



**Ausfertigung**

**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

---

Az.: 24-3/0513.2-20 B 32 Radweg Burladingen-Killer

## **Planfeststellungsbeschluss**

**vom 12.10.2015**

**zum Bau eines Radwegs im Zuge der B 32  
in Burladingen-Killer und Burladingen-Starzeln**

**Planfeststellungsabschnitt 2**

**Mühlackerweg in Burladingen-Killer  
bis Himbergstraße in Burladingen-Starzeln**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Entscheidung</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Feststellung des Plans</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Weitere Entscheidungen</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Zusagen</b> .....	<b>4</b>
3.1 EnBW Regional AG – jetzt: Netze BW GmbH .....	4
3.2 Einwender Nr. 14.9 .....	5
<b>4. Nebenbestimmungen</b> .....	<b>5</b>
4.1 Beschilderung .....	5
4.2 Natur- und Artenschutz .....	5
4.2.1 Maßnahmenblätter.....	5
4.2.2 Unterhaltungszeiträume.....	5
4.2.3 Rechtliche Sicherung.....	6
4.2.4 Berichtspflichten .....	6
4.2.5 Meldung für das Kompensationsverzeichnis .....	6
<b>5. Planunterlagen</b> .....	<b>6</b>
<b>6. Entscheidung über die Einwendungen</b> .....	<b>7</b>
<b>7. Hinweise</b> .....	<b>7</b>
<b>8. Kostenentscheidung</b> .....	<b>8</b>
<b>B. Begründung</b> .....	<b>9</b>
<b>1. Erläuterung des Vorhabens</b> .....	<b>9</b>
<b>2. Verfahren</b> .....	<b>10</b>
<b>3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)</b> .....	<b>11</b>
<b>4. Planrechtfertigung</b> .....	<b>13</b>
<b>5. Trassenvarianten</b> .....	<b>15</b>
5.1 Beschreibung der Varianten.....	15
5.2 Bewertung der Varianten.....	17
<b>6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen</b> .....	<b>22</b>
6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	22
6.1.1 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	22
6.1.2 Vermeidung und Minimierung .....	22
6.1.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG.....	23
6.1.4 Kompensationsmaßnahmen .....	23
6.1.5 Stellungnahme der Verbände zum Kompensationskonzept .....	24
6.1.6 Zwischenergebnis.....	24
6.1.7 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange und Flächenauswahl.....	24
6.1.8 Unterhaltungspflicht und rechtliche Sicherung .....	25
6.1.9 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde.....	25
6.1.10 Kompensationsverzeichnis .....	26
6.1.11 Ökologische Baubegleitung .....	26
6.1.12 Ergebnis .....	26
6.2 Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte .....	26
6.2.1 Landschaftsschutzgebiet .....	26
6.2.2 Besonders geschützte Biotope nach § 32 NatSchG und § 30a WaldG .....	27

6.2.3 FFH-Lebensraumtypen .....	27
6.3 Besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten und ihre Habitate .....	27
6.4 Lärmschutz .....	27
<b>7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG .....</b>	<b>28</b>
7.1 Umweltbelange .....	28
7.1.1 Lärm und Luftschadstoffe .....	28
7.1.2 Wasser, Boden, Natur und Landschaft .....	28
7.1.3 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG .....	28
7.2 Landwirtschaft .....	28
7.3 Verkehrswirksamkeit und Verkehrssicherheit .....	29
7.4 Denkmalpflege .....	29
7.5 Raumordnung .....	30
7.6 Kommunale Belange .....	30
7.7 Belange der Leitungsträger .....	30
7.8 Wehrverwaltung .....	30
7.9 Belange Privater .....	31
7.9.1 Allgemeines zu Eigentum und Pacht .....	31
7.9.2 Bauerlaubnisse / Einverständniserklärungen .....	32
7.9.3 Einzeleinwendungen .....	33
<b>8. Gesamtabwägung und Ergebnis .....</b>	<b>35</b>
<b>9. Begründung der Kostenentscheidung .....</b>	<b>36</b>
<b>C. Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>37</b>
<b>D. Hinweise .....</b>	<b>37</b>
<b>Anlage 1: Liste der im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände .....</b>	<b>38</b>

## **A. Entscheidung**

### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Bau eines Radwegs im Zuge der B 32 in Burladingen, Ortsteile Killer und Starzeln, wird nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i. V. m. §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgestellt. Die Planfeststellung erstreckt sich auch auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und die darin enthaltenen Maßnahmen.

### **2. Weitere Entscheidungen**

2.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst im Rahmen seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz LVwVfG nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der Ausführungen in Abschnitt B folgende Entscheidungen:

2.1.1 Nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe Befreiung von den Verboten in der Verordnung Nr. 4.17.048 des Landratsamts Hechingen über das Landschaftsschutzgebiet „Oberes Starzeltal und Zollerberg“ vom 28.12.1972 gewährt.

2.1.2 Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG werden für Eingriffe in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope Ausnahmen zugelassen. Die Höhere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

#### **2.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse**

Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Beseitigung des Straßenoberflächenwassers sind nach der Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22.03.1999 nicht erforderlich.

### **3. Zusagen**

Die vom Vorhabenträger im Verfahren schriftlich gegebenen Zusagen werden für verbindlich erklärt:

#### **3.1 EnBW Regional AG – jetzt: Netze BW GmbH**

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

3.1.1 dass im Zuge der Baumaßnahme die Verlegung von Leerrohren nach Abschluss einer Vereinbarung möglich ist,

3.1.2 rechtzeitig vor Baubeginn Kontakt mit dem Projektleitung (Tel. 07461 / 709 - 224) aufzunehmen,

3.1.3 vor Beginn der Baumaßnahme Kabellagepläne anzufordern (07461 / 709 - 227).

### **3.2 Einwander Nr. 14.9**

Der Vorhabenträger hat zugesagt,

den Radweg direkt im Anschluss an die Himbergstraße, ab Beginn der Flurstücksgrenze 713, auf einer Länge von 20 Metern drei Meter breit auszubauen.

## **4. Nebenbestimmungen**

### **4.1 Beschilderung**

4.1.1 Durch eine den tatsächlichen Verhältnissen angepasste ausreichende Wegebeschilderung ist sicherzustellen, dass der Radweg von den Radfahrern angenommen wird.

4.1.2 Am Bauende, auf den letzten 20 Metern des Radwegs vor dem Anschluss an die Himbergstraße in Starzeln, ist die Nutzung des Radwegs durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu erlauben.

### **4.2 Natur- und Artenschutz**

#### **4.2.1 Maßnahmenblätter**

Die Vorgaben in den LBP-Maßnahmenblättern (Erläuterungsbericht zum LBP, Unterlage 12.1, S. 50 ff. und Unterlage 12.1b, S. 23) sind einzuhalten.

#### **4.2.2 Unterhaltungszeiträume**

Folgende Unterhaltungszeiträume werden festgesetzt:

LBP-Maßnahme Nr. 4 (Umbau eines ehemaligen Wehres in der Starzel in eine Raue Rampe) erfordert nach der Herstellung auf Dauer die Kontrolle der Funktionsfähigkeit. Geeignete Zeitabstände sind im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festzulegen.

### 4.2.3 Rechtliche Sicherung

Die rechtliche Sicherung aller LBP-Maßnahmen erfolgt entsprechend der Angaben im Grunderwerbsverzeichnis.

### 4.2.4 Berichtspflichten

Der Vorhabenträger unterrichtet die Planfeststellungsbehörde zu geeigneten Zeitpunkten über den Stand der Umsetzung der Vermeidungs-, Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen. Ablauf und Inhalt der Berichterstattung hat der Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich zu berichten.

### 4.2.5 Meldung für das Kompensationsverzeichnis

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnisverordnung vom 17.02.2011 (GBl. S. 79) auferlegt, der Unteren Naturschutzbehörde für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO zu übermitteln und die Planfeststellungsbehörde über die übermittelten Daten zu informieren.

## 5. Planunterlagen

Dieser Entscheidung liegen folgende vom Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4, Straßenwesen und Verkehr, Referat 44, Straßenplanung, vorgelegten Unterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen zugrunde, soweit sie sich auf den Bauabschnitt II beziehen:

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>	<b>Datum</b>
1.1	Erläuterungsbericht mit Anhang 1 (Variantenvergleich)		18.03.2015
1.2	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3c UVPG (nur nachrichtlich)		20.07.2009
2 Blatt 1	Übersichtskarte	1:100.000 / 1:2.500	18.03.2015
3 Blatt 1a	Übersichtslageplan, Variantenuntersuchung ersetzt Unterlage 3.1 vom 20.07.2009	1:1.000	18.03.2015
6 Blatt 1	Ausbauquerschnitt zum Bauabschnitt II	1:50 / 25	18.03.2015
7 Blatt 2a	Lageplan 2 ersetzt Unterlage 7.2 vom 20.07.2009	1:500	18.03.2015

9	Baugrundgutachten		20.07.2009
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1b	Deckblatt zu Unterlage 12.1		18.03.2015
12.1	Erläuterungsbericht (nachrichtliche Übernahme)		23.07.2012
12.2 Blatt 1	Bestands- und Konfliktplan	1:1.000	20.07.2009
12.3 Blatt 1 u.3	Maßnahmenpläne		18.03.2015
12.4	Fachbeitrag Fauna und artenschutzfachlicher Beitrag		Oktober 2008
12.5	Vorprüfung im Hinblick auf das europäische Vogelschutzgebiet „Südwestalb und Oberes Donautal“		20.07.2009
14.1 Blatt 2a	Grunderwerbslageplan 2	1:500	18.03.2015
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		18.03.2015
16	Bauwerksverzeichnis Abschnitt 2, lfd.Nrn. 1 bis 6)		18.03.2015

## 6. Entscheidung über die 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.

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch Vergabe einer Einwendernummer anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen.

Sofern die Befassung mit den Einwendungen nicht konkret unter Benennung einer Einwendernummer erfolgt, wurde - aus Gründen der Vereinfachung - die Behandlung im Zusammenhang mit allgemeinen Bedenken und Einwendungen vorgenommen. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine und grundsätzliche Fragen, wie z.B. die Notwendigkeit des Radwegs und die Trassenführung angesprochen worden sind.

## 7. Hinweise

Entschädigungsfragen werden nicht in diesem Verfahren entschieden. In welcher Art und Höhe im einzelnen Entschädigungsleistungen zu erbringen sind, bleibt Verhandlungen mit dem Vorhaben-

träger und - soweit diese nicht zu einem Ergebnis führen - der Durchführung eines gesonderten Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahrens vorbehalten.

### **8. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

## B. Begründung

### 1. Erläuterung des Vorhabens

Das von der Straßenbauverwaltung zur Planfeststellung beantragte Vorhaben umfasst den Bau eines Radwegs im Zuge der B 32 in der Stadt Burladingen. Der überwiegende Teil der Maßnahme betrifft den Ortsteil Killer, geringfügig betroffen ist zudem die Gemarkung Starzeln.

