG NuR 1998, 305; VkB1 1995, 210; BVerwG NuR 1997, 441 betrifft hingegen die Wirkungen einer mangelbehafteten Linienbestimmung). Mit der Erteilung des „Sichtvermerks“ hat der Bundesverkehrsminister für den Bund als Straßenbaulastträger seine Zustimmung zu der nun planfestgestellten Trasse gegeben.

IV. Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG

Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Straßenbauvorhaben hat erhebliche Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter.

Die für die Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgeschriebenen Verfahrensschritte sind durchgeführt worden.

Entscheidungserhebliche Unterlagen im Sinne von § 6 UVPG liegen der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Umweltverträglichkeit vor.

Im einzelnen handelt es sich zunächst um die „Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Neubau der B 28 zwischen Rottenburg und Tübingen, Büro Prof. Eberhard“, vom Dezember 1992. Der Untersuchungsraum, innerhalb dessen drei Trassenführungen beurteilt worden sind, erfasst zwar auch Flächen nördlich des Neckars; jedoch nicht vollständig den Bereich, in welchem die im Laufe des Verfahrens zur Diskussion gestellte **Variante 7** zu liegen käme. Dementsprechend ist das Büro Eberhard zu einer Ergänzung seiner UVS aufgefordert worden, welche im Juli/Oktober 97 erarbeitet und vorgelegt worden ist.

Sodann ist an dieser Stelle noch der landschaftspflegerische Begleitplan, ebenfalls Büro Eberhard, anzuführen.

Auf Grund des Inkrafttretens des § 19 c Bundesnaturschutzgesetz in Vollzug der europäischen FFH-Richtlinie wurde auch noch eine Verträglichkeitsprüfung im Hinblick auf „FFH- und Vogelschutzrichtlinie“ unter dem November 1998 erstellt.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 6 UVPG findet sich in der ausgelegten Umweltverträglichkeitsstudie. Eine erweiterte Zusammenfassung, die auch die umweltrelevanten Planfeststellungsunterlagen einschließt, wurde unter Beachtung der zwischenzeitlich in Kraft gesetzten Planfeststellungsrichtlinien nachträglich erarbeitet und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

Durch Auslegung der Umweltverträglichkeitsstudie vom Dezember 1992 und der gesamten Planunterlagen ist die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 UVPG erfolgt.

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG

Auf der Grundlage der Unterlagen gem. § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der Verbände nach den §§ 7 und 8 sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG erfolgt gem. § 11 UVPG nachfolgende zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 genannten Schutzgüter, einschließlich der Wechselbeziehungen:

Die planfestgestellte Trassierung verursacht als Folge der bahnparallelen Führung die vergleichsweise geringsten Risiken für den betroffenen Freiraum in der Neckaraue und nutzt

zudem den Bahndamm als Lärm- und Sichtschutz gegenüber den Ortslagen. Beeinträchtigungen entstehen vor allem aus gestalterischer und siedlungsstruktureller Sicht durch die Rampen und Überführungsbauwerke. Die Trennwirkung des Bahndammes wird durch die neue Straße verstärkt. Das Landschaftsbild wird auch durch die erforderlichen Lärmschutzbauwerke für Kiebingen, Bühl und Kilchberg beeinträchtigt werden. Im Bereich des Baggersees Queck (Naturschutzgebiete Oberes Steinach, Burglehen) ist mit Beeinträchtigungen der Tier-, insbesondere Vogelwelt zu rechnen.

Die Belastung straßennaher Böden durch verunreinigtes Spritzwasser wird bis etwa 10 m Entfernung beiderseits der Fahrbahnkante hoch eingeschätzt. Die B 28 neu tangiert entlang des Baggersees Queck und entlang des Wasserschutzgebietes der Steinlach-Wasserversorgungsgruppe auf Gemarkung Bühl und Kirchberg grundwasserempfindliche Gebiete, so dass Sicherungsmaßnahmen gemäß RiStWag, Zone III, vorzunehmen sind. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen gem. Verkehrslärmschutzverordnung werden mit Hilfe der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung an allen Gebäuden im Bereich der vorhandenen Geschosse bis auf zwei Gebäude in Kiebingen und das Bahnhofsgebäude in Kilchberg eingehalten. Dennoch ist festzuhalten, dass sich für die nördlich der L 370 liegenden bebauten Bereiche von Kiebingen, Bühl und Kilchberg teilweise spürbare Erhöhungen der Lärmimmissionen ergeben werden. Auch der ortsnahe Erholungsbereich südlich des Neckars wird beeinträchtigt.

Das Neckartal zeigt generell in diesem Abschnitt eine besondere Empfindlichkeit der bioklimatischen Gegebenheiten. Im Vergleich mit den umgebenden Höhenzügen fallen eine deutlich erhöhte Nebelgefährdung und eine verstärkte Tendenz zur Ausbildung von Kaltluftseen auf. Dies kann zu einer verstärkten Anreicherung von Luftverunreinigungen in Bodennähe führen.

Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden an anderer Stelle dargestellt und bewertet.

Die **Bewertung** der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG erfolgt im Rahmen der Befassung mit den zwingenden materiellrechtlichen Rechtssätzen sowie der Abwägung.

V. Zwingende materiell-rechtliche Rechtssätze

Die vorliegende Planung verletzt keine zwingenden materiellrechtlichen Rechtssätze, insbesondere liegt kein Verstoß gegen die naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsgebote der Eingriffsregelung (§§ 10, 11 NatSchG BW) und gegen § 41 Abs. 1 BImSchG vor.

Naturschutzrechtliche Gebote

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und ihm folgend des VGH Baden-Württemberg stellen das in § 11 NatSchG niedergelegte Vermeidungsgebot und die Verpflichtung, bei unvermeidbaren Eingriffen einen Ausgleich durch mögliche Ausgleichsmaßnahmen (im engeren Sinn) zu schaffen, striktes Recht dar und unterliegen nicht der Abwägung (BVerwG NVwZ 1993, 565; VGH VBIBW 1995, 388).

Vermeidung

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurden die in Frage kommenden Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erhoben und festgelegt. Dem Gesichtspunkt der Vermeidung wird vor allem durch die konsequente „Bahnbündelung“ bei der Feintrassierung Rechnung getragen. Bereits hierdurch können die Eingriffe im Sinne des § 10 NatSchG verhältnismäßig gering gehalten werden. Bezüglich der Schutzgüter „Boden, Grundwasser, Oberflächenwasser“ wird eine Minimierung des Defizits in der Grundwasserneubildung durch breitflächige Entwässerung über die Böschungen sowie durch Versickerung in Mulden und Sickerstellen erreicht. Einschnittsböschungen werden mit Oberboden abgedeckt und begrünt. Der Bühlertalbach sowie der Weilheimer Landgraben werden mit Brücken gequert (keine Verdolungen). Knotenpunkte werden mit Geländemodellierungen und Bepflanzungen versehen; Lärmschutzbauwerke werden begrünt. Im Bereich des Baggersee Queck (teilweise Naturschutzgebiet) wird ein Sicht- und Immissionsschutzwall mit ergänzender Schutzpflanzung errichtet. Auch die vorgesehene Immissionsschutzpflanzung beinhaltet in hohem Maße Vermeidungsfunktionen. Schließlich sind hier noch umfassende Bepflanzungsmaßnahmen, wie z.B. die Maßnahmen Nr. 16 bis 18 zu benennen. Auch im Hinblick auf den Baubetrieb sieht der LBP Vermeidungsmaßnahmen vor: Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auf das mögliche Mindestmaß, Schonung hoch empfindlicher Flächen, fachgerechte Behandlung und Lagerung des Oberbodens sowie fachgerechte Handhabung boden- und wassergefährdender Stoffe.

Damit sieht der LBP eine in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht umfassende Vermeidung unnötiger Eingriffe vor.

Die durch das zweite Änderungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 30.04.1998 sowie höchstrichterlicher Rechtsprechung (BVerwG DVBl 98, 901) erforderlich gewordene Prüfung, ob ein „potentielles FFH- oder Vogelschutzgebiet“ betroffen sein könnte, ergab, dass im fraglichen Raum mit den Naturschutzgebieten „Oberes Steinach“ und „Burglehen“ zwar ein für „Natura 2000“ vorzuschlagendes Gebiet vorhanden, eine erhebliche Beeinträchtigung jedoch nicht zu besorgen ist.

Ausgleich

Eine wesentliche Ausgleichsmaßnahme ist der Rückbau der bestehenden L 370 (Reduzierung des Querschnittes von 7,5 auf 6,0 m) außerhalb der bebauten Ortslagen. Der vorhandene nördliche Parallelweg wird teilweise zu einem Gras- bzw. Erdweg zurückgebaut und abschnittsweise auch vollständig rekultiviert. Zwischen Fahrbahn und südlichem Parallelweg wird teilweise eine Baumreihe gepflanzt. Weitere ergänzende Baum- und Gebüschpflanzungen sind vorgesehen, u.a. die Anlage einer Obstwiese beim Anschluss der L 370 alt am Bauanfang.

Auch der „Immissionsschutzpflanzung“ kann in Bezug auf das Landschaftsbild Ausgleichsfunktion zugebilligt werden.

Verkehrslärmschutz als striktes Recht

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung u.a. von öffentlichen Sachen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht (BVerwG NJW 1995, 2572; VGH Bad.-Württ. Urteil vom 08.03.1996 5 S 1743/95 und 28.03.1996 5 S 1256/95; Beschluss vom 20.05.1996 8 S 981/96), steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Kosten der Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Es wird ferner durch den Begriff der Vermeidbarkeit der schädlichen Umwelteinwirkung relativiert. Nicht vermeidbar im Sinne des § 41 Abs. 1 sind schädliche Umwelteinwirkungen, die sich nur zu Lasten anderer Belange verhindern ließen, denen aber im Verhältnis zu dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes der Vorrang gebührt (vgl. auch Kodal-Krämer a.a.O. S.1054, wonach auch hier eine Abwägung vorzunehmen ist; jede andere Auslegung sei mit dem in Artikel 20 Grundgesetz verankerten Abwägungsgebot nicht zu vereinbaren; offengelassen von BVerwG UPR 1999, 268).

Der gesetzlich gebotene Schutz der Nachbarschaft bezieht sich dabei nicht auf die bauliche Anlage, sondern auf die dort zulässigerweise ausgeübte Nutzung, wie dies § 2 Abs.3 der 16. BImSchV in zeitlicher Hinsicht klarstellt. In räumlicher Hinsicht gilt nichts anderes (VGH Urteil vom 08.03.1996 a.a.O.).

Die Schwelle, ab welcher vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche auszugehen ist, ist mit der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) mittlerweile verbindlich festgelegt worden.

Wie aus der Anlage zur Verordnung zu ersehen ist, handelt es sich bei dem hierbei zugrundezulegenden Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt (BVerwG Urteil vom 21.03.96 VBIBW 96, 334). Diese Methode gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse und ist für die Betroffenen durchweg günstiger als Messungen (BVerwG aaO, S. 335).

Nach neuer Rechtsprechung des VGH Bad.-Württ. (vgl. Urteil vom 08.03.1996 a.a.O.) kann allerdings in atypischen Fällen im Ausnahmefall auch unterhalb der Lärmgrenzwerte eine unzumutbare Beeinträchtigung vorliegen, welche einen Anspruch auf Lärmschutz gibt. Für das Planfeststellungsverfahren und die Notwendigkeit entsprechender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde setzt dies jedoch voraus, dass Anhaltspunkte für eine atypische Konstellation bestehen; dies ist vorliegend nicht der Fall.

Allerdings kann auch nach der genannten Rechtsprechung selbst dann, wenn kein atypischer Fall vorliegt, im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung Lärmschutz unterhalb der Schwelle der Lärmgrenzwerte zuzubilligen sein; dem entspricht ein abwägungserheblicher "Lärmminimierungsanspruch" der Anlieger. Insbesondere bei nicht oder wenig lärmvorbelasteten Gebieten sei die Planfeststellungsbehörde nicht der Notwendigkeit enthoben, den Verkehrslärm auch im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. "Über finanzielle Verhältnismäßigkeitserwägungen hinaus sind hier freilich sämtliche für und gegen solche schalltechnischen Zusatzmaßnahmen sprechenden Gründe, insbesondere auch städtebauliche Belange, in die Abwägung einzubeziehen" (VGH Urt. vom 08.03.1996 aaO).

Schließlich ist nach der neueren Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 21.03.96 DVBl. 1996, 916) darüber hinaus sicherzustellen, dass von dem neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg keine Lärmimmission ausgeht, die zusammen mit der Vorbelastung durch andere Verkehrswege eine Gesundheitsbeeinträchtigung bewirken kann; dies wird aus Art.2 Abs.2 S.1 GG gefolgert. Das Gericht hat allerdings offengelassen, bei

welcher Schwelle die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit überschritten wird.

Vorliegend kann eine solche Gefährdung ausgeschlossen werden, da bei kumulativer Berücksichtigung von Straße und Eisenbahnlinie der Gesamtbeurteilungspegel sich etwa im Bereich Kiebingen um maximal 0,2 dB(A) erhöht, also weit unterhalb jener Grenze, für die von einer Gesundheitsgefährdung - die jedenfalls erst bei über 70/60 dB(A) angenommen wird - auszugehen wäre, liegt (vgl. Lärmgutachten 1992, Seite 4).

Zur Beurteilung der Lärmsituation hat die antragstellende Straßenbauverwaltung zunächst ein Lärmschutzgutachten des Ingenieurbüros für Umweltschutz, Verkehrsplanung und Datenverarbeitung Braunstein + Berndt, November 1992, vorgelegt. Die hierbei zugrunde gelegten Verkehrsstärken wurden den Verkehrsuntersuchungen Dr. Bender & Stahl 1988/89 entnommen.

Wegen des Zeitablaufes war allerdings eine neue Verkehrsuntersuchung erforderlich geworden, welche durch das Büro Dr. Bender & Stahl im Jahr 1995 erarbeitet und übergeben worden ist. Auf dieser Grundlage ist dann von Braunstein und Berndt auch im Jahr 1996 ein neues Lärmgutachten erarbeitet worden.

Nach dieser Berechnung wurde nur bei folgenden Gebäuden eine Überschreitung der Grenzwerte berechnet:

- In **Kiebingen** beim Gebäude Vorstadtstraße 44, wäre in einem **nicht vorhandenen**, nur fiktiv berechneten 3. Geschoss der Nachtwert (Wohngebietenutzung) um 1,2 dB(A) überschritten.
- In **Bühl** ist für das Gebäude Knollstraße 26 (Schlosssaal), für ein oben liegendes Fenster der Nachtwert (Mischgebiet) um 0,2 dB(A) überschritten. Es ist jedoch dort kein „schutzbedürftiger Raum“ vorhanden
Beim Gebäude Ziegelhüttenstraße 39, Nordseite, ist für ein Giebelfenster im Dachgeschoss der Nachtwert (Wohngebiet) um - aufgerundet - 1 dB(A) überschritten.
In einem Betriebsgebäude der Firma Flender (Halle) ist im 2. Geschoss der Nachtwert (Gewerbegebiet) um 0,6 dB(A) überschritten. Auch hier ist von keinem „schutzbedürftigen Raum“ auszugehen.
- In **Kilchberg** liegt beim Gebäude Bahnhofstraße 28 (Bahnhofsgebäude) im 1. und 2. Stockwerk (Gewerbegebiet) eine Überschreitung des Nachtwertes um 0,4 bzw. 1,9 dB(A) vor.
Beim Gebäude Bahnhofstraße 18 ist für ein fiktiv berechnetes, **nicht vorhandenes** 3. Geschoss (Mischgebiet) eine Nachtwertüberschreitung von 1,2 dB(A) berechnet worden.

Aufgrund der Einwendungen und Erörterung ist noch eine nachträgliche Berechnung für weitere 3 Gebäude getätigt worden:

- In **Kiebingen** ist für das Jugendhaus eine Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte um 4,1 dB(A) tags und 6,8 dB(A) nachts berechnet worden. Für das Gebäude des Anglervereins, Südseite, liegt eine Nachtwertüberschreitung um 0,8 dB(A) vor, jedoch kann nicht von einer schutzbedürftigen Nutzung zur Nachtzeit ausgegangen werden.

- In **Bühl** erfolgte eine Berechnung für die Parzelle 167/2. Hier sind die Wohngebietsgrenzwerte auch im 3. Geschoss unterschritten.
- In **Kilchberg** sind für das Gebäude Bahnhofstraße 10 die Mischgebietsgrenzwerte unterschritten.

Die Einhaltung der in nur wenigen Fällen und - mit Ausnahme des Jugendhauses - nur gering überschrittenen Grenzwerte auch in den genannten Überschreitungsfällen durch aktiven Lärmschutz wäre in dem o.g. Sinne unverhältnismäßig. Zum vollständigen aktiven Schutz müssten nämlich etwa im Bereich der Bahnhofstraße (Kilchberg) und beim Schlosssaal in Bühl die Lärmschutzeinrichtungen um 150 m verlängert werden, beim Jugendhaus in Kiebingen müsste eine 80 m lange und bis zu 3,50 m hohe Lärmschutzwand erstellt werden.

VI. Die Abwägung öffentlicher und privater Belange einschließlich der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG bei der Trassenbewertung und -festlegung

1. Darstellung der Trassenalternativen

Wie bereits erwähnt, sah eine ursprüngliche Konzeption der Führung der B 28 neu eine vollständige Neutrassierung auch östlich der L 361 (Seebronn) vor, wobei entweder an einen Anschluss an die bestehende B 28 bzw. die geplante Umgehung Unterjesingen im Zuge der B 28 oder - andererseits - an eine Fortführung südlich von Wendelsheim, Wurmlingen und Hirschau bis Weilheim gedacht war. Diese Bundesfernstraßenplanung, welche durch eine Verlegung der L 370 auf die hier planfestgestellte Trasse im Rahmen des Generalverkehrsplans ergänzt werden sollte, ist jedoch - wie dargelegt - insbesondere wegen ungenügender Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten im Zuge der L 370 und aus Gründen des Flächenverbrauchs und der Umweltauswirkungen aufgegeben worden.

Im Rahmen von Voruntersuchungen des Straßenbauamtes (1986/1988) wurden - seinerzeit noch für eine **L 370 neu** - 6 Varianten mit weiteren (zunächst) 3 Untervarianten erarbeitet, untersucht und vergleichend bewertet (vgl. Erläuterungsbericht Ziff. 3.1 i.V.m. Anhang 3). Alle Varianten beginnen - von Osten gesehen - zwischen Bühl und Kiebingen. Die Varianten 1 bis 3 verlaufen alle zwischen Neckar und Bahnlinie.

Die Varianten 4 bis 6 a queren den Neckar und werden nördlich des Neckars mit der Osttangente verknüpft.

Zu den Var. 5 und 6 wurden noch Untervarianten mit einer Querverbindung zur Osttangente bzw. L 385 untersucht. Bei Var. 5a erfolgt diese Verbindung unter Mitbenutzung der Siebenlindenstraße bis deren Einmündung in die Osttangente. Bei Var. 6a schwenkt die Querverbindung bereits nordöstlich der genannten Einmündung auf neuer Trasse über eine neue Neckarbrücke in Richtung L 385 ab. Diese Querverbindungen der Var. 5a und 6a sind gegenseitig austauschbar.

In einer ergänzenden Untersuchung wurden noch die Untervarianten 1b und 1c untersucht, wobei sich Var. 1b nur unwesentlich von 1 unterscheidet, 1c jedoch als einzige Variante zwischen Kiebingen und Rottenburg südlich der Bahn verläuft.

In der **UVS** wurden die nachfolgenden Varianten untersucht:

- Variante 1: Diese entspricht im wesentlichen der Variante 3 a des o.g. Variantenvergleichs.
- Variante 2: Diese entspricht der Variante 2 des o.g. Variantenvergleichs und beinhaltet ebenfalls eine bahnparallele Führung mit Ausnahme einer Umfahrung der nördlich der Bahnlinie vorhandenen Bebauung von Kiebingen.
- Variante 3: Diese entspricht Variante 5/6 des o.g. Variantenvergleichs und beinhaltet eine Neutrassierung bereits ab dem Sülchenknoten durch das Wasserschutzgebiet mit einer Querung des Neckars in Höhe von Kiebingen und dem Einschwenken auf die bahnparallele Führung östlich von Kiebingen. Wie bei Var. 5a wurde als Querverbindung die Siebenlindenstraße zugrundelegt.

Mit diesen 3 untersuchten Varianten wurden die Trassierungsbereiche der genannten 6 Varianten (mit 5 Untervarianten) der o.g. Voruntersuchungen des Straßenbauamts abgedeckt.

Die Variante 3 der UVS in der Form der **Planungsfälle 5/6 mit Querspange** wurde vom Büro Bender & Stahl noch nachträglich auf ihre Verkehrswirksamkeit untersucht.

Zu Var. 5/6 bzw. 5a/6a wurde von der Stadt Rottenburg noch eine Lösung angesprochen, welche - zur Vermeidung einer weiteren Neckarquerung im Zuge der Querspange - eine Weiterführung der L 385 (von Weiler) südlich des Neckars vorsieht und die Verknüpfung mit der B 28 neu bei Kiebingen im Bereich zwischen Bahnlinie und Kläranlage vorsieht. Diese Weiterführung der L 385 käme dann in die Talauie zwischen Bahnlinie und Neckar zu liegen und würde - wie die Variante 2 der UVS - die entsprechenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auslösen. Im Ergebnis wäre sie eine Addition aus Variante 2 und 3 der UVS. In einem Kostenvergleich des Straßenbauamtes vom 12.01.1999 wurde festgestellt, dass die Mehrkosten der Variante 5/6 gegenüber der Planfeststellungslösung von 10,4 Mio. DM bei dem Vorschlag der Stadt Rottenburg auf 8,65 Mio. DM verringert werden könnten.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde zusätzlich eine **Variante 7** mit den Planungsfällen 3, 3A und 3B - verschiedene Längen von 4-Streifigkeit - zunächst auf ihre Verkehrswirksamkeit und später auch noch auf ihre Auswirkungen auf andere öffentliche Belange untersucht. Wie die Variante 5/6 beginnt die Trasse der Variante 7 beim Sülchenknoten, verläuft von hier unter Mitbenutzung der L 372 in nordöstlicher Richtung und schwenkt vor Wurmlingen nach Osten ab. Sie verläuft dann weiter parallel zum „Rittweg“ zwischen der Ortslage Hirschau und dem Gewerbegebiet bis sie östlich von Hirschau die L 371 erreicht und auf deren Trasse weiterverläuft.

Eine geringfügige Abweichung bzw. Ergänzung zur Planfeststellungstrasse stellt der **Planungsfall 2 a** der Verkehrsuntersuchung Bender & Stahl 1995 dar, in welchem durch Verlängerung der L 371 von Hirschau zur K 6900 eine östliche Umgehung von Weilheim geschaffen wird.

2. Bewertung der Trassenvarianten:

Verkehrswirksamkeit

Bei der **Var. 3** der UVS (= **5a/6a** der Variantenuntersuchung 1986/88) würde auf der L 370 alt

- zwischen Kiebingen und Bühl eine Belastung von 6.700 Kfz/24 h (gegenüber 4.350 bei der Planfeststellungstrasse) und
- zwischen Bühl und der Anschlussstelle Bühl/Kilchberg eine Belastung von 8.000 Kfz (statt 6.150) verbleiben.

Völlig entgegengesetzt wäre jedoch die Situation auf der Osttangente nördlich des Knotens Rottenburg/Ost. Werden nach der Verkehrsprognose bei der Planfeststellungslösung dort 21.100 Kfz/24 h prognostiziert, würde im Planungsfall 5/6 (mit Querverbindung) dort eine Belastung von lediglich 11.050 Kfz eintreten, und damit die Zahl des Prognose-Null-Falls sogar noch unterschritten.

Zur Problematik der Mitbenutzung der Osttangente (L 361) und der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird im einzelnen auf die Befassung mit den Einwendungen der Stadt Rottenburg verwiesen.

Die **Variante 7** ist vom Büro Dr. Bender & Stahl mit Gutachten vom August 1996 verkehrlich untersucht worden. Hierbei wurde zwischen einem Planungsfall 3 (2-streifiger Ausbau zwischen Osttangente und Knoten Tübingen-Weilheim mit Kapazitätsbegrenzung), einem Planungsfall 3A (4-streifiger Ausbau zwischen den Anschlussstellen Hirschau und Tübingen-Weilheim) sowie einem Planungsfall 3B (4-streifiger Ausbau) zwischen Osttangente und Knoten Tübingen Weilheim bei gleichzeitiger Realisierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf den Ortsdurchfahrten im Zuge der L 370 unterschieden.

- Im Planungsfall 3 ergeben sich für die L 370 Entlastungen zwischen 10,4 (westlich Weilheim) und 14,9 % (zwischen Kiebingen und Bühl).
- Im Planungsfall 3A betragen die Entlastungen an den o.g. Punkten 29 % bzw. 39,6 %.
- Im Planungsfall 3B liegen die Entlastungen bei 44,2 bzw. 60,8 %.

Zum Vergleich:

Die Entlastungen bei der Planfeststellungstrasse liegen zwischen 69,2 und 72,5 %.

Unter verkehrlichen Gesichtspunkten ist somit festzustellen, dass die **Entlastungswirkung** der Var. 7 für die von der L 370 betroffenen Ortslagen selbst bei vollem 4-streifigem Ausbau (Planungsfall 3A) die Werte der Planfeststellungstrasse deutlich unterschreitet. Für die Ortslage von Hirschau selbst ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen, lediglich für den Streckenbereich der L 371 zwischen Hirschau und Wurmlingen ergibt sich eine erhebliche Verkehrsreduzierung.

Zur Verkehrswirksamkeit ist daher festzuhalten, dass die Varianten 5/6 einschließlich Untervarianten 5a/6a für die Ortschaften an der L 370 alt eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung bewirken würden als die Planfeststellungslösung.

