Planfeststellungsbeschluss

B 293, Ortsumfahrung Berghausen

Karlsruhe, den 20.12.2024

Az.: RPK17-0513.2-1/16/9/
17-0513.2 (B 293/12)

Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 12

I. Feststellung des Plans 12

II. Planunterlagen 15

III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen 20

IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise 22

1. Allgemeines 22

2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten 22

3. Bodenschutz und Abfall 22

4. Naturschutz, Artenschutz 26

5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 34

6. Immissionsschutz 36

7. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz 43

8. Landwirtschaft 43

9. Bauzeitliche Umleitungen 43

10. Leitungen 44

11. Geotechnik 45

12. Bauzeitliche Sperrungen, Eigentum 45

V. Wasserrechtliche Erlaubnis 45

1. Erteilung der Erlaubnis 45

2. Inhaltsbestimmungen 46

3. Nebenbestimmungen, Hinweise 51

4. Erlaubnisvorbehalte 59

VI. Zusagen 60

1. Geh- und Radweg entlang der Pfinz 60

2. Artenschutz 61

3. Stadt Karlsruhe 61

4. Verkehrssicherheit im Bereich B 10 / Rappenbergstraße....62
5. Gemeinde Pfinztal....62
6. Untere Au während der Bauzeit....62
7. Leitungen....62
8. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)....63
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge....64
VIII. Kostenentscheidung....64
B. Begründender Teil....65
I. Sachverhalt....65
1. Erläuterung des Vorhabens....65
1.1 Ausgangslage....65
1.2 Zielsetzung....67
1.3 Geplanter Zustand....68
1.3.1 Beschreibung der Trasse....68
1.3.2 Bauwerke....70
1.3.3 Lärmschutzanlagen....71
1.3.4 Entwässerung....72
1.3.5 Leitungen....74
1.4 Kostenträger....76
2. Verfahrensablauf....76
2.1 Scoping-Verfahren....76
2.2 Anhörungsverfahren....76
2.2.1 1. Offenlage....77
2.2.2 Erörterungstermin....77
2.2.3 2. Offenlage....78
2.3.4 Weitere Planänderungen, Ergänzungen....79
II. Verfahrensrechtliche Bewertung....82
III. Umweltverträglichkeitsprüfung....86
1. Zusammenfassende Darstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung....87

1.1 Untersuchungsraum und Standort des Vorhabens 87
1.2 Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit 88
1.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 91
1.3.1 Pflanzen und biologische Vielfalt 91
1.3.2 Tiere 95
1.4 Schutzgut Fläche 98
1.5 Schutzgut Boden 99
1.6 Schutzgut Wasser 102
1.6.1 Grundwasser 102
1.6.2 Oberflächenwasser 103
1.7 Schutzgut Luft 105
1.8 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild 106
1.9 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter 107
1.10 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern 108
1.11 Kumulative Auswirkungen 108
2. Bewertung der Umweltauswirkungen 108
IV. Planrechtfertigung 112
V. Raumordnung, Regionalplanung 115
VI. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen, Widmung 117
1. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen 117
2. Widmung 118
VII. Immissionsschutz 118
1. Lärmimmissionen 118
1.1 Trennungsgebot, § 50 BImSchG 118
1.2 Grenzwerte nach der 16. BImSchV 120
1.3 Verkehrsprognose 121
1.3.1 Verkehrsuntersuchung 2006 122
1.3.2 Verkehrsprognose mit Zieljahr 2025 124
1.3.3. Fortschreibung auf das Zieljahr 2035 128
1.4 Schalltechnische Untersuchung 131

1.4.1 Ermittlung der relevanten Beurteilungspegel....134
1.4.2 Relevante Eingangsparameter....135
1.4.3 Hinreichender aktiver Lärmschutz....139
1.4.3.1 Ausdehnung des Lärmschutzbereichs....141
1.4.3.2 Bereich wesentliche Änderung....142
1.4.3.3 Bereich Neubau....146
1.4.3.3.1 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung....146
1.4.3.3.2 Kosten-Nutzen-Analyse, Bereich Neubau....147
1.4.3.3.3 Betrachtung weiterer Grundstücke....152
1.4.4. Passiver Schallschutz....154
1.4.5 Schutz der Außenbereiche und Außenbereichsentschädigung....156
1.5 Baulärm....158
2. Erschütterungen....160
3. Luftschadstoffe....161
VIII. Natur- und Artenschutz....163
1. Eingriffsregelung....163
1.1 Allgemeines....163
1.2 Bilanzierung....173
2. Gesetzlich geschützte Biotope....176
3. Natura-2000-Gebiete....178
4. Landschaftsschutzgebiet....182
5. Artenschutz....183
5.1 Methodik, Umfang und Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme....185
5.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG....188
5.2.1 Vögel....188
5.2.2 Amphibien (Grasfrosch, Springfrosch)....195
5.2.3 Fledermäuse....197
5.2.4 Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter)....202
5.2.5 Sonstige Tierarten....205

6. Streuobstbestände 206
IX. Bodenschutz und Altlasten 210
X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 212
1. Verschlechterungsverbot 213
1.1 Oberirdische Gewässer 214
1.2 Grundwasser 223
2. Verbesserungsgebot 226
3. Dauerhafte Verlegung und Verdolung des Allmendgrabens 227
4. Bauliche Anlagen in Überschwemmungsgebieten und Hochwasserschutz. 228
5. Gewässerrandstreifen 231
XI. Abwägung 233
1. Vorbemerkung 233
2. Zweckmäßigkeit der Planung 233
3. Alternativenprüfung 233
3.1 Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) 235
3.2 Kleinräumige Varianten (nördliche Umfahrung von Berghausen) 236
3.2.1 Variante 1 (über Bahn) 237
3.2.2 Variante 2 (unter Bahn) 237
3.2.3 Variante 3 (über Bahn - Bündelung) – Antragsvariante 237
3.2.4 Variante 4 (unter Bahn - Bündelung) 238
3.2.5 Variante 5 („nördliche Bündelungstrasse“) 238
3.2.6 Variante 6 (Gemeinde Pfinztal) 238
3.2.7 Vergleich der kleinräumigen Varianten 239
3.3 Großräumige Linienalternativen zur nördlichen Umfahrung von Berghausen (NOU Berghausen) 241
3.3.1 Varianten der UVS 1993 241
3.3.2 Werrabronn A 243
3.3.3 Werrabronn B 243
3.3.4 Dachsbauschlag 244
3.3.5 Knittelberg A 244

3.3.6 Knittelberg B ... 244
3.3.7 Vergleich der großräumigen Linienalternativen ... 245
3.3.8 Abwägung der großräumigen Linienalternativen ... 250
3.3.9 Wöschbacher Taltrasse ... 252
3.5 Gesamtergebnis ... 258
4. Klimaschutz ... 258
4.1 Rechtliche Grundlagen und Prüfungsumfang ... 258
4.2 Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz ... 261
4.3 Bewertung ... 266
5. Immissionsschutz ... 269
6. Umweltbelange ... 273
7. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ... 273
7.1 Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit ... 274
7.2 Straßenwesen, Feintrassierung und Verkehrssicherheit ... 275
7.3. Fuß- und Radverkehr ... 279
8. Land- und Forstwirtschaft ... 288
9. Denkmalschutz ... 290
10. Kommunale Belange ... 290
11. Private Rechte und Belange/Eigentum ... 291
11.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum ... 291
11.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum ... 294
12. Erholungsnutzung ... 295
13. Zerschneidungswirkung, Trennwirkung durch Lärmschutzwände ... 297
XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen ... 298
1. Träger öffentlicher Belange ... 298
1.1 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1. und 53.2, Landesbetrieb Gewässer ... 299
1.2 Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau ... 300

1.3 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst 301
1.4 Landratsamt Karlsruhe 301
2. Kommunen 302
2.1 Stadt Karlsruhe 302
2.2 Gemeinde Pfinztal 303
XIII. Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes 308
1. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Karlsruhe 308
2. Naturschutzverbände 309
3. Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K 310
XIV. Infrastrukturunternehmen 312
1. Träger von Versorgungsleitungen 312
2. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) 315
XV. Wiederkehrende Einwendungen 318
1. Projektbezogene Verkehrsuntersuchung 318
2. Lärmschutz und Schalltechnische Untersuchung 322
3. Planrechtfertigung 326
3.1 Fernverkehrsrelevanz der B 293 327
3.2 Verkehrsprognose und gesetzliche Bedarfsfeststellung 330
3.3 Finanzierbarkeit und Baulastträgerschaft 332
3.4 Nutzen-Kosten-Verhältnis 333
3.5 Nachhaltige Mobilität und Klimaschutz 335
4. „Klammerung“ mit der Ortsumfahrung Jöhlingen 337
5. Berücksichtigung weiterer Alternativen 338
6. Wertminderung von privaten Grundstücken 340
7. Anbindung des Wohngebiets Untere Au, bauzeitliche Umleitungen 341
8. Entwässerung und Hochwasserschutz 345
XVI. Einzelne Einwendungen 346
1. Einwendung Vordruck 1 347
2. Einwendung Vordruck 2 348

3. Einwendung Vordruck 3 349
4. Einwendung Vordruck 4 350
5. Einwendung Vordruck 5 350
6. Einwendung Vordruck 6 351
7. Einwendung Vordruck 7 351
8. Pfinztaler Kreis 353
9. Interessengemeinschaft Hopfenbergtunnel 354
10. Siedlergemeinschaft Grötzingen 359
11. Vordruck – Nachanhörung Lärm, auch Ergänzungsschreiben 360
12. Ident.-Nr. 019 365
13. Ident.-Nr. 026 365
14. Ident.-Nr. 033 366
15. Ident.-Nr. 037 367
16. Ident.-Nr. 042 369
17. Ident.-Nr. 046 369
18. Ident.-Nr. 051 369
19. Ident.-Nr. 059 370
20. Ident.-Nr. 065 371
21. Ident.-Nr. 066, 067 371
22. Ident.-Nr. 072, 110 374
23. Ident.-Nr. 080 376
24. Ident.-Nr. 084 376
25. Ident.-Nr. 097 377
26. Ident.-Nr. 099 377
27. Ident.-Nr. 101, 102 378
28. Ident.-Nr. 103 379
29. Ident.-Nr. 107 380
30. Ident.-Nr. 111, 112 380
31. Ident.-Nr. 119 381
32. Ident.-Nr. 134 382

33. Ident.-Nr. 178, 179 383
34. Ident.-Nr. 144, 145 383
35. Ident.-Nr. 146, 147 384
36. Ident.-Nr. 152, 153 386
37. Ident.-Nr. 184, 185 387
XVII. Zusammenfassung 387
C. Wasserrechtliche Erlaubnis 389
I. Würdigung wasserrechtliche Erlaubnis 389
1. Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung 389
2. Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern 391
II. Erlaubnisvorbehalte 393
1. Temporäre, bauzeitliche Verlegung des Allmendgraben 393
2. Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse 394
D. Begründung der Kostenentscheidung 395
E. Rechtsbehelfsbelehrung 396

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 17 ff. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan zum Neubau der Bundestraße B 293, Ortsumfahrung Berghausen, auf der Gemarkung Berghausen (Gemeinde Pfinztal) und Neubau der B 10 zwischen der Gemarkungsgrenze und der Ortslage von Pfinztal-Berghausen einschließlich Ersatz eines vorhandenen Entwässerungskanals zur Pfinz auf Gemarkung Durlach (Stadt Karlsruhe, Ortsteil Grötzingen), sowie Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen auf den Gemarkungen Berghausen und Söllingen (Gemeinde Pfinztal) wird festgestellt.