Das Gesamtvorhaben besteht aus **zwei Bauabschnitten** und schließt eine Lücke in der Radwegverbindung zwischen dem neu gebauten Radweg von Jungingen nach Burladingen-Killer und dem vorhandenen Radweg in Burladingen-Starzeln („Neue Straße“). Nach dem gemeinsamen Anhörungsverfahren erfolgt auf Antrag der Straßenbauverwaltung für jeden Bauabschnitt aus verfahrenstechnischen Gründen eine eigene Planfeststellung.

**Abschnitt 1** schließt unmittelbar an den von Jungingen kommenden Radweg an und verläuft direkt westlich der B 32 bis zum Mühlackerweg. Dort beginnt **Abschnitt 2**, der Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist. Der Radverkehr wird zunächst ca. 90 m über die bestehende Trasse des Mühlackerwegs weiter nach Süden geleitet. Über die bestehende Starzelbrücke führt er dann ca. 170 m nach Westen. Der Radweg schwenkt dann über eine bestehende Zufahrt und eine bestehende Querung des Goosbachs wieder nach Süden und führt über Wiesenflächen in Richtung Starzeln, um dort auf die bestehende Trasse der „Himbergstraße“ einzumünden. Die Gesamtlänge dieses Abschnitts beträgt 483 m, davon verlaufen 244 m auf dem bereits bestehenden Mühlackerweg. Die Strecke vom Mühlackerweg zur „Himbergstraße“ in Starzeln wird auf einer Länge von 239 m mit einer asphaltierten Breite von 2,25 m und 0,50 m breiten Banketten ausgebaut. Der Abstand zur B 32 beträgt zwischen 140 m und 180 m.

Zur naturschutzrechtlichen Eingriffskompensation wird das ehemalige Wehr in der Starzel bei Flurstück 1235/5 der Gemarkung Starzeln in eine raue Rampe umgebaut.

Mit dem Bau soll zeitnah nach Bestandskraft dieses Beschlusses begonnen werden. Aufgrund des topographisch günstigen Geländes im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2 (geländegleiche Höhenlage des Radweges) kann der Radweg hier in ca. 3-4 Wochen hergestellt werden. In diesem Zeitraum werden auf der künftigen Radwegfläche und im fünf bis zehn Meter breiten, westlich an den Radweg anschließenden Arbeitsstreifen Bauarbeiten durchgeführt (Humusabtrag, Erdarbeiten, Schotterzufahrt und teils Asphaltarbeiten). Auf der für Baufeld und Baustelleneinrichtung vorübergehend benötigten Fläche wird nach Abschluss der Arbeiten der Ausgangszustand wieder hergestellt.

In zeitlicher und fachlicher Abstimmung mit dem Umweltamt (Wasser und Bodenschutz) des Zollernalbkreis wird das funktionsuntüchtige Wehr in der Starzel auf Höhe von Flst. 723/1 Gemarkung Starzeln entfernt und die Höhendifferenz mit einer Rauen Rampe ausgeglichen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird insbesondere auf den Erläuterungsbericht in Planunterlage 1.1 Bezug genommen.

## **2. Verfahren**

Mit Schreiben vom 07.08.2009 hat das Referat 44 des Regierungspräsidiums Tübingen bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Bau eines Radwegs zwischen Burladingen-Killer und Burladingen-Starzeln im Zuge der B 32 beantragt.

Mit Schreiben vom 21.09.2009 erfolgte die Anhörung der Stadt Burladingen und mit Schreiben vom 29.09.2009 der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 30.11.2009 Stellung zum Vorhaben zu nehmen; im Übrigen konnten von diesen Stellen Einwendungen bis zum 10.11.2009 erhoben werden.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 24.09.2009 im Amtsblatt der Stadt Burladingen.

Die Planunterlagen lagen vom 28.09.2009 bis einschließlich 27.10.2009 im Bürgermeisteramt der Stadt Burladingen zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Es wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 10.11.2009 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Mit Schreiben vom 18.12.2009 bestätigte die Stadt Burladingen, dass die Pläne und Unterlagen für das hier planfestzustellende Vorhaben vom 28.09.2009 bis 27.10.2009 zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden ausgelegt wurden.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden mit Schreiben vom 16.11.2009 über die Planung und die Anhörung informiert. Beigefügt wurde ein Auszug aus den ausgelegenen Unterlagen, dem die Betroffenen jeweils ihre grundstücksmäßige Betroffenheit entnehmen konnten. Im übrigen konnten die Planunterlagen innerhalb von drei Wochen nach Zustellung des Schreibens vom 16.11.2009 bei der Stadt Burladingen eingesehen werden. Die Betroffenen erhielten Gelegenheit, innerhalb dieser drei Wochen nach Zustellung des Schreibens vom 16.11.2009 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Insgesamt gingen acht Einwendungsschreiben Privater ein.

Mit Schreiben vom 22.10.2012 hat der Vorhabenträger die abschnittsweise Genehmigung beantragt und Unterlagen hierzu vorgelegt. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 19.03.2013 hat die Planfeststellungsbehörde den ersten Abschnitt genehmigt. Der Beschluss über diesen ersten Bauabschnitt ist bestandskräftig.

Von den im Rahmen der Anhörung eingegangenen Einwendungen betrafen vier den hier zu genehmigenden Planfeststellungsabschnitt 2 (Einwendungen Nr. 14.2, 14.5, 14.7 und 14.8). Im Zuge der Bearbeitung dieser Einwendungen hat der Antragsteller eine neue Trassenführung entwickelt. Am 23.07.2014 hat er die geänderte Trassenführung bei der Planfeststellungsbehörde in Abänderung seines ersten Antrags in das Planfeststellungsverfahren eingebracht. Die neue Antragsplanung mindert die Belastung der Einwender, beansprucht aber auch erstmals eine Teilfläche eines bisher nicht betroffenen Grundstücks. Dessen Eigentümer wurde mit Schreiben vom 09.09.2014, zugestellt am 10.09.2014, zu der Planung angehört. Nach gewährter Verlängerung der Einwendungsfrist hat der anwaltlich vertretene Betroffene mit Schreiben vom 09.10.2014 fristgerecht Einwendungen erhoben. Seine Belange wurden am 12.12.2014 erörtert. Er hat seine Einwendungen aufrecht erhalten. Ein weiterer Eigentümer (Leopold Kästle) wurde mit Schreiben vom 16.02./25.02.2015, zugestellt am 28.02.2015, zu der neuen Antragstrasse angehört, da sich eine vorübergehende Mehrbetroffenheit ergibt, die von dem vorliegenden Einverständnis des Eigentümers nicht gedeckt war. Der Eigentümer hat sich hierzu nicht geäußert.

Eine allgemeine Erörterungsverhandlung fand nicht statt, da die weiteren Betroffenen ihre Zustimmung zu der Planung erteilt haben und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange keinen Anlass für eine Erörterung boten. Auch mit einer allgemeinen Erörterungsverhandlung hätten keine weitergehenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse für die Beurteilung des beantragten Vorhabens gewonnen werden können. Daher hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG aus Gründen der Verfahrensvereinfachung und Verfahrensbeschleunigung auf die Durchführung einer allgemeinen Erörterungsverhandlung verzichtet.

### **3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

§ 3 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu dieser Vorschrift sehen für das Gesamtvorhaben (Planfeststellungsabschnitte 1 und 2) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c S. 1 UVPG vor. Der Vorhabenträger hat die für das Screening erforderlichen Daten und fachlichen Bewertungen vorgelegt (Planunterlage 1.2).

Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen zusammenfassend dargestellt.

#### Bestandsbeschreibung

Der Radweg verläuft in der Talaue der bis auf wenige Abschnitte naturnah ausgebildeten Starzel. Sie wird von einem meist geschlossenen Auwaldstreifen begleitet und zeichnet sich durch vielfältige Sohl- und Uferstrukturen aus. Die Talaue wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Im Bereich einzelner Flurstücke und entlang des Mühlackerwegs in Killer sowie in der Himbergstraße in Starzeln ist die Aue bebaut. Östlich der Starzelaue grenzen die B 32 sowie die bebauten Flächen von Killer an.

Biotoptypen mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz im Gebiet sind die naturnahen und mäßig ausgebauten Bachabschnitte sowie extensiv bzw. nicht genutzte Biotopstrukturen wie Gehölze, Nasswiesen, Magerwiesen und Hochstaudenfluren. Die Feldgehölze und die gewässerbegleitenden Auwaldstreifen haben eine hohe Bedeutung für landesweit im Bestand rückläufige Brutvogelarten der Vorwarnliste.

Die im Planungsbereich vorkommenden Böden zeichnen sich durch ihre hohe bzw. sehr hohe Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie ihrer überwiegend hohen Bedeutung als Filter und Puffer für Schadstoffe aus.

Der Planungsraum des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts 2 gehört zum Landschaftsschutzgebiet Nr. 4.17.048, Oberes Starzeltal und Zollerberg.

Für die Bestandsbeschreibung wird im übrigen verwiesen auf den LBP (Unterlage 12.1 Kapitel 2).

### Auswirkungen

Für das Gesamtvorhaben (PFA 1 und 2) ergibt sich folgende Bilanz: Eine Fläche von ca. 3.220 m<sup>2</sup> wird neu beansprucht. Hiervon werden 1.200 m<sup>2</sup> neu versiegelt. Auf weiteren ca. 1.400 m<sup>2</sup> können vorhandene Fahrbahnen, Bankette und Siedlungsflächen verwendet werden. Vorübergehend wird eine Fläche von ca. 4.200 m<sup>2</sup> neu beansprucht, überwiegend handelt es sich dabei um Grünland. Insgesamt müssen für das Vorhaben ca. 800 m<sup>3</sup> Erde (inkl. Oberboden) gelöst und wieder eingebaut werden. Ca. 1 600 m<sup>3</sup> Erde werden geliefert und eingebaut. Zusätzlich werden 200 m<sup>3</sup> Erde für den auf privatem Grund zu errichtenden Parkplatz am Ortseingang Killer benötigt, ca. 150 m<sup>3</sup> Erde werden in Abschnitt II abgetragen.

Im vorliegenden Abschnitt PFA 2 kommt es zu einer Neuversiegelung von ca. 690 m<sup>2</sup>. Hiervon entfallen 610 m<sup>2</sup> auf Grünland und 80 m<sup>2</sup> auf ungenutzte Flächen, Straßennebenflächen und wassergebundene Wege. Wald wird nicht in Anspruch genommen.

Für Baufeld und Baustelleneinrichtung werden vorübergehend ca. 1.070 m<sup>2</sup> benötigt. Das Baufeld hat in Abschnitt 2 in der Regel eine Tiefe von 5 m und liegt auf der von den Gehölzbeständen abgewandten Seite. Verläuft der Radweg in Damm- oder Gleichlage, wird der Oberboden des Baufeldes abgeschoben und randlich gelagert. Sofern besonders bedeutende Lebensräume an das Baufeld angrenzen, wird das Baufeld begrenzt (LBP-Maßnahme 1).