Auch die Var. 7 hätte - selbst im Planungsfall 3A (4-streifiger Ausbau zwischen Wurmlingen und Tübingen) - noch geringere Entlastungswirkungen als die Planfeststellungstrasse.

Immissionsschutz, Optimierungsgebot des § 50 BImSchG

Gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG UPR 1999,268; NJW 1986; 82; NVwZ 1991, 69) handelt es sich dabei um ein sogenanntes Optimierungsgebot, d.h. der Abwägungsspielraum wird zwar eingeschränkt, nicht aber beseitigt. Der hinsichtlich des Baus von Straßen meist wichtigste Anwendungsbereich des "Trennungsgebotes" des § 50 BImSchG bezieht sich auf Lärmimmissionen, wobei insoweit die Bestimmung der Linienführung im Vordergrund steht (vgl. Kodalkrämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Seite 1051).

Hierbei ist eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, etwa dem Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sowie der Beschränkung der Kosten des Straßenbaus, vorzunehmen.

Eine Verletzung des Abwägungsgebotes ist auch dann möglich, wenn die Beeinträchtigung der Anlieger der Straße unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkungen bleibt; vielmehr muss eine mehr als unerhebliche Lärmbelastung *möglichst* vermieden werden (BVerwG NJW 1986, 3034; NVwZ 1994, 691).

In Bezug auf die **Varianten** ist hierzu festzuhalten, dass von der planfestgestellten Bahn-bündelungstrasse Lärmeinwirkungen auf die nördlichen Bereiche der bebauten Ortslagen von Kiebingen, Bühl und Kilchberg ausgehen werden. Zwar werden bis auf die genannten Ausnahmen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten; dennoch wird die Lärmeinwirkung dort - abhängig von Verkehrsaufkommen und Windrichtung - für manche Gebäude wahrnehmbar sein.

Bei der **Var. 3 (UVS)** würde zwar die Ortschaft Kiebingen von Lärmimmissionen der B 28 stark entlastet werden, hingegen würde sich eine Lärmbelastung für die Wohngebäude der Rottenburger Rolu-Siedlung ergeben, worauf Bewohner dieser Siedlung bereits mit Unterschriftenliste hingewiesen haben. Die **Var. 7**, die nördlich des Neckars verläuft, würde wiederum Lärmeinwirkungen auf Wurmlingen und besonders Hirschau auslösen. Dort würde die Straße im Nahbereich von Wohngebieten und der Schule geführt werden müssen. Dazu kommt, dass - wie schon ausgeführt - die Entlastungswirkungen für die Ortschaften an der L 370 äußerst gering wäre, und daher die Ortsdurchfahrten weiterhin starken Lärmeinwirkungen ausgesetzt wären.

In seinem Urteil vom 28.01.1999 (UPR 1999, 268) hat der 4. Senat des BVerwG die Auffassung vertreten, dass „auch Gradientenabsenkungen, Tief- und Troglagen Mittel sind, mit denen der Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG Rechnung getragen werden kann“. Damit stellen diese Ausführungsdetails nicht (nur) eine Schutzeinrichtung dar, die insbesondere bei Grenzwertüberschreitungen Abhilfe leisten kann, sondern sind bereits im Rahmen der Optimierung - auch unter der Erheblichkeitsschwelle - relevant. Es liegt jedoch auf der Hand, dass Tieflagen häufig technisch nicht bzw. nur mit unverhältnismässi-

gem Kostenaufwand durchführbar sind, weil etwa Gewässer- oder Straßenkreuzungen zu bewältigen sind, oder Grundwasseranschnidungen stattfinden. Dazu kommt die Notwendigkeit, den Erdaushub abzulagern. Der Flächenverbrauch erhöht sich. In allen Fällen ist mit wesentlich erhöhten Kosten zu rechnen.

Die B 28 neu läuft weitgehend geländegleich parallel zur Bahnlinie. Im Bereich der Ortslage Kiebingen verläuft die Bahnlinie auf einem Damm, während die Straße in einem leichten Geländeeinschnitt liegt. Somit liegt die Oberkante des Bahndammes ca. 4 - 5 m über der Straße und bewirkt hierdurch eine Abschirmung der Emissionen. Im weiteren Streckenverlauf ungefähr ab km 2+800 liegen Straße und Bahnlinie nahezu auf gleicher Höhe.

Eine durchgehende Führung der Straße in Tieflage, das heißt in einem Einschnitt, um dem Grundsatz der Lärmvermeidung durch Gradientenabsenkung zu genügen, ist aus mehreren Gründen nicht möglich:

- Im Bereich von km 1+400 bis 2+300 (Ortsbereich von Kiebingen) liegt der Grundwasserspiegel nur etwa 2,50 m unter dem Gelände. Eine Trassierung im Einschnitt würde das Grundwasser anschneiden. Somit wäre eine Grundwasserwanne erforderlich, die erheblich Baukosten (ca. 15.000 DM/m) erfordern würde. Zusätzlich wäre eine Entwässerung der Straße über Pumpwerke erforderlich.
- Ab km 2+300 liegt der Grundwasserspiegel mit 3,0 m bis 7,0 m unter Gelände zwar tiefer. Jedoch müssen der Rohrhaldenbach in Kiebingen (km 2+800), der Bühlertalbach in Bühl (km 4+200) sowie zwei Gräben in Kilchberg (km 5+300 und 6+480) überquert werden. Des Weiteren sind Unterführungen der Bahn und der parallel verlaufenden B 28 neu in Bühl (Knollstraße) und Kilchberg (km 5+600) durch Orts- bzw. Feldwege vorgesehen. In den genannten Bereichen, wo die Straße in der Nähe der Wohnbebauung verläuft, ist eine Führung der Straße in einem Einschnitt zur Abschirmung der Lärmemissionen deshalb nicht möglich.

Dies zeigt auf, dass eine Trassen- und Gradientenführung unter optimaler Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes nicht möglich ist. Die Bewertung der Trassen allein unter Lärmgesichtspunkten erbringt keine eindeutige Präferenz.

Umweltverträglichkeit

Unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde in der UVS bei den drei untersuchten Trassen eine eindeutige Rangfolge gebildet.

Die **Variante 1** (Planfeststellungstrasse) verursacht als Folge der bahnparallelen Trassierung die geringsten Risiken für den Freiraum in der Neckaraue und nutzt zudem den Bahndamm als Lärm- und Sichtschutz gegenüber den Ortslagen.

Die **Variante 2**, welche lediglich im Nahbereich von Kiebingen einen Bogen zum Neckar hin macht, führt hierdurch zu einer Beeinträchtigung der schutzwürdigen Uferzonen des Flusses und würde aufgrund der Dammlage einen weiteren Riegel zwischen Kiebingen und dem Neckar schaffen.

Variante 3 würde eine zusätzliche Neckarquerung östlich von Kiebingen bedingen und die naturnahen Uferzonen des Neckars und damit wertvolle Lebensräume erheblich beeinträchtigen. Die Durchfahrung der engeren Schutzzone des Rottenburger Wasserschutzge-

bietes würde zu Risiken für das Wasserpotential führen. Da es sich dort um eher extensiv genutzte Grünlandflächen handelt, auf denen sich nach den Feststellungen der BNL z.T. wertvolle Salbei-Glatthaferwiesen entwickelt haben, wären auch erhebliche Beeinträchtigungen der Tierwelt verbunden. Schließlich würden - je nach der Größe des Abstands - für den benachbarten Wohnbereich „Rolu-Siedlung“ erhebliche Lärmbeeinträchtigungen hervorgerufen werden.

Sofern die **Variante 3 der UVS in der Form der Variante 5a** der Vorplanung (mit **Querspange** als Zubringer von der L 385 von Weiler) verwirklicht werden würde, wäre eine weitere Neckarquerung erforderlich, um eine wirksame Entlastung der L 370 alt herbeizuführen.

Für diese Lösung (Var. 3) sprechen allerdings Belange der Stadt Rottenburg insofern, als die Planfeststellungslösung zu einer erheblichen Belastung der Osttangente führt, welche zwischenzeitlich zur Landesstraße aufgestuft worden ist, sowie Belange der Ortschaft Kiebingen (vgl. näher unten „Belange der Stadt Rottenburg“).

Zur **Variante 7** ist auszuführen:

Da die o.g. verkehrlichen Gesichtspunkte zwar eindeutig gegen die **Var. 7** sprechen, es jedoch nicht zweifelsfrei erlauben, diese ohne weiteres auszuschneiden, hat die Planfeststellungsbehörde es für erforderlich angesehen, die Variante 7 auch unter Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit, insbesondere des Naturschutzes, sowie unter dem Blickwinkel des Flächenverbrauchs und der landwirtschaftlichen Belange zu überprüfen.

Die **Umweltverträglichkeitsstudie (Ergänzung) vom Oktober 1997** ist von einem nur 2-streifigen Straßenquerschnitt der B 28 neu bis zum Weilheimer Knoten (Planungsfall 3 der Verkehrsuntersuchung zur Variante 7) ausgegangen. Im Ergebnis hat der Gutachter deutliche Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Landschaftsbild sowie Tiere und Pflanzen im Vergleich zur bahnparallelen Planfeststellungstrasse festgestellt. Als Hauptkriterien wurde hierbei die Einsehbarkeit vom „Spitzberg“ und der Wurmlinger Kapelle, welche bedeutende Erholungsbereiche darstellen, sowie die Neuzerschneidung eines bisher relativ störungsarmen, landschaftsökologisch bedeutsamen Freiraumes mit Vorkommen zahlreicher seltener, geschützter Arten angeführt. Der Gutachter sieht eine Störung des Kernbereiches des Neckartales, wohingegen die Planfeststellungstrasse nur verhältnismäßig randliche Störungen erzeuge. Er weist auch daraufhin, dass bei Verwirklichung der Variante 7 das Neckartal zwischen Rottenburg und Tübingen zwei hochbelastete Korridore ertragen müsse, nämlich die B 28 neu mit bis zu 31.000 Kfz/24 h (Planungsfall 3B, östlich Anschlussstelle Hirschau) sowie bis zu 11.000 Kfz/24 h auf der L 370 westlich Weilheim.

Die bei der „UVS-Ergänzung“ gegenüber der UVS geringere „Untersuchungsdichte“ für den nördlich des Neckars liegenden Raum ist unschädlich; es gibt keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass detailliertere Untersuchungen zu Zweifeln an den eindeutigen Bewertungen führen könnten.

Damit hat die ökologische Untersuchung das hohe Maß der Beeinträchtigung von Umweltgütern durch die Variante 7 bestätigt.

Sonstige beim Trassenvergleich zu berücksichtigende öffentliche Belange

Landwirtschaft

Aus landwirtschaftlicher Sicht wurde von Referat 33 des Regierungspräsidiums die Variante 7 als ungünstig bewertet, da sie in den Bereichen, in denen sie nicht auf bestehenden Straßenstrassen verläuft, fast ausschließlich gute Ackerflächen in Anspruch nimmt und auch auf weiten Strecken landwirtschaftliche Nutzflächen ungünstig durchschneidet.

Wasserwirtschaft

Auch aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden für die Var. 7 Nachteile gesehen.

Kosten

Zur Variante 7 liegt auch ein Kostenvergleich der Planungsfälle vor. Für den Planungsfall 3 wurden (Stand 1996) 46,8 Mio. DM, für Planungsfall 3A 50,3 Mio. DM und für den Planungsfall 3B 55,3 Mio. DM berechnet.

Die Kostenberechnung für die Planfeststellungsstrasse liegt bei 44,9 Mio. DM (Stand 1992), für die Var. 6a bei 55,3 Mio.

Belange der Raumordnung, im besonderen: Bahnlinie Tübingen- Horb

Der Regionalverband hat sich im Grundsatz für die Bahnbündelung ausgesprochen. Die Landesplanungsbehörde hat darauf hingewiesen, dass in der Raumordnungskarte des Regionalplans zwar ein Neubau der L 370 enthalten sei, dem Planziel aber auch mit einer B 28 neu entsprochen werde. Auch im übrigen wurde festgestellt, dass das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt.

Eine besondere Relevanz kommt unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung dem Umstand zu, dass durch die Bahnbündelung der Bau einer zweiten Gleisstrecke jedenfalls erschwert und verteuert wird. Obgleich dies auch eine Frage der Feintrassierung ist, soll dies aber dennoch bereits an dieser Stelle erörtert werden.

Aufgrund der hierauf bezogenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie der Erörterung hat die Planfeststellungsbehörde beim Ministerium für Umwelt und Verkehr eine Stellungnahme eingeholt. Dieses hat mit Schreiben vom 02.06.1997 mitgeteilt, dass ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Tübingen - Horb weder für den gegenwärtigen Verkehr noch für den im Rahmen des Gutachtens zum integralen Taktfahrplan für diese Strecke vorgesehenen Verkehr erforderlich ist. Zu letzterem würde es genügen, Kreuzungsbahnhöfe einzurichten, um den beabsichtigten Verkehr abwickeln zu können. Das Ministerium hielt dementsprechend aus seiner Sicht eine Berücksichtigung eines zweigleisigen Ausbaus im Rahmen der Planfeststellung nicht für erforderlich. Hingegen sollte die Option der Elektrifizierung der Strecke berücksichtigt werden. Mit entsprechendem Schreiben des Ministeriums wurde auch eine hierauf bezogene Initiative der Kreistagsfraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ vom Ministerium beschieden. Auch die DB-AG hat auf Anfrage mitgeteilt, dass keine entsprechenden Absichten bestünden.

Während des Verfahrens haben „Die Grünen“ (Fraktion im Regionalverband Neckar-Alb) einen Antrag zur Fortschreibung des Regionalplans eingebracht, mit welchem die Sicherung von Flächen für den Ausbau des Schienenverkehrs ermöglicht werden soll. Hierzu wurde auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde vom Referat Raumordnung des Regierungspräsidiums mitgeteilt, dass beantragt sei, als **Ziel der Raumordnung und Landesplanung** aufzunehmen, „alle Maßnahmen und Nutzungen zu vermeiden, die zu einer wei-

teren Einschränkung eines zweigleisigen Ausbaus führen“. Nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde soll der entsprechende Vorschlag nunmehr als **Grundsatz** der Regionalplanung und Landesplanung aufgenommen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat erhebliche Bedenken, ob zur Sicherung der Option, ein zweites Bahngleis parallel zu verlegen, eine entsprechende Verschiebung der Straßen-trasse, die als Bahnbündelung erfolgen soll, im Rahmen der Abwägung möglich wäre. Nach allgemeinen Grundsätzen können der Abwägung lediglich Entwicklungen und Planungen, welche verfestigt sind bzw. ernst zu nehmende Aussichten auf Realisierung haben, zugrunde gelegt werden. Diese Voraussetzungen liegen vorliegend ersichtlich nicht vor, wobei sich die Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass als Infrastrukturunternehmer nicht allein die Deutsche Bahn, welche Eigentümer des vorhandenen Bahngleises und auch Betreiber des Personenverkehrs ist, in Frage kommt, sondern auch weitere Unternehmen.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass ein Abrücken der Trasse mit dem Ziel, genügend Zwischenraum für den Bau eines zweiten Gleises ohne zusätzliche technische Hilfskonstruktionen zu haben, zu einer weit stärkeren Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen und damit zu einer Verstärkung der entsprechenden Belastungen führt. Der „Zwischenraum“ wäre weder gewerblich noch landwirtschaftlich nutzbar; auch die ökologische Bedeutung wäre aufgrund der „Insellagen“ sehr begrenzt.

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass auch bei einer erheblichen Verdichtung des Zugverkehrs keine durchgehende Führung eines zweiten Gleises, sondern allenfalls eine größere Zahl von Kreuzungsbereichen erforderlich werden wird. Diese könnten dann auch auf der gegenüber liegenden Gleisseite erstellt werden.

Dessen ungeachtet wird dem Interesse, die Option für ein zweites Bahngleis offen zu halten, im Ergebnis Rechnung getragen. Wie das Straßenbauamt Reutlingen auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt hat, ist der Bau eines zweiten Bahngleises zwischen Straße und vorhandenem Gleis nicht ausgeschlossen. Allerdings würde sich in mehreren Abschnitten die Notwendigkeit von Stützmauern ergeben. Auch müsste im Abschnitt zwischen Bau-km 2+500 bis 2+600 eine Versetzung der geplanten Lärmschutzwand in nördlicher Richtung erfolgen, wodurch sich - wegen des Wegfalls des Walles - die Fläche der Wand erhöhen würde. Zwischen Bau-km 4+100 und 6+100 würde abschnittsweise anstelle der Kombination Wall/Wand eine durchgehende Lärmschutzwand erforderlich werden. Im Hinblick auf diese Kosten ist zu berücksichtigen, dass bei einer Abrückung der Straßen-trasse andererseits Mehrkosten bei Grunderwerb und Entschädigungen anfallen würden.

Neben diesen technischen Vorrichtungen bzw. baulichen Veränderungen würde die Berücksichtigung eines zweiten Gleiskörpers allerdings noch bei den Bauwerken 6.1 (Überführung der Anschlussstelle Bühl/Kilchberg) und 9.2 (Unterführung der Bahn im Zuge des Anschlusses der L 371/L 370 alt) bauliche Veränderungen bedingen, die im nachhinein nicht oder nur schwer und mit hohen Kosten ausgeführt werden könnten. Da insoweit eine Weichenstellung im Sinne eines Zwangspunktes unter wirtschaftlicher Betrachtung geschaffen werden wird, hat die Planfeststellungsbehörde es für angebracht gehalten, für diese unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur im vorhinein realisierbaren Anpassungen eine Auflage aufzunehmen. Diese geht dahin, dass vor Erstellung des Bauentwurfs und Beginn der Bauarbeiten eine nochmalige Prüfung erforderlich wird, ob und mit welcher Realisierungschance Bestrebungen zur Verlegung eines zweiten Bahngleises bestehen.

Weitergehende Festlegungen gegenüber dem Straßenbaulastträger bzw. die Ablehnung des Antrags auf Planfeststellung aus den genannten bahnrechtlichen Gesichtspunkten sind

der Planfeststellungsbehörde nicht möglich. Auch besteht im Hinblick auf die sonstigen Belange keine Anlass, allein wegen dieser Problematik von der Bahnbündelungstrasse abzugehen.

Zwischenergebnis:

Es ist festzuhalten, dass die Planfeststellungstrasse gegenüber allen anderen Varianten bei der Mehrzahl der öffentlichen Belange ganz deutliche Vorteile aufweist. Nachteile sind vor allem in der erheblich stärkeren Belastung der Osttangente und den Lärmemissionen auf die trassennahen Bereiche von Kiebingen, Bühl und Kilchberg zu sehen.

Bezüglich der privaten Belange, die an anderer Stelle näher dargelegt werden, ist - insoweit im Vorgriff - festzustellen, dass in dieser Hinsicht bei einer Gesamtbetrachtung keine so erheblichen Betroffenheiten vorliegen, dass sie geeignet wären, das Abwägungsergebnis entscheidend zu verändern, auch wenn in nicht wenigen Fällen hohe Flächenverluste und Beeinträchtigungen z.B. von Wohnen und Freizeit sowie ein Eingriff in die Gebäudesubstanz eines bestehenden Gewerbebetriebs zugemutet werden müssen.

VII. Darstellung und Bewertung der durch die Planfeststellungstrasse berührten öffentlichen Belange

1. Technische Ausführung, Querschnitt, Gradiente, Abschnittsbildung, verkehrliche Belange

Die (teil-)planfreie Ausgestaltung der Knoten Rottenburg-Ost und Tübingen-Weilheim beruht auf dem Umstand, dass die jeweiligen Einmündungen, nämlich die L 385 von Weiler (die zusätzlich den Verkehr der L 370 alt beinhaltet), sowie die L 371 von Hirschau beträchtliche Verkehrsmengen auf die B 28 führen. Die gegenwärtig vorhandenen plangleichen Verknotungen führen in den Stoßzeiten zu erheblichen Staubildungen. Der - gegenüber einer *plangleichen* Anbindung - hierdurch bedingte erhöhte Flächenverbrauch muß daher aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zugemutet werden. Hingegen werden die sonstigen Einmündungen plangleich ausgeführt.

Für die L 385/L 370 bis zum Anschluss an die B 28 wird die bestehende Fahrbahnbreite (7,5 m befestigte Fahrbahn) beibehalten. Die B 28 wird im Erläuterungsbericht und den Planunterlagen bis zum Knoten Weilheim einbahnig mit RQ 12, danach zweibahnig mit RQ 20 dargestellt.

Nachdem am 13.03.1996 eine neue RAS-Q in Kraft gesetzt worden ist, die einen RQ 10,5 bzw. 11 (bei Schwerverkehrsstärke von über 900 Kfz/24 h) vorgibt, hat die antragstellende Straßenbauverwaltung erklärt, dass sie dementsprechend die Bankette mit je 1,50 m ausführt. Für den zweibahnigen Abschnitt ist der RQ 20 nach wie vor der kleinste Regelquerschnitt.

Die Bemerkung des Verkehrsgutachters in der Verkehrsuntersuchung 1995, S.47, dass die Leistungsgrenze zum 4-spurigen Ausbau nahezu erreicht sei und mindestens ein Ausbauquerschnitt b2+1 empfohlen werde, hat zu Vermutungen und Diskussionen geführt, dass mittel- oder langfristig auf ganzer Länge ein 3- oder gar ein 4-spuriger Ausbau erfolgen werde.

Der Gutachter ist in der Erörterungsverhandlung von dieser Empfehlung wieder abgerückt und berief sich dabei auf die neue RAS-Q 96, die auf der Grundlage der in der Vergangen-

heit gemachten Erfahrungen bei den hier prognostizierten Verkehrsmengen von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit eines einbahnigen Querschnitts ausgehe. Zudem erklärte er, dass aufgrund der vorgesehenen Knotenabfolge ein dreispuriger Ausbau nicht sinnvoll wäre.

Die Planfeststellungsbehörde sieht zudem unter Kostengesichtspunkten sowie unter dem Gesichtspunkt des Flächenverbrauchs und der Immissionsbelastung gute Gründe für die Beibehaltung eines 1-bahnigen Querschnitts, auch wenn die Verkehrsbelastung am oberen Rand liegen wird. Eine spätere Verbreiterung erscheint wegen der dann umfassend notwendig werdenden Anpassungen und den hierdurch entstehenden Kosten wenig wahrscheinlich und kann jedenfalls für den im Planfeststellungsverfahren anzusetzenden Zeithorizont ausgeschlossen werden.

Die **Gradiente** verläuft insgesamt sehr flach dem Gelände angepasst. Im bahnparallelen Abschnitt liegt sie bis hinter dem Bahnhof Kiebingen stets tiefer als der Gleiskörper, bis zu 5,00 m unter Schienenniveau. Ab dem Rohrhaldenbachdurchlass und bis zur Unterführung Knollstraße besteht in etwa gleiche Höhe von Schiene und Straße; hiernach taucht die Straße bis hinter Bühl wieder ab. Zwischen Bühl und Kilchberg liegt sie nur geringfügig (ca. 0,7 m) über der Bahn. Ab dem Lärmschutzwall Kilchberg liegt sie wieder abgesenkt unter dem Niveau der Bahnlinie. Insgesamt wurde angestrebt, aus Gründen des Sicht- und Lärmschutzes die Straße abzusenken. Dieses Bemühen fand seine Grenzen allerdings im Bereich von Gewässerquerungen und Unterführungen.

Es bedarf keiner näheren Darlegungen, dass der planfestgestellte **Abschnitt** von hoher Verkehrswirksamkeit ist. Er schließt einerseits an die anbaufreie Osttangente (L 361), andererseits an die vierspurig ausgebaute Europastraße in Tübingen an und wird hohe Verkehrsanteile der Landstraßen L 370 und L 371 aufnehmen.

Bei den Anpflanzungen werden die Regelabstände der RAS-Q eingehalten. Die Ausgestaltung der Einmündung beim Anschluss Bonlanden-West, wie sie im Lageplan R4 dargestellt ist, wird überprüft. Die endgültige Form wird einvernehmlich zwischen Straßenbauamt, Stadt Tübingen und Verkehrsbehörde bzw. LPD festgelegt. Die Sichtfelder am Knoten Weilheim sind auch für V 85=70 km/h ausreichend, wengleich der Sichtstrahl z.T. durchs Brückengeländer an der Rampe Diener führt.

2. Belange des Naturschutzes (zugleich Befassung mit den Stellungnahmen des amtlichen und privaten Naturschutzes)

Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen oben „**IV. Umweltverträglichkeitsprüfung**“, „**V. Naturschutzrechtliche Gebote**“ sowie „**VII.2. Bewertung der Trassenvarianten**“ verwiesen.

Das Straßenbauvorhaben bewirkt erhebliche Eingriffe in die Schutzgüter des Naturschutzgesetzes und anderer Umweltvorschriften. Der Überhang bei der Neuversiegelung kann nur teilweise durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen sowie durch Stabilisierung der Bodenfunktionen und des Wasserhaushaltes kompensiert werden.

Die **Versiegelung** von Bodenoberfläche führt auch zu Defiziten bei der Grundwasserneubildung, die durch die breitflächige Entwässerung über die Böschungen und die Versickerung in Mulden und Sickerstellen nicht vollständig ausgeglichen werden kann.

Neben der Flächenversiegelung sind es besonders die **Trenneffekte** und Habitatsdurchschneidungen für Tier-, insbesondere die Insektenpopulationen, die ins Gewicht fallen. Hierauf hat auch der **Naturschutzbund** nachdrücklich hingewiesen. Soweit dabei aller-

dings auf die Austauschbeziehungen zwischen Neckaraue und Rammert (Beispiel "Gemeine Sichelschrecke") hingewiesen wurde, ist auf die bestehenden Trennwirkungen der L 370, die überwiegend in nur geringem Abstand (100 - 300 m) verläuft, und - in allerdings geringerem Umfang - der Bahnlinie zu verweisen.