Der festgestellte Plan erstreckt sich insbesondere auf folgende Maßnahmen:

- Neubau der Bundesstraße B 10 von der Gemarkungsgrenze bis zur Ortslage Berghausens auf einer Länge von ca. 0,5 km, einschließlich teilplanfreiem Knotenpunkt B 10/B 293 neu mit zwei Bypässen und einer Brücke im Zuge der Weiherstraße über den Bypass Nord, inklusive Entwässerungsleitungen,

- Ersatzneubau eines Entlastungskanals im Rodbergweg vom Grenzweg zur Pfinz auf den Gemarkungen Durlach und Berghausen,

- Neubau der Bundesstraße B 293 auf einer Länge von ca. 1,74 km, einschließlich plangleichen Knotenpunkten B 293 neu/Weiherstraße/“Rheinstraße“ und B 293 neu/B 293 alt, inklusive Entwässerungsleitungen,

- Neubau eines Geh- und Radweges zwischen Grenzweg und Rappenbergstraße parallel zur „Karlsruher Straße“ (B 10 alt),

- Neubau des Anschlusses „Grenzweg“,

- Neubau von 7 Lärmschutzwänden und 2 Lärmschutzwällen an B 10 bzw. B 293,

- Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts zwischen dem Kreisverkehr B 10 / B 293 und dem Kreisel am Vogelpark, mit Ausnahme von Brücken- und Aufstellbereichen

- Einbau eines offenporigen Asphalts zwischen dem Kreisel am Vogelpark und der Einmündung B 293 neu / B 293 alt, mit Ausnahme von Brücken- und Aufstellbereichen,

- Abbruch und Neubau einer Bedarfshaltestelle für den Schienenersatzverkehr,

- Abbruch des Trafohäuschens beim (Wasser-)Pumpwerk am Grenzweg,

- Abbruch und Neubau der Zufahrt zum (Wasser-)Pumpwerk,

- Verbreiterung der vorhandenen Brückenbauwerke im Zuge der Weiherstraße über die Deutsche Bahn bzw. über die Pfinz,

- Neubau einer Gemeindestraße vom Wohngebiet „Untere Au“ zum Knotenpunkt B 293 neu/Weiherstraße/“Rheinstraße“,

- Neubau einer Brücke über die Pfinz im Zuge der neuen Gemeindestraße,

- Anpassung der Zufahrt zur Kläranlage an die neue Gemeindestraße,

- Abbruch und Neubau des Parkplatzes bei der Minigolfanlage beim Vogelpark,

- Abbruch der östlichen Hälfte des Doppelhauses Weiherstraße 32,

- Neubau einer Brücke im Zuge der „Hummelbergstraße“ bzw. der Joseph-von-Fraunhofer-Straße (ITC-Zufahrt),

- Neubau eines Wirtschaftsweges (ca. km 1+450 bis 1+988) einschließlich Kreuzungsbauwerk über die B 293 neu bei ca. Bau-km 1+605,

- Anpassung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes,

- Neubau von 8 Stützwänden,

- Verlängerung des vorhandenen Durchlasses bei ca. km 0+697,

- Abbruch des vorhandenen Entwässerungsstollens bei ca. km 1+048 und Neubau Anschluss an die Kanalisation,

- Neubau einer Regenwasserbehandlungsanlage mit Regenrückhaltebecken im Bereich des vorhandenen (Wasser-)Pumpwerks mit Anschluss an den neu zu bauenden Entlastungskanal,

- Neubau eines Regenklärbeckens (Retentionsbodenfilteranlage) bei km 0+450 mit Auslauf in die Pfinz,

- Notüberlauf mit Einleitung in die Pfinz beim Umspannwerk,

- Verlegung des Allmendgrabens im Bereich des Knotenpunktes B 293 neu/alt,

- Neubau einer Regenwasserbehandlungsanlage mit Rückhaltefunktion bei ca. Bau-km 1+480 mit Einleitung in den Allmendgraben,

- Sicherung bzw. Verlegung von Leitungen,

- Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet „Pfinzgau“,

- Eingriffe in Biotope,

- Anlage von natur- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen auf den Gemarkungen Berghausen und Söllingen.

II. Planunterlagen

Die vom Vorhabenträger als Anlagen bezeichneten Planunterlagen werden im weiteren Verlauf als Unterlagen bzw. Planunterlagen bezeichnet. Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens aufgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen.

Die Festsetzungen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der folgenden Planunterlage vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
		Teil A - VorhabensDarstellung		
1b		**Erläuterungsbericht** (Deckblatt)	06.11.2024	
		Teil B - Planteil		
2	*1*	***Übersichtskarte***	*01.2021*	*1:100.000*
3		**Übersichtslageplan**		
3.1	1	Übersichtslageplan	22.02.2021	1:25.000
3.2a	1	Übersichtslageplan (Deckblatt)	15.05.2024	1:2.500
5		**Lagepläne**		
	1a	Lageplan km 0+000 – 0+100 (Deckblatt)	15.05.2024	1:500
		Darstellung der Änderungen in Unterlage 5 Blatt 1a (nur nachrichtlich)		
	2a	Lageplan km 0+100 – 0+660 (Deckblatt)	15.05.2024	1:500
		Darstellung der Änderungen in Unterlage 5 Blatt 2a (nur nachrichtlich)		
	3	Lageplan km 0+660 – 1+200	22.02.2021	1:500
	4	Lageplan km 1+200 – 1+734	22.02.2021	1:500
	5	Lageplan Wirtschaftsweg km 0+300 – 0+558	22.02.2021	1:500
6		**Höhenpläne**		
	1a	Höhenplan B293 km 0+000 – 1+733,8 (Deckblatt)	15.05.2024	1:1000/ 100
	2a	Höhenplan Anbindung B10 West Richtung Karlsruhe (Deckblatt)	15.05.2024	1: 500 / 50

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
	3	Höhenplan Anbindung B10 West Richtung Berghausen	22.02.2021	1: 500 / 50
	4	Höhenplan Anbindung B10 Ost	22.02.2021	1: 500 / 50
	5	Höhenplan Außenring B10	22.02.2021	1: 500 / 50
	6	Höhenplan Bypass Nord	22.02.2021	1: 500 / 50
	7	Höhenplan Bypass Süd	22.02.2021	1: 500 / 50
	8	Höhenplan Anbindung Grenzweg	22.02.2021	1: 500 / 50
	9a	Höhenplan Rheinstraße / Untere Au / Vogelpark (Deckblatt)	15.05.2024	1: 500 / 50
	10	Höhenplan Außenring KVP Weiherstraße	22.02.2021	1: 500 / 50
	11	Höhenplan Anbindung Weiherstraße	22.02.2021	1: 500 / 50
	12	Höhenplan alte B293 Jöhlinger Straße	22.02.2021	1: 500 / 50
	13	Höhenplan Wirtschaftsweg am Knotenpunkt B 293 neu/B 293alt	22.02.2021	1: 500 / 50
7		**Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen**		
~~7~~	~~1 – 4~~	~~Lageplan LS-Maßnahme~~	~~22.02.2021~~	~~1:1000~~
~~7a~~	~~1 – 4~~	~~Lageplan LS-Maßnahme (Deckblatt a)~~	~~17.10.2023~~	~~1:1000~~
7b	1	Lageplan LS-Maßnahme km 0+000 – 0+100 (Deckblatt)	17.10.2024	1:1.000
	2	Lageplan LS-Maßnahme km 0+100 – 0+660 (Deckblatt)	17.10.2024	1:1.000
	3	Lageplan LS-Maßnahme km 0+660 – 1+200 (Deckblatt)	17.10.2024	1:1.000
	4	Lageplan LS-Maßnahme km 1+200 – 1+734 (Deckblatt)	17.10.2024	1:1.000
9		**Landschaftspflegerische Maßnahmen**		
9.1a		Maßnahmenübersichtsplan (Deckblatt)	15.05.2024	1:5.000
9.2		Maßnahmenpläne		
	1a	Maßnahmenplan (km 0+000 – 0+100) (Deckblatt)	15.05.2024	1:500
	2a	Maßnahmenplan (km 0+100 – 0+660) (Deckblatt)	15.05.2024	1:500
	3	Maßnahmenplan (km 0+660 – 1+200)	22.02.2021	1:500
	4	Maßnahmenplan (km 1+200 – 1+734)	22.02.2021	1:500
		Maßnahmen abseits der Trassen:		
	5a	Maßnahmenplan Deisental (Deckblatt)	15.05.2024	1:1.000
	6a	Maßnahmenplan Rotberg (Deckblatt)	15.05.2024	1:1.000
	7a	Maßnahmenplan Söllinger Talberg (Deckblatt)	15.05.2024	1:1.000
	8	Maßnahmenplan Hochwiesen	15.05.2024	1:1.000
		Maßnahmenblätter (Deckblatt)	15.05.2024	
9.3a		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und	15.05.2024	
9.4a		Kompensation (Deckblatt)		
10		**Grunderwerb**		
10.0a		*Erläuterungen zu Grunderwerbsplänen und Grunderwerbsverzeichnissen*	*15.05.2024*	
10.1		Grunderwerbsplan		1:500
	1a	Grunderwerbsplan km 0+000 – 0+100 (Deckblatt)	15.05.2024	
	2a	Grunderwerbsplan km 0+100 – 0+660 (Deckblatt)	15.05.2024	
	3	Grunderwerbsplan km 0+660 – 1+200	22.02.2021	
	4	Grunderwerbsplan km 1+200 – 1+734	22.02.2021	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
	5a	Grunderwerbsplan Wirtschaftsweg und „Deisental“ (Deckblatt)	15.05.2024	
	6a	Grunderwerbsplan „Rotberg“ (Deckblatt)	15.05.2024	
	7a	Grunderwerbsplan „Söllinger Talberg (Deckblatt)	15.05.2024	
	8	Grunderwerbsplan Hochwiesen	15.05.2024	
10.2a		Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert) Deckblatt	15.05.2024	
11a		**Regelungsverzeichnis (Deckblatt)**	15.05.2024	
12		**Widmung / Umstufung / Einziehung**		
12.1		*Umstufungskonzept Übersichtslageplan*	*22.02.2021*	*1:10.000*
12.2		*Widmungs- / Umstufungskonzept (mit Anlagen)*	*22.02.2021*	
		Teil C - Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen		
14		**Straßenquerschnitt**		
14.1		Ermittlung der Belastungsklassen		
14.2		Regelquerschnitte		1:50
	1a	Kreisverkehr B 10 / B 293 neu (Deckblatt)	15.05.2024	
	2	Anbindung Grenzweg	22.02.2021	
	3	Anbindung Rheinstraße (Zufahrt Untere Au, Vogelpark)	22.02.2021	
	4a	Anbindung Weiherstraße (Deckblatt)	15.05.2024	
	5	B 293 mit Stützwand und Lärmschutzwand	22.02.2021	
	6	Anbindung B 293 alt	22.02.2021	
	7	Anbindung B 10 West Richtung Karlsruhe	22.02.2021	
	8	Anbindung B 10 West Richtung Berghausen	22.02.2021	
	9	Anbindung B 10 Ost	22.02.2021	
	10	Kreisverkehr B 293n / Weiherstraße	22.02.2021	
	11	B 293 neu (Einschnitt)	22.02.2021	
	12	Wirtschaftsweg	22.02.2021	
16		**Sonstige Pläne**		
		Leitungspläne		1:500
	1a	Leitungskoordination km 0+000 – 0+100 (Deckblatt)	15.05.2024	
	2a	Leitungskoordination km 0+100 – 0+660 (Deckblatt)	15.05.2024	
	3	Leitungskoordination km 0+660 – 1+200	22.02.2021	
	4	Leitungskoordination km 1+200 – 1+734	22.02.2021	
17		**Immissionstechnische Untersuchungen**		
		Schalltechnische Untersuchung		
~~17.1~~		~~Schalltechnische Untersuchung (Bericht)~~	~~26.01.2021~~	
~~17.2~~		~~Ergebnisse (Pegel Lautheitsgewichte)~~	~~26.01.2021~~	
~~17.3~~		~~Lagepläne~~	~~26.01.2021/ 18.02.2021~~	
~~17.1a~~		~~Schalltechnische Untersuchung (Bericht) (Deckblatt)~~	~~18.12.2023~~	
~~17.2a~~		~~Ergebnisse (Pegel Lautheitsgewichte)~~	~~16.10.2023~~	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
~~17.3a~~		~~Lagepläne (Deckblatt)~~	~~12.10.2023/ 17.10.2023/ 14.12.2023~~	
17.1b		Schalltechnische Untersuchung (Bericht) Deckblatt	21.10.2024	
17.2b		Ergebnisse (Deckblatt)	16.10.2024	
		17.2.1 Tabelle 1: Knoten B 10/B293neu, Schutzfälle und Lautheitsgewicht - innerhalb des Bauabschnitts		
		17.2.1 Tabelle 2: Knoten B 10/B293neu, Schutzfälle und Lautheitsgewicht - außerhalb des Bauabschnitts		
		17.2.1 Tabelle 3: Neubau B293neu, Schutzfälle und Lautheitsgewicht -Variante 20 (Planfall ohne Lärmschutz)		
		17.2.1 Tabelle 4: Neubau B293neu, Schutzfälle und Lautheitsgewicht -Variante 21 (Vorzugsvariante *mit Lärmschutz*)		
		Lagepläne (Deckblatt)		
17.3b		17.3.0 Übersichtlageplan	16.10.2024	
		17.3.1 LP Kreuzungsbereich, Planfall oLS, nachts	16.10.2024	
		17.3.2 LP Kreuzungsbereich, Planfall mLS, nachts	16.10.2024	
		17.3.3 LP Neubau oLs, nachts, Blatt 1-4	17.10.2024	
		17.3.4 LP Neubau mLs, nachts, Blatt 1-4	17.10.2024	
		17.3.5 Gesamtverkehrslärm, Planfall, J.-v.-Fraunhofer Str. 5, Situation nachts, Blatt 1	17.10.2024	
17.4		Lufthygienische Untersuchung	25.08.2020	
		Luftschadstoffgutachten für die Planfeststellung		
17.5		Baubedingte Immissionen	06.05.2021	
		Baubedingte Schallimmissionen		
18		**Wassertechnische Untersuchung**		
18.1		Erläuterungsbericht wassertechn. Untersuchung	22.02.2021	
18.2		Lagepläne Entwässerung		1:500
	1a	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen km 0+000-0+100	15.05.2024	
	2a	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen km 0+100-0+660	15.05.2024	
	3	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen km 0+660-1+200	22.02.2021	
	4	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen km 1+200-1+734	22.02.2021	
18.3		Längsschnitt Entlastungskanal (Grenzwegverdolung)	22.02.2021	1:500/50
18.4		Lagepläne Flächenbilanz		
	1	Lageplan Flächenbilanz km 0+000 – 0+660	22.02.2021	1:1000
	2	Lageplan Flächenbilanz km 0+660 – 1+734	22.02.2021	1:1000