LBP-Maßnahmen für den vorliegenden Abschnitt beanspruchen keine zusätzlichen Flächen

Insgesamt ist die Flächeninanspruchnahme als gering einzustufen. Die nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Boden werden kompensiert. Nachteilige Auswirkungen auf Gewässer, Grundwasser oder das Klima sind nicht ersichtlich. Das in Abschnitt 2 anfallende Oberflächenwasser kann breitflächig über die Bankette versickert werden.

Kulturgüter werden vom Vorhaben nicht betroffen.

Durch den Radweg wird es nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommen, so dass insbesondere nicht mit zusätzlichen Lärm- oder Schadstoffemissionen zu rechnen ist.

Eingriffe in nach § 32 NatSchG geschützte Biotope können durch geeignete Maßnahmen wert- und funktionsgleich ausgeglichen werden, so dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen entstehen. Besonders und streng geschützte Pflanzenarten werden von dem Vorhaben nicht betroffen. Durch die Auswirkungen des Vorhabens auf streng geschützte Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie auf besonders geschützte europäische Vogelarten werden in Verbindung mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch das Vorhaben insgesamt nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist und daher gemäß § 3c UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Die entstehenden Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen, Boden und Landschaft können mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen soweit vermieden und minimiert bzw. kompensiert werden, dass die vorhabenbedingten Eingriffe vollständig kompensiert werden.

#### **4. Planrechtfertigung**

§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG enthält als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal das Gebot der Planrechtfertigung (BVerwGE 84,123 ff., 130). Eine fernstraßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282 ff., 285).

Die B 32 führt von Hechingen kommend über Jungingen und die Burladinger Ortsteile Killer, Starzeln und Hausen in die Kernstadt Burladingen und weiter in Richtung Sigmaringen.

Zwischen Jungingen und Killer, westlich an den Baubeginn der vorliegenden Maßnahme anschließend, wurde bereits ein straßenbegleitender Radweg gebaut. In Fortführung dieses Radwegs wurde mit Beschluss vom 19.03.2013 der Bau eines weiteren straßenparallelen Radwegabschnitts genehmigt, der am Mühlackerweg endet. Der Bau des vorliegenden Radwegabschnitts ist geboten, um die verbleibende Lücke im Radwegenetz zu schließen, und damit den Kraftfahrzeugverkehr auf der B 32 und den Radverkehr zu entflechten.

Auf der B 32 fahren ca. 12.000 Kfz/24h. Dies hat zur Folge, dass die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss auf der B 32, die hier nur eine Fahrbahnbreite von 6,50 m aufweist, erheblich eingeschränkt sind. Mit dem neuen Radweg können der Kraftfahrzeugverkehr und der Radverkehr von-

einander getrennt werden, was die mit dem Radverkehr einhergehenden Unfallgefahren und Verkehrsbehinderungen auf der B 32 im Ortsbereich Killer weitgehend reduzieren wird.

Wie viele Radfahrer derzeit auf der Bundesstraße in diesem Bereich tatsächlich verkehren, ist nicht erhoben worden, was von Einwanderseite bemängelt wurde. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies auch nicht geboten. Es ist nicht vorgetragen und auch aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse oder sonst nicht ersichtlich, dass gerade im Planungsbereich kein Radverkehr stattfinden sollte. Daher muss der Planung zugrunde gelegt werden, dass relevanter Radverkehr vorhanden ist, der dem allgemeinen Trend zufolge eher zunehmen wird und nach dem Willen der Politik auch zunehmen soll: Der nationale Radverkehrsplan 2020 des BMVBS vom September 2012 führt aus, auf dem Land werden durchschnittlich 8 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, in den Städten 11 %. Auch im ländlichen Raum ist es Ziel, den Radverkehr auszubauen:

„Aus Gründen der Nachhaltigkeit kommt es bei der Radverkehrsförderung in ländlichen Räumen vor allem auf bedarfsgerechte Vernetzung an, wobei ländliche Wege einzubeziehen sind. Bei der Einbindung des Wegenetzes in das Landschaftsbild sollten zudem Elemente berücksichtigt werden, die die ökologischen und landschaftskulturellen Werte hervorheben (z. B. abwechslungsreiche Begrünung der Seitenränder). Die Übergänge an überörtlichen Straßen müssen verkehrssicher geplant und ausgeführt werden und bedürfen der laufenden Kontrolle. Eine Verbindung mit Radwanderwegen sollte angestrebt werden.“

Nach der Veröffentlichung „Radverkehr in Deutschland Zahlen, Daten, Fakten“ (BMVBS, August 2014), weist Baden-Württemberg im bundesweiten Vergleich den geringsten Anteil an mit Radwegen ausgestatteten Bundesstraßen aus. Nur 16 % der Bundesstraßen in Baden-Württemberg verfügen über einen Radweg, während z.B. das geografisch vergleichbare Bayern über einen Anteil von 43 % verfügt.

Der Bau des Radwegs in den Ortsteilen Killer und Starzeln ist mithin als Maßnahme zum Ausbau der B 32 planerisch gerechtfertigt, da er auf diesem Straßenabschnitt zur Entflechtung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr führt und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße erhöht. Somit besteht für dieses Vorhaben nach den Zielsetzungen des FStrG ein fernstraßenrechtlicher Bedarf. Im Hinblick auf die spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses auf der B 32 im Ortsbereich Killer ist die Planung vernünftigerweise geboten.

Der Ausbau erfolgt nach den Grundsätzen des Programms „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 17.10.2008. Die räumliche „Verselbständigung“ der Trasse im vorliegenden kurzen Planungsabschnitt ist in erster Linie naturschutzfachlichen und bautechnischen Gründen (Untergrundverhältnisse) geschuldet (vgl. zur Variantenwahl im Einzelnen unten 5). Der funkti-

onale Zusammenhang mit der B 32 ist dennoch gewahrt. Würde der Radweg in diesem Abschnitt nicht gebaut, müssten Radfahrer auch künftig die Fahrbahn der B 32 benutzen.

Es ist auch davon auszugehen, dass der Radweg von den Radfahrern angenommen werden wird. Entlang der B 32 befindet sich in diesem Abschnitt keine Bebauung, so dass hier keine Ziele vorhanden sind, die Radfahrer dazu verleiten könnten, die Bundesstraße und nicht den ausgewiesenen Radweg zu nutzen. Außerdem verlaufen zwischen dem Mühlackerweg in Killer am Beginn des Abschnitts und der Himbergstraße in Starzeln am Ende des Abschnitts keine anderen Straßen. Schließlich werden mit dem neuen Radweg alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs zumindest ebenso gut erschlossen wie bei einer unmittelbar bundesstraßenparallelen Führung. Vor allem für den Freizeit- und Erholungsradverkehr ist die abgerückte Führung außerdem deutlich attraktiver.

Schließlich wird durch die Auflage, eine den tatsächlichen Verhältnissen angepasste ausreichende Wegebeschilderung anzubringen (Nebenbestimmung 4.1) sichergestellt, dass der Radweg auch in dem vorliegenden Abschnitt von allen Radfahrern angenommen werden wird.

Die Maßnahme ist im derzeitigen Radwegenetzkonzept des Landkreises Zollernalb in der ersten Dringlichkeit eingestuft.

## **5. Trassenvarianten**

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2 hat die Planfeststellungsbehörde insgesamt vier Trassenvarianten betrachtet. Sie sind in Unterlage 3 Blatt 1a dargestellt.

Varianten II.1a und II.1b sehen im Wesentlichen den Ausbau des bereits vorhandenen Gehwegs entlang der B 32 vor. Die westlich von der Bundesstraße abgerückten Varianten II.2a und II.2b führen beide durch die Wiesenfläche westlich des Goosbaches.

### **5.1 Beschreibung der Varianten**

Variante II.1 unterscheidet sich von der Antragstrasse in erster Linie durch die unmittelbar straßenbegleitende Trassierung. Dabei verläuft die Untervariante II.1a von Anfang an direkt am Hochbord der B 32. Variante II.1b rückt zunächst von der B 32 ab und führt etwa 170 m über den bestehenden Mühlackerweg bis zum Böschungsfuß der B 32 bei dem Gebäude Mühlackerweg 3. Von hier wird die Trasse wieder auf die Höhe der B 32 geführt, wobei ein Höhenunterschied mit einer Neigung von 16 % auf 20 m zu überwinden ist. Hierfür müsste der Mühlackerweg an seinem Ende auf

ca. 40 m ausgebaut werden. An der Einmündung Mühlackerweg / B 32 am Ortsende treffen die beiden Untervarianten aufeinander.<sup>1</sup>

Im weiteren Verlauf bleibt Variante II.1 als kombinierter Geh- und Radweg direkt am Hochbord der B 32 und führt schließlich über die Starzelbrücke auf die „Neue Straße“. Der entlang der B 32 bereits vorhandene, 1,50 m breite Gehweg wird um 1,50 m auf 3 m verbreitert.

Ca. 100 m vor der Einmündung der „Neue Straße“ in die B 32 in Starzeln - etwa bei Bau-km 0+780 - wird der vorhandene Gehweg derzeit von einer Steilböschung 1:1 gesichert. Diese müsste bei Anlage des Geh- und Radwegs durch eine Böschung mit der Regelneigung von 1:1,5 ersetzt werden. Dies hätte zur Folge, dass entweder die am Böschungsfuß fließende Starzel auf ca. 40 m Richtung Westen verlegt werden müsste, oder im Steilböschungsbereich eine Stützwand errichtet werden müsste.

Die asphaltierte Wegbreite der Variante II.1 beträgt 3 m, die Bankettbreite abhängig von der Böschungshöhe zwischen 0,50 m und 0,75 m. Die Gesamtlänge der Variante II.1a beträgt 460 m, die der Variante II.1b 470 m.

Variante II.2 verläuft zunächst ca. 90 m auf dem bestehenden Mühlackerweg in Richtung Süden. Über die bestehende Starzelbrücke führt der Radweg dann ca. 150 m nach Westen. Über eine bestehende Zufahrt und eine bestehende Querung des Goosbachs schwenkt er wieder nach Süden. Zur Querung der anschließenden Wiesenfläche in Richtung Starzeln wurden drei Untervarianten geprüft. Variante II.2a, die ursprüngliche Antragstrasse, führt parallel entlang der Gehölzstrukturen und mündet in Starzeln in die „Neue Straße“. Bei Variante II.2b handelt es sich um die oben () bereits beschriebene Antragstrasse. Sie verläuft abgerückt vom Goosbach und den Gehölzstrukturen entlang der Flurstücksgrenzen und schließt in Starzeln an die Himbergstraße an.