Auch die **Lärmeinwirkungen** auf die Tier-, insbesondere die Vogelwelt, stellen eine gewichtige Störung dar.

Von besonderer Qualität sind dabei die Flächeninanspruchnahmen, Trennwirkungen und Immissionsbelastungen von **Biotopbereichen** am Süd- bzw. Südwestrand des Kiesabbaugebietes Queck (Naturschutzgebiet Oberes Steinach).

In diesem Streckenabschnitt 7 (vgl. Anlage 12.2, Plan 1) sind starke Konflikte vorhanden, zumal hier ornithologisch wertvolle Bereiche liegen.

Hier soll durch eine Verwallung als Sicht- und Immissionsschutz sowie eine dichte Schutzpflanzung entlang der Straße die Beeinträchtigung weitestmöglich reduziert werden.

Durch die Straßentrasse werden überwiegend Acker- und Wiesenflächen beansprucht, welche zu einem großen Teil nach der biologisch-dynamischen Wirtschaftsweise bewirtschaftet werden. Hierzu gehören auch landwirtschaftliche Vorrangfluren der Kategorie 1. Durch die vorgesehene Immissionsschutzpflanzung können immerhin die **Schadstoffauswirkungen** auf die angrenzende Feldflur erheblich reduziert werden. Günstig wirkt sich auch insoweit die Bahnbündelung aus. Dies gilt auch in Bezug auf das **Landschaftsbild**, das - jedenfalls auf der freien Strecke - aufgrund des Umstandes, dass der Bahndamm in der Regel höher liegt, wesentlich geringer beeinträchtigt wird als bei jeder anderen alternativen Trassenführung. Im Bereich der Knotenpunkte werden die Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch Geländemodellierungen und Bepflanzungen stark reduziert.

In diesem Zusammenhang ist allerdings auch darzulegen, dass der Bereich der Planfeststellungstrasse erhebliche Beeinträchtigungen durch Vorbelastungen aufweist. Beispielhaft seien hier gerade die landschaftlichen Beeinträchtigungen durch die Betriebsanlagen der Firma Queck und die damit verbundenen Immissionen zu nennen. Auch die im Bereich Kiebingen jenseits der Bahnlinie in Richtung Neckar vorhandenen baulichen und gewerblichen Nutzungen bewirken eine Vorbelastung.

Die Kritik und die Einwendungen des **amtlichen wie auch des privaten Naturschutzes** richten sich sowohl gegen den Straßenneubau an sich wie auch gegen die Bewertung der Eingriffswirkungen durch die Straßenbauverwaltung und die Feststellung der Ausgleichlichkeit im Sinne des § 11 Naturschutzgesetz:

Soweit in diesem Zusammenhang auf die „**Null-Variante**“ verwiesen wird, ist auf die gesetzliche Feststellung des Bedarfs hinzuweisen, welche auch für die Planfeststellungsbehörde verbindlich ist. Die Ablehnung der beantragten Straßenplanung käme daher nur dann in Betracht, wenn im Rahmen der Abwägung die berührten Belange in einem Maße betroffen wären, dass nur ein Verzicht abwägungsgerecht wäre.

Die Planfeststellungsbehörde kann sich allerdings der Auffassung, dass die betroffenen, entgegenstehenden Belange so schwerwiegend sind, dass auf die Maßnahme gänzlich verzichtet werden muss, nicht anschließen. Durch die konsequente Bahnbündelung sind die Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild von vornherein begrenzt.

Der Verweis **von Naturschutzseite** auf die **Variante 7** kann nicht überzeugen. Da eine Führung unmittelbar am südlichen Ortsrand von Wurmlingen nicht realistisch ist, und daher ein Abrücken vom bestehenden Straßennetz erforderlich wird, würde die dort offene, überwiegend extensiv genutzte Grünlandfläche im Bereich Wurmlingen/Hirschau mit weit-

reichenden Folgen für den Naturhaushalt und die Bodenfunktionen zerschnitten werden. Auch unter dem Gesichtspunkt der landschaftsbezogenen Erholung (Wurmlinger Kapelle, Hirschauer Berg, Spitzberg) muss diese Variante negativ beurteilt werden.

Gewichtig erscheinen dagegen bei der Bewertung der Planfeststellungstrasse die Hinweise auf Störungen der Tierwelt, insbesondere der Vogelarten im Bereich der Baggerseen (Naturschutzgebiete Oberes Steinach, Burglehen). Da durch die Verwallung und Einpflanzung im Nahbereich des Naturschutzgebiets die Licht- und sonstigen optischen Einwirkungen weitgehend reduziert werden können, erscheinen insbesondere die Lärmimmissionen problematisch. Für empfindliche Arten dürften hier in der Tat auch Störungen hervorgerufen werden. Dabei darf allerdings nicht verkannt werden, dass durch den Baggerbetrieb und die wohl auf unabsehbare Dauer verbleibende Kiesverarbeitung in diesem Bereich eine erhebliche Vorbelastung besteht.

Wie bereits oben ausgeführt, hat die Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung ein Ausgleichskonzept erarbeitet, welches die sich anbietenden und unter Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit möglichen Ausgleichsmaßnahmen erfasst, ohne dass allerdings hierdurch der Eingriff nach § 11 Abs. 2 NatSchG als ausgeglichen anzusehen wäre.

Dennoch kann gemäß § 11 Abs. 3 NatSchG aus überwiegenden öffentlichen Interessen im Rahmen der „**naturschutzspezifischen Abwägung**“ der Eingriff zugelassen werden. Hierzu wird insbesondere auf die oben dargestellte Verkehrswirksamkeit der Neubautrasse und die hiermit verbundenen hohen Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten an der L 370 und der L 371 verwiesen.

Zur Ausgleichung (im weiteren Sinne) der verbleibenden Eingriffswirkungen sind verschiedene **Ersatzmaßnahmen** vorgesehen.

Maßnahme Nr. 10 sieht auf ca. 220 m Länge die Renaturierung des mit Sohlschalen verbauten Bühler Talbaches vor und die Schaffung einer naturnahen Bachaue in diesem Bereich (einschl. Flächenerwerb).

Die Maßnahme Nr. 19 betrifft die Optimierung der Biotopfunktionen des „Hochgestades“. Es handelt sich hierbei um eine langgestreckte „Landschaftsterrasse“ inmitten der intensiv ackerbaulich genutzten Feldflur. Der Flächenumfang von zunächst 4,7 ha wurde allerdings aufgrund der Ergebnisse der Erörterung auf 2,1 ha im eigentlichen Böschungsbereich reduziert. Bei der Erarbeitung des LBP war nämlich nicht bekannt gewesen, dass auch in diesem Bereich eine biologisch-dynamische Wirtschaftsweise erfolgt. In der Tat wäre bei dieser Sachlage mit der vorgesehenen Extensivierung der Ackerbauflächen die hiermit verbundene Erwartung einer deutlichen Verbesserung für den Naturhaushalt nicht erreicht worden. Zugleich wurde mit der Planänderung auch den Belangen der ökologisch wirtschaftenden Betriebe Rechnung getragen.

In der Folgezeit wurden verschiedene andere Möglichkeiten der Ausgleichung durch Ersatzmaßnahmen geprüft. Auf Initiative der Wasserwirtschaftsverwaltung wurde das von dieser betriebene Projekt „Renaturierung des Moritzensees“ auf Gemarkung Hirschau in die Prüfung aufgenommen. Dieser gegenwärtig noch weit überwiegend in privater Hand sowie der Stadt Tübingen liegende und zunehmend für Freizeitwecke genutzte Baggersee soll zukünftig renaturiert und als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden. Geplant ist hierbei auch die Öffnung zum Neckar hin, so dass er Teil des Flusssystem wird. Hier haben sich allerdings kurzfristig wegen bestehender Leitungen noch technische, aber auch finanzielle Probleme ergeben, die eine kurzfristige Durchführung dieser Maßnahme nicht erlauben. Der Beitrag der Straßenbauverwaltung zur Erreichung des oben skizzierten Ziel liegt nun darin, dass von Seiten der Straßenbauverwaltung eine Teilfläche von ca. 3,5

ha erworben und der Wasserwirtschaftsverwaltung bzw. Naturschutzverwaltung überlassen wird. Ohne den Ankauf der Fläche durch staatliche Stellen wäre im Hinblick auf bestehende Wünsche und Tendenzen auf Verfestigung und Ausdehnung der Freizeitnutzung (im weitesten Sinne) die Optimierung für Naturschutzzwecke aus rechtlichen und pragmatischen Gründen nicht durchsetzbar. Aus diesem Grunde kann hier- *entgegen der Regel* - der reine Flächenerwerb zusammen mit der verbindlichen Zielsetzung einer Nutzung allein für Naturschutzzwecke als Maßnahme mit ausgleichender Wirkung anerkannt werden.

3. Belange der Landwirtschaft

In einer ausführlichen Stellungnahme hat das Amt für Landwirtschaft Rottenburg mitgeteilt, dass die geplanten landwirtschaftlichen Flächen zwischen Vorrangflur 1 bis zur „Grenzflur“ wechseln. Infolge der weitgehenden Bündelung halte sich das Ausmaß des Eingriffes auf die Landwirtschaft in Grenzen. Dies gelte auch für den Bereich Kilchberg/Weilheim, wo - im Gegensatz zu Kiebingen und Bühl - vorwiegend Vollerwerbslandwirte betroffen seien. Unzumutbare Auswirkungen auf landwirtschaftliche Aussiedlungsbetriebe wurden nicht festgestellt. Das ALLB bescheinigte auch, dass die Beeinträchtigungen des Feldwegnetzes in ausreichendem Maße wiederhergestellt seien und die gleichwohl in Einzelfällen in Kauf zu nehmenden Umwege vertretbar seien. Gleichwohl wird dem Vorschlag, auch im Bereich des Baggersees durch einen Erdweg das landwirtschaftliche Wegenetz zu ergänzen, nachgekommen, sofern - erwartungsgemäß - dies zivilrechtlich ermöglicht wird.

Hinsichtlich des **Wegenetzes** werden auf Vorschlag des ALLB bei dem nördlichen Begleitweg zur L 370 alt zwei Teilabschnitte von der vollständigen Rekultivierung ausgenommen; ein anderer Weg (bei Weilheim) wird bituminös ausgeführt (vgl. Zusagen). Vom Gutachter des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde bestätigt, dass sich hierdurch die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz nicht verändert.

Allerdings hat der Kreisbauernverband - auch unter Hinweis auf andere flächenbeanspruchende Vorhaben - auf den Verlust landwirtschaftlicher Böden hingewiesen und insbesondere für die Knotenpunkte Rottenburg-Ost und Tübingen-Weilheim einen „unnötig hohen Landverbrauch“ kritisiert. Schließlich wurde auch auf die Schadstoffeinwirkungen auf die angrenzende Feldflur hingewiesen.

Durch die konsequente Bahnbündelung wird - was die unmittelbare Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen betrifft - den Belangen der Landwirtschaft weitestmöglich Rechnung getragen. Sämtliche anderen in Frage kommenden Alternativen würden weit größere Beeinträchtigungen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung bewirken. Die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Grundstücke erfolgt - soweit es um die Inanspruchnahme für die Straßentrasse geht - in aller Regel am „Kopfende“ der einzelnen, meist langgestreckten Parzellen. Anderes gilt vor allem bei den genannten Verknüpfungen; jedoch wurde hierbei nach Darstellung der Straßenbauverwaltung jeweils eine möglichst flächensparende, dem Verkehrsbedürfnis gleichwohl Rechnung tragende Ausführung eingeplant. Die „teilhöhenfrei“ geplante Ausgestaltung der Verknüpfungen ist im Hinblick auf die Stärke der jeweiligen Verkehrsströme unverzichtbar, wenn das Ziel einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gewahrt bleiben soll.

Eine spezifische Besonderheit im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Belange ergibt sich aus dem Umstand, dass im fraglichen Bereich in weit überdurchschnittlichem Maße, nämlich zu rd. 40 %, eine Wirtschaftsweise nach ökologischen Gesichtspunkten stattfindet. Dementsprechend wurde auch von den Vollerwerbsbetrieben, welche nach Bioland - bzw.

Demeter-Richtlinien bewirtschaften, auf ihre besondere Situation hingewiesen. Insbesondere wurde dargelegt, dass die Vermarktung der ökologisch produzierten Produkte überwiegend ab Hof oder in Naturkostgeschäften der näheren Umgebung erfolge, wo dem Kunden der jeweilige Erzeuger der angebotenen Produkte auch bekannt sei. Daher müsse mit erheblichen Einbußen bei den Vermarktungsmöglichkeiten gerechnet werden. Schließlich sei auch zu beachten, dass von den entsprechenden Verbänden Abstandsregelungen hinsichtlich der Nähe vielbefahrener Straßen verlangt werden würden.

Die Behandlung der spezifischen Belange alternativ bewirtschaftender Landwirte bereitet Schwierigkeiten. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seinem Urteil vom 05.04.1990, Az.: 5 S 2119/89 zwar festgestellt, dass es nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft keinen vernünftigen Grund gebe, den Erwerb landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu unterlassen, die in größerer Entfernung als etwa 10 m von einer vielbefahrenen Straße angebaut worden sind. Gleichwohl hat er es als einen abwägungsbeachtlichen Belang erachtet, wenn sich mit hinreichender Sicherheit feststellen lässt, dass die bisherigen Vermarktungsmöglichkeiten für biologisch angebaute Produkte durch den Bau der Straße nicht nur unerheblich verschlechtert werden.

Der landwirtschaftliche Sachverständige des Regierungspräsidiums hat im Hinblick auf den hier sehr hohen Grad der Eigenvermarktung eine solche Verschlechterung der Absatzmöglichkeiten nicht ausschließen können, *sofern keine Schutzpflanzungen vorgesehen sind*. Auch wenn die - vom Gericht im o.g. Urteil vorausgesetzte - „nicht unerhebliche Verschlechterung“ der bisherigen Vermarktungsmöglichkeiten kaum objektiv festgestellt werden kann, und im vorliegenden Fall hierfür konkret nichts dargetan worden ist, haben sich Straßenbaulastträger und Planfeststellungsbehörde zu Gunsten der alternativ wirtschaftenden Landwirte der Auffassung des landwirtschaftlich Sachverständigen angeschlossen. Die flächenmäßig außergewöhnlich hohe Betroffenheit biologisch wirtschaftender Landwirte hat die Planfeststellungsbehörde bewogen, einvernehmlich mit der antragstellenden Straßenbauverwaltung im Wege der Planänderung eine sog. **Immissionsschutzpflanzung** entlang der Trasse der B 28 aufzunehmen. Die Immissionsschutzpflanzung erfolgt in der Regel zwischen Straße und landwirtschaftlichem Begleitweg, welcher zu diesem Zweck etwas abgerückt werden muss. Der zusätzliche Flächenbedarf beträgt rd. 1,2 ha, wobei auch hier gilt, dass nur Randbereiche der angeschnittenen Kopfgrundstücke in Anspruch genommen werden.

Dabei wurde diese Pflanzung auf fast die gesamte Straßenlänge bezogen, obwohl nur rd. 40 % der angrenzenden Flächen alternativ bewirtschaftet werden. Der hiermit beabsichtigte Schutzeffekt wäre jedoch dann in Frage gestellt, wenn die Bepflanzung auf diese Flächen begrenzt und daher ständig unterbrochen wäre. Die Ausbreitung der Schadstoffe wäre dann nur unvollständig behindert. Zudem war mitentscheidend, dass auch der Kreisbauernverband die Schadstoffbelastung auf den angrenzenden Flächen ausdrücklich moniert hat und daher die Maßnahme auch diesen Bedenken entgegenkommt. Wie sich im Anhörungsverfahren gezeigt hat, ist diese Maßnahme auch bei den betroffenen Eigentümern und Nutzern auf Akzeptanz gestoßen, da keine ausdrücklich hierauf bezogenen Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen sind.

Auch hinsichtlich der Ersatzmaßnahme „Hochgestade“ wurde dem Belang der ökologischen Landnutzung insoweit Rechnung getragen, als die Maßnahme ganz erheblich verkleinert und auf den eigentlichen Böschungsbereich reduziert worden ist (siehe oben).

Soweit der Kreisbauernverband für die Bauausführung Anregungen und Verhaltensregeln gegeben hat, ist von der Straßenbauverwaltung Beachtung zugesichert worden.

Insbesondere von Kiebinger Landwirten und Hobbygärtnern wurde die **Schließung der Bahnunterführung** in Verlängerung der Daimlerstraße kritisiert. Im dortigen Bereich liegt das Bahngleis auf einem hohen Damm, die Straße kommt ca. 5 m tiefer in leichte Einschnittslage zu liegen. Um eine Überführung des Weges über die B 28 zu ermöglichen, müsste diese dort abgerückt werden, um die notwendige „Entwicklungslänge“ zu gewinnen, etwa vergleichbar der Neckarstraße in Kiebingen. Dies würde einen erheblichen Flächenmehrbedarf nach sich ziehen und wäre kostenintensiv. Auch bei einer Unterführung müsste der Weg entsprechend früh abgesenkt werden, was tiefe Einschnitte und ebenfalls hohen Flächenbedarf mit sich brächte. Daher muss den Betroffenen die Querung von Bahn und Straße im Bereich der Neckarstraße zugemutet werden.

Zu der verschiedentlich erhobenen Forderung auf Durchführung eines **Flurbereinigungsverfahrens** ist auszuführen:

Wie bereits ausgeführt, werden aufgrund der überwiegend vorgesehenen „Bahnbündelung“ die betroffenen Parzellen zumeist am Kopfende in Anspruch genommen, so dass insoweit keine Durchschneidungen stattfinden, welche eine Neuordnung der Flur erfordern würden. Unwirtschaftliche Restflächen werden von der Straßenbauverwaltung erworben. Auch liegt ein Großteil der Flächen in der Hand einer Vielzahl von Eigentümern, denen jeweils nur geringe Flächen gehören, und die meist verpachtet haben. Aus diesen Gründen hat die Flurbereinigungsverwaltung eine Unternehmensflurbereinigung nicht für sinnvoll erachtet.

4. Belange der Wasserwirtschaft, des Bodenschutzes sowie Hydrogeologie und Klima

Die Entwässerung erfolgt größtenteils über das Bankett breitflächig ins Gelände. Am Baubeginn erfolgt ein Anschluss an vorhandene Entwässerungseinrichtungen. Im weiteren werden ein Regenklärbecken sowie Versickerungsmulden angelegt, z.T. in Form von Versickerungsbecken mit einer Überlaufmöglichkeit in Oberflächengewässer.

Eine abschließende rechtliche Klärung, ob die genannte Form der Beseitigung eine gem. § 45e Abs. 2 Ziff. 3 WG genehmigungsfreie Anlage sowie eine - iSd Verordnung des UVM vom 22.03.199 (GBl. S. 157) - erlaubnisfreie „**dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser**“ darstellt, war nicht möglich. Da außerdem für den 4-spurigen Ausbau am Bauende ohnehin keine Erlaubnisfreiheit bestünde (vgl. § 2 Abs. 1 S. 1 Ziff.3 VO), wurde in den Tenor der Entscheidung die Ersetzung der für die Behandlungsanlagen und die Einleitung erforderlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse aufgenommen.

Die neue Straße führt am Rande des Wasserschutzgebiets „Steinwiesen“ der Steinlach-Wiesaz-Gruppe und nahe dem WSG „Wildermuth“ der Stadtwerke Tübingen vorbei, nimmt diese jedoch nicht in Anspruch. Das Wasserschutzgebiet der Ammertal-Schönbuch-Gruppe wird ebenfalls nicht in Anspruch genommen. Allerdings reicht die vorgesehene Ausweitung dieses Wasserschutzgebietes (Zone IIIA) bis in die Rottenburger Innenstadt hinein und betrifft auch die Osttangente. Konsequenzen für die Planfeststellung ergeben sich hieraus nicht.

Den sonstigen Anregungen des früheren Amtes für Wasserwirtschaft und Bodenschutz wird entsprochen (vgl. Zusagen)

Eine abschließende Beurteilung der Gewässerausbaumaßnahmen durch das Amt konnte nicht erfolgen, da die Bauwerksplanung und die Detailplanung für den Gewässerausbau im Stadium der Planfeststellung nicht vorliegen. Dies wird in der Ausbauplanung geschehen, wobei die Richtlinien zum naturnahen Gewässerbau beachtet werden und die Wasserbehörde sowie die Gewässerdirektion beteiligt werden.

Aus hydrogeologischer Sicht wurde die Forderung erhoben, dass für alle Bauwerke, die in die Grundwasserleiter eingreifen, **hydrogeologische** Untersuchungen zur Abschätzung notwendig sind. Dies ist in den Baugrundgutachten für die einzelnen Bauwerke erfolgt.

Das vom Landratsamt Tübingen mit Verordnung vom 30.12.96 ausgewiesene Überschwemmungsgebiet wird im Bereich Kilchberg berührt. Die Unterführung des landwirtschaftlichen Weges liegt jedoch außerhalb; lediglich der Begleitweg tangiert auf kurzer Strecke das Überschwemmungsgebiet.

Die Straßenbauverwaltung hat hierzu mitgeteilt, dass die angrenzende Fläche leicht modelliert wird, um einem Überfluten der Unterführung entgegenzuwirken.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von **Altlasten** wurde vom Landratsamt Tübingen auf folgendes hingewiesen:

Im Bereich des „Weilheimer Knotens“ liegt die Altablagerung „Kiesgrube Neckarweg Tübingen-Weilheim. Diese ist als E-Fläche kartiert.

Zusage: Die Straßenbauverwaltung erklärt, dass keine Aushubarbeiten getätigt werden. Das Vorhandensein von Grundwassermessstellen wird beachtet.

Weiterhin ist im Trassenbereich die Altablagerung Kiesgrube „Lichtgumpen“ vorhanden.

Zusage: Die Straßenbauverwaltung wird rechtzeitig vor Inanspruchnahme der fraglichen Fläche mit dem Landratsamt Tübingen die Frage der Notwendigkeit von Erkundungsmaßnahmen und gfs. deren Kostentragung klären. Kommt es zu keiner Einigung, entscheidet das Regierungspräsidium.

Von Einwenderseite wurde auf häufige **Nebelbildungen** im Neckartal verwiesen,. Entsprechende Fotografien wurden vorgelegt. Tallagen sind in der Tat mit dem überdurchschnittlich häufigen Auftreten von Nebelbildung belastet, was das Verkehrsunfallrisiko erhöht. Dennoch bieten sich aus naheliegenden Gründen die Tallagen auch für die Trassierung von Verkehrswegen an und werden seit jeher hierfür stark in Anspruch genommen. Die Problematik wurde z.B. auch beim Abschnitt Tübingen- Kirchentellinsfurt der B 27 vorge tragen und behandelt. Kausal hierdurch bewirkte Unfälle sind nicht bekannt geworden.

5. Belange des Immissionsschutzes

Lärmschutz:

Von Einwenderseite wurde verbreitet die Meinung geäußert, dass die Verkehrsuntersuchung veraltet sei und zudem auf der Annahme des Baus einer Landesstraße beruhe. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht exakt feststellbar, inwieweit die früheren Untersuchungen aus den Jahren 1983, 1986 und 1988/89 auch bei einer Einstufung als Bundesstraße Berücksichtigung finden können. Dies kann jedoch auch offen bleiben, da die Erörterungsverhandlung und die Planfeststellung auf einer Verkehrsuntersuchung 1995 beruht, welcher ihrerseits Querschnitts- und Knotenpunktzählungen des Jahres 1994 zugrunde liegen, und die aktuell auf eine Klassifizierung als B 28 neu ausgerichtet ist.

Der Untersuchung ist zu entnehmen, dass im Planungsfall 0 auf den Ortsdurchfahrten der L 370 eine Belastung von 15.100 bis 19.800 Kfz/24h zu erwarten ist. Es ist fraglich, ob alle Befürworter einer solchen „Null-Lösung“ diese Entwicklung berücksichtigt haben. Bei der Berechnung des auf der L 370 im Falle des Baus der B 28 neu verbleibenden Verkehrsmengen wurde ein möglicher Rückbau in den Ortsdurchfahrten nicht eingestellt; einer

Rückverlagerung des Verkehrs, wie sie vielfach befürchtet wird, könnte hierdurch wohl erfolgreich entgegengewirkt werden. Daher ist - ausgenommen die Situation in der Kilchberger Bahnhofstraße - die Gefahr einer ebenfalls vielfach angesprochenen starken Lärmimmission „von zwei Seiten“ wenig wahrscheinlich.

Im Bereich der Ortschaften Kiebingen (Bau-km 2+340 bis 2+600), Bühl (Bau-km 4+100 bis 4+400) und Kilchberg (Bau-km 5+280 bis 6+100) sind Schallschutzmaßnahmen in Form von kombiniertem Wall/Wand vorgesehen. Die jeweiligen Höhen liegen zwischen 3,75 m und 5,00 m.

Zur Lärmproblematik ist auf die Ausführungen unter dem Punkt V. „Verkehrslärmschutz als striktes Recht“ zu verweisen, soweit es um Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes geht. In Bezug auf die planerische Auswahl und Festlegung der Trasse (§ 50 BImSchG) finden sich die entsprechenden Ausführungen unter Punkt VI. „Bewertung der Trassenvarianten, Immissionsschutz“.

In einigen Fällen, etwa im Bereich Bonlanden-West, könnten zeitlich nach Auslegung der Planunterlagen im Februar/März 1993 Wohn- und andere Gebäude errichtet worden sein, die im Einwirkungsbereich der Straße liegen, ohne dass für sie eine Lärmberechnung vorliegt. Hierzu ist darauf zu verweisen, dass § 42 Abs. 1 S.2 BImSchG eine Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen nur vorsieht, wenn die betroffene bauliche Anlage zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen bauaufsichtlich genehmigt war.

Soweit in wenigen Fällen Grenzwertüberschreitungen berechnet worden sind, und dennoch keine Erstattung für Schallschutzmaßnahmen festgelegt worden ist, findet sich die Begründung unter V. „Verkehrslärmschutz als striktes Recht“ oder bei der Behandlung der privaten Einwendungen.