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
19		**Umweltfachliche Untersuchungen**		
19.1b		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - Erläuterungsbericht (mit Anhang) Deckblatt	06.11.2024	
19.2	1	Bestandsübersicht	22.02.2021	1:5.000
19.3	1	Bestands- und Konfliktplan,	22.02.2021	1:2.500
19.3.1	1	Artenschutzkarte	22.02.2021	1:5.000
19.4		Artenschutzbeitrag (ASB)		
19.4.1		Artenschutzbeitrag zum Variantenvergleich“ (mit Anhang)	22.02.2021	
19.4.2a		Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf (Deckblatt)	15.05.2024	
19.5		FFH-Verträglichkeitsprüfung		
19.5.1		FFH-Verträglichkeitsprüfung Gebiet DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ (mit Anlagen)	22.02.2021	
19.5.2		FFH-Verträglichkeitsprüfung Gebiet DE 7017-342 „Pfinzgau - West“ (mit Anlagen)	22.02.2021	
19.6		Sonderuntersuchungen		
19.6.1		Botanisch-landschaftskundl. Untersuchungen, Aug. 2006	22.02.2021	
19.6.2		Plausibilitätskontrolle der Biotopstrukturtypenkartierung und der vertieften Untersuchungen, Juli 2011	22.02.2021	
19.6.3		Aktualisierung der Biotoptypenkartierung und Erfassung der Vorkommen wertgebender Pflanzenarten, Dez. 2019	22.02.2021	
19.6.4		Fachbeitrag Fauna (mit Anhang)	22.02.2021	
19.7		Umweltverträglichkeitsstudie		
19.7.1		Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienfindung, (mit Anlagen)	22.02.2021	
19.7.2		Untersuchung großräumiger Linienalternativen zur NOU Berghausen zwischen B 293 und B 3 (mit Anlagen)	22.02.2021	
19.8b		UVP-Bericht (Deckblatt)	06.11.2024	
21		**Sonstige Gutachten / Unterlagen**		
	21.1	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	Febr. 2021	
	21.2	Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen	07.02.2024	
	21.3	Beitrag Bodenschutz	Sept. 2022	
	21.4	Antrag auf Umwandlung von geschützten Streuobstbeständen nach § 33a Naturschutzgesetz	29.07.2024	

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
22		**Verkehrsuntersuchung**		
22.1		Verkehrsuntersuchung B 10 / B 293, Umgehung Berghausen / Jöhlingen - Fortschreibung-“ (mit Anlagen)	August 2007	
22.2		Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung B 10/ B293 (mit Anlagen)	Mai 2013	
22.3		Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur B 293, Umgehung Berghausen / Jöhlingen (mit Anlagen)	November 2018	

Die Unterlagen Nr. 4, 8, 13, 15 und 20 sind gemäß RE für den vorliegenden Feststellungsentwurf nicht relevant bzw. existieren nicht.

Die kursiv dargestellten Planunterlagen sind lediglich nachrichtlich enthalten.

III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle für die Zulässigkeit des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen werden durch diese Planfeststellung ersetzt (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG).

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst insbesondere die nachfolgenden Entscheidungen:

- Ausnahme nach § 30 Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes – BNatSchG für Handlungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung folgender gesetzlich geschützter Biotope führen können:

    - Biotop-Nr. 169172153111, Feldgehölz nordwestlich Berghausen,
    - Biotop-Nr. 169172153123, Hecke I am Sonnenberg,
    - Biotop-Nr. 169172153124, Hohlweg am Sonnenberg,
    - Biotop-Nr. 169172153126, Feldgehölz I am Sonnenberg,
    - Biotop-Nr. 169172153142, Großseggenbestand nördlich Berghausen,
    - Biotop-Nr. 169172159183, Nasswiese nördlich Berghausen,
    - Biotop-Nr. 169172153143, Talaue nördlich Berghausen,
    - Biotop-Nr. 6500021546109256, Mähwiese nördlich Berghausen“ (FFH-LRT 6510 `Magere Flachland-Mähwiese`),

- Streuobstwiese `Obere Aue`,
- Streuobstwiese `Weiher`.

- Genehmigung zur Umwandlung von Streuobstbestand gemäß § 33a Abs. 2 NatSchG im Bereich `Obere Aue` und `Weiher`, die jeweils Bestandteil von Streuobstbeständen mit einer Mindestfläche von 1.500 m² sind.

- Wasserrechtliche Gestattungen: Von dem Planfeststellungsbeschluss konzentriert werden wasserrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen, insbesondere die nachfolgend aufgeführten. Nicht von dem Planfeststellungsbeschluss konzentriert, sondern gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert erteilt werden die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, die nachstehend unter A.V. tenoriert sind.

- Widerrufliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung einer baulichen Anlage im Gewässerrandstreifen, § 29 Abs. 3 Nr. 2, Abs. 4 Satz 1 WG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG.

- Planfeststellung gem. § 68 Abs. 1 WHG: Gewässerausbau gem. § 67 Abs. 2 WHG durch dauerhafte Verlegung und Verdolung des Allmendgrabens,

- die Befreiung nach § 78 Abs. 5 WHG für bauliche Anlagen im Überschwemmungsgebiet bzgl. Einleitungsstellen in die Pfinz.

Vorbehalt:
Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Erteilung einer Ausnahme gem. § 78a Abs. 2 WHG vom Verbot von Maßnahmen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten, insbesondere vom Verbot des Erhöhens und Vertiefens der Erdoberfläche, in Bezug auf den Ersatzneubau des Geh- und Radwegs nördlich Pfinz vor. Der Vorhabenträger hat hierzu noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Insbesondere ist der Planfeststellungsbehörde hierzu ein hydraulisches Gutachten vorzulegen. Das hydraulische Gutachten ist auch dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie, Planung und Bau, und dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz, Abteilung Umwelttechnik, Sachgebiet Gewässerschutz vorzulegen.

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung, soweit diese nicht ausdrücklich in den Planunterlagen oder als Auflage in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten sind. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Allgemeines

1.1

Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen.

1.2

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleibt vorbehalten.

2. Bauausführungsplanung, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten

2.1

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- und Ausführungsplanung rechtzeitig mit allen betroffenen Leitungsträgern, insbesondere der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Netze-Gesellschaft Südwest mbH, der Vodafone BW GmbH, die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, der Netze BW GmbH sowie der Gemeinde Pfinztal abzustimmen. Dies umfasst auch die Abstimmung notwendiger Bauzeitfenster.

2.2

Arbeiten im Gleisbereich sind eng mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) abzustimmen. Die Hinweise der AVG aus der Stellungnahme vom 07.09.2021, S. 4 und 5 sind soweit möglich zu beachten.

2.3

Vor Aufnahme der Bautätigkeit ist eine Gefahrenverdachtserforschung auf Kampfmittel vorzunehmen. Ggf. erforderliche weitere Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst – durchzuführen.

3. Bodenschutz und Abfall

3.1

Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten. Die Baustelleneinrichtung ist flächenmäßig auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Baustraßen und Zwischenlagerplätze sind möglichst im Bereich vorhandener Infrastruktur (Straßen, Wege und befestigte Plätze) oder auf später überbaute Bereiche zu legen.

3.2
Für die weitere Planung und Ausführung des Vorhabens ist zur Gewährleistung eines sparsamen, schonenden und haushälterischen Umgangs mit dem Boden ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und mit dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Bodenschutzbehörde – des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen. Bei der Erstellung des Bodenschutzkonzepts sind auch im Stadtgebiet Karlsruhe liegende Flächen, die von der Planung betroffen sind, insbesondere die an der östlichen Ausfahrt des B 10-Tunnels liegende Fläche, einzubeziehen und ggf. Vorkehrungen zum Schutz des Bodens zu treffen.

Das Bodenschutzkonzept soll die folgenden Punkte beinhalten:

1. Bodenabtragsplan mit Massenbilanz und Abtragsmächtigkeiten,
2. Vorgaben und Anforderungen zu Baupisten,
3. Geplanter technischer Ablauf der Erdabtrags-, Zwischenlagerungs- und Auftragsarbeiten (optimale Geräte, Arbeitstechnik etc.) inkl. Terminplanung sowie Angaben zu Schlechtwetterszenarien,
4. Festlegung der für die Erdarbeiten zuzulassenden Maschinen,
5. Vorgaben zu Rekultivierung /Rekultivierungsziel und Folgebewirtschaftung,
6. Organigramm mit Angaben zu Akteuren und Informationsfluss,
7. Konkretisierung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens vor Verdichtungen, Bodenerosionen, Vermischungen oder Schadstoffeinträgen.

3.3
Zur Überwachung der Umsetzung des Bodenschutzkonzepts während der Ausführung des Vorhabens wird eine fachkundige bodenkundliche Baubegleitung angeordnet. Diese ist vor Baubeginn dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Bodenschutzbehörde – anzuzeigen.

Zu Beginn der Bauausführung informiert die bodenkundliche Baubegleitung im Zuge eines Baueröffnungstermins alle Vorhabensbeteiligten über die wesentlichen Inhalte und Ziele des Bodenschutzes auf der Baustelle. Dazu gehören insbesondere die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wie der Einsatz von bodenschonenden Maschinen und witterungsbedingte Baustillstandszeiten.

Im Falle von Abweichungen von den festgelegten Maßnahmen des Bodenschutzes macht die bodenkundliche Baubegleitung die örtliche Bauleitung bzw. den Auftraggeber und die Bodenschutz- und Altlastenbehörde darauf aufmerksam und schlägt Lösungsmöglichkeiten vor. Ggf. auftretende Bodenschäden zum Beispiel durch Verdichtungen, Erosionen, Vernässungen sind auf einem Lageplan zu dokumentieren.