Dazwischen liegt eine weitere vom Goosbach abgerückte Untervariante zur jetzigen Antragstrasse. Der Antragsteller hat sie im Rahmen der Einwendungsbearbeitung entwickelt; sie lag auch den im September 2013 erteilten Bauerlaubnissen zugrunde. Sie verläuft von Norden kommend bis etwa zur Gemarkungsgrenze wie die Antragstrasse. Ab der Gemarkungsgrenze, etwa 50 m südlich der Abzweigung vom Mühlackerweg, verläuft sie quer über Flurstück 716 der Gemarkung Starzeln nach Südosten in Richtung „Neue Straße“. Eine weitere Untervariante hierzu schwenkt nicht schon an der Gemarkungsgrenze, sondern erst etwa 30 m vor Starzeln nach Südosten, um wie Variante II.2a an die „Neue Straße“ anzuschließen.

---

<sup>1</sup> Bezeichnung wie im Übersichtslageplan Unterlage 3 Blatt Nr. 1. Im Erläuterungsbericht wurden a und b teilweise vertauscht

## 5.2 Bewertung der Varianten

Von den geprüften Varianten erweist sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die zuletzt beantragte Variante II.2b mit Anschluss an die Himbergstraße als die günstigste:

Variante II.1a, also der von Anfang an unmittelbar straßenbegleitende Verlauf, scheidet gegenüber der Variante II.1b, welche den Mühlackerweg einbezieht, aus. Denn bei von Anfang an unmittelbar straßenbegleitendem Verlauf müsste innerhalb des zu vergleichenden Teilabschnitts auf 160 m Länge ein neuer Geh- und Radweg gebaut werden, wofür auch Grunderwerb erforderlich wäre. Dies entfällt bei Mitbenützung des Mühlackerwegs auf diesem Teilabschnitt.

Im weiteren Verlauf erweist sich die Ausführung der Variante II.1b mit Stützwand bei Bau-km 0+780 gegenüber der Ausführung mit Verlegung der Starzel als günstiger. Zwar könnten sich langfristig aufgrund der dann von der B 32 abgerückten Lage des Gewässers auch naturschutzfachliche Vorteile ergeben. Bei Betrachtung der unmittelbaren Auswirkungen jedoch stellt sich die Errichtung einer Stützwand als günstiger da. Sie bringt insgesamt geringere Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Boden, Wasser und Landschaftsbild mit sich. Die Verlegung der Starzel führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Fließgewässers und der gewässerbegleitenden Gehölze. In den Gehölzbeständen sind Reviere der im Bestand rückläufigen Arten der Vorwarnliste Grauschnäpper und Wacholderdrossel. Sowohl bei der Inanspruchnahme aller bedeutenden Lebensräume, als auch von geschützten Biotopen, schneidet diese Variante am schlechtesten ab. Zudem ist die Beeinträchtigung des gewässerbegleitenden Auwaldstreifens aufgrund seines Alters (älter als 25 Jahre) nicht ausgleichbar.

Variante II.1 mit Starzelverlegung wird daher in die weitere Betrachtung nicht einbezogen. Betrachtet werden Varianten II.1 a und b in der Ausführung mit Stützmauer bei Bau-km 0+780 sowie die von der Bundesstraße abgerückten Trassen westlich des Goosbachs.

### Akzeptanz des Radwegs, soziale Sicherheit, Verkehrssicherheit

Im Hinblick auf die voraussichtliche Akzeptanz des Radwegs kann die unmittelbar straßenbegleitende Trassierung einen Vorteil darstellen, da es sich um die kürzere und schnellere Verbindung handelt. Insbesondere für Freizeitradler kann allerdings auch die abgerückte Führung attraktiver sein. Radler, die ohnehin die Straße bevorzugen, wie z.B. manche Rennradfahrer, werden einen kombinierten Geh- und Radweg jedenfalls nicht der Straßennutzung vorziehen.

Die soziale Sicherheit ist auf dem straßenparallelen Radweg tendenziell besser; allerdings weisen auch die von der Bundesstraße abgerückten Varianten keine einsamen, uneinsehbaren Abschnitte auf. Dies gilt vor allem für Variante II.2b.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist die abgerückte Führung deutlich im Vorteil gegenüber der straßenbegleitenden Führung auf einem kombinierten Geh-/Radweg, da es hier zu Behinderungen und Gefährdungen zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen kann. Nach Nr. 12a

Abs. 3 Nr. 1 der Ortsdurchfahrtenrichtlinien ist daher die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten aus aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken.

Die von der Bundesstraße abgerückte Trassierung ist auch im Vorteil hinsichtlich der Längsneigungen. Bei Führung des Radwegs entlang der Bundesstraße entsteht am Bauanfang im Bereich des Flurstücks 353/2 auf 40 Metern eine Neigung von bis zu 16%, die sich nach den örtlichen Verhältnissen nicht vermeiden lässt.

In diesem Steigungsbereich befindet sich zudem eine private Garagenzufahrt, die sehr unübersichtlich ist. Der Anliegerverkehr müsste den Radweg mitbenutzen. Dabei wäre eine sichere Verkehrsführung von Radfahren und Anliegerverkehr aufgrund der unübersichtlichen Örtlichkeit (Sichtfeldeinschränkung durch Gebäude, 15 %ige Steigung, kleine Radien) nicht möglich. Auch die Verkehrssicherheit auf der B 32 wäre infolgedessen beeinträchtigt. Da die B 32 zwischen Killer und Starzeln nur 6,30 m breit ist, müssten zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kfz -und Radverkehr ergriffen werden. In Betracht käme eine Geschwindigkeitsbegrenzung des Kfz-Verkehrs auf 70 km/h, eine Verschiebung und Verbreiterung der Bundesstraße oder die Anlage eines zusätzlichen 1,75 m breiten Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Radweg. Eine Entfernung des bestehenden Gehwegs scheidet aus, da der Gehweg aufgrund der Tallage, und da es an alternativen Gehwegverbindungen fehlt, erhalten bleiben sollte.

Bei Variante II.1a, also der von Anfang an zur B 32 parallelen Führung, wäre zwar keine vergleichbare Steigung gegeben. Es bedürfte allerdings einer Stützmauer auf ca. 50 m Länge mit einer Höhe von bis zu 5 m. Außerdem befindet sich in dem Bereich auf Flurstück Nr. 6 ein Gasthaus mit Parkplätzen. Ein Großteil dieser Parkplätze müsste infolge des Radwegbaus entfallen.

#### Eingriff in Natur und Landschaft, wasserwirtschaftliche Belange

Die Antragstrasse führt zur Zerschneidung eines bislang offenen Wiesenbereiches im Landschaftsschutzgebiet "Oberes Starzeltal und Zollerberg". Demgegenüber kommt es bei Führung des Radwegs entlang der Bundesstraße nicht zu Neuzerschneidungen. Im Hinblick auf das Landschaftsbild ist die Führung entlang der B 32 daher im Vorteil.

Betrachtet man die Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die wasserwirtschaftlichen Belange, ist eine von der Bundesstraße und damit von der Starzel abgerückte Führung über die Wiesenflächen eindeutig vorteilhaft. Die Führung an der B 32 wäre mit einem Eingriff in den Gewässerrandstreifen und in Überflutungsflächen der Starzel verbunden. Demgegenüber wiegt der Eingriff in das Landschaftsbild gering, zumal weder Einschnitte noch eine Führung in Dammlage erforderlich sind und der Radweg daher auch bei der vom Goosbach abgerückten Führung kaum störend in Erscheinung tritt. Im Übrigen ist die Nutzung des Radwegs geeignet, den Naturgenuss zu fördern, was nach § 2 der Verordnung des Landratsamts Hechingen über das Landschaftsschutzgebiet "Oberes Starzeltal und Zollerberg" ebenfalls Schutzzeck der Schutzgebietsverordnung ist.

### Boden

Die Neuversiegelung beträgt bei Variante II.1 480 m<sup>2</sup>; bei der abseitigen Führung 490 m<sup>2</sup> (Variante II.2a) bzw. 470 m<sup>2</sup> (Variante II.2b). Für Bankettflächen benötigt Variante II.1 200 m<sup>2</sup>, Variante II.2a 220 m<sup>2</sup> und Variante II.2b 210 m<sup>2</sup>; relevante Unterschiede ergeben sich hier somit nicht. Demgegenüber benötigen die Varianten II.2 keine Böschungflächen; Varianten II.1 hingegen beanspruchen 1.300 m<sup>2</sup> (mit Starzelerlegung) bzw. 940 m<sup>2</sup> (mit Stützwand). Insgesamt im Vorteil ist somit die von der Bundesstraße abgerückte Führung.

### Landwirtschaft

In Bezug auf landwirtschaftliche Belange ist die Führung entlang der Bundesstraße eindeutig von Vorteil. Die Antragstrasse durchschneidet westlich des Goosbachs eine bislang zusammenhängende, als Grünland bewirtschaftete Wiesenfläche. Durch den Bau des Radwegs in der beantragten Variante wird diese Fläche durchschnitten. Dabei verbleibt allerdings östlich des Weges hin zum Goosbach eine Fläche von ca. 1 ha. Bei dieser Größe ist eine Bewirtschaftung weiterhin zumutbar. Auch für den Fall, dass im Wesentlichen ein Bewirtschafter in diesem Bereich tätig ist, der dann künftig östlich und westlich des Radwegs Flächen bearbeiten muss, bleibt die Bewirtschaftung zumutbar. Es entstehen allenfalls geringfügige Umwege. Der Radweg kann jedenfalls am südlichen Ende, wo er auf einer Länge von 20 Metern drei Meter breit ausgebaut wird, gequert werden (vgl. hierzu bei Einwender 14.9). Hinzu kommt, dass die weitgehend geländegleiche Höhenlage des Radweges ein Überfahren zur Bewirtschaftung zulässt.

Von den betrachteten Untervarianten ist jedenfalls Variante II.2a, die sich eng am Gewässerverlauf des Goosbachs orientiert, eindeutig im Vorteil gegenüber der Antragstrasse.

### Private Betroffenheiten

Private Betroffenheiten sind bei der zuletzt beantragten Variante II.2b etwas größer als bei der ersten Antragstrasse Variante II.2a (993 m<sup>2</sup> gegenüber 819 m<sup>2</sup>). Allerdings verteilt sich die Inanspruchnahme bei der jetzigen Antragstrasse auf mehrere Betroffene, während bei Variante II.2a im Wesentlichen ein Eigentümer in Anspruch genommen würde.

Die möglichst gleichmäßige Verteilung der grundstücksmäßigen Belastung durch Trassierung entlang der Flurstücksgrenzen war zuletzt maßgebliches Ziel der Planung. Dies hat dazu geführt, dass fast alle Betroffenen ihre Zustimmung zur Antragstrasse erklärt haben. Allerdings gibt es auch ein Grundstück, das von den zuvor diskutierten Planungsvarianten nicht betroffen war, und das für die Antragstrasse beansprucht wird. Der Eigentümer dieses Grundstücks ist mit der Inanspruchnahme nicht einverstanden. Bei objektiver Betrachtung ist die Inanspruchnahme allerdings zumutbar (vgl. im Einzelnen unten 7.9.3).