Schadstoffe:

Hinsichtlich der für die landwirtschaftliche Nutzung relevanten **Bodenschadstoffe** ist zunächst auf die Ausführungen unter „Belange der Landwirtschaft“ zu verweisen. Die besondere Situation - ca. 40 % der an die Trasse angrenzenden Grundstücke werden biologisch bewirtschaftet, hoher Anteil der Selbstvermarktung - hat die Straßenbauverwaltung zur Einplanung einer „Immissionsschutzpflanzung“ veranlasst. Im Übrigen liegen die prognostizierten Verkehrszahlen außerhalb der Größenordnung, die - insbesondere wegen der Schwermetalle - zu einer Beschränkung oder gar einem Verzicht auf landwirtschaftliche Nutzung außerhalb des Straßenbereichs, d.h. außerhalb der Böschungen und Begleitwege Anlass geben würde.

Zu den luftverunreinigenden Schadstoffen, insbesondere Schwefeldioxid, Stickoxide, Ruß und Benzol, finden sich nunmehr in der 22. bzw. 23. BImSchV Grenz- bzw. Eingriffswerte, wobei NO₂ als „Leitschadstoff“ angesehen wird (vgl. VGH Bad.-Württ. Urt. vom 15.12.1995 5 S 545/95, B 31 Fr.-Ost).

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat die Straßenbauverwaltung am 16.08.1999 anhand des „**PC-Berechnungsverfahrens zum Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 1998)**“ eine Überprüfung der früher vorgelegten Beurteilung nach der MLuS 1992 vorgenommen. Sämtliche Grenz-/Beurteilungswerte werden bei weitem unterschritten.

6. Träger von Entsorgungsleitungen, Wasserversorgungsunternehmen

Der Bitte der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen, rechtzeitig vor Baubeginn baureife Planunterlagen zuzusenden, die Leitungen zu sichern und gfs. zu verlegen wurde durch Zusagen entsprochen. Die Kostentragung richtet sich nach der Rechtslage. Die geforderte Nachrüstung der „Osttangente“ nach RiStWag ist nicht im vorliegenden Verfahren zu prüfen.

7. Belange der Stadt Rottenburg

Die Interessen und rechtlich geschützten Belange der Stadt Rottenburg werden insbesondere durch die Trassierung der B 28 neu im Bereich der Ortschaft Kiebingen und die Verknüpfung mit der Osttangente (Landesstraße L 361) berührt.

Mit Anwaltsschriftsatz hat die Stadt vorgetragen, dass mit der Einbeziehung der Osttangente Rottenburg in die neue Führung der B 28 neu eine ordnungsgemäße Trassenauswahl nicht stattgefunden habe. Dies gelte vor allem hinsichtlich der von der Stadt erwarteten Rückverlagerungen des Verkehrs von der - dann überlasteten - Osttangente in die Innenstadt, wodurch die mit deren Bau seinerzeit bezweckte Entlastungsfunktion wieder aufgehoben werde. Hierdurch werde die kommunale Planungshoheit der Stadt in erheblichem Umfang verletzt.

Die juristische Argumentation wurde durch Stellungnahmen des Ingenieurbüros Steierwald, Schönharting und Partner (SSP) betreffend die Verkehrsbelastungen auf der Osttangente/B 28 neu unterstrichen. Hierin wird die Auffassung geäußert, dass durch die Maßnahme B 28 Mehrbelastungen für die Innenstadt insbesondere im Zuge der Sprollstraße und des Eugen-Bolz-Platzes auftreten. Die Leistungsfähigkeit der Osttangente sei überschritten. Die Bewertungen des Büros Dr. Bender & Stahl, auf welche sich die Straßenbauverwaltung beruft, wurden detailliert kritisiert.

Außerdem hat die Stadt mit „Anmerkungen zur UVS B 28 neu“ der „Planungsgruppe Ökologie und Umwelt Süd“ ihre Zweifel an der sachgerechten Abwägung der Planfeststellungstrasse mit alternativen Trassenführungen untermauert. Hierbei hat dieses Büro darauf hingewiesen, dass die „Ergänzungsstudie“ des Büros Eberhard zur Variante 7 auf der UVS des Jahres 1992 und deren Datenbasis beruhe, und daher die Konfliktschwerpunkte nicht in der gleichen Art und Weise wie bei der Planfeststellungstrasse aufbereitet seien, weshalb nur eine „eingeschränkte Nachvollziehbarkeit“ bestehe.

Zu eigen macht sich die Stadt des weiteren schriftliche Äußerungen zweier Ortschaftsräte, welche sich mit dem Straßenquerschnitt sowie ebenfalls mit der Umweltverträglichkeitsstudie befassen.

Diese erst nach dem allgemeinen Erörterungstermin zugegangene Stellungnahme wurde mit Vertretern der Stadt am 27.11.1998 erörtert, wobei auch kurzfristig eine weitere alternative Lösung, nämlich die Führung der L 385 südlich des Neckars und ihre Verknüpfung mit der neuen B 28 im Bereich zwischen Bahnlinie und Kläranlage (wodurch eine weitere Neckarquerung vermieden wird), diskutiert wurde (vgl. Niederschrift).

Im Rahmen der Diskussion über die Leistungsfähigkeit des Siebenlindenknotens der Osttangente hat auch die Straßenbauverwaltung auf der Grundlage einer ergänzenden Stel-

lungnahme des Büros Dr. Bender & Stahl erneut vorgetragen. Zuletzt wurde der Planfeststellungsbehörde eine Äußerung des Büros SSP vom März 1999 zugeleitet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die „Osttangente“ seinerzeit als gemeindliche Entlastungsstraße planfestgestellt und gebaut worden ist mit dem Ziel, eine wirksame Entlastung der Innenstadt herbeizuführen, um dort auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchzuführen zu können. Da die - anbaufreie - Osttangente allerdings beidseitig an der Landesstraße angeschlossen hat, war mit ihr ganz offensichtlich auch die Erwartung der Aufnahme - nicht nur des Ziel- und Quellverkehrs, sondern auch - des überörtlichen Verkehrs verbunden.

Dementsprechend ist auch von der Stadt Rottenburg zu der vormals geplanten Neutrassierung einer L 370 auf gleicher Trasse wie jetzt die B 28 neu grundsätzliche Zustimmung gegeben worden. Die nunmehr geltend gemachten Vorbehalte hängen daher im wesentlichen mit der generellen Netzkonzeption einer **Führung der B 28 über die Osttangente** zusammen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden hierbei die Wirkungen der Klassifizierung einer Straße als Bundesstraße überschätzt. Wie sich der Verkehrsuntersuchung Dr. Bender & Stahl entnehmen lässt, liegt die Bedeutung der B 28a/L 361 seit Inbetriebnahme der Autobahn A 81 vornehmlich in der Funktion als Autobahnzubringer. Dies gilt sowohl - von Westen kommend - für die aus den Räumen Freudenstadt, Calw und Nagold kommenden Verkehrsströme, aber auch - von Osten - entsprechend für den Verkehr aus dem Raum Reutlingen/Tübingen. Der zur Autobahn mit weiterer Fahrtrichtung nach Süden gerichtete Verkehr nutzt bislang im wesentlichen die L 371 und eben auch die L 370, und bewirkt in den Ortsdurchfahrten unzuträgliche Verkehrsverhältnisse und Störungen vor allem der Nachtruhe der Anwohner.

Hingegen schließt der Gutachter der Straßenbauverwaltung eine verstärkte Nutzung durch den überregionalen Schwerverkehr aus, und verweist hierbei u.a. auf den Ausbau der Autobahnverbindungen über die A 5 und A 6.

Zwar mag es aus rein verkehrlicher Sicht wünschenswert sein, etwa im Sinne der früher angestrebten völligen Neutrassierung oder jedenfalls der Variante 5 bereits nordöstlich der bebauten Ortslage von Rottenburg ab dem Sülchenknoten eine Neutrassierung vorzunehmen.

Wie bereits oben bei der Variantendiskussion dargelegt, sprechen jedoch erhebliche öffentliche Belange, insbesondere des Natur- und Grundwasserschutzes, gegen eine solche Neutrassierung. Auch der Schutz der „Rolu-Siedlung“ ist in die Abwägung einzubeziehen. Da zudem für den Verkehr der L 385 (von Weiler) eine (gesonderte) Querspange erforderlich wäre, wäre die zusätzliche Flächeninanspruchnahme wie auch der naturschutzrechtliche Eingriff (bei Var. 6a weitere Querung des Neckars erforderlich) ganz erheblich. Ein Nutzung der Siebenlindenstraße wäre ungünstig, da diese eine Erschließungsstraße mit vielen Zufahrten aus Gewerbegrundstücken darstellt. Der Prognoseverkehr liegt dort bei 5.700 Kfz/24h. Die Siebenlindenstraße wäre daher kaum geeignet, die für die neue Querspange ermittelte Belastung von 7.200 Kfz aufzunehmen. Es wäre daher zu befürchten, dass der Verkehr von Weiler (L 385) in großem Umfang wieder auf die L 370 rückverlagert werden würde; dies ist zu vermeiden.

Demgegenüber ist festzuhalten, dass die Osttangente, auch wenn sie aufgrund der zwischenzeitlichen Ausweisung und Bebauung von Gewerbegebieten eine innerörtliche Verbindung darstellt, keine unmittelbaren Störungen von Wohnbereichen bewirkt.

Die prognostizierte zusätzliche Verkehrsbelastung reduziert zwar die Reisegeschwindigkeit, welche jedoch mit 50 km/h gleichwohl auch in diesem Abschnitt noch beachtlich sein wird. Nach den Berechnungen von Bender & Stahl lassen sich am „Siebenlinknoten“ durch geringe bauliche Maßnahmen die Verhältnisse so verbessern, dass es zu keinen unzumutbaren Staubbildungen kommen wird. Auf der Grundlage der Richtlinien für Lichtsignalanlagen - RiLSA - sei noch eine Leistungsreserve von 18 % vorhanden. Jedenfalls ist zu erwarten, dass die Schwelle, ab der mit weitreichenden Rückverlagerungen auf die Innenstadt zu rechnen ist, nicht erreicht wird, wobei solchen Rückverlagerungen auch entgegengewirkt werden könnte. Die mit der Inanspruchnahme verbundenen Beeinträchtigungen der Verkehrsgeschwindigkeit - u.U. auch auf den kreuzenden Straßen - erscheint im Hinblick auf die mit der von der Stadt vorgeschlagenen Alternative bewirkten Eingriffen und Beeinträchtigungen geringfügig und zumutbar. Die von Bender & Stahl vorgeschlagene Verlängerung der Aufstelllänge auf dem nördlichen Ast kann nach Angaben der Straßenbauverwaltung technisch problemlos und auch ohne Grunderwerb realisiert werden.

Zur Frage des Straßenquerschnitts und der hiermit verbundenen Befürchtung eines zukünftig zweibahnigen Ausbaus wird auf die Ausführungen oben VII.1., zur Untersuchung und Bewertung der Var. 7 auf oben VI.2 verwiesen.

Für die Ortschaft **Kiebingen** der Stadt Rottenburg wurde durch Übersendung der Niederschrift der Ortschaftsratssitzung vom 18.03.1993 sowie durch ein in der Erörterungsverhandlung am 21.02.1997 übergebenes Schreiben Stellung genommen. Der Ortschaftsrat habe weder der vormals geplanten Verlegung der L 370 auf dieser Trasse noch der „Aufstufung“ zur B 28 mit Autobahnzugrangerfunktion zugestimmt. Befürchtet wird wegen der untergeordneten Anschließung der L 385 eine Rückverlagerung auf die alte Ortsdurchfahrt, insbesondere was den zu den Berufsschulen in Derendingen orientierten Verkehr betrifft. Kritisiert wird auch die „Abschneidung“ der nördlich der Bahnlinie liegenden Bereiche, insbesondere des Festplatzes. Schließlich werden, insbesondere durch den LKW-Verkehr zur Nachtzeit, hohe Lärmbelastungen für die Ortschaft erwartet. Die Schließung der Bahnunterführung in Verlängerung der Daimlerstraße wird abgelehnt. Der Preis für die Verbesserungen auf der Ortsdurchfahrt sei nach alledem zu hoch.

Es ist einzuräumen, dass sich vor allem für die jenseits der Bahnlinie liegende Bebauung durch die Bahnbündelungstrasse auch Nachteile ergeben. Diese werden einerseits durch die Trennwirkung gegenüber der offenen Landschaft Richtung Neckar sowie eine gewisse Lärmbelastung bewirkt. Dies gilt auch für die beiderseits nahe der Trasse liegenden gemeindlichen Einrichtungen, wie den Kindergarten, das Schulgelände, den Friedhof oder das Jugendhaus.

Eine weite „Umfahrung“ dieses Bereiches würde jedoch wegen der Annäherung an das Neckarufer diesen ökologisch wertvollen Bereich erheblich beeinträchtigen. Auch soweit dort, wie vorgetragen, eine ortsnahe Erholungsnutzung stattfindet, erscheint die Bahnbündelung unter diesem Aspekt als die geringere Beeinträchtigung. Durch die von der Straßenbauverwaltung zugesagte Holzbretterwand wird dem Sicherheitsgedanken hinsichtlich des Jugendhauses Rechnung getragen und zugleich auch die visuelle Störung durch den Straßenverkehr reduziert.

Die Lärmemissionen auf die nördlichen Wohnbereiche Kiebingens können durch aktive Lärmschutzmaßnahmen deutlich reduziert werden, wohingegen die Wohnbereiche an der Ortsdurchfahrt einschließlich des Siedlungsbereichs nördlich der L 370 in Richtung Bühl, bislang ungeschützt dem Verkehrslärm ausgeliefert sind. Einer Rückverlagerung von Verkehrsanteilen auf die Ortsdurchfahrt kann durch entsprechende Beruhigungsmaßnahmen

entgegengewirkt werden. Auch werden die Befürchtungen hinsichtlich des Schwerverkehrs von den Gutachten nicht gestützt.

Der Ortschaftsrat Wurmlingen hat sich in einer im Erörterungstermin übergebenen Stellungnahme für die Planfeststellungstrasse ausgesprochen.

8. Belange der Stadt Tübingen

Von der Stadt Tübingen wird die Planung grundsätzlich befürwortet, wenngleich im Einzelfall noch verschiedene Wünsche und Forderungen bestehen. So wurde etwa für die Ortschaft Bühl eine Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände gefordert. Dies wird mit dem Umstand, dass in dem Mischgebiet eine Wohnnutzung vorherrsche sowie den Reflexionen des Schienenverkehrs an der Lärmschutzwand begründet.

Der Lärmschutzwall bei Bühl ist 3,00 m hoch, davon liegen 2,50 m über dem Niveau der Schiene. Erst darüber beginnt die 1,5 bis 2,0 m hohe Lärmschutzwand. Der Wall reflektiert nicht, und die Bepflanzung wird die auf dem Wall angebrachte Wand zusätzlich abschirmen. Daher sind keine nennenswerten Reflexionen in Bezug auf den Schienenverkehr zu erwarten.

Der Forderung der Stadt auf Rückbau der L 370 auch innerorts konnte nicht nachgekommen werden. Ein Anspruch hierauf ergibt sich nach dem Straßenrecht (insbesondere § 10 StrG) nicht, da bei einer Rückstufung der bisherige Straßenbaulastträger nur dafür einzustehen hat, dass er die Straße nach der bisherigen verkehrlichen Bedeutung ordnungsgemäß unterhalten hat. Die vorgesehenen Rückbaumaßnahmen außerorts dienen vielmehr der teilweisen Ausgleichung des durch die neue Straße verursachten naturschutzrechtlichen Eingriffs.

Bei der entsprechenden Planung hat die Straßenbauverwaltung sich bezüglich des jeweiligen Endes der Rückbaumaßnahme an Planentwürfen der Stadt Tübingen orientiert. Dies ist sachgerecht. Eine Abänderung bzw. Verlängerung der Rückbaumaßnahmen allein aufgrund des Umstandes, dass die Stadt an dieser vorläufigen Abgrenzung nicht festhält, steht im Hinblick auf die Schlüssigkeit des Ausgleichskonzepts nicht in Frage. Ein Rückbau im innerörtlichen Bereich wäre jedoch auch zur Eingriffsausgleichung wenig geeignet, da die Ausgleichung im engeren Sinn auf die gestörten Funktionen bezogen ist, und diese außerorts liegen.

Hinsichtlich der Erschließung des geplanten Gebiets „Saiben“ ist eine Zusage, zu den für erforderlich gehaltenen Bushaltestellen eine Prü fzusage der Straßenbauverwaltung gegeben worden.

Die Verknüpfung der bestehenden B 28 mit der L 370 ist - worauf die Stadtverwaltung hinweist - unter verkehrlichen Gesichtspunkten unbefriedigend. Die Straßenbauverwaltung anerkennt einen grundsätzlichen Bedarf für den Umbau dieses Knotens, bestreitet aber - zurecht - einen rechtlichen Zusammenhang mit dem anhängigen Planfeststellungsverfahren.

Damit ist die Frage der Abschnittsbildung angesprochen, welche grundsätzlich ebenfalls eine Abwägungsentscheidung darstellt. Unter dem Gesichtspunkt, dass die bestehende Situation durch die Neutrassierung der bisherigen L 370 als Bahnbündelungstrasse im Zuge einer B 28 im fraglichen Knotenbereich keine erhebliche zusätzliche Belastung bewirkt, und der Umbau dieses Knotens hiervon unabhängig eine in Zukunft erforderliche Maß-

nahme darstellt, kann die Entscheidung, das Ende der Planfeststellung westlich dieses Knotens festzulegen, unter Abwägungsgesichtspunkten nicht beanstandet werden.

Der von der Stadt vorgeschlagene „flächensparsame Ausbau“ des Knotens Weilheim ist nach der Beurteilung durch die Straßenbauverwaltung verkehrlich ungünstiger und würde im Ergebnis eine größere Flächenversiegelung bewirken. Auf dieser Grundlage kann die vorgeschlagene Knotengestaltung nicht als deutlich günstiger in der Gesamtabwägung bewertet werden.

Zu den Forderungen betreffend die Ermöglichung eines zweiten Bahngleises wird auf die Ausführungen oben verwiesen.

Die vom Ortschaftsrat Weilheim geforderte Umgehung im Zuge der L 311/K 6990 wurde nicht mehr weiter verfolgt und bedarf keiner Erörterung in diesem Beschluss, nachdem sie nicht als Anliegen der Stadt Tübingen von dieser vorgetragen wurde und keine notwendige Folgemaßnahme des Bundesstraßenbaus darstellen würde.

VIII. Bescheidung der Einwendungen

In einer Vielzahl von Einwendungen sind allgemeine öffentliche Belange, insbesondere solche der Planrechtfertigung, der Verkehrswirksamkeit und des Umweltschutzes, geltend gemacht worden. Insoweit kann auf die Ausführungen zu den öffentlichen einschl. der kommunalen Belange verwiesen werden. Gleichwohl wird die Behandlung dieser allgemeinen Belange, soweit sie von privaten Einwendern gehäuft geäußert worden sind, teilweise nochmals zusammengefasst dargestellt, verschiedentlich auch unter Benennung des Einwenders.

Soweit mit den Einwendungen spezifische persönliche Belange geltend gemacht sind, wird nachfolgend idR auf diese eingegangen, wobei im Falle von Gruppeninteressen sowie inhaltlichen Überschneidungen mit Einwendungen anderer Privater von einer namentlichen Benennung abgesehen worden ist. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der umfassend vorgetragenen Lärmproblematik und der Beeinträchtigung durch Schadstoffe und der Geltendmachung einer Wertminderung.

Für einen Teil der betroffenen Grundstückseigentümer ist entlang der Nordseite der B 28 eine zusätzlich Betroffenheit durch die nachträglich aufgenommene „Immissionsschutzpflanzung“ eingetreten. Im Rahmen der Anhörung wurden hierzu nur zwei Einwendungen erhoben. Da die Betroffenheit jeweils gering ist, und letztlich auch den Eigentümern und Pächtern zugute kommt, wurde eine hierauf bezogene Befassung im Beschluss nicht für erforderlich gehalten.

Für einen Großteil der betroffenen Flurstücke ist in den Grunderwerbsplänen noch ein schmaler Streifen für „vorübergehende Inanspruchnahme“ aufgenommen. Hierbei handelt es sich um eine meist kurzzeitige Nutzung als Arbeitstreifen durch die Baufirma, für welche Entschädigung zu leisten ist. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Eigentümerbelange kann jedenfalls für den Regelfall ausgeschlossen werden.

Erfahrungsgemäß werden im Rahmen des Grunderwerbs auch Restflächen miterworben. Zudem werden häufig auch noch weitere Parzellen angeboten. Die Straßenbauverwaltung wird daher aller Voraussicht nach in der Lage sein, in manchen Fällen auch **Ersatzland** anzubieten. Da Details hierzu gegenwärtig natürlich nicht bekannt sind, kann diese Erwartung nicht der Entscheidung zugrundegelegt werden.

Teilweise wurden in der nachfolgenden Behandlung der Einwendungen **landwirtschaftlicher Betriebe** Betriebsangaben mit (X) verschlüsselt; die Zahlen ergeben sich aus der Einwendungsschrift und/oder der Begutachtung durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen des Regierungspräsidiums.

Die hinter dem Namen des Einwenders angefügte Zahl ist die **Blattzahl** der Planfeststellungsakte.

Einwender mit besonderer Betonung der Umweltbelange und -verträglichkeit

Naturschutzjugend im DBV, Einwenderliste, 39

Die Einwender sprechen sich für eine Verbesserung des ÖPNV aus und machen hierzu konkrete Vorschläge. Zur Variantenuntersuchung wird gerügt, dass das Ammertal in die Untersuchungen nicht einbezogen worden sei.

Marlene Began, Hirschau, 52

Die Einwenderin wendet sich gegen den Bau einer Straße im Neckartal und bevorzugt den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Siegfried Kappus, Elisabeth Schröder-Kappus, Werner Sigl, Ulla Jörgensen, Kiebingen, 46

Die Einwender meinen, dass die Verkehrsuntersuchungen auf veralteter Grundlage, insbesondere bezogen auf eine Landesstraße, beruhen. In das Verfahren müssten auch Alternativen zum motorisierten Individualverkehr einbezogen werden. Sie verweisen auch auf die durch Schadstoffe erzeugten Umweltbelastungen und -gefährdungen.

Hans Ulrich Braun, Bühl, mit Einwenderliste, 73, sowie Gerhard Büschel, 67

Die Einwender bezweifeln eine wesentliche Entlastung des innerörtlichen Verkehrs. Andererseits befürchten sie durch die stark belastete, ortsnah B 28 eine Beeinträchtigung des gesamten Ortes durch Lärm und Abgase. Erholungsbereiche würden gefährdet werden, Wasserschutzgebiete und das Naturschutzgebiet wären bedroht. Der Autoverkehr müsse aus Gründen des Umweltschutzes eingeschränkt werden.

Marianne Lang, Rottenburg, mit Einwenderliste, 71

Die von Frau Marianne Lang (zugleich Mitglied des Grünen Kreisvorstandes Tübingen) vertretenen Einwender befürchten aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der B 28 neu die Nutzung der bisherigen Ortsdurchfahrten als Schleichwege. Alternativ bevorzugen sie die Förderung und den Ausbau der Bahnlinie. Hierdurch würde die Zerstörung wertvoller Natur- und Landschaftsräume entlang des Neckars und die Gefährdung der Trinkwasserfassungen vermieden werden.

Bernhard Hermann, Kiebingen, als Vorsitzender des CDU-Ortsverbandes Kiebingen, 9

Der Einwender wertet die Planfeststellungsstrasse nicht als „Entlastung“, sie stelle vielmehr nur eine Verlagerung des Verkehrs vom Ortskern an den Ortsrand dar. Da auch auf der alten Ortsdurchfahrt ein hoher Verkehr verbleibe, werde Kiebingen von 2 Seiten mit Lärm und sonstigen Immissionen belästigt. In diesem Zusammenhang nannte er vor allem den Kindergarten, das Schul- und Sportgelände, das Jugendhaus und den Festplatz. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien völlig unzureichend.

Es sei auch nicht einzusehen, dass die Straße „nicht direkt in Richtung Autobahnananschluss auf einer nördlich des Neckars liegenden Trasse verlaufe“. Die vorgesehene Trassenführung beeinträchtige auch ökologische Belange, insbesondere die Uferzone des Neckars.

Kilchberger Bürgerinitiative (Dr. Dodillet), 70

In einer vor allem von Kilchberger Bürgern unterzeichneten, von Frau Schröder-Kappus übersandten Sammeleinwendung wurden Zweifel an der Entlastung der Ortsdurchfahrt geäußert und die Immissionsbelastung einerseits und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes am Ortsrand andererseits kritisiert. Die Einwender fordern die Prüfung von Alternativen.

Uli Knott, Bühl, 17

Der Einwender, welcher in dem südlich der Ortsdurchfahrt verlaufenden David-von-Stein-Weg wohnt, befürchtet durch den Neubau der B 28 unzumutbare Belastungen und sieht einen Eingriff in das Recht auf Leben und die körperliche Unversehrtheit. Zugleich sieht er Nachteile für den öffentlichen Personennahverkehr und Beeinträchtigungen der Umwelt, insbesondere für das Naturschutzgebiet „Oberes Steinach“ sowie das Grundwasser. Schließlich führt er auch die globalen Risiken durch die CO₂-Immissionen an. Auch er bevorzugt einen Ausbau des Rittwegs in Hirschau.

Elsbeth Wagner, Hirschau, 22

Die Einwenderin meint, dass durch den Bau der B 28 großräumig Verkehr angezogen werden würde. Die Ortsränder würden hierdurch stark durch Lärm- und Schadstoffbelastung beeinträchtigt werden. Sie bevorzugt den Ausbau der Schiene.