3.4
Im Zuge der Ausführungsplanung ist ein Abfallverwertungskonzept zu erstellen und mit der unteren Abfallrechtsbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen. Sollten Recyclingbaustoffe nicht vorrangig verwendet werden, sind die Gründe zu dokumentieren.

Im Zuge des Kanalbaus anfallendes Aushub- und/oder Rückbaumaterial, das nicht wiederverwendet werden kann, ist abfallrechtlich zu untersuchen und gegebenenfalls fachgerecht zu entsorgen.

3.5 – Hinweis
Bei der Ausführungsplanung ist darauf zu achten, dass Bodenaushub aus straßenrandnahen Bereichen durch den Straßenverkehr belastet sein kann. Es kann daher nicht von dem Anfall frei verwertbaren Aushubs ausgegangen werden.

3.6
Bei der Ausführungsplanung sind Vorkehrungen zum Verdichtungsschutz baulich nicht beanspruchter bzw. wiederzuverwertender Böden zu treffen. Insbesondere dürfen alle Arbeiten mit mechanischer Beanspruchung der Böden nur bei ausreichend trockenen Bodenverhältnissen erfolgen und es sind bodenschonende Baumaschinen einzusetzen.

Weiterhin sind in der Ausführungsplanung geeignete Maßnahmen für die Rekultivierung von bauzeitig in Anspruch genommenen Flächen vorzusehen (z. B. Tiefenlockerung, Ansaat von Tiefwurzeln).

3.7
Um Beeinträchtigungen des Bodengefüges während des Transports und beim Be- und Entladen des Transportfahrzeuges zu vermeiden, ist nach DIN 18915 auf geringe Schütthöhen und Witterungsschutz durch Abdecken zu achten.

3.8
Bei der Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht sowie beim Zwischenlagern von Materialien sind Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Einwirkungen auf den Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden oder zu vermindern. Die entsprechenden Anforderungen der DIN 19639, DIN 19731 und DIN 18915 sind zu beachten.

3.9
Für Ober- und Unterboden sind getrennte Mieten anzulegen und diese bei längerdauernder Lagerung (mehr als 3 Monate) mit tiefwurzelnden Pflanzenarten wie Luzernen zu begrünen, um Verdichtungen und Erosion sowie unerwünschten Pflanzenaufwuchs zu vermeiden.

Es ist darauf zu achten, dass keine Vermischung von Ober- und Unterboden von Bodenmaterial mit anderen Materialien erfolgt. Gegebenenfalls werden Trennvliese erforderlich.

3.10
Es ist sicherzustellen, dass unbefestigte Flächen außerhalb des Baufeldes nicht von Baufahrzeugen befahren werden.

3.11
Das längere Abstellen und Parken von Baufahrzeugen über Nacht darf nur auf befestigten BE-Flächen erfolgen. Die technischen Regeln und Sicherheitsrichtlinien zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen sind zu beachten. Es ist insbesondere auf einen sach- und ordnungsgemäßen Gebrauch von Baufahrzeugen und Arbeitsgerät zu achten.

3.12
Bei der Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen und Lagerflächen) sind nach der DIN 19639 ggfs. lastverteilende Maßnahmen vorzusehen. Nach Ende der Bauarbeiten sind die BE- und Lagerflächen vollständig zurückzubauen.

4. Naturschutz, Artenschutz

4.1 Allgemein

4.1.1.
Das in dem planfestgestellten Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie die in den einzelnen Maßnahmenblättern und Maßnahmenplänen dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind umzusetzen.

4.1.2
Die Ausführungsplanung zum landschaftspflegerischen Begleitplan ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen.

4.1.3
Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

4.1.4
Bezüglich der Eintragungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln; wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW:https://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34 verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;

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

Alternativ können die oben genannten Angaben von dem Vorhabenträger auch über eine EDV-Schnittstelle, z. B. aus dem Straßenkompensationsflächenkataster

(Skoka), der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall sind die Daten unverzüglich nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen.

4.1.5
Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

4.2 - Umweltbaubegleitung

4.2.1
Die Umsetzung der landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen sowie der hier aufgeführten Nebenbestimmungen ist durch eine Umweltbaubegleitung fachlich zu überwachen. Die Umweltbaubegleitung ist von einer sach- und fachkundigen Person durchzuführen, die der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe rechtzeitig vor der Ausführung schriftlich zu benennen ist. Zulässig und ggf. erforderlich ist, dass für einzelne Aspekte eine gesondert qualifizierte Person (z. B. für Fledermäuse) hinzugezogen wird.

Die Umweltbaubegleitung hat insbesondere folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Beteiligung bei der Erarbeitung der Ausführungsplanung und der Ausschreibungsunterlagen und Gewährleistung, dass umsetzungsrelevante Naturschutzauflagen eingearbeitet werden,

- Aufklärung der am Bau Beschäftigten und der Bauleitung über Sinn und Zweck von Naturschutzauflagen,

- Kontrolle der Einhaltung und Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, insbesondere auch Kontrolle der BE-Flächen, Bautabuflächen, der Baumschutzmaßnahmen und der Gewässerschutzmaßnahmen vor und während der Bauarbeiten,

- Prüfung und Beratung zur Optimierung des Bauablaufs,

- Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), insbesondere der Wirksamkeit von Bäumen als Leitstruktur für Fledermäuse bzw. von technischen Lösungen des Fledermausschutzes (insbes. Irritationsschutzwände) vor Verkehrsfreigabe,

- Kontrolle der Einhaltung von Maßnahmen und Regelungen zur Vermeidung eines Eintretens von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1-3 BNatSchG, beispielsweise durch die Störung von Vogelbruten,

- Durchführung einer Relevanzbegehung vor Baubeginn zur Überprüfung des Bestands von Gras- und Springfroschpopulationen im Bereich der Schreibers Klamm sowie des Deisentals und Festlegung ggf. erforderlich werdender Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen,

- Durchführung einer Relevanzbegehung vor Baubeginn zur Überprüfung der aktuellen Situation zum Bestand bzw. Vorkommen von Reptilien (insbes. Zauneidechsen und Schlingnattern) und Festlegung ggf. erforderlich werdender Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen,

- Dokumentation des Bauablaufes aus naturschutzfachlicher Sicht (Protokolle, Vermerke, Fotodokumentation).

4.2.2
Das gesamte Baufeld ist, insbesondere im Zeitraum von der Gehölzrodung und Baufeldfreimachung bis zum Beginn der intensiven Bauaktivitäten, durch die Umweltbaubegleitung auf artenschutzfachliche Betroffenheiten hin zu beobachten.

4.2.3

Die Umweltbaubegleitung hat der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe nach der Abnahme der Baumaßnahme zu bestätigen, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen sowie die unter A.IV. aufgeführten Nebenbestimmungen vollständig und fachgerecht umgesetzt wurden.

4.3 Konkretisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen

4.3.1
Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1b) sowie die in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) und Maßnahmenplänen (Unterlagen 9.2. Blatt 1 bis Blatt 8) dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter Beachtung der enthaltenen Hinweise zur Durchführung sowie zur fachgerechten Pflege, Unterhaltung und Wirksamkeitskontrolle umzusetzen, sofern dieser Beschluss keine andere Regelung trifft.

Soweit die Maßnahmen nicht vor Beginn oder im Zuge der Bauarbeiten durchgeführt werden müssen, sind die Maßnahmen zeitnah zum Bau und spätestens in der Vegetationsperiode nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen bzw. im Fall ungünstiger Witterungsbedingungen und/oder sonstiger unvorhersehbarer objektiver Umstände zu beginnen.

4.3.2
Mit der Umsetzung der Maßnahmen 7.1 A, 7.2 A, 7.3 A, 8.2a A_{CEF}, 8.3a A, 8.4a A, 8.5a A, 9.1a A, 9.2a A ist zu beginnen, sobald der Zugriff auf die Fläche rechtlich möglich ist und die landschaftspflegerische Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe erstellt ist. Die frühe bauliche Umsetzung ist notwendig, um die Flächen für die angestrebte naturschutzfachliche Aufwertung zu sichern und die fortschreitende Sukzession aufzuhalten.

4.3.3
Der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe ist die frist- und sachgerechte Durchführung der festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie deren ökologische Funktionsfähigkeit vor Beginn der Bauarbeiten nachzuweisen. Erst wenn die Funktionalität der vorgezogenen Maßnahmen nachgewiesen werden kann, darf mit den jeweiligen Bauarbeiten begonnen werden.

4.3.4

Die ökologische Funktion der Kompensationsflächen ist nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durch geeignete Folgepflegemaßnahmen dauerhaft zu sichern. Bei Kompensationsmaßnahmen, die über die vorgesehene Fertigstellungs- und Entwicklungspflege hinaus der Unterhaltungspflege bedürfen, ist diese für die erforderliche Dauer, mindestens jedoch für 25 Jahre, durchzuführen. Für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen muss eine durchgehende Funktionserfüllung gewährleistet sein. Dies ist durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen.

4.3.5
Für alle Ersatzbiotope und Baumpflanzungen ist eine nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplanes mind. dreijährige Anwuchspflege einzuhalten. Ausfallende Gehölze sind zu ersetzen.

4.3.6
Im Hinblick auf die Biodiversität und zur Förderung der Insektenvielfalt ist auf allen Ausgleichsflächen der Einsatz von amphibien- und insektenschonenden Mähmethoden nach dem aktuellen Stand der Technik anzustreben und möglichst auf Mähgutaufbereiter / Konditionierer zu verzichten.

Im Bereich des Maßnahmenkomplexes 8 dürfen nur amphibien- und insektenschonende Mähmethoden (gemäß dem Stand der Technik) zum Einsatz kommen.

4.3.7
Für die Maßnahme 8.1 A sollen Gehölze und Saatgut gebietseigener Herkünfte verwendet werden. Vorzugsweise ist Wiesenansaat mit örtlich gewonnenem Material, z.B. Wiesendrusch und Heumulchsaat, wenn möglich von den angrenzenden FFH-Mähwiesen zu verwenden.

Es ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu prüfen, ob nach Herstellung der Fläche 8.1 A eine Übernahme in die Mähwiesenfachanwendung erfolgen kann.

4.3.8
Bei Maßnahme 8.3a A sollen im Hinblick auf die Maßnahme 8.2a A_{CEF} (Anlage eines Amphibiengewässers) nach Möglichkeit alternierende überjährige Altgrasstreifen als Wander- und Rückzugsraum vorgesehen werden.

4.3.9

Für die Maßnahmen 8.4a A und 8.5a A (Maßnahmenblätter Unterlage 9.3a) sind die Bedingungen zur Pflege und Unterhaltung in der Ausführungsplanung zu überprüfen und zu konkretisieren. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sind insbesondere die vorgesehenen Mahdzeiten für den Feuerfalter und für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dabei sind die Hinweise der unteren Naturschutzbehörde aus den Stellungnahmen vom 27.09.2021 und vom 22.07.2024 zur Pflege und Unterhaltung zu beachten.

4.3.10
Für die Maßnahmen 9.1a A und 9.2a A ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein detailliertes Pflegekonzept in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu entwickeln.

Die zur Entwicklung von Magerwiesen geeigneten Flächen im Bereich der Maßnahmen 9.1a A und 9.2a A sind im Rahmen einer Ortsbegehung mit der Gemeinde Pfinztal und der unteren Naturschutzbehörde für die Aufstellung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplanes festzulegen (gutachterliche Begleitung durch Vegetationskundler) und vorrangig freizustellen. Die konkreten Maßnahmen für die Förderung der Zielbiotoptypen / bzw. –Arten sind im Rahmen der Ausführungsplanung an den Ausgangszustand der Flächen anzupassen.

4.3.11
Die Umsetzung der Maßnahmen 10.1 A und 10.2 A ist auch mit der höheren Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege abzustimmen. Im Bereich der Maßnahmen 10.1 A und 10.2 A dürfen nur amphibien- und insektenschonende Mähmethoden nach dem aktuellen Stand der Technik zum Einsatz kommen.