Hinzuweisen ist noch darauf, dass die straßenbegleitende Variante II.1 mit Starzelerlegung 973 m<sup>2</sup> privaten Eigentums beanspruchen würde und zusätzlich 878 m<sup>2</sup> öffentlichen Eigentums. Sie ist

damit gegenüber der Antragstrasse im Nachteil. Variante II.1 mit Stützwand würde nur 625 m<sup>2</sup> privaten Eigentums beanspruchen und weist damit die geringste private Inanspruchnahme auf. Diese würde allerdings zu Lasten nur eines Grundeigentümers gehen. Insgesamt ist der Flächenbedarf aufgrund der zusätzlich noch benötigten 878 m<sup>2</sup> öffentlicher Flächen wesentlich größer als bei der Antragstrasse. Bei den abseits geführten Varianten II.2 ist es jeweils nur möglich, 20 m<sup>2</sup> öffentlicher Flächen zu nutzen. Insgesamt ist der Flächenbedarf allerdings wesentlich geringer.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass es sich bei der Antragstrasse um die Trasse handelt, die private Belange am besten schont. Sie gewährleistet besser als die anderen Varianten, dass mehrere Grundeigentümer nur relativ kleine Grundstücksflächen abgeben müssen.

Eine Verwirklichung des Vorhabens auf öffentlichen Flächen ist nicht möglich.

#### Zusammenfassende Bewertung

Alle Varianten sind geeignet, die planerischen Ziele zu erreichen. Dabei bringen alle Varianten gewisse Vorteile und nicht vermeidbare Nachteile mit sich. Variante II.1 entlang der Bundesstraße ist leicht im Vorteil hinsichtlich der sozialen Sicherheit und in Bezug auf das Landschaftsbild. Sie ist eindeutig im Vorteil hinsichtlich landwirtschaftlicher Belange.

Die Antragstrasse ist deutlich im Vorteil bei den Schutzgütern Wasser, Pflanzen und Tiere. Variante II.1 liegt im Bereich des Überschwemmungsgebietes der Starzel. Außerdem greift sie in die Böschungsbereiche der Starzel und ihre begleitenden Gehölzstrukturen ein, die Lebensraum für Grauschnäpper und Wacholderdrossel sind. Die Antragstrasse weist keine vergleichbaren Eingriffe auf, insbesondere beeinträchtigt sie das Schutzgut Tiere und Pflanzen nicht.

Auch der Flächenbedarf insgesamt sowie vor allem die Verkehrssicherheit sprechen eindeutig für die von der Bundesstraße abgerückte Ausführung des Radwegs im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt. Schließlich ist die Antragstrasse unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit klar im Vorteil: Während für Variante II.1 (mit Stützmauer, ohne Verlegung der Starzel) ca. 243.000 € zu veranschlagen sind, kostet die Antragstrasse voraussichtlich lediglich 39.000 €. Eine Bevorzugung der teureren Ausführung wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn hiermit ein deutlicher Vorteil verbunden wäre. Dies ist eindeutig nicht der Fall.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass der Verkehrssicherheit der Radfahrenden und den naturschutzfachlichen Belangen hinsichtlich Wasser, Pflanzen und Tiere höheres Gewicht beizumessen ist als dem landwirtschaftlichen Belang, dass Bewirtschaftungseinheiten nicht zerschnitten werden. Da die verbleibenden Restflächen auch künftig bewirtschaftet werden können, ist die geringfügige Erschwernis bei der Bewirtschaftung zumutbar.

#### Äußerung der Naturschutzverbände:

Die Naturschutzverbände wenden sich gegen die Wahl der Variante II.2 im zweiten Bauabschnitt. Sie favorisieren die straßenbegleitende Trassierung der Variante II.1 und schlagen vor, im Steilhangbereich der Starzelbiegung eine Auskragung durchzuführen, was eine Verlegung der Starzel entbehrlich mache.

Dagegen ist einzuwenden, dass eine Auskragung in standfestem Untergrund verankert werden muss.

Ein standfester Untergrund ist wegen der im Baugrundgutachten ermittelten schlechten Untergrundverhältnisse nicht gegeben. Ein Eingriff in den Straßenkörper zur Absicherung der Auskragung ist abzulehnen, da dieser unvorhersehbare Schäden für die Straße bringen könnte.

Soweit die Verbände meinen, eine Böschungssicherung am Starzelufer mit Blocksteinen zur Sicherung der B 32 sei ohnehin notwendig, ändert dies nichts an der Bewertung. Die reine Böschungssicherung der Starzel kann ohne Eingriff in den bestehenden Straßenkörper (Böschung, Bankett, Gehweg, Straße) erfolgen und daher wesentlich wirtschaftlicher ausgeführt werden. Würde man hingegen den Radweg hier entlang führen, müsste in den Straßenkörper mit dem hoch sensiblen Untergrund (siehe Baugrundgutachten) eingegriffen werden, was Folgemaßnahmen zur Sicherung der B 32 nach sich ziehen würde.

NABU, BUND, Schwäbischer Albverein, Naturfreunde und LNV wenden sich in ihren Stellungnahmen gegen die Trassierung über die Wiesen südwestlich des Goosbachs. Die betroffenen Wiesen sind gemäß LfU-Schlüssel als „Fettwiesen mittlerer Standorte“ kartiert worden. Im Rahmen einer Übersichtsbegehung wurden keine wertgebenden Pflanzen- und Tierarten nachgewiesen. Die faunistischen Untersuchungen ergaben das Vorkommen lediglich weit verbreiteter und nicht gefährdeter Heuschrecken- und Tagfalterarten (s. S. 17 LBP). Daher wurden die betroffenen Wiesenbiotope in der Gesamtbewertung lediglich als Wert- und Funktionselement allgemeiner Bedeutung eingestuft, deren anlagebedingte Beeinträchtigung nicht als erheblich beurteilt wird.

Die Zerschneidungswirkungen sind ebenfalls nicht erheblich, da der Radweg für die Tierarten keine unüberwindliche Barriere darstellt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Radweg in diesem Bereich kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Der Radweg verläuft hier weitgehend bodengleich, d.h. es ist weder ein Damm noch ein Einschnitt notwendig.

Nicht zutreffend ist, dass für die straßenparallele Variante II.1 keine Gehölze mehr entfernt werden müssten, da dies durch die Straßenmeisterei bereits erledigt worden sei. Der Rückschnitt straßenbegleitender Gehölze aus Gründen der Verkehrssicherheit ist üblich und notwendig. Wenn Variante II.1 verwirklicht würde, müssten weit mehr Feldgehölze und bachbegleitende Auwaldgehölze mit besonderer Bedeutung dauerhaft beseitigt werden.

Insgesamt steht somit zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass bei Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange keine Variante besser geeignet ist, die Ziele der Planung unter bestmöglicher Schonung anderer Belange zu erreichen.

## **6. Zwingende materiellrechtliche Anforderungen**

### **6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Nach Überprüfung der in §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden, soweit dies sinnvoll ist, an Ort und Stelle ausgeglichen. Nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Eingriffe werden in sonstiger Weise kompensiert. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf und die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, angemessen. Landwirtschaftliche Flächen werden nur in Anspruch genommen, soweit dies unerlässlich ist.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat keine Bedenken gegen die Planung erhoben.

#### **6.1.1 Eingriffe in Natur und Landschaft**

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP, Planfeststellungsunterlage 12.1 bis 12.3), auf den verwiesen wird, stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar. Zur Ermittlung des gebotenen Kompensationsumfangs wurde die Intensität der einzelnen Projektwirkungen beurteilt (vgl. hierzu insbesondere Kapitel 5 des Erläuterungsberichts zum LBP, S. 33 ff.).

Bestandserfassung und naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten methodisch einwandfrei. Soweit sich die Vorgaben für die Kartierung von Grünland, speziell des FFH-Lebensraumtyps 6510 Mageres Flachland-Mähwiese gegenüber der Kartierung vom Juli 2008 wesentlich geändert haben, wurde die Kartierung des Grünlands aktualisiert (vgl. Unterlage 12.1b S. 17 ff.).

#### **6.1.2 Vermeidung und Minimierung**

Die Planung enthält folgende Vorkehrungen und Maßnahmen, die der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen dienen:

- Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Brutvögeln ist vorgesehen, notwendige Gehölzfällungen ausschließlich in der Vegetationsruhe vorzunehmen (LBP-Maßnahme 0)

- Zur Minderung von baubedingten Beeinträchtigungen wird das Baufeld im Bereich besonders wertvoller oder empfindlicher Biotope (Bau-km 0+015 bis 0+030) durch Bauzäune beschränkt (Maßnahme Nr. 1). Vor der Baufeldfreimachung werden die zu begrenzenden Flächen in der Örtlichkeit markiert. Die Freimachung erfolgt nur 1 m über die zu erwartende Bauwerksgrenze hinaus. Zur dauerhaften Sicherung während der Bauzeit wird ein einfacher Zaun oder eine deutlich erkennbare Absperrung zur Baufeldbegrenzung errichtet.

Die Maßnahmen Nr. 0 und 1 dienen gleichzeitig auch zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

### **6.1.3 Begründung nach § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG**

Insgesamt verbleiben die folgenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie der landschaftsgebundenen Erholung:

- Verlust von Lebensräumen für die freilebende Tier- und Pflanzenwelt;
- Veränderungen des Landschaftsbildes;
- Verlust von Böden durch Versiegelung,
- Verlust von Bodenfunktionen im Bereich von Straßennebenflächen,
- Beschleunigung des Oberflächenwassers durch Versiegelung.

Naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf diese Beeinträchtigungen sind nicht ersichtlich. Insbesondere konnten keine Flächen zur Entsiegelung gefunden werden.

### **6.1.4 Kompensationsmaßnahmen**

Der Vorhabenträger hat folgende Maßnahmen zum Ausgleich bzw. Ersatz der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben vorgesehen:

**LBP-Maßnahme Nr. 3 neu** sieht die naturnahe Umgestaltung eines Abschnitts der Starzel durch Entfernen der Sohlschwellen vor. Diese Maßnahme dient insbesondere als Ersatz für den Verlust von Böden mit hoher und sehr hoher Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und Filter und Puffer für Schadstoffe durch Versiegelung bzw. den Teilverlust dieser Bodenfunktionen durch Straßennebenflächen sowie als Ersatz für die Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses und Verringerung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung.

Der Umbau des ehemaligen Wehres in der Starzel in eine Raue Rampe gemäß **LBP-Maßnahme Nr. 4** dient in erster Linie dem Ausgleich von Eingriffen und als Ersatz für Eingriffe in das Schutzgut Boden, indem sie die Durchgängigkeit der Starzel herstellt, das Fließgewässer damit aufwertet und bisher zerschnittene Lebensräume verbindet.