Carola Friderich, Anselm Brauer, Bühl, 24

Die Einwender, Anwohner des David-von-Stein-Wegs in Bühl, weisen auf die bestehenden Beeinträchtigungen der L 370 hin. Sie erkennen keine Entlastung der Ortsdurchfahrten durch die neue B 28, sondern vielmehr eine zusätzliche Belastung mit Immissionen. Auch befürchten sie die Beeinträchtigung der Biotop im Neckartal. Schließlich verweisen sie auf Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV und der Verkehrsberuhigung.

Martin Röhl, Weilheim, 37

Der Einwender spricht sich für die Stärkung des ÖPNV aus und verweist auf die von der Bundesrepublik eingegangene Verpflichtung zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes.

Jörg Klingenuß, 3

Der Einwender meint, dass die Verkehrsuntersuchung auf eine L 370 und nicht auf eine „autobahnähnliche Bundesstraße“ bezogen ist.

Michael Koltzenburg, Ammerbuch, 50

Der Einwender setzt sich für die Umweltbelange ein und rügt das Fehlen eines Raumordnungsverfahrens.

Gerhard und Monika Schnaitmann, 19

Die Einwender machen ebenfalls auf die Gefahren der Boden- und Wasserverschmutzung und sonstige ökologische Gesichtspunkte aufmerksam. Sie befürchten eine erhebliche Verkehrszunahme, da auch überregionaler Verkehr angezogen werden würde. Dementsprechend würde auch keine Entlastung der Ortsdurchfahrten eintreten. Die Einwender rügen auch eine „fehlende gesamtwirtschaftliche Bewertung“.

Kreistagsfraktion der Grünen sowie Alternative Liste im Gemeinderat Tübingen, 10

Die Einwender monieren das Fehlen eines Raumordnungsverfahrens und verweisen auf die Raumordnungsverordnung des Bundes vom 13.12.1990. Sie vermuten, dass „die hastige Einleitung des Planfeststellungsverfahrens“ kurz vor Ablauf der Übergangsfrist der

Umgehung des gesetzgeberischen Willens gedient habe. Unabhängig hiervon hätte auch nach altem Recht aus materiellen Gründen ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden müssen.

Wegen der Beschränkung auf kleinräumige Untersuchungen und Alternativen habe man andere denkbare Varianten, die im wesentlichen bereits bestehende Straßen nutzen, nicht untersucht. Dies gelte etwa für die Umfahrung der Ortschaft Hirschau mit Nutzung der bereits bestehenden Landesstraßen 371 und 372 sowie des Rittwegs. Hierbei wäre lediglich eine evtl. Umfahrung der Ortschaft Wurmlingen als echter Neubau nötig.

Die Verkehrsprognosen und die UVS seien offensichtlich auf der Grundlage der Landesstraßenplanung erstellt worden.

Als Alternative bevorzugen die Einwender teilweise die Nutzung des „Rittwegs“ in Hirschau als Umgehungsstraße und billigen der Ortschaft Wurmlingen eine kleine Umgehung (ca. 500 m) zu. Hinzu kommen verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten, u.a. mit Hilfe von Pfortnerampeln, sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs durch zusätzliche Schienenhaltunkte, Fahrplanverdichtung, Taktverkehr und Verlängerung der Linie 5 des Tübinger Stadtverkehrs.

Zu den vorstehend skizzierten Einwendungen, die primär mit Umweltgesichtspunkten begründet wurden, wird bemerkt:

Der Hinweis der Einwender auf die mit dem Bau von Verkehrsanlagen und dem Betrieb von Kraftfahrzeugen verbundenen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt erkennt den Rahmen der in einem Planfeststellungsverfahren bestehenden Entscheidungskompetenz der Verwaltungsbehörde. Gleiches gilt für die von den Einwendern geforderten alternativen politischen Entscheidungen, mit denen möglicherweise Verlagerungen auf den öffentlichen Personennahverkehr bewirkt werden könnten. Insoweit ist klarzustellen, dass die grundsätzliche Entscheidung für den Bau einer bestimmten neuen Straßenverbindung im Rahmen politischer Grundsatzentscheidungen durch das Parlament seine rechtliche Ausformung im Bedarfsplan des Bundesfernstraßenausbaugesetzes findet und insoweit der Bewertung und Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde entzogen ist. Die Verantwortung für diese verkehrspolitische Leitentscheidung liegt damit beim Gesetzgeber. Die Entscheidung über das Bestehen eines Bedarfs ist in erster Linie eine Frage politischen Willens und Wertens (BVerwG UPR 1998, 25). Der Bedarfsplan legt die Planfeststellungsbehörde bei der Feststellung des Verkehrsbedarfs auch im Rahmen der Abwägung fest (BVerwG NVwZ 1996,1016).

Die gesetzlich festgestellte Planrechtfertigung kann nur dann - im Einzelfall - im Rahmen der Abwägung überwunden werden, wenn bei den in Frage kommenden Trassenführungen andere betroffene öffentliche Belange oder auch private Belange nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in einem so schwerwiegenden Maß beeinträchtigt werden, dass einzig die „**Null-Variante**“ abwägungsfehlerfrei und rechtlich zulässig wäre. Hiervon kann hier jedoch nicht ausgegangen werden; auf die allgemeinen Ausführungen wird insoweit verwiesen.

Bei der von einzelnen der angeführten Einwender vorgeschlagenen Alternativführung ist die Nutzung des Rittwegs in Hirschau als Umgehungsstraße nicht möglich, da diese Straße eine Erschließungsstraße darstellt. Denkbar wäre daher lediglich eine Parallelführung mit Anschluss des Rittwegs. Damit wäre eine entsprechende Belastung der gesamten Ortslage von Hirschau, insbesondere der südlichen Wohnbereiche verbunden. Aus trassierungstechnischen Gründen wäre eine Einschleifung dieser Trasse in die vorhandene L 371 östlich von Hirschau äußerst ungünstig, zudem wäre hier eine diagonale Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen unvermeidbar. Letzteres gilt auch bei der vorgeschlagenen „kleinen Umgehung“ der Ortschaft Wurmlingen, die zudem zu einer Lärmbelastung für

diesen Ort führen würde und trassierungstechnisch äußerst ungünstig wäre. Die eher in Frage kommende Führung einer B 28 nördlich des Neckars mit weitgehender Neutrassierung - in größerer Distanz zu Wurmlingen und südlich parallel zur bestehenden L 371 verlaufend - wäre mit erheblichen ökologischen Nachteilen verbunden. Ein weiteres, entscheidendes Argument gegen die genannte Trassenführung ist die deutlich geringere Entlastungswirkung für die Ortschaften entlang der L 370; insoweit kann auf die Ausführungen zur Variante 7 verwiesen werden.

Die alternativen Trassierungsmöglichkeiten wurden entgegen der Auffassung verschiedener Einwender sorgfältig untersucht und bewertet, auf oben VI. wird verwiesen.

Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Gutachten und Untersuchungen sind allesamt auf den Bau einer Bundesstraße bezogen.

Elmar Raidt, 21, Martha und Wilhelm Raidt, Bühl, 35

Der Einwender betreibt nach den Erhebungen des landwirtschaftlichen Sachverständigen im Nebenerwerb den von den Eltern übernommenen Hof mit (X) ha Nutzfläche. Zudem hat er von der Stadt Tübingen und auch von Privat eine Vielzahl von Einzelgrundstücken unter Landpachtvertrag genommen. Zusätzlich unterhält er auf ca. 700 ha eine Winterschafweide. Zu diesem Zwecke hat er von der Stadt Tübingen die „Winterschafweiden“ Bühl und Kilchberg sowie von der Stadt Rottenburg die „Winterweide“ Kiebingen gepachtet. Er macht geltend, dass ihm durch den Bau der B 28 zwischen Bühl und Kilchberg hiervon eine Fläche von 60 m Breite und ca. 3.000 m Länge, insgesamt also 18 ha verloren gingen. Außerdem würde neben der bestehenden „Barriere“ L 370 und der Eisenbahnlinie noch eine weitere unzumutbare Behinderung entstehen. Der einzige Zugang zu den Weiden auf der Neckarseite, die Unterführung der Knollstraße, sei völlig ungeeignet. Schließlich macht der Einwender noch allgemeine Bedenken, auch verfahrensrechtlicher Art, geltend.

Bezüglich der (dauernd bewirtschafteten) landwirtschaftlichen Nutzfläche liegt der Flächenverlust bei ca. 1 % und ist daher nicht geeignet, eine Existenzgefährdung zu bewirken.

Die vom Einwender hinsichtlich der Schafhaltung vorgetragenen Gesichtspunkte sind nur bedingt abwägungserheblich, da die überwiegend kurzfristigen Pachtverträge nicht dem Schutzbereich des Art. 14 Grundgesetz unterliegen. Auch ist der Flächenverlust in Bezug der Weideflächen im Verhältnis zur Gesamtfläche gering.

Der Einwender kann auch kein Vertrauen dahin geltend machen, dass etwa bezüglich der pauschal verpachteten, großflächigen Winterweiden keine „Hindernisse“ für den Zugang zu diesen Weiden geschaffen werden. Durch die Bündelung der B 28 mit der bestehenden Eisenbahnlinie entsteht auch kein neues, erstmaliges Hindernis, vielmehr wird die bestehende Barriere verstärkt. Für die Querung der B 28 kann weiterhin der „Rohrhaldenbachdurchlass“ genutzt werden. Der Durchlass weist die gleichen Maße wie der bestehende Bahndurchlass auf (lichte Höhe 2,50 m, lichte Weite 7,50 m).

Rosalinde Raidt (geb. Brandner), Bühl, 47

Die Einwenderin betreibt ein Lebensmittelgeschäft in der Eugen-Bolz-Straße in Bühl. Sie macht geltend, dass ein großer Teil Ihres Umsatzes durch den Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße bestritten wird.

Auf die Beibehaltung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Fernverbindung aus wirtschaftlichen Gründen kann kein schützenswertes Vertrauen bestehen, welches in nennenswertem Umfang für die Abwägung relevant sein könnte.

Ernst Hönle, Bühl, 6

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 2620, 2624, 2880, sowie als Erbe seiner Mutter, der Einwenderin Berta Hönle, der Flst. 2614 auf Gemarkung Bühl. Das Flst. 2880, auf welchem sich auch ein Gebäude befindet, wird durch die Verlegung der Unterführung der Knollstraße in Anspruch genommen. Der Einwender bezweifelt die Notwendigkeit der Unterführung dieser Straße und verweist auf die Erschließung der jenseits der Bahn gelegenen Grundstücke über den Bonlandenknoten.

Eine direkte Unterführung im Zuge der bestehenden Knollstraße ist wegen der erforderlichen „Entwicklungslänge“ nicht möglich. Ein Verzicht auf die Unterführung, wie er vom Einwender gefordert wird, würde zu erheblichen Mehrwegen für die Landwirte führen; auch würde der landwirtschaftliche Verkehr zunächst durch die Ortslage und das Gewerbegebiet fahren müssen. Soweit der Einwender vorträgt, dass er gerade diese Fläche für eine Auslagerung seines landwirtschaftlichen Betriebes nutzen will, muss ihm ein Verzicht auf diese noch völlig unkonkretisierte Planungsabsicht aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zugemutet werden.

Die Dimensionierung der Knollstraße als landwirtschaftlichem Weg richtet sich nach ARS 25/1979. In der unübersichtlichen Unterführung muss ein Begegnungsverkehr für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger schon aus Sicherheitsgründen gewährleistet sein. Die Grundstücke im Gewann Gstadäcker werden durch den Anschluss Bühl/Kilchberg betroffen; eine Reduzierung der Inanspruchnahme oder eine gänzliche Verschonung ist nicht möglich, die Platzierung der Einschleifung ist durch die Bebauungsplanung vorgegeben.

Zu der Kritik an der Planrechtfertigung, der Untersuchungsdichte, Schadstoffeintrag etc. sowie dem Vorschlag, die Trassierung der B 28 neu auf der L 372, L 371 mit kurzen Umgehungen von Wurmlingen und Hirschau zu legen, wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen,

Werner und Erika Junger, Weilheim, 13

Wie von Einwenderseite in der Erörterungsverhandlung mitgeteilt wurde, wird - im Gegensatz zum Zeitpunkt der Einwendungseinlegung - keine Landwirtschaft mehr selbst betrieben, die Flächen sind verpachtet. Ein Verzicht auf die Flächeninanspruchnahme ist nicht möglich; sie muss den Eigentümern aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zugemutet werden. Die Durchführung eines Flurneuerungsverfahrens, wie von den Einwendern gefordert, ist in der vorliegenden Situation nicht sinnvoll.

Firma Gebrüder Möck, Weilheim, 66

Die Einwenderin hat sich mit der Veräußerung einer Grünfläche außerhalb des umzäunten Betriebsgeländes einverstanden erklärt. Hingegen hat sie für die vorübergehende Inanspruchnahme eines Teils des Hofgeländes Bedenken angemeldet. In weiteren direkten Besprechungen mit dem Straßenbauamt ist die Umleitungsstrecke etwas abgeändert worden, wodurch sich der Flächenbedarf hierfür reduziert. Maßgeblich ist nunmehr der Lageplan vom 13.10.1997, der mit der Firma abgestimmt worden ist.

Zusagen der Straßenbauverwaltung:

Die Regenwasser/Abwasserpumpstation auf dem Betriebsgrundstück wird durch eine Stahlbetonplatte auf separaten Fundamenten oder eine andere gleichwertige Maßnahme geschützt, die Zugänglichkeit der Schachtöffnungen wird gewährleistet. Bei Wartungs- oder Reparaturarbeiten erfolgt vorübergehend eine einspurige Verkehrsführung. Notwendige Verlegungen von Gas- und Wasserleitungen etc., durch welche die Firma Möck betroffen wird, werden in Absprache mit der Firma so durchgeführt, dass Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes vermieden bzw. minimiert werden.

Gisela Diener, Dieter Diener, Firma Diener Bau GmbH, Weilheim, alle vertreten durch M. Diener, 7, 8, 34,

Aufgrund der Einwendungen der Firma Diener bzw. der Familienmitglieder haben umfassende Überlegungen und Besprechungen für eine Umplanung stattgefunden. Nach dieser Umplanung müssen nun keine Gebäudeteile mehr abgebrochen werden, und die Zufahrtsmöglichkeiten mit großen Geräten wurden wesentlich verbessert. Die Erschließung des Firmengeländes erfolgt gem. dem Deckblatt zu Plan 9 vom 03.03.1999.

Von der Stadt Tübingen wurde mitgeteilt, dass mittlerweile ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst worden ist, mit welchem der fragliche Bereich bauplanungsrechtlich neu geordnet und auch für die Firma Diener bauliche Erweiterungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Damit haben sich die Einwendungen inhaltlich erledigt. Soweit von den Einwendern ihre Zustimmung zu dieser Erschließungslösung noch von der Klärung von Kostenfragen im Zusammenhang mit dem genannten Bebauungsplan abhängig gemacht werden, kann eine Einbeziehung in das Planfeststellungsverfahren nicht erfolgen.

Erich und Barbara Zeeb, Tübingen, vertreten durch Rae Dachs u. Koll., 49

Die Einwender sind Eigentümer des mit einem Gewerbebetrieb genutzten Flurstücks 274/1 (Arthur-Junghans-Str. 18) in Kiebingen. Von der Gesamtfläche des Grundstücks (4.800 qm) wird eine Teilfläche von 2.020 qm für den Straßenbau benötigt. Auch das bestehende Betriebsgebäude muss, allerdings nur zu einem geringen Teil, in Anspruch genommen, d.h. beseitigt werden.

Die Einwender haben angegeben, dass die Ehefrau Eigentümerin des Grundstücks, und der Ehemann Betriebsinhaber auf der von ihm gepachteten Fläche ist. Der Betrieb sei im Jahr 1990 von Unterjesingen an den jetzigen Standort umgesiedelt worden. Bei einem Teilabbruch sei keine sinnvolle wirtschaftliche Nutzung des Fabrikgebäudes mehr möglich. Künftige Erweiterungen seien ausgeschlossen. Erforderliche Stellplätze gingen verloren, mit erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Erschütterungen müsse wegen der Nähe der Straße gerechnet werden. Auch wurden allgemeine Einwendungen zur Trassenführung und Planrechtfertigung etc. geltend gemacht.

Nach Angaben der Straßenbauverwaltung war in der Baugenehmigung der Stadt Rottenburg vom 07.05.1990 ein Hinweis auf die Straßenplanung enthalten.

Zusagen der Straßenbauverwaltung:

Die auf der gegenüberliegenden Seite vorgesehene Lärmschutzwand wird in diesem Bereich schallabsorbierend ausgeführt.

Vor Baubeginn wird ein Beweissicherungsverfahren durch einen Sachverständigen durchgeführt.

Vom Vertreter der Stadt Rottenburg wurde in der Erörterungsverhandlung mitgeteilt, dass die für einen Umbau erforderliche baurechtliche Genehmigung in Aussicht gestellt werden könne. Es bestehe auch u.U. die Möglichkeit, von dem benachbarten, der Stadt gehörenden Grundstück, eine Teilfläche den Einwendern zur Verfügung zu stellen.

Es wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme neben der Inanspruchnahme von Eigentumsfläche auch eine erhebliche Beeinträchtigung der betrieblichen Belange mit sich bringen wird.

Eine Minderung der Beeinträchtigung, insbesondere im Hinblick auf den Teilabbruch des Betriebsgebäudes, ist unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Die Reduzierung des Straßenquerschnitts um einen Meter wird auch die Gebäudeinanspruchnahme geringfügig reduzieren. Die leichte Abschwenkung von der Bahntrasse ist unvermeidbar, da sonst eine Überführung der bestehenden Neckarstraße über die B 28 neu nicht möglich wäre.

Den Einwendern ist für die Flächeninanspruchnahme und die hieraus resultierenden Folgewirkungen Entschädigung zu leisten, worüber jedoch in einem gesonderten Verfahren zu befinden ist.

Die für ein Gewerbegebiet geltenden Lärmgrenzwerte werden eingehalten.

Eheleute Franziska und Pius Geiger, Kiebingen, vertreten durch RA Frauendorf, 45

In der Erörterungsverhandlung wurde klargestellt, dass die Flurstücke 696 und 697 entgegen der Annahme der Einwender nicht in Anspruch genommen werden. Hingegen sind die Flurstücke 187 und 838 nicht unerheblich betroffen. Das Flst. 187 ist mit landwirtschaftlichen Gebäuden (Ställe, Wagenremise) bebaut; benötigt wird knapp die Hälfte des rd. 27 ar großen Grundstücks, wobei die baulichen Anlagen verschont bleiben. Flurstück Nr. 838 liegt im Bereich des Knotens Rottenburg-Ost; benötigt wird die Hälfte des ca. 14 ar großen Grundstücks für die Straße, die Restfläche ist in die Ausgleichsmaßnahme 5.1 einbezogen. Die Einwender machen vor allem geltend, dass der Ausbau zu einer „vollen Aussiedlerstelle“ nach Verwirklichung des Straßenbauvorhabens nicht mehr möglich sein wird. Vor allem sei dann eine Wohnbebauung ausgeschlossen.

Die Einwender betreiben nach ihren Angaben eine Landwirtschaft mit ca. 8 ha, eine Übergabe an einen Enkel sei ins Auge gefasst worden. Die in Anspruch genommene Teilfläche weise beste Bodenqualität auf.

Die Möglichkeit einer Reduzierung der Grundstücksinanspruchnahme im Wege der Trassenverschiebung scheidet hier aus den gleichen Gründen wie bei den Einwendern Zeeb aus. Eine existenzielle Bedrohung des Nebenerwerbsbetriebs - soweit beim Nebenerwerb eine solche im Rechtsinne überhaupt möglich ist - scheidet im Hinblick auf den Umfang der Inanspruchnahme aus. Die Hoffnung oder Erwartung, dass eines Tages mit Hilfe einer Flächenvergrößerung eine Haupteinwerbmlandwirtschaft ausgeübt werden könnte, wird durch die Flächeninanspruchnahme nicht ursächlich betroffen, wäre aber auch nicht vom Schutz des Art. 14 GG erfasst. Die Einwender müssen mit ihren Ansprüchen in das Entschädigungsverfahren verwiesen werden.

Klemens Bäuerle, Bühl, vertreten durch RA Frauendorf, 53

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 2491, 2493, 9493/1 in Tübingen-Bühl, Gewann Bonlanden. Die Trassierung der Verbindung von der L 370 zur künftigen B 28 neu (Anschluss Bühl/Kilchberg) ist im Bereich der Grundstücke des Einwenders nur nachrichtlich dargestellt. Die endgültige Trassierung ist Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens Bonlanden West der Stadt Tübingen und wurde auf dieser Grundlage gebaut.

Das Wohnhaus wird jedoch weder von der B 28 neu, die in diesem Bereich mit einer Lärmschutzwand versehen ist, noch -isoliert- von der Verbindungsstraße unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt werden.

Leopold Hemmerich sen., Kiebingen, 2

Der Einwender ist Eigentümer und Bewohner eines Wohngebäudes in der Arthur-Jung-hans-Str. 45, welches in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten B 28 bei der Kiebingener Kläranlage liegt. Er befürchtet Lärmbeeinträchtigung durch die in Dammlage verlaufende B 28, insbesondere bei ungünstigen Windverhältnissen. Darüber hinaus befürchtet er Reflexionen durch die im Bereich der Ortslage von Kiebingen vorgesehene Lärmschutzwand und fordert eine lärmabsorbierende Ausführung derselben. Insofern schlägt er auch die Errichtung eines Walles auf der Nordseite der Straße vor, welche auch dem Schutz von Fauna und Flora dienen könnte.

Im Hinblick auf den Abstand des Gebäudes zur geplanten Bundesstraße kann auch ohne exakte Berechnung festgestellt werden, dass die zulässigen Grenzwerte bei weitem unter-

schritten werden. Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude scheidet daher aus.

Rechtsanwalt Hellmut Schlipf, Kilchberg, 4

Der Einwender bewohnt in Kilchberg das Gebäude Birkenrain 1. Durch den Bau einer Bundesstraße sieht er eine erhebliche Verkehrszunahme gegenüber der ursprünglichen Planung einer Verlegung der L 370. Die „Bündelung der Trassen“ werde zu ständigen Staubildungen und Unfällen führen. Andererseits befürchtet der Einwender gleichwohl eine Schwächung des ÖPNV.

Die Annahme, dass einzelne Nutzer des ÖPNV bei einer Verbesserung des Straßennetzes sich wieder umorientieren, ist nicht von der Hand zu weisen und wird in einer - im einzelnen nicht feststellbaren, jedoch eher geringen - Zahl von Fällen zutreffen. In Bezug auf die auf entferntere Ziele ausgerichteten Verkehrsanteile auf der Bundesstraße wird der durch eine Verbesserung des ÖPNV zu erzielende Effekt jedoch vergleichsweise gering sein. Wegen des großen Abstandes von der geplanten B 28 scheidet die Annahme einer unzumutbaren Lärmeinwirkung auf das Grundstück des Einwenders aus.

August und Rosel Schneider, Kilchberg, 16

Die Einwender verweisen darauf, dass sie bereits bei der Verbreiterung der L 370 von ihrem Grundstück Bahnhofstr. 6 Flächen abtreten mussten. Die neue Belastung durch die B 28 würde durch die geringe Verkehrsberuhigung auf der L 370 bei weitem nicht ausgeglichen werden. Die Einwender beklagen die zukünftige Beeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftverschmutzung von 2 Seiten, wobei auch die Eisenbahnlinie noch berücksichtigt werden müsse.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Anlieger der Bahnhofstraße mit dem Bau der B 28 Immissionen von 2 Seiten ausgesetzt sein werden, und daher die Entlastung auf der L 370 relativiert wird. Immerhin wird durch aktive Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet, dass auf dem fraglichen Grundstück selbst die Grenzwerte für Wohngebiete unterschritten werden, wobei der Bereich als Mischgebiet zu werten ist. Möglichkeiten, im Wege der Feintrassierung die Belastung zu verringern, bestehen nicht.

Christoph Schulze, Kilchberg, 33

Neben den Hinweisen auf die Verbesserung des ÖPNV und die „Verschwendung von Steuergeldern“ sowie die globalen Risiken weist der Einwender auch auf die „Wertminderung seines Immobilienbesitzes“. Er forderte die Einstellung des Verfahrens. Der Brechesdorfer Weg, in welchem der Einwender wohnt, liegt unmittelbar südlich der L 370 und ist dort durch einen Lärmschutzwall in Höhe von 2,5 m geschützt. Die jetzt vorgesehene Lärmschutzkombination Wall/Wand auf der Südseite der B 28 mit einer Gesamthöhe von 3,75 m soll dort die Immissionen der neuen B 28 reduzieren. Für das Gebäude Nr. 14 ergab die Berechnung die Werte von 52/44 dB(A), also eine erhebliche Unterschreitung der Grenzwerte. Die Lärmsituation des durch die L 370 vorgeprägten Wohngebiets wird sich nicht entscheidend verändern, die Beeinträchtigungen durch die B 28 müssen aus den die Planung tragenden Gründen zugemutet werden.

Herrmann Saßmannshausen, Tübingen, 40

Der Einwender ist aktiver Radrennfahrer und lehnt die Planung ab, da die Straßennutzung durch Radfahrer durch die höheren Verkehrszahlen kaum noch möglich sei. Die Einwendung ist nicht schlüssig, da durch die Verkehrsentlastung auf der L 370 alt die Strecke Rottenburg-Tübingen für Radfahrer, welche nicht das Radwegenetz nutzen wollen, sondern z.B. aus Zeitgründen das normale Straßennetz, attraktiver wird.