4.3.12
Die in den Maßnahmenblättern vorgesehenen Kontrollzeiträume für die Wirksamkeit der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind zu beachten. Kontrollberichte über die Wirksamkeit der Maßnahmen sind dem Referat 22 beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe vorzulegen.

4.4 - <u>Artenschutz</u>

4.4.1
Gehölzbeseitigungen und das Freimachen des Baufelds sind nur außerhalb der Hauptbrutzeit von Vögeln bzw. der Aktivitätsphase von Fledermäusen im Zeitraum 1. Oktober bis 28./29. Februar eines Jahres zulässig.

4.4.2
Im Vorfeld von Rodungsarbeiten von Gehölzen im Bereich des Baufelds ist eine Relevanzbegehung durchzuführen. Ziel der Begehung ist es, die Rodungsbereiche dahingehend zu prüfen, ob eine Höhlenentwicklung eingesetzt hat und ob ein Quartierpotential für eine Überwinterung vorhanden ist. Als Ergebnis der Relevanzbegehung ist festzulegen, ob weitere Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen erforderlich sind, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden, oder ob aufgrund des Fehlens von Quartiermöglichkeiten oder deren Nichteignung für die Anwesenheit von Tieren zum Rodungszeitpunkt keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

4.4.3
Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist vor Beginn der Bauarbeiten zu prüfen, ob im Bereich des Folienteichs im Bereich der Schreibers Klamm, westlich der ICT-Zufahrt zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere Schutzzäune) erforderlich werden, um zu verhindern, dass Springfrösche im Zuge der Baufeldherstellung getötet oder verletzt werden. Für den Fall, dass zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen erforderlich werden, sind diese mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen.

4.4.4
Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist vor Baubeginn zu prüfen, ob im Bereich des Deisentals über die Maßnahme 6.1.4 V_{CEF} hinaus weitere Maßnahmen zum Schutz der Gras- und Springfroschpopulation während der Baufeldherstellung, insbesondere die Bergung von Tieren, erforderlich werden.

4.4.5
Die Planung der Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF} erfolgt in der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung, der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH.

4.4.6

Die Umsetzung der zum Schutz von Fledermäusen vorgesehenen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen hat unter Anleitung einer fachlich qualifizierten Person und unter Berücksichtigung der artspezifischen Anforderungen zu erfolgen.

4.4.7
Die Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF} („Pflanzung großkroniger Bäume im Bereich nachgewiesener Fledermaus-Transferstrecken“) sind nach Maßgabe des Maßnahmenblattes und des aktuellen Stands der Technik (M AQ i.d. gültigen Fassung) so umzusetzen, dass die zu pflanzenden Bäume vor Verkehrsfreigabe ihre Funktion des Fledermausschutzes als Leit-/Sperrpflanzung erfüllen können. Die Pflanzhöhe der Bäume muss so gewählt werden, dass 4,5 Meter – gemessen von der Straßenoberfläche zur Oberkante der Krone - nicht unterschritten werden.

Durch die Baumpflanzungen muss eine durchgehende Funktionserfüllung des Fledermausschutzes als Leit- bzw. Sperrpflanzungen in den relevanten Jahreszeiten gewährleistet sein. Die Prüfung, ob die zu pflanzenden Bäume ihre Funktion als Leit-/Sperrpflanzung erfüllen können, erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe. Die Bäume sind so zu pflegen, dass sie die Leitfunktion für die Fledermäuse dauerhaft erfüllen können. Ausgefallene Bäume sind zu ersetzen.

4.4.8
Bei der Planung der Maßnahmen in der Nähe des Bahnbereichs sind die erforderlichen Abstände zu den Oberleitungen zu beachten.

4.4.9
Für den Fall, dass eine ausreichende Pflanzqualität der Bäume nicht erreicht werden kann und die gepflanzten Bäume vor Verkehrsfreigabe ihre Funktion des Fledermausschutzes als Leit-/Sperrpflanzung nicht erfüllen können sowie für den Fall, dass sich Einschränkungen für die Baumpflanzungen durch die nördlich gelegene Bahntrasse ergeben, sind in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung, der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) technische Lösungen des Fledermausschutzes (z. B. Bauzäune, Irritationsschutzwände) vorzusehen, die vor Verkehrsfreigabe wirksam sein müssen.

4.4.10
Es ist sicherzustellen, dass der entlang der Bahnlinie entlang des Baufeldes vorgesehene Reptilienschutzzaun (Maßnahme 1.4 V_{CEF}) seine Funktion in den relevanten Jahreszeiten durchgehend erfüllen kann. Die Details und die Führung des Reptilienschutzzauns sind im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen.

4.4.11
Zum Schutz etwaiger Vorkommen von Reptilien (insbesondere Zauneidechsen und Schlingnattern) westlich der ICT-Zufahrt sind die für die Vorkommen in Betracht kommenden Flächen vor Baubeginn im Rahmen der Ausführungsplanung erneut, sofern erforderlich auch mehrfach zu begehen sowie die Bestandsaufnahme zu überprüfen und zu aktualisieren. Sollten im Baufeld Exemplare von Reptilien vorgefunden werden, sind diese zu vergrämen oder abzusammeln und in geeignete angrenzende Bereiche zu verbringen. Sofern erforderlich sind zusätzliche Sperrzäune aufzustellen. Das Vorgehen ist im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie der Umweltbaubegleitung abzustimmen.

4.4.12
Der Bericht zur Wirksamkeit der Maßnahme 5.5.2 A_{CEF} (Aufwertung von Flächen zur Optimierung der Habitatfunktion für die Zauneidechse) ist sowohl dem Referat 22 beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg als auch der unteren Naturschutzbehörde zu übersenden.

5. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

5.1 Allgemeines

Während der gesamten Baumaßnahme sind durch die Umweltbaubegleitung die Auswirkungen jeglicher Baumaßnahmen an und in Gewässern ständig daraufhin zu überwachen, ob erhebliche nachteilige Auswirkungen in Bezug auf die Gewässerökologie auftreten. Auch wenn solche Auswirkungen nur vorübergehend sind, müssen unverzüglich mit der jeweils zuständigen Behörde geeignete Gegenmaßnahmen abgestimmt und umgesetzt werden.

5.2 Baubetrieb

5.2.1

Tätigkeiten innerhalb des Gewässerabflussprofils sind mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 in seiner Funktion als Landesbetrieb Gewässer, als Träger der Ausbau- und Unterhaltungslast an den Gewässern I. Ordnung, abzusprechen, um jederzeit einen gefahrlosen Hochwasserabfluss sicherzustellen.

5.2.2
Während der Bauarbeiten darf die Gewässerunterhaltung nur so weit als unumgänglich behindert werden. Anschließend sind durch die Bauarbeiten bedingte Einschränkungen der Gewässerunterhaltung wieder zu beseitigen.

5.2.3
Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2, ist über den Beginn der Maßnahme (mind. 3 Werktage vorher) und die Fertigstellung der Maßnahme (max. 2 Werktage nach Fertigstellung) in Kenntnis zu setzen.

5.2.4
Dem verantwortlichen Bauleiter und den bauausführenden Firmen sind die wasserrechtlichen Entscheidungen und insbesondere die wasserrechtlichen Nebenbestimmungen vor Baubeginn gegen Unterschrift zur Kenntnis und Beachtung zu geben.

5.2.5
Die Mobilfunknummer des verantwortlichen Bauleiters ist dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 schriftlich mitzuteilen, damit im Falle von Hochwasser oder anderen vom Gewässer ausgehenden Gefahren eine rasche Benachrichtigung erfolgen kann.

5.2.6
Eventuell erforderliche Arbeiten im Gewässer und Gewässerrandbereich dürfen, soweit möglich, nur bei Niedrigwasser durchgeführt werden, im Übrigen nur bei technisch beherrschbarem Wasserstand.

Innerhalb des Hochwasserabflussprofils dürfen keine Baumaterialien, Maschinen, Betriebsstoffe und Vergleichbares gelagert werden. Der Vorhabenträger hat sich selbstständig und fortlaufend zu Wetterwarnungen, insbesondere zu lokalen Starkregenereignissen, über die Wettervorhersagen und Niederschlagsprognosen (z. B. des Deutschen Wetterdienstes) zu informieren sowie Wasserstands- und Abflussinformationen über die Hochwasservorhersagezentrale Baden-Württemberg einzuholen.

5.2.7
Baufahrzeuge sind außerhalb der Böschung des Oberflächengewässers sowie des Gewässerrandstreifens auf befestigten Flächen abzustellen.

5.2.8
Der Eintrag von Baumaterialien, technischen sowie chemischen beziehungsweise vergleichbaren Fremdstoffen ins Gewässer ist zu vermeiden. Frischbeton (der Begriff Beton umfasst sowohl alle Mörtel als auch Betonarten) darf nicht ins Gewässer gelangen. Geräte, Materialien und Arbeitsmittel dürfen nicht im Gewässer gereinigt werden.

5.2.9
Während der Baumaßnahmen für die neue Brücke, an den Einleitungsstellen und an der bestehenden Pfinzbrücke ist darauf zu achten, dass keine Baustoffe, Abfälle, Aushub usw. in das Gewässer gelangen.

5.2.10
Beeinträchtigte Flächen im Verantwortungsbereich des Landes sind in Absprache mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 auf Kosten des Maßnahmenträgers wiederherzustellen. Eventuelle Ablagerungen, die durch die Maßnahme ober- oder unterhalb im Gewässer entstehen, sind auf Kosten des Maßnahmenträgers zu beseitigen.

5.2.11
Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ein gemeinsamer Ortstermin mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 durchzuführen, um eventuelle Schäden festzustellen.

5.2.12
Der neue Verlauf des Allmendgrabens (= NN-RU1) ist naturnah zu gestalten und standortgerecht zu bepflanzen. Gegebenenfalls erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind nur mit ingenieurbiologischen Bauweisen auszuführen.

6. Immissionsschutz

6.1 Allgemein

6.1.1

Der Vorhabenträger hat über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung.

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

6.1.2
Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein Ansprechpartner für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) zu benennen. Erforderlichenfalls ist ein anerkannter Sachverständiger hinzuzuziehen.

6.2 Baulärm

6.2.1
Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ beachtet werden.

6.2.2
Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

6.2.3
Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem neuesten Stand der Lärmminderungstechnik zu verwenden. Die Geräuschemissionsgrenzwerte nach Tab. Art. 12 für die Stufe II der „Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, vom 08.05.2000“ sind durch die zum Einsatz kommenden Geräte einzuhalten. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren. Motoren von Maschinen und Fahrzeugen sind in den Leerlaufphasen regelmäßig abzustellen.

6.2.4
Der Vorhabenträger hat von den für die Bauausführung beantragten Firmen einen Nachweis zu verlangen, dass alle auf der Baustelle eingesetzten Mitarbeiter eine entsprechende Unterweisung in die relevanten Belange des Immissionsschutzes erhalten haben. Auf Verlangen ist der Nachweis der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

6.2.5
Bauarbeiten dürfen nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattfinden. Abweichend davon sind Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen, für die eine Sperrpause des Bahnverkehrs erforderlich ist, auch im Nachtzeitraum (zwischen 20.00 Uhr und 07.00 Uhr) zulässig. Die Arbeiten im Nachzeitraum sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren und den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern rechtzeitig vorab zu kommunizieren.

6.2.6
Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten eine schalltechnische Baulärmprognose unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung zu erstellen. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

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

6.2.7
Gemäß Lärmprognose ermittelte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten und/oder temporären Abschirmmaßnahmen (dazu gehören u.a. mobile Lärmschutzwände und die mögliche (Teil)Kapselung von Geräten) zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Das Ergebnis der Prüfung, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen anzuordnen.

6.2.8
Soweit gemäß der Lärmprognose trotz Schutz- oder Minimierungsmaßnahmen mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

Besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) ist auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum auch für den Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) anzubieten, sofern gemäß der vorgenannten Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) gerechnet wird.