Die in der ausgelegten Planung auf Flurstück 676 der Gemarkung Killer vorgesehenen LBP-Maßnahmen Nr. 3 (naturnahe Gestaltung eines Abschnitts des Lindenbächle), Nr. 5 (Entwicklung von Glatthaferwiesen und Hochstaudenfluren auf feuchten Standorten) und Nr. 6 (Verbreiterung eines gewässerbegleitenden Auwaldstreifens am Lindenbächle) sind entfallen. Dafür wurde die beschriebene LBP-Maßnahme Nr. 3 neu in die Planung aufgenommen.

Außerdem wurde die **LBP-Maßnahme Nr. 8** neu in die Planung aufgenommen, um den Verlust des Lebensraumtyps Magere Flachland-Mähwiese zu kompensieren.

LBP-Maßnahmen 2 und 7 betrafen nur den ersten Planfeststellungsabschnitt und wurden dort bereits planfestgestellt.

Alle Änderungen sind in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

Für die Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmenblätter verwiesen (Erläuterungsbericht zum LBP, Unterlage 12.1, S. 50 ff. und S. 23 der Unterlage 12.1b).

Vorgezogen zu realisierende Maßnahmen sind in der Planung nicht enthalten.

#### **6.1.5 Stellungnahme der Verbände zum Kompensationskonzept**

NABU, BUND, Schwäbischer Albverein, Naturfreunde und LNV hatten in ihrer Stellungnahme gefordert, das begradigte Lindenbächle von der B 32 bis zur Mündung in die Starzel vollständig in ein naturnahes Gewässer umzugestalten. Da die ursprünglich am Lindenbächle geplanten Maßnahmen vollständig entfallen sind, erübrigt sich dieser Vorschlag.

Die von den Verbänden alternativ vorgeschlagene Anlage eines Trockenbiotops an der Böschung ist nicht geeignet, die mit dem Bau des Radwegs tatsächlich verbundenen Eingriffe zu kompensieren. Trockenbiotope und -standorte werden hingegen durch den Radweg nicht beeinträchtigt, so dass insofern kein funktionales Kompensationserfordernis besteht. Zudem ist auf den neu anzulegenden Böschungen auf Oberbodenauftrag nicht zu verzichten, um den Kompensationserfordernissen hinsichtlich des Schutzgutes Boden nachkommen zu können.

#### **6.1.6 Zwischenergebnis**

Das vorgelegte Kompensationskonzept ist geeignet und erforderlich, um eine vollständige Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zu erzielen. Es sind keine besser geeigneten Maßnahmen vorgeschlagen worden oder sonst ersichtlich.

#### **6.1.7 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange und Flächenauswahl**

Das Kompensationskonzept trägt dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung und entspricht auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Für Kompensationsmaßnahmen werden in diesem Planfeststellungsabschnitt keine Flächen beansprucht. Mit der Beseitigung des Wehres in der Starzel wurde eine Maßnahme gefunden, die der Wiedervernetzung von Lebensräumen dient und landwirtschaftliche Belange nicht berührt. LBP-Maßnahme 4 fließt dabei über das Kostenäquivalent in die Bilanzierung als Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme ein (Planunterlage 12.1b S. 14).

### **6.1.8 Unterhaltungspflicht und rechtliche Sicherung**

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger. Die Verpflichtung gilt entsprechend für Vermeidungsmaßnahmen und umfasst die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendig ist.

LBP-Maßnahme Nr. 4 (Umbau eines ehemaligen Wehres in der Starzel in eine Raue Rampe) erfordert nach der Herstellung auf Dauer die Kontrolle der Funktionsfähigkeit. Daher wird für LBP-Maßnahme Nr. 4 eine dauerhafte Unterhaltungspflege festgesetzt (vgl. Nebenbestimmung A 4.2.2). Geeignete Zeitabstände sind im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festzulegen.

Soweit Rekultivierungsmaßnahmen im Arbeitsbereich vorzunehmen sind, handelt es sich um reine Wiederherstellungsmaßnahmen. Nach der Aufbringung des abgeschobenen Oberbodens ist die Herstellung abgeschlossen. Die Maßnahmen erreichen ihre volle Funktionsfähigkeit durch natürliche Sukzession. Die Flächen nehmen dann am weiteren Schicksal der angrenzenden Flächen teil, wie dies auch ohne den Radwegbau der Fall gewesen wäre. Auch eine rechtliche Sicherung ist daher bei diesen Rekultivierungsmaßnahmen nicht erforderlich.

### **6.1.9 Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde**

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage von Berichten verlangen. Um ihrer Überwachungspflicht nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, dem Vorhabenträger Berichtspflichten aufzuerlegen (Nebenbestimmung A 4.2.5).

### **6.1.10 Kompensationsverzeichnis**

Dem Vorhabenträger als Verursacher der mit diesem Vorhaben verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe wird gemäß § 2 Abs. 3 S. 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung<sup>2</sup> auferlegt, der Unteren Naturschutzbehörde für jede LBP-Maßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO elektronisch aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) direkt zu übermitteln und der Planfeststellungsbehörde die übermittelten Daten nachrichtlich zu überlassen.

### **6.1.11 Ökologische Baubegleitung**

Aufgrund der geringen Konflikte ist im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2 eine ökologische Baubegleitung nicht erforderlich. Soweit das Landratsamt im Anhörungsverfahren eine ökologische Baubegleitung für erforderlich gehalten hat, bezog sich dies explizit auf Gewässerentwicklung und die Entwicklung von Auwaldbeständen. Mit der Änderung des LBP-Maßnahmenpaketes durch Wegfall der zunächst vorgesehenen naturnahen Umgestaltung eines Abschnitts des Lindenbächle (LBP-Maßnahme 3 alt) hat sich die Forderung erledigt.

### **6.1.12 Ergebnis**

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind aus naturschutzrechtlicher Sicht als kompensiert zu betrachten. Die frist- und sachgerechte Umsetzung des Konzepts zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen wird sichergestellt durch die auferlegten Unterhaltungspflichten und die Berichtspflichten gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

## **6.2 Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte**

### **6.2.1 Landschaftsschutzgebiet**

Das Vorhaben liegt teilweise innerhalb des Landschaftsschutzgebiets 4.17.048 „Oberes Starzeltal und Zollerberg“ auf Gemarkung Starzeln. Nach § 2 der Verordnung des Landratsamts Hechingen über das Landschaftsschutzgebiet "Oberes Starzeltal und Zollerberg" ist es im geschützten Gebiet verboten, Veränderungen vorzunehmen, welche die Landschaft verunstalten oder die Natur schädigen oder den Naturgenuss beeinträchtigen.

Mit dem Bauvorhaben sind keine Schädigungen der Natur durch Verlust von bedeutenden Strukturelementen im Landschaftsschutzgebiet verbunden. Beeinträchtigungen des Naturgenusses im Landschaftsschutzgebiet werden nur vorübergehend durch baubedingte Lärmimmissionen verursacht. Insgesamt ist der Radweg geeignet, den Naturgenuss im Schutzgebiet zu fördern.

---

<sup>2</sup> KompVzVO vom 17.02.2011 (GBl. S. 79)

### **6.2.2 Besonders geschützte Biotope nach § 32 NatSchG und § 30a WaldG**

Durch die Baumaßnahmen sind gesetzlich besonders geschützte Biotope am Goosbach betroffen. Baubedingte Beeinträchtigungen dieser Biotope werden durch Baufeldbegrenzungen vermieden.

### **6.2.3 FFH-Lebensraumtypen**

Im Untersuchungsgebiet wurden keine Arten und deren Lebensräume, die in Art. 4 Abs. 2 oder in Anhang 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie oder in Anhang II oder IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, sowie Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie erfasst. Zur Vermeidung von Umweltschäden ist in der Bauphase allerdings darauf zu achten, dass keine stofflichen oder sonstigen Einträge in die Starzel (Eisvogel als potenzieller Nahrungsgast) oder sonstige Beeinträchtigungen angrenzender FFH-Lebensraumtypen erfolgen.

### **6.3 Besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten und ihre Habitate**

Das Vorhaben führt nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG. Durch die Verpflichtung, das Baufeld nur außerhalb der Vogelbrutzeit, also nicht in der Zeit von März bis September, herzustellen, wird sichergestellt, dass es nicht zur Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen kommt (§ 44 Abs. 1, Nr. 1 BNatSchG).

Soweit der Bau des Radwegs verschiedene Gehölze (Feldgehölz, Sukzessionswald) tangiert, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht, da dort weder Quartiere von Fledermäusen betroffen sind, noch im Bestand gefährdete Vogelarten vorkommen. In den betroffenen Grünlandflächen bestehen darüber hinaus keine Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten, so dass auch hier keine Verbote berührt werden. Laichgewässer der Gelbbauchunke sind durch die Planung ebenfalls nicht betroffen.

### **6.4 Lärmschutz**

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen 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 und unterliegt nicht der Abwägung.

Zwar ist der Ausbau der B 32 durch den Neubau eines Radwegs als erheblicher baulicher Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu werten. Dadurch wird jedoch der von der bestehenden B 32 im Ortsbereich Killer ausgehende Verkehrslärm nicht verändert, da sich dadurch das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmemissionen nicht erhöhen werden. Dies gilt auch für den Fall, dass der Radverkehr zunehmen sollte, da die Lärmemissionen des Radverkehrs im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr vernachlässigbar ausfallen.

Infolgedessen liegen die weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der 16. BImSchV nicht vor.

## **7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG**

### **7.1 Umweltbelange**

#### **7.1.1 Lärm und Luftschadstoffe**

Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind nur baubedingt zu erwarten. Aufgrund der Kürze der Bauzeit (insgesamt ca. 3 Monate, in diesem Abschnitt 3 bis 4 Wochen) und der nur punktuellen Wirkungen sind diese als unerheblich einzustufen.

#### **7.1.2 Wasser, Boden, Natur und Landschaft**

Der neue Radweg entwässert im Abschnitt 2 breitflächig über die Bankette. Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Beseitigung des Straßenoberflächenwassers sind nicht erforderlich.

Beeinträchtigungen des Grundwassers infolge der Maßnahme sind nicht zu erwarten.

Die Untere Wasserbehörde hat eine Überprüfung der Verdolung des Goosbachs auf ihre Leistungsfähigkeit im Hochwasserfall und die Gewährleistung der Durchgängigkeit gefordert. Die Verdolung wird allerdings durch die vorliegende Planung nicht verändert. Es wird lediglich die Schottertragschicht des bestehenden Weges erneuert und mit einer Asphalttrag- und Deckschicht befestigt. Hinsichtlich der Verdolung des Goosbachs in diesem Bereich bedarf es mithin auch keiner Maßnahmen.

Zum Schutz vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen des Goosbachs wird gemäß LBP-Maßnahme 1 das Baufeld durch einen Bauzaun beschränkt.