Ursula Strauß u.a., Kilchberg, 43, Wulf Staub, Pliezhausen, 44

Die Einwender, Anlieger der Bahnhofstraße bzw. Eigentümer dort liegender Wohnhäuser, befürchten erhebliche Lärm- und Schadstoff-Immissionen durch die neue B 28. Sie sehen auch keinen Bedarf hierfür, da Staubildungen lediglich im Berufsverkehr entstehen würden. Hilfsweise schlagen sie eine Verbindung über den Rittweg vor.

Die relativ ungünstige Situation für die Bahnhofstraße kann nicht in Abrede gestellt werden und muss aus den die Planung tragenden Gründen zugemutet werden.

Sepp Hör, Kiebingen, 51

Der Einwender vermisst die Durchführung eines Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahrens. Die zweistreifig vorgesehene B 28 könne den zu erwartenden Verkehr nicht aufnehmen. Als Eigentümer des Gebäudes „Stäuperle 35“ verweist er auf die Immissionsbelastung für die nördlichen Wohnbereiche Kiebingens.

Für die genannte Straße, HausNr. 29, wurden Immissionswerte von 54/47 dB(A) berechnet. Hier wirkt sich noch die Lärmschutzkombination Wall/Wand von 4,75 m Höhe / 260 m Länge immissionsmindernd aus. Allerdings bewirken diese Lärmschutzmaßnahmen - worauf der Einwender hinweist - eine gewisse Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes sowie der Aussicht.

Barbara Sander u.a., Bühl, 54

Die Einwender sind Anwohner der Ortsdurchfahrt der L 370 in Bühl. Sie befürchten einerseits eine erhebliche Verkehrsbelastung der B 28, insbesondere durch Schwerverkehr, andererseits eine nur geringe Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Detailliert beschäftigen sie sich mit den Einwirkungen auf das Naturschutzgebiet „Oberes Steinach“, welches unmittelbaren Störungen ausgesetzt werde und durch die B 28 zusätzlich von den südlich liegenden Schutzgebieten völlig isoliert werde.

Im Hinblick auf den landschaftspflegerischen Begleitplan machen sie verschiedene Mängel geltend. So würde der zur Renaturierung vorgesehene untere Abschnitt des Bühlertalbaches gleichzeitig als Vorfluter für das Rückhaltebecken einen hohen Schadstoffeintrag erhalten. Für den Bereich des Naturschutzgebiets Oberes Steinach seien keine Kleintier- und Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen. Die dort vorgesehene Verwallung zerstöre wertvolle Wiesen, andererseits gewährleiste sie keinen ausreichenden Schutz vor Schadstoffen. Die Ansaat von Magerrasen im Bereich des Verkehrsgrüns zum Zwecke der Anlegung von Biotopstrukturen sei nicht machbar.

Hierzu ist auszuführen:

Die Einleitung in den Bühlertalbach erfolgt nur als Notüberlauf; zudem ist ein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet. Es wurden keine bedeutsamen Wechselwirkungen (Migrationswege) festgestellt, die Anhaltspunkte für erforderliche Leiteinrichtungen und Durchlässe ergeben könnten. Die randlichen Beeinträchtigungen der Naturschutzgebiete sollen durch die vorgesehene Verwallung reduziert werden. Die nur begrenzte ökologische Bedeutung des straßennahen Verkehrsgrüns ist bekannt.

Renate Mang, Bühl, 56

Die Einwenderin befürwortet die Reduzierung des Individual- und Förderung des öffentlichen Verkehrs. Sie sieht zukünftig die Beeinträchtigung durch zwei Straßen (L 370, B 28) und macht als Erzieherin im Bühler Kindergarten auch persönliche Betroffenheit durch Lärm und Schadstoffe geltend.

Die erstgenannte allgemeine Zielsetzung kann im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht aktiv gefördert werden. Die Verkehrsentlastung auf der L 370 und die Aufwertung des Ortszentrums sollte ebenfalls in die Bewertung einbezogen werden.

Ernst Schiebel, Rottenburg, 61

Der Einwender hatte sich bereits im Zusammenhang mit der Planfeststellung der „Osttangente“ engagiert und Schriftverkehr mit der Stadt Rottenburg und dem Verkehrsministerium aus dieser Zeit übersandt. Den beigegefügtten Schreiben lässt sich entnehmen, dass der Einwender Anlieger der L 372 im Wohngebiet „Lindele“ in Rottenburg ist und im seinerzeitigen Planfeststellungsverfahren für die Osttangente eine Erhöhung des dortigen Verkehrs bzw. Lärms geltend machte. Dementsprechend werden seine Belange auch durch die Verstärkung des Verkehrsaufkommens auf der Osttangente betroffen.

Er sieht seine Mutmaßungen von damals bestätigt. Die Osttangente werde nunmehr nicht nur eine Landes-, sondern eine Bundesstraße. In der Tat waren zum damaligen Zeitpunkt die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange noch von der Planung und Realisierung zweier neuer Straßen, nämlich der B 28 ab der L 361 bei Seebronn auf neuer Trasse bis Tübingen, wie auch eine Verlegung der L 370 zwischen Rottenburg und Tübingen ausgegangen (Generalverkehrsplan 1986/Bedarfsplan 1985, vgl. hierzu B. II).

Der Einwender fragt, warum man nicht eine B 28 von den Gärtnereien beim Heuberg zwischen Rottenburg und Wendelsheim durchs Neckartal zum Knoten Hirschau führe. Ein Festhalten an der seinerzeit vorgesehenen Neuführung der B 28 scheidet aus heutiger Sicht wegen des hohen Landschaftsverbrauchs und der hohen Eingriffswirkung, aber auch wegen der geringeren Verkehrswirksamkeit aus.

Paul Balm, Kiebingen, 62

Der Einwender befürchtet für die beiden Wohngebäude Neckarstraße 29 und Entenweg 1 Lärm- und Abgasbelästigungen. Nach der Lärmberechnung werden jedoch beim benachbarten, näher an der B 28 gelegenen Gebäude Nr. 31 die Grenzwerte bereits erheblich unterschritten. Ein ursächlich durch die B 28 bewirkte erhebliche Verstärkung des Verkehrs in Richtung Industriegebiet Kiebingen, wie sie der Einwender befürchtet, ist nicht erkennbar. Dieses erhält vielmehr einen eigenen Anschluss an die B 28.

Kiebinger Bürgerinitiative, vertr. durch Frau Schröder-Kappus/Herrn W. Rebmann, 69

In der von einer Vielzahl von Kiebinger Bürgern unterzeichneten Sammeleinwendung wird die Befürchtung ausgedrückt, dass wegen des voraussichtlich starken Verkehrsaufkommens auf der B 28 keine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt eintrete, und daher Lärm sowie Abgase von zwei Seiten auf die Ortschaft einwirken werden. Namentlich werden hier der Kindergarten, der Spielbereich und der Friedhof, der Festplatz, das Jugendhaus und das Naherholungsgebiet benannt. Eine intakte Landschaft werde zerstört werden. Die Prüfung von weiträumigen Alternativen und ein Raumordnungsverfahren wurden gefordert. Im Erörterungstermin wurde eine von Herrn W. Rebmann verfasste zweiseitige schriftliche Erklärung der „Kiebinger Bürgerinitiative“ übergeben. Ebenfalls im Termin übergeben wurde noch ein von Frau Schröder-Kappus unter Bezug auf die Bürgerinitiative formuliertes Schreiben, in welchem auch auf die Betroffenheit der Landwirte im fraglichen Neckartalabschnitt verwiesen wird. Außerdem wird auf die Wohnbereiche und öffentlichen Einrichtungen in Kiebingen verwiesen, welche zum Teil in nur geringer Entfernung zur B 28 liegen. Die Straße würde auch die Erholungsbereiche und die Flächen mit kleingärtnerischer und landwirtschaftlicher Nutzung in der Neckarraue vom Dorf abschneiden. Betont wird hierbei, dass auch die unmittelbar an der stark frequentierten Ortsdurchfahrt wohnenden Anlieger sich gegen die Umgehungsstraße wehren.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die nördlichen Wohnbereiche von Kiebingen (und auch der anderen Gemeinden an der L 370) von den Emissionen der neuen B 28 erfasst werden. Durch die vorgesehene Lärmschutzkombination Wall/Wand in den jeweiligen Abschnitten kann jedoch - im Gegensatz zu bestehenden L 370 - eine deutliche Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen erreicht werden. Den dennoch verbleibenden Beein-

trächtigungen steht eine spürbare Entlastung der Ortskerne gegenüber, welche einerseits für die dort lebende, gegenüber den Immissionen ungeschützte Bevölkerung eine erhebliche Erleichterung bewirkt, andererseits eine Belebung der gewachsenen Ortskerne und damit eine Verbesserung der Lebensqualität aller Bewohner ermöglicht.

Zu der Beeinträchtigung der genannten Infrastrukturbereiche wird auf die Befassung mit den Einwendungen der jeweils Betroffenen verwiesen.

Die Rückbaumaßnahmen in den Ortsdurchfahrten sind nicht Bestandteil der Planung, da sie Angelegenheit der jeweiligen Gemeinde sind. Der planfestgestellte Rückbau auf den Außenstrecken stellt eine Ausgleichsmaßnahme im naturschutzrechtlichen Sinne dar und ist als solche Bestandteil der Planfeststellung.

Zur Frage der Verkehrsbelastung ist auf die entsprechenden allgemeinen Ausführungen zu verweisen. Aus gegenwärtiger Sicht besteht keinerlei Anhaltspunkt für die Annahme, dass - in der ferneren Zukunft - ein Ausbau zu einer 4-spurigen Bundesstraße erfolgen wird, auch wenn dies aus rein verkehrlicher Sicht wünschenswert sein mag. Unter Berücksichtigung der aktuellen Finanzsituation dürfte ein solcher Ausbau bis auf unabsehbare Zeit nicht in Frage kommen, wobei einzuräumen ist, dass Prognosen keine absolute Sicherheit geben.

Zum Verweis auf den Schlossbergtunnel in Tübingen ist zu bemerken, dass die jetzige B 28 im Abschnitt Tübingen - Herrenberg keineswegs zurückgebaut wird, sondern als Autobahnzubringer für den nach Norden orientierten Verkehr ebenfalls verbessert und ausgebaut werden soll. Auch die Funktion einer Bundesstraße wird beibehalten.

Hinsichtlich der sonstigen allgemeinen Gesichtspunkte wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Zu betonen ist, dass - wie mehrfach dargelegt - Gesichtspunkte der Verkehrs- und Umweltpolitik in dieser generellen Form nicht in der Planfeststellung bewältigt werden können; hierfür erfolgt die Weichenstellung u.a. im Fernstraßenausbaugesetz.

Frau Schröder-Kappus ist darin zuzustimmen, dass die Beurteilung des Schadstoffeintrags und der ökonomischen Auswirkungen der Straße auf die Landwirtschaft im Planfeststellungsverfahren zu prüfen und zu beachten ist.

Margarethe Bürker, Lore Bertsch, Weilheim, mit Einwenderliste, 72

Die Einwender befürchten eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der K 6900. Sie fordern eine Anbindung dieser Kreisstraße an die B 28/L 370 hinter der Fa. Möck. Insoweit kann auf die Ausführungen zu den Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Stadt Tübingen/Ortschaftsverwaltung Weilheim verwiesen werden.

Dr. Klaus Mohr, Kilchberg, 64

In der verspätet eingelegten Einwendung werden störende Lärmeinwirkungen auf das Grundstück „Am Keltengrab 18“ geltend gemacht, Gleiches gilt für Schadstoffbeeinträchtigungen.

Nach der Lärmschutzuntersuchung ist für das der B 28 nächst gelegene Gebäude „Am Keltengrab 56“ der Grenzwert unterschritten. Die gleichwohl durch die B 28 verursachten Beeinträchtigungen müssen aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zugemutet werden.

Karl Blank, Bruno Waller, Hermann Ulmer, Rottenburg, 14

Die Einwender sind Eigentümer der Flurstücke 8507 und 8507/5, welche als Freizeitgrundstücke genutzt werden. Die Inanspruchnahme ergibt sich durch eine Verschwenkung des bisherigen Trassenverlaufs der L 370 nach Norden, konkret durch die Anlage des

landwirtschaftlichen Begleitweges. Die Feintrassierung dieses Straßenabschnittes, der zukünftig Teil der L 385 von Weiler sein wird, an welche die jetzige L 370 aus Rottenburg untergeordnet angeschlossen wird, lässt aus trassierungstechnischen Gründen die vorgeschlagene Verschiebung nach Süden, um die Grundstücke der Einwender zu verschonen, leider nicht zu. Die Straßenbauverwaltung wird sich jedoch darum bemühen, die Inanspruchnahme durch Verschiebung des Begleitwegs möglichst gering zu halten.

Zusage der Straßenbauverwaltung:

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke so gering wie möglich gehalten.

Soweit die generelle Trassenentscheidung angegriffen wird, wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen.

Jörg und Gabriele Hinrichs, Kiebingen, 12

Das Flurstück 9604, das als Acker genutzt wird, wird durch den Begleitweg zur L 370 alt mit lediglich 5 m² betroffen. Die anderen Grundstücke der Einwender werden nicht unmittelbar in Anspruch genommen, insoweit machen die Einwender Schadstoffeintrag und Lärmeinwirkungen geltend. Das als Freizeitgrundstück genutzte Flurstück 1058 liegt vom Fahrbahnrand der B 28 ca. 140 m entfernt; die Beeinträchtigungen in der Nutzung wie auch ein etwaiger wirtschaftlicher Wertverlust treffen die Einwender als Teil der Allgemeinheit. Dies gilt erst recht für die in weit größerer Entfernung am Rammerthang gelegenen Grundstücke. Der Bau einer Umgehungsstraße führt notgedrungen zu einer Neubelastung bisher ruhiger Bereiche; von den umfassend dargestellten Argumenten für die vorliegende Straßenplanung sei an dieser Stelle die Entlastungswirkung für die Wohngebäude entlang der Ortsdurchfahrt und die Möglichkeiten einer erheblichen Aufwertung des Ortskerns zu nennen; letzteres kommt auch den Einwendern zugute.

Barbara Weiß, München, 32, Hans Wittel, Kiebingen, 59, Gertrud Raidt, Kiebingen, 60

Die Flurstücke 839 (Weiß), 789 (Raidt) sowie 830, 831 (Wittel) werden für den Verknüpfungsbereich B 28/L 385 in Anspruch genommen; die Restflächen werden z.T. in die Ausgleichsmaßnahme A 5 einbezogen, welche zwischen Bahnlinie und Straßenfläche vorgesehen ist.

Nicht unmittelbar in Anspruch genommen, jedoch im Einwirkungsbereich liegen das Flurstück 981 mit 284 m² (Weiß), sowie die Flurstücke 736 und 737 (Wittel). Für diese Grundstücke werden Einschränkungen der kleingärtnerischen Nutzung wegen der von der B 28 ausgehenden Immissionen bzw. erschwerte Erreichbarkeit durch Schließung der bislang bestehenden Unterführung der Bahnlinie geltend gemacht.

Die Lage und Ausformung des Knotenpunktes ist durch Zwangspunkte vorgegeben bzw. durch Trassierungselemente bedingt. Die Platzierung der Ausgleichsmaßnahme A 5 bietet sich schon deshalb an, weil die Nutzung der Restflächen zwischen Straße und Bahn aufgrund ihrer begrenzten Größe und Lage kaum wirtschaftlich sinnvoll ist und eine Erschließung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand geschaffen werden könnte.

Die Schließung der Durchfahrt unter der Bahn war Gegenstand der Erörterung des landwirtschaftlichen Wegenetzes; auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen. Die Erschließung der Grundstücke über die Neckarstraße führt zwar zu Umwegen, die jedoch begrenzt und nicht unzumutbar erscheinen.

Die Betroffenheit der Einwender durch die Inanspruchnahme wie auch - bei Restflächen - durch die Nähe des vielbefahrenen Knotenpunktes wird gesehen, die Einwendungen sind nachvollziehbar. Die Betroffenheit muss aus den die Planung tragenden Gründen gegen Entschädigung zugemutet werden.

Erich Geiger, Kiebingen, 57, Emil Geiger, Kiebingen, 58

Die Grundstücke der Einwender liegen in der Nähe der neuen Straßentrasse. Sie befürchten Lärm und Schadstoffimmissionen, die einen Aufenthalt und die kleingärtnersiche Nutzung unzumutbar machen. Die Befürchtungen sind nachvollziehbar, wenngleich die Belastung durch Bodenschadstoffe wohl überschätzt wird. Hierzu wie auch zur Frage der Schließung des Bahndurchgangs ist auf die allgemeinen Ausführungen zu verweisen.

Katholische Kirchengemeinde, vertr. durch den Kirchengemeinderat, Kiebingen, 15 Elternbeirat des Kindergartens Don Bosco, Kiebingen, 11

Die katholische Kirchengemeinde wendet sich gegen die Trassierung der B 28 entlang der Bahnlinie und macht die Beeinträchtigung des Friedhofs, des Kindergartens und weiterer Gebäude, namentlich der Kirche, des Pfarrhauses, des Schwesternhauses und des Gemeindehauses geltend.

Die Beeinträchtigung des Kindergartens wird auch vom Elternbeirat des Kindergartens sowie den Mitarbeiterinnen geltend gemacht. In deren Schreiben wird neben der Beeinträchtigung durch Straßenimmissionen die Zunahme des Verkehrs in der Neckarstraße und damit ein Aspekt der Verkehrssicherheit geltend gemacht; außerdem wird die Beeinträchtigung der Freiräume für die Freizeitaktivitäten der Kinder und Jugendlichen kritisiert.

In der Lärmberechnung wird für das Kindergartengebäude ein Tageslärmswert von 55 dB(A) (Grenzwert : 57) berechnet.

Für das der B 28 nächst gelegene Gebäude der Ortskernbebauung (Neckarstraße 31) wurden Lärmswerte von 52/45 dB(A) im ersten Obergeschoss berechnet. Im fraglichen Bereich wirkt sich neben dem Bahndamm und der leichten Einschnittslage der Trasse auch die Überführung der Neckarstraße als Lärmschutz aus. Eine vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrs auf der Neckarstraße ist nicht ersichtlich, zumal ein neuer, direkter Anschluss für das Gewerbegebiet Kiebingen zur B 28 geschaffen wird.

Für die Nutzung der Freiflächen für Spaziergänge und Freizeitaktivitäten des Kindergartens bewirkt die Überführung der Neckarstraße in der Tat gewisse Erschwernisse und Störungen, welche jedoch bei dieser Trassenführung nicht vermeidbar sind. Allerdings ist auch festzustellen, dass der unmittelbar nördlich anschließende Bereich durch gewerbliche und andere bauliche Nutzungen vorbelastet ist, so dass für die eigentlichen Erholungsbereiche ohnehin größere Wegstrecken zurückgelegt werden müssen. Insgesamt wird die Nutzung der kirchlichen Einrichtungen, auch des Friedhofs, vor allem wegen der Dammlage des Bahnkörpers durch Lärm- und optische Beeinträchtigungen in einem eher geringen Maße beeinträchtigt werden.

Fischereiverein Kiebingen, 18, Jugendhaus Kiebingen, 74, Festplatzgelände der Ortschaft Kiebingen

Nördlich der Bahnlinie, in Verlängerung der Neckarstraße sind in nicht geringem Umfang bauliche Anlagen mit verschiedenster Nutzung vorhanden. Besonders nahe an der planfestgestellten Trasse liegen das Jugendhaus und das Vereinsheim des Fischereivereins.

Es ist nicht zu bestreiten, dass die genannten baulichen Anlagen wie auch das Festplatzgelände durch den Neubau der B 28 nachteilig betroffen werden. Allerdings kann die durch das Überführungsbauwerk erforderlich gewordene Streckenmehrlänge nicht als unzumutbar angesehen werden. Weshalb die neue Straßenführung im Zuge der Neckarstraße „gefährlich“ sein soll, ist nicht ersichtlich.

Diese im Außenbereich - zusammen mit gewerblichen und landwirtschaftlichen Anwesen außerhalb der geschlossenen Ortschaft - liegenden verschiedenen Einrichtungen können rechtlich keine einer durch Bebauungsplanung festgesetzten Wohnbebauung entsprechende Schutzbedürftigkeit beanspruchen. Grenzwerte (Mischgebiet) werden allerdings beim Jugendhaus tags/nachts deutlich, beim Gebäude des Fischereivereins nur bei den Nachtwerten knapp überschritten, was durch eine nachträgliche Lärmberechnung festge-

stellt worden ist. Dennoch besteht für das Vereinsgebäude kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz, da aufgrund der spezifischen Art der Nutzung diesem Gebäude für die Nachtzeit keine Schutzbedürftigkeit hinsichtlich Lärmeinwirkungen zukommt (vgl. auch Verkehrslärmschutzrichtlinie 97, Ziff. 13 Abs. 5, Ziff. 25, 3. Spiegelstrich). Soweit Außenwohnbereiche vorhanden sind, gilt Entsprechendes. Den Sicherheitsbelangen der Festplatz- und Jugendhausbesucher wird durch die Anbringung einer Holzbretterwand entlang der B 27 in diesem Bereich Rechnung getragen. Dieser kommt auch eine (geringe) Lärmschutzwirkung zu.

Ernst Sachsenmaier, Kusterdingen, 29

Der Einwender ist mit seinem Flurstück Nr. 1986 östlich des Anschlusses des Industriegebiets Kiebingen durch die B 28 und den landwirtschaftlichen Begleitweg betroffen. Von dem 725 m² großen Grundstück müssen 245 m² erworben werden. Zu einem geringen Teil erfolgt die Grundstücksinanspruchnahme durch die Aufweitung der B 28 (Rechtsabbiegespur zum Anschluss Industriegebiet Kiebingen). Eine Verschiebung des Anschlusses in Richtung Kiebingen würde eine Aufweitung des Brückenbauwerks über den Rohrhaldenbach erforderlich machen und damit wesentlich höhere Kosten verursachen. Der überwiegende Teil des Grundstücks ist weiterhin nutzbar; dem Eigentümer wurde allerdings die vollständige Übernahme auf entsprechenden Antrag zugesagt.

Anna und Robert Heim, Bühl, 28

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstücks Nr. 2688, auf welchem sich ein landwirtschaftlicher Geräteschuppen (Baujahr 1965) befindet. Für den Geräteschuppen wurde eine Baugenehmigung des Landratsamts Tübingen vom August 1967 nachgewiesen. Die Baugenehmigung ist unter Widerrufsvorbehalt gestellt. Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt, den Schuppen zu verlegen und auf dem verbleibenden Grundstücksteil neu zu errichten, sofern die baurechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Diese Beurteilung muss durch die Baurechtsbehörde erfolgen. Die Genehmigung eines Ersatzbaus an anderer Stelle ist von der Baurechtsbehörde gegenüber dem Straßenbauamt anlässlich einer Nachfrage nicht in Aussicht gestellt worden.

Die Straßenbauverwaltung hat weiter zugesagt, auf Antrag der Einwender die verbleibende Restfläche des Flst. 2688 zum Verkehrswert zu übernehmen.

Martha Gießler, Bietigheim-Bissingen, 65

Von dem 1381 m² großen Grundstück Flst. 2606 auf Gemarkung Bühl wird eine Fläche von 315 m² für die Straßenbaumaßnahme einschl. Immissionsschutzstreifen benötigt. Die Flächeninanspruchnahme ist im Rahmen der Bahnbündelung nicht vermeidbar; das Restgrundstück bleibt nutzbar, zumal neben der Bepflanzung auch noch der Begleitweg eine Trennung von und Schutz vor der Straße bewirkt.

Nicola Beller, Rottenburg, 30

Die Einwenderin wendet sich vor allem aus allgemeinen Gründen gegen das Straßenbauvorhaben und weist auf die unbestreitbaren Schädigungen der Umwelt u.a. durch Verkehrsimmissionen hin. Hierzu wird auf die Ausführungen zu den „Umwelteinwendungen“ verwiesen.

Konkret befürchtet sie jedoch auch eine erhebliche Minderung von Wohnqualität und Wert ihres Elternhauses Ziegelhüttenstr. 39. Durch die dort geplante Lärmschutzeinrichtung werde auch die Aussicht erheblich gestört.

Die Trassierung der B 28 nördlich der Bahn bewirkt in der Tat für das hier in Frage stehende Wohngebiet in Bühl Lärmbelastungen und optische Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzeinrichtung. Durch letztere wird allerdings erreicht, dass die Lärmgrenzwerte gerade

noch eingehalten werden können. Erst für das 2. OG (Giebelfenster) ist eine geringe Überschreitung berechnet worden.

Diese Nachteile müssen aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zugemutet werden. Einen absoluten rechtlichen Schutz gegen nachteilige Veränderungen der Umgebung gibt es nicht. Auch eine hierdurch bewirkte evtl. Wertminderung des Grundstücks ist nicht entschädigungspflichtig.

Die geltend gemachten Besorgnisse einer Gesundheitsgefährdung durch die Verkehrsemissionen können nicht geteilt werden. Zu der Besorgnis einer Schädigung des Bühler- talbachs im Falle eines Unfalls ist zu bemerken, dass das Straßenoberflächenwasser über Bankett und linke Straßenmulde versickert. Das nicht versickerte Wasser aus der Mulde wird in ein Versickerbecken geleitet. Vor dem Überlauf in den Bühler- talbach ist am Beckenauslauf ein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet.

Gerhard Junger, Weilheim, 31

Der Einwender befürchtet Einkommenseinbußen durch Flächenverluste. Die Einwendung wurde nicht näher konkretisiert. Lt. Grunderwerbsverzeichnis werden 15 m² des Flst. Nr. 1566 benötigt. Vom Flst. Nr. 1798 beträgt die Inanspruchnahme 520 m². Vom Flst. Nr. 5382, in welchem der Einwender Miteigentum hält, werden 200 m² Fläche benötigt. Die festgestellten Grundstücksinanspruchnahmen sind von einer Größenordnung, welche keine existenzielle Gefährdung bewirken kann. Die Inanspruchnahme erfolgt überwiegend für ein Regenrückhaltebecken und den Begleitweg. Eine Verschiebung desselben in Richtung Fahrbahn ist nicht möglich wegen der Anrampung der Feldwegunterführung.