6.2.9
Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

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

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen. Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

6.2.10

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

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach A.IV.6.2.8 nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

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

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

6.3 Lärmschutzmaßnahmen

6.3.1
Die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Grundstücke, an deren Gebäude im Planfall die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImschV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden (vgl. Planunterlage 17.2b, 17.2.1, Tabelle 1 und 4), haben gegen den Träger der Straßenbaulast dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um schutzbedürftige Räume vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (passiver Lärmschutz):

Neckarstraße 1
Rheinstraße 20
Rheinstraße 26
Wiesenäckerweg 50/52
Rheinstraße 1

Rheinstraße 2
Rheinstraße 3
Rheinstraße 4
Rheinstraße 5
Rheinstraße 35
Rheinstraße 36
Weiherstraße 32
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5

Den Eigentümern der vorgenannten Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der zweiten Offenlage am 23.07.2024 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

6.3.2
Eigentümer, auf deren Grundstücken im Außenwohnbereich im Planfall tagsüber die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImschV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden, haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Entschädigungsanspruch.

Einen Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach haben insbesondere die Eigentümer der folgenden Gebäude:

Wiesenäckerweg 50/52
Weiherstraße 32
Flurstück Nr. 2227
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5

6.3.3
Für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 ist zur bestmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Lärmschutzwand auf Basis eines aktualisierten Gesamtlärmgutachtens zu errichten, sobald die Planung des Zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten, Abschnitt A, hinreichend verfestigt ist. Die Dimensionierung der Lärmschutzwand bemisst sich in diesem Fall an der aktuellen Gesamtlärmbetrachtung aus dem Planfeststellungsverfahren für den Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn. Mit der

Umsetzung zum Bau der Lärmschutzwand ist spätestens zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der B 293 – Ortsumfahrung Berghausen zu beginnen. Die Umsetzung der Lärmschutzwand hat in Abstimmung mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und den Eigentümern des Gebäudes zu erfolgen.

Bereits vor Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch eine Lärmschutzwand für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 sind an dem Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen (Nebenbestimmung A.IV.6.3.1).

Sollte in Zukunft, spätestens zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der B 293 – Ortsumfahrung Berghausen, absehbar werden, dass der Zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn verworfen wird, ist der Träger der Straßenbaulast ebenfalls verpflichtet, die Lärmschutzwand zum Schutz des Gebäudes Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 umzusetzen. Die Dimensionierung der Lärmschutzwand bemisst sich in diesem Fall an einer aktualisierten Gesamtlärmbetrachtung, in welche der Neubau der Ortsumfahrung B 293, der Bahnverkehr auf der Bahntrasse Karlsruhe – Bretten sowie der Verkehr auf der ICT-Zufahrtsstraße einzubeziehen sind. Die Prognose ist auf 30 Jahre auszulegen.

6.3.4
Die Eigentümer der dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude sind vom Vorhabenträger auf die Möglichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen sind frühzeitig umzusetzen, möglichst vor Baubeginn.

Art und Umfang der Maßnahmen werden nach Maßgabe der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Eigentümern festgelegt.

6.4 Erschütterungen

6.4.1.
Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

6.4.2.
Bei unvermeidbaren erschütterungsintensiven Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart ist die DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen einzuhalten

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

7. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz

7.1
Für den Fall, dass sich bei Kreuzungen von Straßen die beteiligten Straßenbaulastträger hinsichtlich der Kostentragungspflicht für die vorgesehenen Maßnahmen an den Kreuzungen oder Kreuzungsbauwerken nicht einigen, bleibt eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

7.2
Für den Fall, dass sich bei Kreuzungen von Straßen mit Gewässern die beteiligten Straßenbaulastträger hinsichtlich der Kostentragungspflicht für die vorgesehenen Maßnahmen an den Kreuzungen oder Kreuzungsbauwerken nicht einigen, bleibt eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

8. Landwirtschaft

Die jeweiligen Bewirtschafter landwirtschaftlicher Grundstücke werden früh- und rechtzeitig – wenn möglich vor dem 15. Mai des Ausführungsjahres - über den Umfang und den Zeitpunkt der Grundstückinanspruchnahme informiert. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist mit den jeweiligen Bewirtschaftern abzustimmen.

Auch für vorübergehende Inanspruchnahmen sind die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

9. Bauzeitliche Umleitungen

9.1
Im Zuge der Bauvorbereitung sind temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie

beispielsweise Straßensperrungen und Umleitungen, mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Karlsruhe bzw. für die Maßnahmen auf der Gemarkung Durlach mit der Branddirektion Karlsruhe abzustimmen

Der Rettungsdienst ist entsprechend zu informieren.

9.2
Die Führung der Umleitungsstrecken für den Linienbusverkehr sowie für den Schienenersatz- und Busnotverkehrs ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) sowie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) abzustimmen. Die KVV und die AVG sind frühzeitig über Straßen- und Schienenstreckensperrungen im Zuge der Baumaßnahmen zu informieren.

Das Landratsamt Karlsruhe – Amt für Mobilität und Beteiligungen ist anzuhören.

10. Leitungen

10.1 Allgemeines

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Leitungen der Versorgungsunternehmen vermieden werden. Aufgrund der Baumaßnahme freigelegte Leitungen sind während der Bauzeit vor Beschädigungen zu sichern. Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

10.2 Deutsche Telekom GmbH

Bei der Bauausführung ist die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH zu beachten.

Der Zugang zu Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom GmbH ist bei der Bauausführung zu gewährleisten.

10.3 Vodafone BW GmbH

Bei der Bauausführung ist die Kabelschutzanweisung der Vodafone GmbH, der Vodafone Deutschland GmbH und der Vodafone BW GmbH zu beachten.

10.4 Netze BW GmbH

Bei der Bauausführung ist die „Information für Bauunternehmen – Schutz von Kabeln, Rohr- und elektrischen Freileitungen“ der Netze BW GmbH zu beachten.

11. Geotechnik

Die Hinweise des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau in der Stellungnahme vom 24.09.2021 zur Geotechnik sind zu beachten.

Der Vorhabenträger führt vor Baubeginn weitere objektbezogene Baugrunduntersuchungen durch. Sollte sich aus dem Bodengutachten ergeben, dass ein hydrogeologisches Gutachten bzw. eine Abdichtung der straßenbegleitenden Mulden erforderlich wird, ist dies in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) wird verwiesen.

12. Bauzeitliche Sperrungen

Der Vorhabenträger gibt den Bauablaufzeitenplan der Firma Ludwig in der Dieselstraße zur Kenntnis und stimmt sich mit der Firma ab.

V. Wasserrechtliche Erlaubnis

1. Erteilung der Erlaubnis

Im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden wird folgende wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt:

- Erlaubnis zur Einleitung von Straßenoberflächenwasser aus dem Bereich der neu geplanten B 293, Ortsumfahrung Berghausen über einen Retentionsbodenfilter, ein Regenrückhaltebecken und eine Sedimentationsanlage bzw. über einen Muldenüberlauf in die Pfinz, sowie über ein Versickerungsbecken in den Allmendgraben.

Weiterhin wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt für die Errichtung von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern gemäß § 28 Abs. 1 WG i.V.m. § 36 Abs. 1 WHG:

- Bau der neuen Pfinzbrücke (Bauwerk Nr. 3, Unterlage 11a, lfd. Nr. 56 bei Baukm 0+184,63),

- Gasleitung unter der Pfinz (Unterlage 11a, lfd. Nr. 102, Bau-km 0+231 bis 0+315 links),
- Niederspannungskabel, das den Allmendgraben kreuzt (Unterlage 11a, lfd. Nr. 119 bei Bau-km 1+463),
- Durchlass des Allmendgrabens unter der B 293 neu (Unterlage 11a, lfd. Nr. 25, Bau-km 1+425 bis 1+454),
- Durchlass des Allmendgrabens unter Wirtschaftsweg (Unterlage 11a, lfd. Nr. 69, Bau-km 0+027).

2. Inhaltsbestimmungen

Die wasserrechtliche Erlaubnis ergeht unter der folgenden Inhaltsbestimmung:

Die erlaubte Gewässerbenutzung darf nur über die nachfolgenden Entlastungbauwerke mit folgenden Anlagenkennwerten erfolgen:

Entwässerungsabschnitt (EA) 1

Regenwasserbehandlungsanlage 1 (RWBA 1)	
Angeschlossene Fläche	1,866 ha
Abflusswirksame Fläche	1,271 ha
$Q_{0, max}$	722,44 l/s (Summe Sedimentationsanlage, RRB und Notentlastung)
Wiederkehrintervall T	20 Jahre (zum Schutz der Ortslage)
Einleitungsstelle	Pfinz, über Flst. Nr. 8231 (Karlsruhe, Durlach) Entlastung aus Sedimentationsanlage, RRB und Notentlastung werden zusammengeführt.
Regenrückhaltebecken (RRB)	
Standort	Flst.-Nr. 3004 und 3006 (Pfinztal, Berghausen)
Beckenart	Gedichtete Rigolen-Systemlösung
V_{RRB1}	190 m^3

Entlastung / Einleitstelle	Im Regelfall Entlastung von 200 l/s. Der Rückhalteraum ist auf ein 20-jährliches Regenereignis bemessen. Die Notentlastung des RRB erfolgt über das vorgeschaltete Einleiter- und Verteilerbauwerk.
Q_{DR}	200 l/s
Sedimentationsanlage	
Standort	Flst.-Nr. 3004 und 3006 (Pfinztal, Berghausen)
Typ	Sedimentationsanlage im Dauerstau
Aufbau	3 Sedimentationsstrecken DN 600 mit Strömungstrenner und Ölabscheider
Q_{DR}	200 l/s

Entwässerungsabschnitt 2

Regenwasserbehandlungsanlage 2 (RWBA 2)	
Angeschlossene Fläche	2,43 ha
Abflusswirksame Fläche	1,389 ha
Wiederkehrintervall T	20 Jahre
Retentionsbodenfilter (RBF)	
Standort	Flst. Nr. 2304, 2305, 2306, 2307 (Pfinztal, Berghausen)
Einleitungsstelle	Pfinz, über Flst. Nr. 9087 (Pfinztal, Berghausen), Einleitstelle bei Bauwerk Nr. BW 6917/576
Q_{DR}	$Q_{DR,RBF}$ = 6 l/s (über ein Drosselbauwerk mit Heberdrossel) $Q_{0,max}$ = 790 l/s (über Filterüberlaufschwelle in Entlastungskanal) $Q_{Dr,\ ges}$ = 796 l/s
Betriebsweise	Fangfilterbecken
Bodenfilteroberfläche A_F	187 m^2
Entleerungszeit t	40 h

Volumen RBF V_{RBF}	240 m³ (quadratische Fläche mit Böschung)
Nutzbare Einstauhöhe h_{RR}	100 cm
Direkt vorgeschaltete Bauwerke	Regenrückhaltekanal (RRK) DN 800 mit V_{RRK} = 34 m³, anschließend Geschiebeschacht mit V_{GS} = 7,2 m³, SFZ/Pumpensumpf mit V = 1,5 m³
Beschickung / Vorstufe	Die Beschickung des RBF erfolgt im Freispiegelzufluss über die Vorstufe (VS). Zur Sedimentation wird die VS ohne Dauerstau geplant. Die Restentleerung der VS erfolgt über eine Tauchmotorpumpe, die in einem Pumpensumpf installiert ist.
Einlauf- und Verteilerbauwerk	Eine Kammer zur Beschickung des RBF über ein Beschickungssystem in Form einer Überfallrinne.
Abdichtung	Erdbecken mit einer Abdichtung aus Kunststoffbahnen
Filtermaterial	- Calciumcarbonatgehalt ≥ 20 Massen-% - Beschränkter Feinkornanteil (aufgrund der Tausalzfrachten) - Bepflanzung des Filterkörpers mit Schilf
Notentlastungen	Der Filterüberlauf befindet sich in der VS als quer eingehängte, beidseitig beschickbare Edelstahlrinne. Nach Vollfüllung des Retentionsraumes erfolgt die Ableitung des überschüssigen Wassers in den Entlastungskanal 2. Im Drosselbauwerk des RBF befindet sich eine weitere Schwelle. Diese sitzt tiefer als die Filterüberlaufschwelle und springt bei kleineren Jährlichkeiten an.
Dränagesystem	Dränsaugern und Dränsammlern gleichmäßig verteilt über die rechteckige Grundfläche des

	RBF mit Filterschächten (zur Kontrolle, Wartung und Belüftung)

Dem Retentionsbodenfilter sind die folgenden Regenrückhalteanlagen vorgeschaltet:

Regenrückhaltekanal (RRK)	
Beckenart	Kanalhaltung DN 800
VRRK	34 m3
Entlastung / Einleitstelle	Keine (Not-)Entlastungsmöglichkeiten vorhanden.