#### **7.1.3 Zusammenfassende Bewertung der Umweltwirkungen nach § 12 UVPG**

Das geplante Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Den Eingriffen wird durch angemessene Kompensationsmaßnahmen Rechnung getragen, so dass eine vollständige Kompensation erreicht wird. Umweltbelange stehen der Maßnahme somit nicht entgegen.

### **7.2 Landwirtschaft**

Es kommt in geringem Umfang zur Inanspruchnahme und Neuerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen, da der Radweg in Abschnitt 2 nicht parallel zur Bundesstraße geführt wird, sondern westlich abgerückt von dieser durch bislang zusammenhängende Wiesenflächen führt. Letztlich wiegt dieser Eingriff allerdings gering. Da die weitgehend geländegleiche Höhenlage des Rad-

weges ein Überfahren zur Bewirtschaftung zulässt, können die Restflächen weiterhin bewirtschaftet werden.

### **7.3 Verkehrswirksamkeit und Verkehrssicherheit**

Die Landespolizeidirektion favorisiert nach verkehrspolizeilicher Gesamtbeurteilung die von der Bundesstraße abgerückte Trassierung im vorliegenden Abschnitt. Ebenso wie die Untere Straßenverkehrsbehörde weist sie darauf hin, dass sich der zur Mitbenutzung vorgesehene Mühlackerweg in einem sehr schlechten Ausbauzustand befindet und erneuert werden sollte. Da sich der Weg in der Baulast der Stadt befindet, ist diese für die Unterhaltung zuständig. Es ist nicht ersichtlich, dass der Mühlackerweg generell nicht geeignet wäre, den Radverkehr aufzunehmen. Daher kann der neue Radweg über diese Straße geführt werden.

Der vorliegende Beschluss verpflichtet die Straßenverkehrsbehörde, Anordnungen zu treffen (vgl. Nebenbestimmungen 4.1.1 und 4.1.2). Zum einen muss sie durch eine den tatsächlichen Verhältnissen angepasste ausreichende Wegebeschilderung sicherstellen, dass der Radweg von den Radfahrern angenommen wird. Welche Beschilderung hier angemessen ist, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit.

Zudem ist es, um dem Gebot der umfassenden Konfliktbewältigung im Rahmen der Planfeststellung gerecht zu werden, erforderlich, dass am Bauende, auf den letzten 20 Metern des Radwegs vor dem Anschluss an die Himbergstraße in Starzeln, die Nutzung des Radwegs durch landwirtschaftliche Fahrzeuge erlaubt wird. Die Fahrzeuge können bislang von der Himbergstraße auf die direkt anschließende, nicht erschlossene Wiesenfläche fahren. Infolge des hier anzubauenden Radwegs entfällt diese Möglichkeit. Dieser Nachteil ist durch eine entsprechende Nutzungsregelung für den auf den letzten 20 Metern auf 3 Meter asphaltierte Breite ausgebauten Radweg auszugleichen. Der Straßenverkehrsbehörde wird auferlegt, geeignete verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen.

### **7.4 Denkmalpflege**

Das Referat Denkmalpflege teilt mit, das Wehr, das im Zuge dieses Vorhabens umgebaut werden soll, habe keine historisch relevante Bedeutung. Des Weiteren wird auf die Regelungen des § 20 DSchG hingewiesen: Sollten im Zuge von Erdarbeiten archäologische Fundstellen (z.B. Mauern, Gruben, Brandschichten o.ä.) angeschnitten oder gefunden werden (z.B. Scherben, Metallteile, Knochen), ist das Regierungspräsidium Tübingen Ref. 26 Denkmalpflege, Fachbereich Archäologie Denkmalpflege, unverzüglich zu benachrichtigen.

## **7.5 Raumordnung**

Im Regionalplan Neckar-Alb von 1993 und im Regionalplanentwurf Neckar-Alb 2008 ist eine Grünstreifenzone zwischen Killer und Starzeln ausgewiesen. Der Radwegabschnitt liegt innerhalb des regional bedeutsamen Erholungsbereichs „Killertal-Fehlatal“. Das Starzeltal ist ein Gebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz. Bedenken gegen das Vorhaben aus raumordnerischer Sicht bestehen nicht. Das Vorhaben einschließlich der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung steht im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung.

## **7.6 Kommunale Belange**

Kommunale Belange sind nicht nachteilig betroffen. Die Stadt Burladingen hat keine Stellungnahme im Verfahren abgegeben. Die Änderung der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde mit der Stadt Burladingen abgestimmt. Mit der jetzigen Antragstrasse hat die Stadt ebenfalls ihr Einverständnis erklärt.

## **7.7 Belange der Leitungsträger**

Durch den Bau des Radwegs müssen Telekommunikationsanlagen verlegt werden. Die Verlegung wird vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom abgestimmt (vgl. Zusage 3.2). Die Kostentragung erfolgt nach dem Telekommunikationsgesetz und bestehenden Vereinbarungen.

Die EnBW Tuttlingen möchte in Bauabschnitt 2 im Zuge der Baumaßnahme vier Leerrohre für die zukünftige Verkabelung vorhandener Freileitungen verlegen. Hierzu soll der Vorhabenträger rechtzeitig vor der Bauausführung Kontakt mit der EnBW Tuttlingen (Projektierer Herr Nill, Tel.: 07461 / 709 -224) aufnehmen und Lagepläne anfordern. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass dies nach Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung möglich ist (vgl. Zusage A 3.3).

## **7.8 Wehrverwaltung**

Die B 32 ist Militärstraße. Die Wehrbereichsverwaltung Süd verweist daher auf die "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)". Die B 32 wird durch die Maßnahme in Aufbau und Grundriss allerdings nicht verändert. Im Planfeststellungsabschnitt 2 erfolgen keine Baumaßnahmen im Bereich der B 32.

## **7.9 Belange Privater**

### **7.9.1 Allgemeines zu Eigentum und Pacht**

Für das Vorhaben wird neben öffentlichem Eigentum auch privates Eigentum sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan benötigt.

Bei der Abwägung der berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikels 14 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch bei der straßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen an dem erwünschten Bau eines Radwegs, insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, überwiegen vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Wie oben dargestellt, gewährleistet die Ausgestaltung des Vorhabens, im Rahmen der vorgegebenen Zwangspunkte (Anschluss an eine vorhandene Straße in Starzeln) insbesondere eine möglichst gleichmäßige Inanspruchnahme mehrerer Grundeigentümer. Daher kann eine Änderung der Planung zugunsten eines einzelnen Betroffenen nicht in Betracht kommen. Abgesehen davon würden kleinräumige Trassenverschiebungen nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Auch bei den planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die naturschutzrechtlich erforderlich sind, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren, gilt, dass die privaten Eigentumsbelange im planfestzustellenden Umfang zurückgestellt werden müssen. Nur mit den hier planfestzustellenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist das planerische Ziel zu erreichen. Alle Maßnahmen sind naturschutzfachlich sinnvoll.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums so gering wie möglich gehalten wurde. Mit noch geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestzustellenden Umfang zu-

rückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen. Der festgestellte Plan ist ausweislich von § 19 Abs. 2 FStrG einem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluss eröffnet damit dem Vorhabenträger den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch eventuelle Grunddienstbarkeiten sind durch die Straßenbauverwaltung zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren über die Entschädigung zu entscheiden. Die Entschädigung orientiert sich an den Bodenrichtwerten der Stadt Burladingen.

Falls ein Verkauf abgelehnt wird, kann der Radweg auch mit einem Überfahrtsrecht im Grundbuch gesichert werden.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, wird vom Vorhabenträger eine Entschädigung geleistet, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Auf den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wird nach Abschluss der Baumaßnahme der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt und die Flächen werden wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein.

### **7.9.2 Bauerlaubnisse / Einverständniserklärungen**

#### Flurstücke Nr. 364 und 365 der Gemarkung Killer, Flurstück Nr. 715/1 der Gemarkung Starzeln

Mit seinem Antrag auf Planänderung hat der Antragsteller im Juli 2014 drei Einverständniserklärungen vom September 2013 vorgelegt. Sie beziehen sich auf die Inanspruchnahme der Flurstücke Nr. 364 und 365 der Gemarkung Killer. Außerdem wurde eine Bauerlaubnis und Besitzüberlassungsvereinbarung für Flurstück Nr. 715/1 der Gemarkung Starzeln vorgelegt.

Alle drei Erklärungen beziehen sich allerdings nicht auf die heutige Antragstrasse, sondern auf einen Planungsstand, der von der heutigen Antragstrasse teilweise abweicht. Den Erklärungen zugrunde lag die Untervariante, die ab der Gemarkungsgrenze, etwa 50 m südlich der Abzweigung vom Mühlackerweg, quer über Flurstück 716 der Gemarkung Starzeln nach Südosten in Richtung „Neue Straße“ führt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies unschädlich, da für Flurstücke Nr. 364 und 365 der Gemarkung Killer die Beanspruchung gleich blieb. Bei Flurstück

715/1 der Gemarkung Starzeln ergibt sich ebenfalls keine wesentliche Änderung; infolge der Führung östlich entlang der Flurstücksgrenze ergibt sich lediglich eine im Vergleich zum damaligen Planungsstand geringfügig größere vorübergehende Inanspruchnahme. Der Umfang der vorübergehenden Inanspruchnahme war allerdings ohnehin nicht Gegenstand der damaligen Verhandlungen.

#### Flurstück Nr. 715/2 der Gemarkung Starzeln

Von Flurstück Nr. 715/2 der Gemarkung Starzeln werden bauzeitlich 123 m<sup>2</sup> beansprucht. Der Eigentümer des Grundstücks hatte im September 2013 sein Einverständnis mit der Inanspruchnahme seines weiter nördlich liegenden Grundstücks Flurstück Nr. 364 der Gemarkung Killer erklärt. Dieser Einverständniserklärung lag allerdings nicht die jetzige Antragstrasse, sondern die eben beschriebene Untervariante zugrunde. Daher wurde dem Eigentümer mit Schreiben vom 16.02./25.02.2015, zugestellt am 28.02.2015, die Gelegenheit gegeben, sich zu seiner Inanspruchnahme durch die jetzige Antragstrasse insgesamt nochmals zu äußern. Eine Äußerung erfolgte nicht.

Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde nun davon aus, dass die genannten Betroffenen, nämlich die Eigentümer der Flurstücke Nr. 364 und 365 der Gemarkung Killer sowie der Flurstücke Nr. 715/1 und 715/2 der Gemarkung Starzeln, mit der vorliegenden Planung einverstanden sind.

### **7.9.3 Einzeleinwendungen**

Von privater Seite wurden insgesamt fünf Einwendungen von sieben Personen gegen die Planung des Radwegs im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt 2 erhoben. Davon betrafen vier Einwendungen die der Auslegung zugrunde liegende erste Antragstrasse Variante II.2 (Einwendungen 14.2, 14.5, 14.7 und 14.8). Auf die mit Schreiben vom 23.07.2014 beantragte Planänderung hin wurde Einwendung 14.9 erhoben.