Erbengemeinschaft Raidt (Erwin und Reinhold Raidt), Kiebingen, 27

Die Einwender werden mit verschiedenen Eigentumsflächen betroffen. Weitere Grundstücke liegen nach Darstellung der Einwender im Nahbereich der Straße; insoweit befürchten die Einwender Schadstoffeinträge und Wertverluste. Die unmittelbar betroffenen Flächen liegen im Bereich der Verknüpfung B 28/L 370 neu, die Inanspruchnahme ist unumgänglich und kann auch nicht im Wege der Feintrassierung vermieden werden. Die einzelnen Parzellen werden nur zu einem Teil benötigt; die Restflächen bleiben wirtschaftlich nutzbar. Das Flst. 785 wird durch die bestehende Osttangente durchschnitten. Von der Stadtverwaltung Rottenburg wurde hierzu mitgeteilt, dass die Straßenfläche von der Stadt erworben worden ist.

Zur Schadstoffproblematik und die Umwegfrage wird auf die entsprechenden allgemeinen Ausführungen verwiesen.

Helene Krauß, Kilchberg, 36

Die Einwenderin wohnt in der Bahnhofstraße 10; das Grundstück wird zukünftig von 2 Seiten Straßenimmissionen ausgesetzt sein. Für dieses Gebäude ist eine nachträgliche Lärm- berechnung durchgeführt worden. Hierbei ergaben sich Werte von 55,8/48,5 dB(A) im Erd- geschoss und 58,3/51,0 dB(A) im 2. Obergeschoss. Damit sind die Grenzwerte für ein Mischgebiet unterschritten. Der fragliche Bereich wurde auf ausdrückliche Nachfrage von der Stadt Tübingen als Mischgebiet qualifiziert.

Im fraglichen Bereich ist eine Lärmschutzeinrichtung vorgesehen, welche eine Lärmminde- rung von über 7 dB(A) bewirkt. Dessen ungeachtet ist einzuräumen, dass die Lage zwi- schen zukünftig 2 Straßen trotz der Entlastung auf der L 370 für die Anwohner der Bahn- hofstraße nicht unerhebliche Belastungen bringt. Dies müssen jedoch aus den die Plan- feststellung tragenden Gründen zugemutet werden.

Zudem sind auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, welche im Eigentum der Einwenderin stehen, betroffen. Diese hält es nicht für verantwortbar, noch unbebaute freie Flächen zu versiegeln. Hierzu ist auf die allgemeinen Ausführungen zu verweisen.

Erbengemeinschaft Höflich, Tübingen, 38

Von den den Einwendern gehörenden Flächen wird lediglich das Flurstück Nr. 1385 mit 20 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Hedwig Kleesattel, Weilheim, 42

Die Flurstücke Nrn. 1582 und 1582/1 werden durch den Verknüpfungsbereich Tübingen-Weilheim vollständig in Anspruch genommen, das Flurstück Nr. 1386 lediglich mit 55 m². Ein Verzicht auf diese Flächen ist nicht möglich. Die Einwender sehen keinen Sinn im Bau einer neuen B 28. Hierzu ist auf die allgemeinen Ausführungen zu verweisen.

Evangelische Landeskirche, Pfarrgutsverwaltung, 68

Es handelt sich um Stiftungsvermögen, welches nach dem Stiftungsgeschäft in seinem Bestand zu erhalten ist. Die Inanspruchnahme ist jedoch unvermeidbar; die Straßenbauverwaltung wird versuchen, Ersatzland zu beschaffen.

Claus und Brigitte Brock, Bodelshausen, 1

Die Einwender und Eigentümer des Flurstücks Nr. 1591/2, Gemarkung Weilheim. Es liegt mitten im Weilheimer Knoten, die Grundstücksinanspruchnahme ist unvermeidbar. Die Straßenbauverwaltung ist bereit, auf Antrag auch die Restfläche des Flurstücks zu erwerben.

Thomas Stopper, Kiebingen, 26

Der Einwender wohnt in der Arthur-Junghansstr. 17 in Kiebingen; das Gebäude liegt unmittelbar nördlich der geplanten B 28. Er fordert Lärmschutzmaßnahmen. Nach der Lärmbeurteilung werden die Grenzwerte für Gewerbegebiete unterschritten. Gleichwohl ist einzuräumen, dass die Wohnqualität des Grundstücks erheblich beeinträchtigt wird. Er wendet sich auch gegen die Belastungen, die von der in Richtung seines Wohnorts führenden Überführung der Arthur-Junghans-Straße ausgehen. Hierzu ist auszuführen, dass die Verkehrsbelastung dieser Straße durch den eigenständigen Anschluss des Industriegebiets Kiebingen eher zurückgehen dürfte. Die Befürchtung einer Isolierung der nördlich der B 28 wohnenden Kiebingener Einwohner erscheint überzogen.

Beton- und Kieswerke Queck, vertreten durch Helmut Queck und seine Tochter

Helmut Queck, Münsingen, 55

Die Firma hat mit Schreiben vom 07.04.1993 „Widerspruch gegen das o.g. Planfeststellungsverfahren“ eingelegt. Das Schreiben lautet weiter:

„Die genaue Begründung wird nachgereicht. Im einzelnen handelt es sich aber um falsche Eintragungen im Grundstücksverzeichnis sowie Verhandlungen der Grundstücke die in unserem Besitz zur Kiesausbeute genehmigt sind“.

Wie in der Erörterungsverhandlung deutlich geworden ist, wollte der Vertreter der Firma damit zum Ausdruck bringen, dass eine Reihe von Grundstücken durch ihn privat von der Firma erworben worden sind. Im aktuellen Grunderwerbsverzeichnis ist dies auch berücksichtigt.

Nachdem erstmals in der Erörterungsverhandlung auf das frühere Bestehen eines Industrieleises hingewiesen wurde, dessen Weiche allerdings ausgebaut worden ist, dürfte der Einwender mit dem Wunsch nach Aufrechterhaltung bzw. Ermöglichung einer Wiederinbe-

triebnahme präkludiert sein. Unabhängig hiervon kann sich der Wunsch nach Wahrung einer Anschlussmöglichkeit gegen die für die vorgesehene bahnparallele Trassierung sprechenden Gründe nicht durchsetzen.

Weder hat der Einwender eine entsprechende Genehmigung des Anschlusses vorgelegt noch haben Recherchen der Planfeststellungsbehörde beim Verkehrsministerium insoweit einen Nachweis erbracht. Wie von der DB Netz mit Schreiben vom 22.02.99 mitgeteilt worden ist, wurde der Gleisanschluss als Schotterverladestation der Deutschen Bundesbahn gebaut und betrieben. Nach Einstellung dieser Tätigkeit sei es zu keinem Gleisanschlussvertrag mit der Fa. Queck gekommen. Vielmehr ist in der Folgezeit ein Ausbau der Weiche und von Gleisteilen erfolgt. Nach Auskunft des Verkehrsministeriums liegen keine Unterlagen über die Genehmigung einer Bahninfrastruktur für die Fa. Queck vor.

Eine formale Rechtsposition hat daher nie bestanden. Der lange Zeitraum der Unterbrechung des Gleises durch den Ausbau der Weiche wie auch der Zustand noch vorhandener Gleisabschnitte betätigen, dass die Nutzung vor langer Zeit eingestellt worden ist. Die Behauptung eines zukünftigen Bedarfs für einen neuen Gleisanschluss ist nicht näher substantiiert worden und entspricht auch nicht den Erfahrungen.

Soweit der Einwender Helmut Queck geltend macht, dass durch das Vorhaben, insbesondere auch durch die „Immissionsschutzpflanzung“ Kiesabbauf Flächen entzogen werden, ist darauf hinzuweisen, dass für die in Anspruch zu nehmenden Flächen keine Abbaurechte vorliegen. Auch auf vielen anderen betroffenen Flächen in der Neckaraue dürften abbaufähige Kiesvorkommen vorhanden sein. Der Verlust von „Tauschflächen“, also erworbenen Flächen, mit denen gegen potenzielle Abbauf Flächen getauscht werden kann, muss aus den die Planung tragenden Gründen zugemutet werden.

Zu dem Wunsch auf Aufrechterhaltung des Weges zwischen Wall und Baggersee in Höhe von Bau-km 3+200/3+500 ist festzustellen, dass dieser Weg von der Maßnahme nicht in Anspruch genommen oder sonst tangiert wird.

Georg Schöllkopf, Hirschau, 75

Der Einwender spricht sich gegen die Var. 7 als neue Trasse durch Hirschau aus. Diese ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wurde als Alternative geprüft.

Die folgenden Einwender werden vom Rechtsanwaltsbüro de Witt./Oppler, (RA Dr. Wirsing), 25, vertreten; teilweise sind parallel hierzu auch persönliche Einwendungen vorgetragen worden. Auch auf den Listen der Sammeleinwendungen finden sich Mandanten dieses Büros.

Rosa und Eugen Geiger, Kiebingen

Die Einwender sind mit 4 Flurstücken durch die Planfeststellung betroffen, zudem entstehen durch die Schließung der Bahnunterführung Umwege für die landwirtschaftliche Nutzung. Sie befürchten eine hohe Schadstoffbelastung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse durch den Straßenverkehr.

Das Flst. 1991 liegt im Bereich des Anschlusses Industriegebiet Kiebingen; die zu erwerbende Fläche umfasst 375 qm des 1338 qm großen Grundstückes. Der verbleibende Grundstücksteil ist durch den landwirtschaftlichen Begleitweg und die Böschung deutlich von der Fahrbahn der B 28 abgesetzt, so dass dort keine relevante Schadstoffbelastung zu befürchten ist.

Das Flst. 690 wird nur vorübergehend für die Lagerung von Oberboden in Anspruch genommen und wieder in den alten Zustand zurückversetzt.

Auch vom Flst. 9607 wird nur eine vergleichsweise geringe Teilfläche benötigt; nämlich 270 qm von 1505 qm. Die Inanspruchnahme erfolgt durch die Einschleifung der jetzigen L 370 in die L 370 neu westlich des Verknüpfungsbereichs beim Knoten Rottenburg-Ost.

Das Flst. 1954 ist nicht betroffen; es liegt ca. 180 m südlich der Trasse. Hinsichtlich der Frage der Schadstoffbelastung sowie der Schließung der Bahnunterführung wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen. Die Grundstücksinanspruchnahme muss aus den die Planfeststellung tragenden Gründen zugemutet werden.

Andreas Raidt, Kiebingen

Das dem Einwender gehörende Flst. 1983 mit 1091 qm Gesamtfläche wird mit einer Teilfläche von 205 qm (Erwerb) und 100 qm vorübergehender Inanspruchnahme benötigt. Die Inanspruchnahme liegt im Bereich des Anschlusses Industriegebiet Kiebingen. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar; das schmale, langgestreckte Grundstück wird nur zu einem untergeordneten Teil in Anspruch genommen und ist im übrigen weiterhin nutzbar.

Rita und Hermann Raidt, Kiebingen

Die beiden aneinandergrenzenden Flst. 1969 und 1970 werden am Kopfende mit 305 bzw. 135 qm durch die Straßenfläche, Böschungfläche sowie den Begleitweg in Anspruch genommen. Die Nutzungsmöglichkeiten bleiben im übrigen gewahrt. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar.

Das Flst. 1968 ist in der Flurkarte nicht vorhanden.

Die Grundstücke sind verpachtet. Zur Schadstoffbelastung wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen. Die relativ geringe Grundstücksinanspruchnahme muss zugemutet werden.

Volkmar Raidt, Kiebingen

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Eigentümer des Flst. 1967 mit 755 qm, von denen 180 qm benötigt werden. Nach den Feststellungen des landwirtschaftlichen Sachverständigen werden 620 qm Eigenfläche entzogen. Als Nebenerwerbslandwirt mit biologisch - dynamischer Bearbeitungsweise (Demeter) ist er Pächter weiterer Parzellen (u.a. seiner Eltern Rita u. Hermann Raidt), die ebenfalls benötigt werden. Er sieht sich durch das Bauvorhaben in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet, zumal er einen Ausbau zum Voll-erwerbsbetrieb anstrebt. Schließlich befürchtet er unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen auf der Hofstelle. Er befürchtet auch einen „Imageverlust“ für seinen ökologischen Betrieb, da er zu 80 % direkt vermarktet.

In der Erörterungsverhandlung wurde festgestellt, dass der Einwender die Hofstelle im Jahre 1994, also lange nach Auslegung der Pläne bezogen hat.

Auch unter Berücksichtigung eines weiteren Pachtflächenverlustes (das den Eltern gehörende Flst. 780 war zunächst versehentlich im Grunderwerbsverzeichnis nicht angegeben) sieht der landwirtschaftliche Sachverständige keine existenzielle Gefährdung des Betriebes und hält ausreichende innerbetriebliche Maßnahmen zur Reduzierung des Einkommensverlustes für möglich.

Gleichwohl wird nicht verkannt, dass der Einwender von der Planfeststellung stark betroffen wird, auch wenn sein Betrieb überwiegend auf Pachtflächenbasis beruht; diese sind

jedoch überwiegend langfristig und mit der Erwartung eines späteren Eigentumserwerbs ausgestattet. Auch hier gilt, dass durch die Bahnbündelung die Grundstücksinanspruchnahme meist am Kopfende der jeweiligen Parzellen erfolgt, und damit die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung relativ gering gehalten und die Weiternutzung der Restgrundstücke in der Regel möglich sein wird. Der Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche liegt nach den Angaben des landwirtschaftlichen Sachverständigen des Regierungspräsidiums in seinem Gutachten vom 24.02.1997 bei ca. 2 %. Auch unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch die „Immissionsschutzpflanzung“ ist auszuschließen, dass durch die Straßenneubaumassnahme eine existenzielle Gefährdung des Landwirts eintritt.

Die durch Planergänzung aufgenommene „Immissionsschutzpflanzung“ kommt auch dem Einwender zugute. Die Schließung der Bahnunterführung ist aus den bereits genannten Gründen unvermeidbar.

Hofgut Kilchberg (Landwirte Schneider, Keller, Mozer)

Die Betriebsgemeinschaft Hofgut Kilchberg, eine Kooperation der Landwirte Joachim Schneider (mit Eltern) sowie Roger Keller (mit Schwiegereltern Mozer) bewirtschaftet zusammen ca. (X) ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Der Betrieb wird alternativ nach den Bioland-Richtlinien bewirtschaftet. Ein Teil der Produkte wird in einem eigenen Hofladen verkauft; im übrigen erfolgt u.a. eine Vermarktung über den Einzelhandel in der Region um Tübingen. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen des Regierungspräsidiums betrug der Stilllegungsanteil der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche ca. (X) %. Der Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche liegt bei ca. 4 %.

Die Betriebsgemeinschaft wird zwar durch die „Immissionsschutzpflanzung“ mit einer Vielzahl von Flurstücken - jeweils geringfügig - zusätzlich betroffen; andererseits kommt ihr auch die weitgehende Reduzierung der Ausgleichsmaßnahme „Hochgestade“ zugute.

Zusage der Straßenbauverwaltung:

Für den Fall, dass Eigentümer von teilweise in Anspruch genommenen, verpachteten landwirtschaftlichen Flächen die Veräußerung des Gesamtgrundstücks wünschen, ist die Straßenbauverwaltung zum Erwerb bereit und wird diese Flächen vorrangig den Pächtern zu Kauf oder Pacht anbieten.

Unter dem Gesichtspunkt des Flächenverlustes hat der landwirtschaftliche Sachverständige des Regierungspräsidiums eine Existenzgefährdung eindeutig ausgeschlossen. Seine Bedenken waren vielmehr mehr auf die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das „Käuferverhalten“ gerichtet. Aus diesem Grunde hat er sich auch dringend für die Ausweisung des nunmehr auch in die Planung aufgenommenen „Immissionsschutzstreifens“ ausgesprochen. In diesem Zusammenhang ist außerdem darauf zu verweisen, dass Teile der landwirtschaftlichen Nutzfläche der Betriebsgemeinschaft gegenwärtig im Einwirkungsbereich der L 370 liegen, die eine nicht unerhebliche Verkehrsbelastung aufweist. Insofern kann eine Käufererwartung, dass die erzeugten landwirtschaftlichen Produkte fernab von Immissionsquellen liegen würden, von vornherein nicht vorhanden sein. Um jedoch die Wirkungen, auch solche psychologischer Art, durch die ungleich höhere Verkehrsbelastung der B 28 neu im Hinblick auf das Käuferverhalten möglichst zu begrenzen, hat die Straßenbauverwaltung eine - in dieser Form bislang einmalig - durchgehende Immissionsschutzpflanzung eingeplant.

Zur Befahrbarkeit der Kurven bei der Feldwegunterführung bei Kilchberg hat die Straßenbauverwaltung mitgeteilt, dass nach einer Beurteilung gem. RAS-K-1,1988, mit den vor-

handenen Schablonen ein Befahren durch einen Lastzug mit Anhänger, insgesamt 18 m Länge, möglich sei, und daher auch von einer Befahrbarkeit mit einem Traktor mit zwei Anhängern ausgegangen werde.

Soweit Herr Günter Schneider in seinem persönlichen Einwendungsschreiben vom 05.04.93 die Führung der B 28 nördlich des Neckars anspricht, wären deren Auswirkungen auch auf landwirtschaftliche Belange eher ungünstiger. Zudem wäre der Entlastungseffekt für die L 370 so gering, dass weiterhin ein Bedarf für deren Verlegung als Umgehungsstraße bestünde. Auf die allgemeinen Ausführungen wird verwiesen.

Franziska und Gregor Rauser, Heuberger Hof

Nach eigenen Angaben bewirtschaften die Einwender als Haupterwerbslandwirte eine gepachtete Fläche von ca. (X) ha. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen in Kiebingen seien überwiegend von einer Pächtergemeinschaft, in der die Einwender Mitglied seien, gepachtet. Diese Flächen würden teilweise in Anspruch genommen werden.

Gegenüber dem landwirtschaftlichen Sachverständigen wurde allerdings die Auskunft gegeben, dass von der Straßenplanung direkt keine Eigentums- oder Pachtflächen betroffen seien. Da keine näheren Angaben über die genannte „Pächtergemeinschaft“ getätigt wurden, konnten insoweit keine weiteren Ermittlungen stattfinden. Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung sind jedoch weder vorgetragen noch ersichtlich. Soweit es den Einwendern um den „Imageverlust“ geht, wird auf die Anpflanzung des bereits mehrfach genannten „Immissionsschutzstreifens“ verwiesen, mit dem - auch nach außen sichtbar und dokumentiert - ein deutlicher Schutz vor Schadstoffeintrag erreicht werden soll.

Elfriede und Erwin Hauser, Bühl

Die Einwender sind Eigentümer der Flst. Nr. 2622, 2623 und 2827. Als Haupterwerbslandwirte befürchten sie eine Existenzgefährdung.

Vom Flst. 2827 mit einer Größe von 29,43 a werden 11,5 ar dauernd in Anspruch genommen. Die anderen beiden Grundstücke mit zusammen 12,7 ar werden ganz benötigt.

Die teilweise Inanspruchnahme des erstgenannten Grundstücks erfolgt für die Fahrbahn der B 28 sowie die Verwallung, welche als Sicht- und Immissionsschutz gegenüber dem Naturschutzgebiet Oberes Steinach erforderlich ist. Die beiden anderen Parzellen liegen im Bereich des Anschlusses Bühl/Kilchberg an die B 28 und werden vollständig benötigt. Zum Zeitpunkt der Begutachtung durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen war der Betrieb bereits aufgegeben; die Flächen sind an das Hofgut Kilchberg verpachtet, der Flächenentzug ist dort berücksichtigt worden.

Josef Hönle, Kiebingen

Der Einwender ist nach eigenen Angaben zunächst als Eigentümer bzw. Miteigentümer der Flst. 716, 703 und 797 betroffen. Die dauerhafte Inanspruchnahme von 250 qm beruht auf der Fahrbahnaufweitung im Zuge der Abbiegespur zum Knotenpunkt Rottenburg-Ost. Vom Flst. 703 werden für die Straße 160 qm benötigt. Für beide Grundstücke ist ein zusätzlicher Grunderwerb mit 133 bzw. 26 qm für die Immissionsschutzpflanzung erforderlich. Das Flst. 797 mit 785 qm wird vollständig für den Knotenpunkt Rottenburg-Ost benötigt. Die Flächeninanspruchnahme ist aus den die Planung tragenden Gründen unvermeidbar.

Der Einwender wird jedoch auch durch die Straßenimmissionen mit seinem Wohngebäude am Zimmerplatz in Kiebingen betroffen. Das Grundstück liegt zwischen der bestehenden L 370 und der Bahnlinie bzw., B 28 neu. Für den fraglichen Bereich, welcher als Wohnge-

biet eingestuft wurde, wurden Werte von 53/46 dB(A) tags/nachts berechnet. Gleichwohl ist einzuräumen, dass der Einwender zu dem Personenkreis gehört, für den die Entlastung der Ortsdurchfahrt durch die Bahnbündelungstrasse eine neue Lärmbelastung und damit Einbuße an Wohnwert darstellen kann. Nachdem jedoch für die L 370 eine weitgehende Verkehrsentlastung prognostiziert ist, und damit auch die näher am Wohngrundstück und dazu hin auch in südlicher Richtung gelegene Hauptstraße eine Verkehrs- und damit Lärmreduzierung erfährt, erscheint die Befürchtung des Einwenders, dass die Wohnqualität und der Wohnwert des Grundstückes erheblich sinken würden, nicht gerechtfertigt. Auch das Ausmaß der vom ihm angeführten Schadstoffimmissionen auf seine weiteren Grundstücke erscheint überzogen; auf die allgemeine Ausführung hierzu wird verwiesen.

Außerhalb des Anwaltsschreibens hat der Einwender in persönlichen Schreiben umfassend zum Planstellungsverfahren vorgetragen. Hierbei hat er u.a. verschiedene allgemeine Belange, u.a. hinsichtlich des Kindergartens, des Friedhofes, der Sperrung der landwirtschaftlichen Unterführung im Gewann Wegländer, des Grundwassers sowie der Nebelbildung im Neckartal vorgetragen. Allgemein beklagt er den Landschaftsverbrauch für Gewerbeansiedlungen und Verkehrswege und deren Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Gleiches gilt hinsichtlich der Umweltbelastungen des Straßenverkehrs und nachteiliger Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.

Die „fundamentale“ Kritik des Einwenders an der mit dem Bau von Verkehrsanlagen und dem Betrieb der Fahrzeuge verbundenen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt verkennt den Rahmen der in einem Planfeststellungsverfahren bestehenden Entscheidungskompetenz. Insoweit ist klarzustellen, dass die grundsätzliche Entscheidung für den Bau der neuen Straßenverbindung im Rahmen politischer Grundsatzentscheidungen durch das Parlament seine rechtliche Ausformung im Bedarfsplan des Bundesfernstraßenausbaugesetzes gefunden hat und insoweit der Bewertung und Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde entzogen ist. Die Verantwortung für die verkehrspolitische Leitentscheidung liegt beim Gesetzgeber. Der Bedarfsplan legt die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Verkehrsbedarfs auch im Rahmen der Abwägung fest (BVerwG NVwZ 1996,1016).

Die gesetzlich festgestellte Planrechtfertigung kann nur dann im Einzelfall - im Rahmen der Abwägung überwunden werden, wenn andere betroffene öffentliche Belange oder auch private Belange in einem so schwerwiegenden Maß beeinträchtigt werden, dass - beim Fehlen von Alternativen - nur die „Null-Variante“ rechtlich zulässig wäre. Hiervon kann jedoch vorliegend nicht ausgegangen werden.

Das auf eine größtmögliche Erhaltung von Natur und Landschaft sowie die Schonung seines Heimatorts vor Beeinträchtigungen gerichtete Engagement des Einwenders findet Respekt; in der Erörterungsverhandlung wurde dem auch entsprechend Raum gegeben. Es wird um Verständnis gebeten, dass im Planfeststellungsbeschluss insoweit auf die allgemeine Befassung der vom Einwender aufgeführten Belange verwiesen wird.

Fidel Langhein, Kiebingen

Von dem 331 qm großen Grundstück Flst. 711 werden am Kopfende 80 qm für die Straße und 48 qm für die Immissionsschutzpflanzung benötigt. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar; das Restgrundstück bleibt nutzbar, würde aber auf Wunsch von der Straßenbauverwaltung übernommen werden.

Maria und Karl Langhein, Kiebingen

Das Grundstück Flst. 707 wird ebenfalls durch Straße und Immissionsschutzpflanzung mit 50 + 33 qm dauerhaft benötigt. Das Flst. 794 kommt voll in den Knoten Rottenburg-Ost zu liegen. Das Flst. 131 wird nur vorübergehend teilweise in Anspruch genommen; das süd-

lich angrenzende Flst. 132 wird für die Straßenfläche benötigt. Die Inanspruchnahme der überwiegend verpachteten Flächen ist unvermeidbar; sie muss aus den die Planung tragenden Gründen zugemutet werden.

Annemarie und Clemens Merk, Bühl

Von den Einwendern liegt auch eine persönliche Einwendung vor. Zu den dort genannten Auswirkungen der Straße sowie die Planrechtfertigung wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen. Der Grunderwerb erfolgt zum Verkehrswert. Nachteilige Folgewirkungen auf Restgrundstücke sind ebenfalls entschädigungspflichtig.

Im Zuge der Unterführung der Knollstraße in Bühl muss von dem 1963 qm großen Grundstück Flst. 2879 der Einwender eine Teilfläche von 520 qm dauerhaft in Anspruch genommen werden. Die Restfläche, auf welcher auch der Lagerschuppen steht, ist weiterhin nutzbar. Auch ist weiterhin eine ausreichende Erschließung des Grundstücks gewährleistet.