Entwässerungsabschnitt 3 (EA 3)

Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA 3)	
Angeschlossene Fläche	1,033 ha
Abflusswirksame Fläche	0,705 ha
Wiederkehrintervall T	10 Jahre
Versickerungs-/Sedimentationsbecken mit Rückhaltefunktion	
Standort	Flst.-Nr. 1021, 1040, 1043, 1045 (Pfinztal, Berghausen)
Bauart	Kombibecken als abgedichtetes Erdbecken
Behandlungsart	20 cm bewachsener Oberboden, darunter 20 cm Carbonatsand
Versickerungsfläche	470 m²
Rückhalte-/Speichervolumen	171 m³
Durchlässigkeitsbeiwert	$5x10^{-5}$
max. Einstauhöhe	0,36 m
Entleerungszeit Becken	4,0 h
Q_{Dr}	max = 120 l/s über Drosselbauwerk Das gereinigte Wasser wird über Drainage unterhalb des Beckens gefasst und über Leitungen dem Vorfluter zugeleitet.

Drosselbauwerk	Drosselbauwerk mit manuellem Drosselschieber Abmessungen: B/L = 1,9/3,1 m
Einleitungsstelle	Allmend-Graben, Flst.-Nr. 6190/1 (Pfinztal/Berghausen)
Für die Bemessung des Kombibeckens wurden folgende Angaben zugrunde gelegt:	
maßgebende Regendauer	60 min
maßgebende Regenspende	68,3 l/(s*ha)
Zuschlagsfaktor	1,2
Regenspenden	KOSTRA-DWD 2020 – Daten für die Gemeinde Pfinztal-Berghausen

Anlage: vom LRA KA durchgeführte Bemessung des Beckens

Regenhäufigkeit 10 Jahre
Maßgebende Regendauer 60 min.
Erforderliches Volumen V = 171,1 m³

zurück zur Startseite

Dimensionierung einer Versickerungsmulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138

Auftraggeber:

Muldenversickerung:

Eingabedaten: $V = [(A_u + A_s) * 10^{-7} * r_{D(n)} - A_s * k_f / 2] * D * 60 * f_z$

Einzugsgebietsfläche	A_E	m²	7.050
Abflussbeiwert gem. Tabelle 2 (DWA-A 138)	Ψ_m	-	1,00
undurchlässige Fläche	A_u	m²	7.050
Versickerungsfläche	A_s	m²	470
Durchlässigkeitsbeiwert der gesättigten Zone	k_f	m/s	5,0E-05
gewählte Regenhäufigkeit	n	1/Jahr	0,10
Zuschlagsfaktor	f_z	-	1,20

örtliche Regendaten:

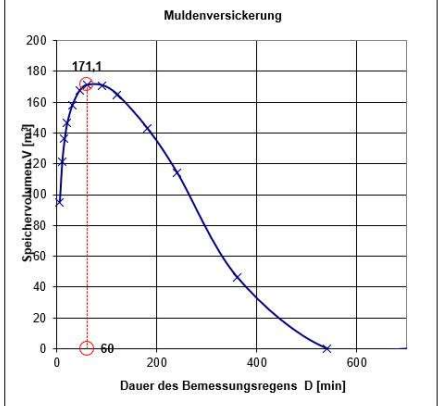
D [min]	$r_{D(n)}$ [l/(s*ha)]	Berechnung: V [m³]
5	366,7	95,0
10	240,0	121,5
15	183,3	136,2
20	150,8	146,4
30	112,8	157,8
45	84,4	167,6
60	68,3	171,1
90	50,7	170,9
120	41,0	164,9
180	30,3	143,0
240	24,4	114,0
360	18,0	46,3
540	13,3	0,0
720	10,7	0,0
1080	7,9	0,0
1440	6,3	0,0
2880	3,8	0,0
4320	2,8	0,0

Bemessungsprogramm ATV-A138.XLS Version 7.4.1 © 2018 - Institut für technisch-wissenschaftliche Hydrologie

Dimensionierung einer Versickerungsmulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138

Ergebnisse:

maßgebende Dauer des Bemessungsregens	D	min	60
maßgebende Regenspende	$r_{D(n)}$	l/(s*ha)	68,3
erforderliches Muldenspeichervolumen	**V**	**m³**	**171,1**
gewähltes Muldenspeichervolumen	**V_{gew}**	**m³**	**171,1**
Einstauhöhe in der Mulde	z_M	m	0,36
Entleerungszeit der Mulde	t_E	h	4,0



Bemessungsprogramm ATV-A138.XLS Version 7.4.1 © 2018 - Institut für technisch-wissenschaftliche Hydrologie

3. Nebenbestimmungen, Hinweise

3.1 Allgemein

3.1.1
Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Bestimmungen dieser Entscheidung sowohl dem Planer/der Planerin als auch der verantwortlichen Bauleitung zur Kenntnis zu geben.

3.1.2
Die Anlagen sind plan- und bedingungsgemäß nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

3.1.3
Der Beginn der Baumaßnahmen an den Entwässerungsanlagen ist dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – per E-Mail an abwasser@landratsamt-karlsruhe.de anzuzeigen.

3.1.4
Sind alle Entwässerungsanlagen fertiggestellt, ist dies dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – spätestens acht Wochen nach Fertigstellung per E-Mail an abwasser@landratsamt-karlsruhe.de anzuzeigen. Mit der Fertigstellungsanzeige sind Bestandspläne der Bauwerke vorzulegen sowie ein Übersichtslageplan mit Darstellung des gesamten Einzugsgebiets der Regenwasserbehandlungsanlage inkl. Entwässerungsanlagen. Die Bestandspläne sind mit dem Vermerk „Pläne entsprechen der Bauausführung“ zu versehen und durch die verantwortliche Bauleitung und den Bauherren zu bestätigen.

3.1.5
Dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Straßen, sind Betriebshandbücher bzw. Betriebsanweisungen zur Verfügung zu stellen. In diesen ist auch aufzuführen, wer bei Unfällen zu informieren ist.

3.1.6
Änderungen am Kanalnetz im Eigentum bzw. in der Unterhaltungslast der Stadt Karlsruhe sind mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe (tba@karlsruhe.de) abzustimmen.

3.1.7

Die unter A.IV.5 für das planfestgestellte Vorhaben festgesetzten wasserrechtlichen Nebenbestimmungen sind auch für die wasserrechtlichen Erlaubnisse verbindlich, soweit sie den Erlaubnistatbestand betreffen.

3.1.8
Die wasserrechtlichen Erlaubnisse stehen gemäß § 13 WHG unter dem Vorbehalt, dass die mit ihr verbundenen Nebenbestimmungen insoweit geändert oder ergänzt werden können, als zu deren Einhaltung bzw. zur Beseitigung oder Verhütung wesentlicher Nachteile, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis nicht vorhersehbar waren, Änderungen oder Ergänzungen im Interesse des Allgemeinwohls erforderlich werden sollten.

3.2 Regenrückhaltebecken
Der Nachweis über die Dichtheit des Regenrückhaltebeckens ist dem Landratsamt Karlsruhe - Amt für Umwelt und Arbeitsschutz acht Wochen nach Fertigstellung vorzulegen.

3.3 Sedimentationsanlage

3.3.1
Das Datenblatt der gewählten Anlage ist dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz rechtzeitig vor Einbau vorzulegen.

3.3.2
Die Anlage muss den Anforderungen des geltenden Regelwerks DWA-102 entsprechen.

3.3.3
Die Angaben zur Wartung des Herstellers sind zu beachten und einzuhalten.

3.4 Retentionsbodenfilter

3.4.1
Es muss eine gleichmäßige Flächenbeaufschlagung des Retentionsbodenfilters gewährleistet sein. Über- und Unterbelastung sind zu vermeiden.

3.4.2
Ein dauerhafter Einstau des Filterkörpers ist nicht zulässig.

3.4.3
Fremdwasserzuflüsse sind zu vermeiden bzw. bei Feststellung von Fremdwasserzuflüssen sind entsprechende Sanierungsvorschläge zu erarbeiten und mit dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – abzustimmen.

3.4.4
Aufwachsende Gehölze sind unverzüglich von der Bodenfilteroberfläche und den Böschungen zu entfernen.

3.4.5
Der Einsatz von Tausalz ist auf das minimal erforderliche Maß zu reduzieren.

3.4.6
Der Notumlauf ist während der Etablierungsphase des Schilfs geöffnet. Im Regelbetrieb ist der Notumlauf geschlossen. Eine Notentleerung des Retentionsraums/der Sedimentationskammer muss möglich sein.

3.4.7
Wasserstandmessungen sind im Retentionsraum und im Ablaufbauwerk vorzusehen. Aus den erfassten Messdaten sind die folgenden Betriebsgrößen zu ermitteln und in Jahresberichten zu dokumentieren und dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – auf Verlangen vorzulegen:
- Beschickungsdauer und –häufigkeit,
- Entleerungsdauer des Retentionsbodenfilterbeckens,
- Drosselablauf, sofern Durchflussmessung vorhanden,
- Entlastungsdauer und –häufigkeit,
- betriebliche hydraulische Durchlässigkeit des Filterkörpers und der Sedimentschicht.

3.4.8
Folgende Nachweise sind dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – auf Verlangen vorzulegen:
- Nachweis über die Dichtheit des Retentionsbodenfilterbeckens,
- Nachweis über die Filterstabilität des Filtermaterials zum Dränmaterial,
- Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen an das Filtermaterial (s. Punkt 3.4.10).

3.4.9
Es sind folgende Anforderungen an die Deckschicht einzuhalten
- Schadstofffrei, frost- und tausalzbeständig,
- 5 cm starken Schicht aus kantengerundetem oder gebrochenem mineralischem Material (2 mm bis 8 mm).

3.4.10
Es sind folgende Anforderungen an das Filtermaterial einzuhalten:
- Schadstofffrei, frost- und tausalzbeständig,
- Kantengerundete und gebrochene Materialien aus natürlichen Vorkommen der Korngruppe 0/2 mm nach TL Gestein-StB 04/07 (Kategorie GF85, Gehalt an Feinanteilen f3),
- ein maximaler Überkornanteil von ≤ 15 Massen-% und ein maximaler Feinanteil (< 0,063 mm) von ≤ 3 Massen-%,
- Steile Körnungslinie mit U = d60/d10 < 5,
- Calciumcarbonatgehalt von ≥ 10 Massen-%,
- der Einbau des Filtermaterials hat mit geeigneten Maschinen entmischungsfrei zu erfolgen.

Vor Einbau ist das Filtermaterial von Personen mit entsprechender Sachkenntnis auf die geforderten Qualitätsmerkmale zu überprüfen und zu bestätigen.

3.4.11
Es sind folgende Anforderungen an das Dränmaterial einzuhalten:
- Gesteinskörnung der Korngruppe 2/8 mm nach TL Gestein-StB 04/07 (Kategorie GC85/20, Gehalt an Feinanteilen f1,5),
- Körnungsanteile 70 Massen-% 2/4 mm und 30 Massen-% 4/8 mm.