Im Folgenden werden diese Einwendungen einzeln behandelt. Sofern Äußerungen hier nicht unter Benennung der Einwendernummer beantwortet werden, wurden sie - aus Gründen der Vereinfachung - beim angesprochenen Sachthema an entsprechender Stelle im Beschluss behandelt. Dies gilt insbesondere für allgemeine und grundsätzliche Fragen.

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender und Betroffenen durch Vergabe einer Einwendernummer anonymisiert. Die Einwender und Betroffenen erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen.

#### Einwendung 14.2 (Flurstück Nr. 375 der Gemarkung Killer)

Einwendung 14.2 hat sich erledigt, da die Straßenbauverwaltung das gesamte Flurstück mittlerweile erworben hat.

#### Einwendung 14.5 (Flurstück 367 der Gemarkung Killer)

Die nicht ortsansässigen Einwender wurden durch Zustellung des Bekanntmachungstextes über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens informiert. Ihre Einwendungen betrafen die Variantenwahl und die künftige landwirtschaftliche Nutzbarkeit ihrer Grundstücke westlich des Goosbachs. Sie waren der Meinung, bei Trassierung entlang der gewässerbegleitenden Gehölze des Goosbachs (Variante II.2a) würden ihre Grundstücke in unzumutbarer Weise durchschnitten. Sie schlugen daher vor, die Trasse so nach Westen auf die Flurstücksgrenzen zu verlegen, dass sich die Radwegfläche auf mehrere Eigentümer verteilt. Der Antragsteller ist diesem Wunsch nachgekommen und hat seine Planung entsprechend geändert. Die nunmehr verbleibende Inanspruchnahme von Grundeigentum der Einwender ist gegenüber der Beanspruchung durch die erste Antragstrasse deutlich reduziert.

Mit Schreiben vom 30.05.14 an den Antragsteller haben die Einwender daher ihr Einverständnis mit der jetzigen Antragstrasse erklärt. Die Einwendung hat sich daher insoweit erledigt. Soweit die Einwender darüber hinaus die Notwendigkeit des Radwegs an sich in Frage gestellt haben, wird auf die Ausführungen oben B.4 verwiesen.

#### Einwendung 14.7 (Flurstück 712 der Gemarkung Killer)

Die Einwender stellen die Maßnahme grundsätzlich in Frage und äußern sich kritisch zum Flächenverbrauch. Hierzu wurde bereits ausgeführt, dass weitere Minimierungsmaßnahmen nicht ersichtlich sind. Der Radweg wird in Abschnitt 2 auf 2,25 m ausgebaut. Eine geringere Breite würde den Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht gerecht. Da der Weg geländegleich verläuft, werden keine zusätzlichen Flächen für Böschungen benötigt.

Durch die Änderung der zunächst beantragten und ausgelegten Trassierung ist die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender entfallen. Von dem 1041 m<sup>2</sup> großen Grundstück werden nun nur noch 34 m<sup>2</sup> bauzeitlich beansprucht. Die benötigte Fläche liegt direkt an der Neuen Straße und wird benötigt als Teil der Baustraße, die dann weiter in Richtung Osten zur Starzel führt. Dort wird im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung das Wehr in eine Raue Rampe umgebaut werden.

Eine andere Zuwegung wäre zwar denkbar. Mit der vorliegenden Variante werden jedoch auch die bauzeitlichen Inanspruchnahmen möglichst gleichmäßig verteilt. Eine vollständige Schonung von Flurstück 712 ginge zu Lasten der Beanspruchung vor allem eines anderen Grundstücks, das ohnehin schon eine größere Beanspruchung als das der Einwender erfährt. Die Planfeststellungsbehörde hält die geringfügige, zeitlich begrenzte Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender für zumutbar. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Soweit die Einwender eine Verbreiterung der Starzel zum verbesserten Abfluss des Hochwassers fordern, ist dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und kann mit diesem nicht verknüpft werden.

#### EW Nr. 14.8: Flurstück Nr. 721 der Gemarkung Starzeln

Bezüglich der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter 7.9.1 am Ende verwiesen.

#### Einwender 14.9: Flurstück 713 der Gemarkung Starzeln

Bei einer Gesamtgröße des Flurstücks von 4934 m<sup>2</sup> werden 377 m<sup>2</sup> dauerhaft und 533 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. In der dauerhaften Inanspruchnahme von 377 m<sup>2</sup> ist dabei nicht nur die Radwegfläche selbst enthalten, sondern auch eine „Restfläche“ östlich des Radwegs, die sich wegen des Anschlusses an die Himbergstraße nicht vermeiden lässt, und die der Vorhabenträger daher zum Erwerb vorgesehen hat.

Darüber hinaus werden für den westlich an den Radweg angrenzenden Arbeitsstreifen vorübergehend 533 m<sup>2</sup> beansprucht, auf denen nach Abschluss der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird, und die wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein werden.

Der Einwender ist mit der Planung nicht einverstanden. Er ist der Auffassung, es bestehe gar kein Bedarf für den Radweg. Es sei nicht nachgewiesen, dass auf der B 32 überhaupt relevanter Radverkehr stattfindet. Jedenfalls aber sei seine Inanspruchnahme durch die jetzige Planung unangemessen. Schließlich habe er infolge der Planung keine Zugangsmöglichkeit mehr zu seinem Grundstück, das landwirtschaftlich genutzt werde. Überhaupt sei das verbleibende Grundstück nicht mehr wirtschaftlich nutzbar.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den im übrigen 2,25 m breiten Radweg direkt im Anschluss an die Himbergstraße, ab Beginn der Flurstücksgrenze 713, auf einer Länge von 20 Metern auf eine asphaltierte Breite von drei Metern auszubauen, so dass er von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden kann. Somit ist die Erschließung des Flurstücks, das bisher direkt von der Himbergstraße aus angefahren werden konnte, auch künftig gewährleistet. Die für die Aufweitung benötigte Fläche ist auf die östliche Seite des Radwegs zu legen. Die sich dort aufgrund der Durchschneidung des Grundstücks durch den Radweg ergebende „Restfläche“ ist ohnehin vom Antragsteller zum Erwerb vorgesehen. Die Befahrbarkeit wird entsprechend straßenverkehrsrechtlich zu gewährleisten sein.

## **8. Gesamtabwägung und Ergebnis**

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens stellt das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 17b Abs. 1 Nr. 6, § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. § 53b Abs. 7 des

Straßengesetzes in Verbindung mit § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz) den vorliegenden Plan mit den aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen fest. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der Straßenbauverwaltung als Vorhabenträger geplante Vorhaben des Baus eines Radwegs im Zuge der B 32 zwischen Burladingen-Killer und Burladingen-Starzeln verwirklicht werden kann.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben betroffenen privaten Grundeigentümer sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen. Im Hinblick auf die insgesamt geringe Flächeninanspruchnahme und aufgrund der Wahl verträglicher Kompensationsmaßnahmen werden auch die Belange der Landwirtschaft nicht über Gebühr berührt.

Insgesamt bleiben die Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich. Eine andere Planungsvariante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten Ziele ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Bau des Radwegs im Interesse der Verkehrssicherheit und der Schaffung einer attraktiven Radwegverbindung vernünftigerweise geboten ist.

## **9. Begründung der Kostenentscheidung**

Der Antragsteller ist nach § 10 Abs. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit. Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 5 LGebG sind nicht erfüllt. Die Auslagenentscheidung folgt aus § 14 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens erwachsenen Kosten fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - in diesem Verfahren nicht erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59f.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn der Vorhabenträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwander abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

### C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

### D. Hinweise

Eine Mehrfertigung des Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 74 Abs. 5 Satz 4 LVwVfG bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen schriftlich beim Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Konrad-Adenauer-Straße 20, 72072 Tübingen angefordert werden.

gez. Dr. Anja Dürr  
Regierungsdirektorin



Beglaubigt:

Viktoria Wunder

Regierungsoberinspektorin

**Anlage 1: Liste der im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände**

Regierungspräsidium Freiburg, LA für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	79095 Freiburg, Albertstr.5
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH TINL	78628 Rottweil, Im Kapellenösch 19
EnBW Regional AG	70074 Stuttgart, Kriegsbergstraße 32
Landratsamt Zollernalbkreis	72336 Balingen, Hirschbergstraße 29
Naturschutzbüro Zollernalb e.V. Gemeins. Geschäftsst., AK LNV	72335 Balingen, Geislinger Str. 58
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Stuttgart	70191 Stuttgart, Nürnberger Str. 184
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 26 (Denkmalpflege)	72072 Tübingen,
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 6, Referat 64-40 (SB Verkehr)	72009 Tübingen
Zweckverband Wasserversorgung Hohenzollern	72379 Hechingen, Achalmstraße 66
Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Tübingen	72076 Tübingen, Schnarrenbergstr. 1
Regierungspräsidium Tübingen Abt. 5, Landesbetrieb Gewässer, 53.1	72072 Tübingen
Industrie und Handelskammer Reutlingen	72762 Reutlingen, Hindenburgstraße 54
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	70174 Stuttgart, Büchsenstraße 54
Kabel Baden-Württemberg Projektierung	78048 Villingen-Schwenningen, Goldbühlstraße 15
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 8 (Forstdirektion)	72074 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 55 (Naturschutz Recht)	72072 Tübingen
Regionalverband Neckar-Alb	72116 Mössingen, Bahnhofstraße 1
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21 (Raumordnung)	72072 Tübingen
Stadt Burladingen	72393 Burladingen, Hauptstraße 49
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BlmA -Verwaltungsaufgaben-	79098 Freiburg, Bismarckallee 18-20

Albstadtwerke GmbH	72461 Albstadt, Goethestraße 91
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 33 (Fischereiwesen)	72072 Tübingen
Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden Württemberg e.V.	70186 Stuttgart, Neue Straße 150
Bund für Umwelt und Naturschutz Landes- verb.Baden-Württemberg e.V.	70178 Stuttgart, Marienstraße 29
Landesnaturschutzverband B.-W. Geschäftsstelle	70182 Stuttgart, Olgastraße 19
Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverb. Baden-Württ. e.V.	70178 Stuttgart, Tübinger Straße 15
Schwäbischer Albverein e.V.	70174 Stuttgart, Hospitalstraße 21 B
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5, Referat 52 (Boden)	72072 Tübingen
RAB Alb-Bodensee	89073 Ulm, Karlstraße 31-33
Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	70190 Stuttgart, Reitzensteinstraße 8
Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	70597 Stuttgart, Felix-Dahn-Straße 41
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2, Referat 21 Denkmalschutz)	72072 Tübingen
Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 3, Referat 32 (Landwirtschaft)	72072 Tübingen
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.	70597 Stuttgart, Königstraße 74