Erika und Alfons Stopper, Kiebingen

Die 3 nebeneinanderliegenden Grundstücke Flst. 195, 196 und 196/1 (Arthur-Junghans-Str. 17) liegen jenseits der Bahnlinie im Bereich der Überführung der Neckarstraße in Kiebingen. Sie werden am Kopfende mit zusammen 410 qm dauerhaft in Anspruch genommen. Die Nutzungsmöglichkeiten des zusammen ca. 53 ar großen Gesamtgrundstückes bleibt im übrigen voll erhalten. Durch den Böschungsdamm der Überführung werden die Grundstücke von den Einwirkungen der B 28 einigermaßen abgeschirmt. Die Lärmberechnung ergab dementsprechend auch Werte von 63/55 db(A) tags/nachts. Zurecht wurde für diesen Bereich vom Lärmgutachter der Grenzwert für Gewerbegebiete angenommen, da im engeren Umgebungsbereich Gewerbegebietscharakter besteht. Die Flächeninanspruchnahme ist wegen der hier notwendigen Abschwenkung der B 28 (Überführung Neckarstraße) unvermeidbar.

Susanne Weiß, Rottenburg, Katrin Weiß, Rottenburg

Die Grundstücke der beiden Einwenderinnen liegen allesamt im Bereich des Anschlussknotens Rottenburg-Ost und müssen vollständig in Anspruch genommen werden. Eine Reduzierung oder der gänzliche Verzicht auf die Inanspruchnahme ist nicht möglich, da - wie bei den allgemeinen Ausführungen dargelegt - die teilplanfreie Ausgestaltung des Knotens Rottenburg-Ost aus Gründen der Verkehrswirksamkeit erforderlich und eine andere, flächensparendere Ausgestaltung ebenfalls nicht möglich ist.

Waltraud und Friedrich Braun, Weilheim

Die „Betriebsgemeinschaft Braun, Weilheim“ bewirtschaftet nach den Feststellungen des landwirtschaftlichen Sachverständigen ca. (X) ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Die Bewirtschaftung richtet sich nach den „Bioland-Richtlinien“. Von der Straßenplanung sind insbesondere Pachtflächen betroffen; von der in Anspruch genommenen Fläche von ca. 6,8 ha sind lediglich rd. 10 ar Eigentumsflächen.

Zu dieser vom landwirtschaftlichen Sachverständigen bewerteten Betroffenheit kommt zusätzlich noch die Inanspruchnahme von weiteren Teilflächen für die Immissionschutzpflanzung in einer Größenordnung von ca. 0,5 ha. Auch unter Berücksichtigung dieses hohen Flächenentzuges sowie auch unter dem Gesichtspunkt der künftigen Betriebsentwicklung wird vom Gutachter keine Existenzgefährdung gesehen.

Das Anliegen des Einwenders, durch Verlegung des bestehenden Feldweges auf der Nordseite der B 28 westlich des Weilheimer Landgrabens landwirtschaftliche Nutzfläche zu erhalten, wurde geprüft; da im Weg eine Leitung der Stadtwerke Tübingen verläuft, besteht von dort aus Interesse an der Aufrechterhaltung der Wegeführung. Es besteht jedoch Bereitschaft der Straßenbauverwaltung, Teilflächen der rekultivierten L 371 in diesem Bereich

sowie der zwischen der Rekultivierungsfläche und der B 28 liegenden Grundstücke an den Einwender abzugeben. Näheres bleibt den entsprechenden Verhandlungen vorbehalten. Was die Vermarktung der biologisch erzeugten Lebensmittel betrifft, so kommt die vorgesehene Immissionsschutzpflanzung auch dem Einwender zugute. Im Hinblick auf den „Imageverlust“ wurde vom landwirtschaftlichen Sachverständigen mitgeteilt, dass der Anteil der Direktvermarktung bei diesem Betrieb weniger stark ausgeprägt ist und keine „so engen Produzenten-Verbraucherbeziehungen“ bestünden. Eine Überschreitung von Lärmgrenzwerten ist nicht ersichtlich.

Zur Frage der Erschließung der nördlich der B 28 liegenden Flächen und der Forderung nach einer weiteren Querungsmöglichkeit ist zu bemerken: Gegenwärtig bestehen im fraglichen Raum zwei plangleiche Bahnübergänge. Zukünftig gibt es die Unterführung von Bahn und Straße bei Kilchberg und - 1,6 km weiter östlich - die Überführung im Zuge des Weilheimer Knotens. Die Schaffung einer dazwischenliegenden weiteren Möglichkeit zur Querung der B 28 - der Bahnübergang bliebe unberührt - würde wegen des hier vorhandenen Abstandes von Bahn und Straße - entweder ein großdimensioniertes Überführungsbauwerk für beide Verkehrswege oder ein ebenfalls aufwendiges Bauwerk zur isolierten Querung der B 28 mit Parallelrampen bedingen. Entsprechendes gälte für eine Unterführung, welche nicht frei, sondern nur mit einer Pumpe entwässert werden könnte. Im Hinblick auf den genannten Abstand der beiden vorgesehenen Querungen ist der Bau einer weiteren Querung unverhältnismäßig.

Dem Wunsch auf Aufweitung des Radwegs zur Aufnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs kann aus verkehrlichen und Kostengründen von der Straßenbauverwaltung nicht entsprochen werden. Gleiches gilt für die Einrichtung einer Linksabbiegespur auf der verlegten L 371 nördlich des Weilheimer Knotens auch nach erneuter Prüfung durch die Straßenbauverwaltung. Sie verweist hierzu einerseits auf grundsätzliche Erwägungen und die Schaffung eines Präzedenzfalles, andererseits auf den Umstand, dass die in der Nähe liegenden beiden signalisierten Knotenpunkte eine Geschwindigkeitsreduzierung im Abbiegebereich bewirken. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an.

Susanne und Heinrich Braun, Kilchberg

Die Einwender bewirtschaften nach ihren Angaben als Nebenerwerbslandwirte eine Fläche von (X) ha, wovon sich (X) ha im Eigentum befinden; der Rest ist Pachtfläche. Der Flächenverlust würde bei zusammen 1,23 ha liegen. Bei den betroffenen Grundstücken handelt es sich in einer Vielzahl von Fällen um an die Bahnlinie angrenzende, schmale Kopfgrundstücke, von denen meist nur kleinere Teilflächen benötigt werden. Die Inanspruchnahme wird durch die Immissionsschutzpflanzung etwas erhöht, sie liegt hierfür bei den Eigentumsflächen bei ca. 45 ar, die übrige Beanspruchung erfolgt auf den Pachtflächen. Der Verlust des Schuppens wird jedoch bereits durch den Straßenbau bewirkt.

Durch die konsequente Bahnbündelung wurde die Flächeninanspruchnahme soweit wie möglich reduziert; die nachträglich aufgenommene Immissionsschutzpflanzung dient auch dem Interesse der Nebenerwerbslandwirtschaft. Es wird nicht verkannt, dass eine - bezogen auf die gesamte landwirtschaftliche Nutzung- relativ hohe Flächeninanspruchnahme vorliegt; allerdings erreicht sie nicht den Umfang, dass sich die Annahme, die im Nebenerwerb betriebene landwirtschaftliche Nutzung könne nicht mehr sinnvoll betrieben werden, aufdrängen würde. Entsprechendes wurde von dem Einwender auch nicht vorgebracht. Auch die Betroffenheit durch die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme im Hochgestade muss den Einwendern zugemutet werden.

Durch den landwirtschaftlichen Begleitweg auf der Nordseite der B 28 werden die betroffenen Grundstücke weiterhin erschlossen; der geltend gemachte Umweg von ca. 200 m er-

scheint zumutbar. Eine rechtlich relevante Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen scheidet aufgrund der Entfernungen zur Hofstelle aus.

Elisabeth und Karl Krauß, Kilchberg

Die Einwender bewirtschaften als Nebenerwerbslandwirte eine Fläche von ca. (X) ha. Von den Eigentumsflächen werden ca. 5,6 ar, von den Pachtflächen ca. 22,87 ar benötigt. Hinzu kommt noch eine kleinere Teilfläche für die Immissionsschutzpflanzung. Die Pachtflächen werden im Bereich der Unterführung des landwirtschaftlichen Weges bei Kilchberg ungünstig durchschnitten, so dass die Verwertbarkeit der Restflächen in Frage steht. Die Lage und Ausgestaltung dieser Unterführung ist jedoch nach Angaben der Straßenbauverwaltung durch mehrere Faktoren vorgezeichnet, so dass auf die Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann.

Gisela und Karl Laupp, Kilchberg

Die Einwender machen einen Flächenverlust von 1,4 ha ihrer ca. 12 ha großen landwirtschaftlichen Nutzfläche geltend. Auch hier gilt, dass ein Großteil der am Kopfende an die Bahnlinie angrenzenden Parzellen nur mit einer geringen Teilfläche betroffen wird. Durch die Bahnbündelung kann - auch unter Berücksichtigung der Immissionsschutzpflanzung - die Flächenbeanspruchung relativ gering gehalten werden. Soweit, etwa bei Flurstück 769/1 und 2 eine ungünstige Durchschneidung stattfindet, ist die Straßenbauverwaltung bereit, die Gesamtfläche zu erwerben.

Albrecht und Lina Schmidt, Rosa Weiß, Albrecht Schmidt jun., Weilheim

Nach Angaben der Einwender wurde der Betrieb von den Eheleuten Schmidt an Frau Weiß verpachtet; der künftige Hofnachfolger Albrecht Schmidt jun. war zum Zeitpunkt der Erörterung außerlandwirtschaftlich tätig. Nach aktueller Mitteilung des ALLB ist er zwischenzeitlich als Betriebsinhaber aufgetreten. Bewirtschaftet werden nach den Feststellungen des landwirtschaftlichen Sachverständigen des Regierungspräsidiums ca. (X) ha, wobei nach aktuellem Stand eine etwas größere Nutzfläche vorhanden ist. Die benötigte Eigentumsfläche beträgt knapp ca. 57 ar, 12 ar werden vorübergehend in Anspruch genommen. Von der Pachtfläche werden ca. 1,3 ha benötigt. Hinzu kommt noch eine weitere Inanspruchnahme von ca. 5 ar für die Immissionsschutzpflanzung. Über Art und Dauer der Pachtverhältnisse sind keine Erhebungen vorhanden.

Der Sachverständige sieht den Betrieb „an der Grenze zum Nebenerwerb“ und hält für eine Weiterführung als Haupterwerbsbetrieb organisatorische Veränderungen und Investitionen für unabweisbar. Die Frage der Existenzfähigkeit als Haupterwerbsbetrieb kann für die Planfeststellung jedoch offen gelassen werden, da eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung ursächlich durch den Flächenverlust von ca. 7,5 % der bewirtschafteten Fläche auch in Anbetracht der gegebenen „Grenzsituation“ vom Sachverständigen ausgeschlossen wird. Er hält eine Reduzierung des berechneten jährlichen Einkommensrückgangs durch innerbetriebliche Maßnahmen für möglich. Daher bewirkt auch der im Gutachten noch nicht berücksichtigte, durch die Immissionsschutzpflanzung bewirkte geringe weitere Flächenverlust keine Änderung dieser Beurteilung, wie vom Sachverständigen auf Anfrage bestätigt wurde.

Die Flächeninanspruchnahme ist bei diesem Betrieb durch die Bahnbündelung nicht in gleichem Maße reduziert wie bei anderen Betroffenen, da die Trasse wegen der Gewerbebauung von Weilheim abgerückt werden muss. Dies ist unvermeidbar, der deswegen höhere Flächenverlust muss aus den die Entscheidung tragenden Gründen zugemutet werden.

Wie auch für die anderen Weilheimer Landwirte, die Flächen jenseits der Bahn und - zukünftig jenseits der B 28 bewirtschaften, fallen die vorhandenen plangleichen Querungen

weg. Es besteht dann die Querungsmöglichkeit „Unterführung bei Kilchberg“ sowie die Querung im Zuge des Weilheimer Knotens. Die hierdurch entstehenden Umwege werden als noch zumutbar angesehen. Hierzu wie auch zur Frage der Linksabbiegespur ist auf die entsprechenden Ausführungen zum Einwender Friedrich Braun zu verweisen.

Das Flst. 884 wird für die Ersatzmaßnahme Hochgestade benötigt und ist zur Erhaltung der beabsichtigten Vernetzung wichtig. Da es im Randbereich liegt und daher nur extensiviert werden soll (keine Sukzession) und weiterhin landwirtschaftlich nutzbar bleibt - eine zweimalige Mahd ist weiter möglich - erscheint ein Erwerb nicht zwingend erforderlich. Möglich wäre auch eine dingliche Sicherung verbunden mit einer entsprechenden Entschädigung für die Nutzungsbeschränkung.

Zur Frage der Wasserführung in das Gewann „Konzen“ hat das Straßenbauamt mitgeteilt, dass mit der Wasserwirtschaftsverwaltung Einvernehmen für eine Versickerung im Bereich der Straßenböschung erzielt worden ist. Diese Versickerung wurde zugesagt.

Maria Buck, Kilchberg

Das schmale, langgestreckte Grundstück wird am Kopfende geringfügig betroffen. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme liegt bei 50 qm; hinzu kommen noch 14 qm für die Immissionsschutzpflanzung. Ein Verzicht auf die Flächeninanspruchnahme ist nicht möglich.

Berta Krauß, Kilchberg, Erika Krauß, Kilchberg

Das Flurstück 1453 der Einwenderin Berta Krauß wird für den Straßenbau benötigt. Die Inanspruchnahme ist unvermeidbar. Von den Flst. 813 und 843 der Einwenderin Erika Krauß werden 60 bzw. 200 qm benötigt. Die Inanspruchnahme für die Immissionsschutzpflanzung beträgt zusätzlich 42 bzw. 37 qm. Die Vermeidung bzw. Reduzierung der Flächeninanspruchnahme ist nicht möglich.

Albert und Marie Kleesattel, Weilheim

Die Grundstücke der Einwender sind an den Neffen Friedrich Braun verpachtet und werden von diesem bewirtschaftet. Sie liegen z.T. in dem Abschnitt, in welchem wegen der vorhandenen Industriebebauung keine enge Bahnbündelung möglich ist. Daher ist auch die Durchschneidung in diesem Bereich teilweise ungünstig. Die Trassenführung ist jedoch in diesem Bereich zwingend, weshalb eine Verringerung der Flächeninanspruchnahme nicht möglich ist.

Weitere, nicht unmittelbar grundstücksbetroffene Mandanten von RA Dr. Wirsing

Rechtsanwalt Dr. Wirsing vertritt neben den 25 grundstücksbetroffenen Einwendern 56 Einzel- und Gruppeneinwender, welche neben allgemeinen Belangen eine persönliche Betroffenheit durch Lärm, Schadstoffe, Beeinträchtigung der Wohnqualität und des Umgebungsbereiches, Wertminderung etc. geltend machen. Soweit es sich um spezifische Belange handelt, welche jedoch eine größere Zahl von Einwendern betreffen, wird in der Regel von der Benennung der Einwender abgesehen und nur ausnahmsweise eine Konkretisierung durchgeführt:

Einwender mit dem Wohnort Kiebingen:

In Kiebingen liegen nördlich der Bahnlinie verschiedene Gebäude, welche teilweise als Wohnhaus, teilweise für gewerbliche Zwecke oder auch für landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden. Wie von der Stadt Rottenburg bestätigt wurde, bestehen dort keine qualifi-

zierten Bebauungspläne, jedoch ist im Flächennutzungsplan dieser Bereich z.T. als Gewerbegebiet, z.T. als Mischgebiet dargestellt.

Für den Bereich des Grundstücks Neckarstraße 49 ergibt die Lärmberechnung prognostizierte Werte von 59/52 dB(A) tags/nachts für das 1. OG. Unter Zugrundelegung der Mischgebietsgrenzwerte ist daher nicht vom Vorliegen unzumutbarer Lärmimmissionen im Sinne des Bundesimmissionsgesetzes auszugehen. Gleichwohl wird nicht verkannt, dass die Wohnsituation dort und in vergleichbaren Situationen sowohl durch die Verkehrsgeräusche wie auch die Trennwirkung der B 28 nachteilig verändert wird. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Wohnsituation oder den Mietwert bzw. den Verkehrswert sind von mehreren Einwendern gerügt worden; solche mittelbaren Folgen bewirken jedoch keinen Entschädigungsanspruch, solange nicht die „Enteignungsschwelle“, die jedenfalls erst über 70/60 dB(A) tags/nachts liegt, erreicht ist (BVerwG UPR 1996, 388).

Auch die Wohnbereiche zwischen der Ortsdurchfahrt der L 370 und der Bahnlinie werden im Lärmeinwirkungsbereich der B 28 neu liegen. Die Lärmberechnungen haben etwa für den Zimmerplatz 6 53/46 dB(A), für die Neckarstraße 31 52/45 und die Vorstadtstraße (Unterdorf) 44 einen Pegel von 57/49 dB(A), jeweils bezogen auf das 1. OG, ergeben. Damit werden die jeweils geltenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten, wobei östlich der Neckarstraße sich die Lärmschutzeinrichtung (Wall/Wand bis 4,75 m Höhe) auswirkt.

Soweit für verschiedene Einwender geltend gemacht wird, dass die Kleingarten- und Erholungsnutzung im Bereich der Bebauung sowie zwischen Bebauung und Bahnlinie beeinträchtigt wird, wird nicht in Abrede gestellt, dass durch den Verkehr auf der B 28 neu mit gewissen Beeinträchtigungen, deren Intensität u.a. von Tageszeit und Windrichtung abhängen dürfte, zu rechnen ist.

Unter Bezug auf die von RA Dr. Wirsing aufgeworfene Frage nach der Schutzbedürftigkeit von „Kleingärten“ ist auf den Beschluss des BVerwG vom 17.03.1992 NVwZ 92, 885, zu verweisen, der für Kleingartenanlagen iSd BKleingG die Mischgebietsgrenzwerte ansetzt. Es ist darauf hinzuweisen, dass auch in dem Bereich westlich der Neckarstraße, in welchem kein Lärmschutzwall vorhanden ist, durch den Bahndamm eine gewisse Abschirmung vorhanden ist, welche die Störungsintensität reduziert. Im übrigen darf auch nicht übersehen werden, dass die bestehende L 370 für die genannte Wohnbebauung gegenwärtig eine nicht unerhebliche, völlig ungeschützte Immissionsquelle darstellt. Zweifellos wird die Belastung der Ortsdurchfahrt ganz entscheidend zurückgehen, so dass für die nach Süden ausgerichteten Räume bzw. Außenwohnbereiche eine deutliche Verbesserung eintreten wird.

Im übrigen stellen die dargestellten negativen Auswirkungen die Kehrseite der mit der konsequenten Bahnbündelung bewirkten positiven Effekte dar; sie müssen aufgrund Abwägung den Betroffenen aus den die Planung tragenden Gründen zugemutet werden, im einzelnen ist hierzu auf die Ausführungen oben VI. zu verweisen.

Einwender mit dem Wohnsitz Bühl:

Der Bereich Knollstraße wurde als Mischgebiet bewertet; soweit für die Knollstraße 26 (Schlosssaal) für ein oberes Fenster im Saal eine geringfügige Überschreitung des Nachtwertes berechnet worden ist, ist dies wegen Fehlens einer wohnähnlichen Nutzung nachts ohne rechtliche Relevanz. Im Bereich der Knollstraße 9 werden bereits die Wohngebietswerte eingehalten.

Für das am nächsten zur Straße gelegene Gebäude Ziegelhüttenstraße 39 (Erna Braun, Hans-Ullrich Braun) kann für EG und 1. OG der Grenzwert eingehalten werden, nicht jedoch für das Giebfenster im 2.OG, Nordseite.

Für das Flurstück 167/2 (Dr. Hämmerle) wurde auf Antrag des Eigentümers nachträglich noch eine Berechnung durchgeführt; auch für das 2. OG werden die Grenzwerte noch unterschritten. Aus dieser Berechnung ergibt sich zwingend, dass auch für das Gebäude Brühlhof 1 (Flst. 165/2, Miteigentum Inge und Hans Hermann) im 2. OG keine Grenzwertüberschreitung vorliegt. Auch für das 2.OG, Nordseite, des Wohnhauses Brühlhof 4/1 (Eheleute Huber) werden die Grenzwerte noch eingehalten. Die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für dieses Grundstück ist aufgrund der Entfernung zur Straße nicht erforderlich.

Für die Anlieger des David von Stein - Wegs in Bühl sind Grenzwertüberschreitungen durch den Verkehrslärm der B 28 neu auszuschließen; die Verkehrsberuhigung und -entlastung auf der L 370 wird sich dort positiv auswirken.

Soweit im Bebauungsplangebiet Bonlanden-West - oder auch an anderer Stelle - Wohngebäude erst in jüngerer Zeit erstellt worden sind, und daher bei der Erarbeitung der Planunterlagen und des Lärmgutachtens sowie der Durchführung der Erörterungsverhandlung noch nicht berücksichtigt werden konnten, ist darauf hinzuweisen, dass Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen nach § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG sowie der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung -24.BImSchV- nicht vorgesehen sind, wenn das Gebäude bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war. Planauslegung war im Februar/März 1993.

Soweit für fiktive 3. Geschosse Grenzwertüberschreitungen berechnet worden sind, ist nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde - mit Ausnahme der Ziegelhüttenstrasse 39 - kein vor Auslegung der Planunterlagen genehmigtes 2. OG vorhanden.

Einwender mit Wohnsitz Kilchberg

In Kilchberg ist für das Bahnhofsgebäude eine Grenzwertüberschreitung berechnet worden; insoweit wurde eine Entschädigungspflicht „dem Grunde nach“ festgelegt. Für die übrigen Gebäude der Bahnhofstraße, die nach Bestätigung des Baurechtsamts der Stadt Tübingen als Mischgebiet zu werten sind, werden die Grenzwerte eingehalten, für die Wohnbereiche südlich der L 370 ebenfalls.

Nicht verkannt wird, dass für die Bahnhofstraße insofern eine ungünstige Situation eintritt, als die Gebäude zukünftig dem Verkehrslärm zweier in unmittelbarer Nähe vorbeiführender Straßen ausgesetzt sind, und nach der Prognose der Verkehr auf der L 370 dort immer noch rd. 6000 Kfz/24h umfassen wird. Die Straßenbauverwaltung hat auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde durch eine Lärmabschätzung aufgezeigt, dass gleichwohl auch bei einem „Summenpegel“ die Grenze zu den Lärmsanierungswerten bei weitem noch nicht erreicht wird.

Das Rechtsanwaltsbüro de Witt/Oppler hat für die Mandantschaft mit Einwendungsschriftsatz vom 05.04.1993 auch umfassend allgemeine Einwendungen vorgetragen. Einzelne Punkte sind durch die weitere Verfahrensentwicklung überholt, z.B. soweit auf den Bedarfsplan 1985 abgestellt wurde oder die Zugrundelegung früherer, auf eine neue L 370 bezogene Untersuchungen und Gutachten kritisiert worden ist und neue Untersuchungen gefordert wurden. Gleiches gilt hinsichtlich der Prüfung einer Trassierung nördlich des Neckars unter Verkehrs- und Umweltgesichtspunkten.

Soweit in diesem Schriftsatz auf Linienbestimmungs- und Raumordnungsverfahren, auf alternative Trassierungen und auf die hohe Verkehrsbelastung der 2-streifigen B 28 neu und ggfs. hierdurch bedingte Rückverlagerungen auf die L 370 alt verwiesen wurde, erfolgte eine Befassung bereits an anderer Stelle.

Der Vorwurf einer „Planung entlang der Grenzwerte“ geht offensichtlich fehl, da die Trassierung durch die Bahnbündelung bestimmt wird, und die - mit wenigen Ausnahmen - erzielte Einhaltung der Grenzwerte durch die Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke bewirkt wird.

Ebenfalls fehlt die Kritik an der Feststellung des LBP, der Eingriff sei „insgesamt als ausgeglichen anzusehen“. Nach allgemeiner Auffassung beinhaltet weder die Ausglei-
chung nach § 11 Abs. 2 noch die „Vollkompensation“ nach Abs. 4 NatSchG die Herstellung des Zustandes „ex ante“ (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. vom 09.02.1995 „Hochrhein“, UA S. 44).

Im übrigen ist auf die allgemeinen Ausführungen zu verweisen.

IX. Zusammenfassung und Ergebnis

Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange erscheint die Neutrassierung als Bahnbündelungstrasse als die - gegenüber allen anderen in Frage kommenden Alternativtrassen - mit Abstand günstigste Lösung.

Durch die Bahnbündelung wird die Inanspruchnahme und Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen relativ gering gehalten, wenngleich in einzelnen Fällen dennoch beträchtliche Flächenverluste entstehen werden. Zugleich bewirkt diese Trassierung eine höchstmögliche Verkehrswirksamkeit und Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten an L 370 und L 371. Auch im Hinblick auf Natur und Landschaft werden die Auswirkungen durch die Bahnbündelung relativ gering gehalten.

Hierbei wird nicht verkannt, dass für die nördlichen Wohnbereiche der Ortschaften an der L 370 auch nachteilige Wirkungen auftreten, die für die Anwohner nicht in allen Fällen durch die zu erwartende Verkehrsentslastung auf der bisherigen L 370 ausgeglichen werden. Auch die Verkehrsbelastung der Osttangente wird sich erheblich erhöhen.

Jedoch sind diese und die sonstigen festgestellten Nachteile in der Gesamtbetrachtung nicht von einem Umfang und einer Intensität, dass sie ungeachtet des Verkehrsbedarfes und der sonstigen positiven Wirkungen zu einem Absehen von dem Straßenbauvorhaben („Nullvariante“) verpflichten würden.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in 68165 Mannheim, Schubertstr. 11 (Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim), Klage erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim VGH Bad.-Württ. gestellt werden.

Vor dem Verwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit der Befähigung zum Richteramt sowie durch Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez.

Hummel
Leitender Regierungsdirektor

Beglaubigt:

Amtsrat