3.4.12
Zwischen Filterkörper und Dränschicht darf kein Geotextil eingebaut werden.

3.4.13
Für den Retentionsbodenfilter ist mindestens eine einfache Fernüberwachung mit Störmeldung vorzusehen.

3.4.14

Unkontrollierter Wasser- und Partikeleintrag von Flächen, die unmittelbar an den Retentionsbodenfilter angrenzen, ist auszuschließen.

3.4.15
Im Nahbereich des Retentionsbodenfilterbeckens dürfen keine Sträucher und Bäume gepflanzt werden.

3.4.16
Im Ablaufbauwerk des Retentionsbodenfilters ist die Möglichkeit zur Probenahme vorzusehen.

3.5. Versickerungs-/Sedimentationsbecken mit Rückhaltefunktion

3.5.1
Zur Vorbehandlung des Niederschlagswassers werden an den Oberboden in der Versickerungsmulde folgende Anforderungen gestellt:

- Schichtstärke des Oberbodens mindestens 20 cm
- Begrünung des Oberbodens
- Qualitätsmerkmale des Oberbodens:
- pH-Wert: 6 – 8 (in CaCl2)
- 1 - 3 % Humus
- < 10 % Tongehalt
- Steinfrei
- Einhaltung der Vorsorgewerte der BBodSchV für die entsprechende Bodenart und der BM-0-Werte der EBV.

Ist kein geeigneter Oberboden vor Ort vorhanden oder erfüllt dieser nicht die geforderten Anforderungen muss das einzubauende Bodenmaterial auch nach Ersatzbaustoffverordnung überprüft werden. Das Bodenmaterial darf keine mineralischen Fremdstoffe aufweisen und hat die Materialwerte BM0 nach Ersatzbaustoffverordnung sowie die Prüfwerte der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser einzuhalten.

Der kf-Wert der Oberbodenschicht darf $1x10^{-3}$ m/s nicht überschreiten, um ausreichende Verweilzeiten und damit einen Schadstoffrückhalt und teilweise einen biologischen Schadstoffabbau zu gewährleisten. Wenn ein Bodenaustausch erforderlich wird, muss der kf-Wert ≤ $1x10^{-4}$ m/s sein.

Die Qualitätsmerkmale des Oberbodens einschließlich seines kf-Wertes sind von einem anerkannten Gutachter zu bestätigen. Die Bestätigung ist dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz, rechtzeitig vor dem Einbau des Oberbodens vorzulegen.

3.5.2
Zusätzlich zu dem o. g. Oberboden wird auch eine 20 cm mächtige carbonathaltige Sandschicht (0/2-Körnung, gemäß nachfolgender Tabelle, kf ≤ $1x10^{-4}$ m/s) in die Versickerungsmulde eingebaut. Dabei muss der Carbonatgehalt mindestens 20 % CaCO3
betragen.

Kornfraktionen			Empfehlung	Minimum	Maximum
		(mm)	(Massen-%)		
Ton + Schluff	(T+U)	<0,06	0	0	5
Feinsand	(fS)	0,06 - 0,20	15	5	25
Mittelsand	(mS)	0,20 - 0,60	70	40	80
Grobsand	(gS)	0,60 - 2,00	15	10	45
Feinkies	(fG)	> 2,00	0	0	10

Im Falle des Einbaus der carbonathaltigen Sandschicht ist rechtzeitig vor dem Einbau des Sandes
· dessen Herkunft zu benennen
· der Carbonatgehalt,
· der kf-Wert und
· der pH-Wert zu beziffern sowie
· die Sieblinie
dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz vorzulegen.

Von weiteren Untersuchungen kann abgesehen werden, wenn der Sand nicht aus einer Verdachtsfläche (Flächen aus der Altlastenbearbeitung, Flächen mit industrieller, gewerblicher und militärischer (Vor-) Nutzung, Hinweise auf anthropogene oder geogene Stoffbelastung) stammt und keine organoleptischen Hinweise wie z.B. auffällige Verfärbungen oder Gerüche vorliegen.

Die Unbedenklichkeit ist im Rahmen der Angabe der Herkunft des Sandes durch den Sachverständigen zu bestätigen.

3.5.3
Die Versickerungsmulden sind zu begrünen und/oder mit gebietsheimischen, standorttypischen und geeigneten Pflanzen zu bedecken. Bepflanzungen mit ausgeprägtem Wurzelwerk dürfen nicht direkt in die Versickerungsmulden gepflanzt werden. Das Abdecken des Oberbodens mit Kies- oder Rindenmulch ist nicht zulässig.

3.5.4
Die Sickermulde ist im Rahmen der Eigenkontrolle zu überprüfen:

Überprüfung	**Häufigkeit mindestens**
Sichtkontrolle	halbjährlich
Messung/Untersuchung	
pH-Wert ($CaCl_2$) des Oberbodens oder der carbonathaltigen Sandschicht	nach 10 Jahren

3.5.5
Jede Verdichtung des Oberbodens der Versickerungsmulden durch Befahren sowohl bei der Herstellung als auch im Betrieb ist zu vermeiden.

3.6. Eigenkontrolle
3.6.1
Die Entwässerungsanlagen sind im Rahmen der Eigenkontrolle zu überprüfen. Die Prüfung umfasst die Sichtkontrolle von Einlauf, Verteilerbauwerken, Überläufen und Ablauf der Anlagen auf Ablagerungen und Verstopfungen und die Funktionskontrolle der technischen Ausrüstung, Messgeräten und Drosseleinrichtungen.

Die Kontrollen sollen vierteljährlich durchgeführt werden.

3.6.2
Bei den regelmäßigen Sichtkontrollen des Retentionsbodenfilters ist ergänzend zu Punkt 3.6.1 auch der allgemeine Betriebszustand der Anlage zu kontrollieren (z.B. entsprechend DWA-A 178, Tabelle 2). Anlassbezogen sind auch nach größeren Niederschlagsereignissen die Einlauf- und Auslassbauwerke und das Schilf auf Beschädigung zu kontrollieren und gegebenenfalls auszubessern. Sollten sich Auffälligkeiten zeigen, wie z.B. Erosionsschäden auf der Bodenfilteroberfläche oder regel-

mäßiges Umlegen des Schilfbestands sind die Ursachen zu ermitteln, Lösungsvorschläge zu erarbeiten und in Absprache mit dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz umzusetzen.

3.6.3
An der Einleitungsstelle in das Gewässer sind vierteljährlich Sichtkontrollen auf Auffälligkeiten, wie z. B. Ablagerungen, An-und Abschwemmungen, Geruch und Färbung, durchzuführen.

3.6.4
Beprobung des Sediment- und Filtermaterials des Retentionsbodenfilters:
Sediment- und Filtermaterialuntersuchungen sind im 5-jährlichen Turnus von einem anerkannten Sachverständigen vornehmen zu lassen. Die Beprobungen sind zulaufnah und -fern sowie tiefendifferenziert durchzuführen. Hierzu sind Mischproben aus jeweils 4 bis 6 Einstichen je Horizont zu entnehmen. Die Entnahme hat in den folgenden Tiefen unter der Filteroberfläche zu erfolgen:
- 0 cm bis 5 cm (entspricht Sedimentauflage),
- 5 cm bis 10 cm,
- 20 cm bis 30 cm,
- die untersten 20 cm.

Folgende Untersuchungsparameter für das Filtermaterial und die Sedimentschicht sind mindestens abzudecken: Carbonat, Glühverlust, Eisen, Cadmium, Kupfer, Zink und Blei. Es ist eine Bewertung der Beprobung im Vergleich zur anfänglichen Rückstellprobe des Ausgangszustands bzw. der vorangegangenen Probenahme vorzunehmen, bzgl. Umfang der Stoffanreicherung und Stoffabreicherung und der Mobilität des gebildeten Stoffdepots.

Die Beprobungen sind zu dokumentieren und auf Verlangen dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – vorzulegen.

3.7 Einleitungsstellen
3.7.1
Die Einleitungsstellen sind spitzwinklig zur Fließrichtung der Gewässer auszuführen. Die Rohrauslässe sind der vorhandenen Böschung anzupassen.

3.7.2

Die Einleitungsstellen sind gegen Auskolkung zu sichern. Dazu sind nur ingenieurbiologische Sicherungsmaßnahmen zulässig.

3.7.3
Neue Einleitungsstellen sind nach § 31 WG und § 36 WHG so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr als unvermeidlich erschwert wird.

3.7.4
Werden die Einleitungsstellen außer Betrieb genommen sind alle Anlagenteile zu beseitigen und ein naturnaher Zustand herzustellen. Die zuständige Behörde kann dem Anlagenbetreiber entsprechend § 17 Abs. 1 WG stattdessen auch aufgeben, Anlagen ganz oder teilweise bestehen zu lassen oder auf seine Kosten andere Vorkehrungen zu treffen.

3.7.5
An den Einleitungsstellen in das Gewässer sind vierteljährlich Sichtkontrollen auf Auffälligkeiten, wie z. B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen, Geruch und Färbung, durchzuführen.

Im Falle eines eingetretenen Schadensereignisses ist zur unmittelbaren Gefahrenabwehr der Notruf 112 umgehend zu verständigen.

3.8 Errichtung von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern
Die Sohle des Rohrs bei dem neuen Durchlass des Allmendgrabens unter der B 293 neu bzw. unter dem Wirtschaftsweg ist so tief unter der Gewässersohle einzubauen, dass sich im Rohr eine natürliche Sohlauflage in einer Höhe von mindestens 30 cm ausbilden kann.

4. Erlaubnisvorbehalte

4.1 Temporäre Verlegung des Allmendgrabens
Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine abschließende Entscheidung für die temporäre, bauzeitliche Verlegung des Allmendgrabens (Regelungsverzeichnis, Unterlage 11a, lfd. Nr. 24: NN-RU1, bauzeitlich im Bereich ca. km 1+575 – 1+640) vor.

Hierfür sind der Planfeststellungsbehörde und der unteren Wasserbehörde rechtzeitig vor Beginn der bauzeitlichen Verlegung des Allmendgrabens Detailpläne und sonstige fehlende Unterlagen vorzulegen.

4.2 Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse (insbesondere bauzeitliche Wasserhaltung und grundwassererhebliche Arbeiten, Gründungsmaßnahmen)
Soweit sich im Rahmen der Ausführungsplanung weitere erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse, Bewilligungen, o. Ä. ergeben, insbesondere die Erlaubnis zum Entnehmen von Grundwasser, zum Einleiten von gefördertem Grundwasser in oberirdische Gewässer und zum Einbringen von Stoffen in Gewässer (z. B. Gründungsmaßnahmen), behält sich die Planfeststellungsbehörde die abschließende Entscheidung vor. Mindestens sechs Wochen vor dem geplanten Beginn der Arbeiten im Grundwasser ist der Planfeststellungsbehörde ein mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmtes Wasserhaltungskonzept zur hier vorbehaltenen abschließenden Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Die zur Abstimmung erforderlichen Unterlagen sind der unteren Wasserbehörde rechtzeitig vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde kann die Vorlage weiterer erforderlicher Unterlagen verlangen.

VI. Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten oder in der Niederschrift zum Erörterungstermin protokollierten Zusagen des Vorhabenträgers sowie seine weiteren der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Nebenbestimmung oder Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Der Vorhabenträger hat insbesondere Folgendes zugesagt:

1. Geh- und Radweg entlang der Pfinz
Im Zuge der Ausführungsplanung wird in Bezug auf den Geh- und Radweg nördlich der Pfinz (Unterlage 5, Blatt 2a) in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökolo-

gie, Planung und Bau und dem Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz, Abteilung Umwelttechnik, Sachgebiet Gewässerschutz geprüft, ob der Radweg und Gehweg unter der Brücke BW 03 mit einer Winkelstützmauer verbreitert werden kann.

2. Artenschutz

Der Vorhabenträger prüft im Frühjahr vor Baubeginn in Bezug auf die geplante Anlage eines Amphibienlaichgewässers (Maßnahme 8.2a A_{CEF}), ob sich in dem Gewässer Laichballen befinden, wie viele es sind und ob es infolge der Anlage des Gewässers zu Amphibienwanderungen kommt. Ist dies der Fall, trifft der Vorhabenträger die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde.

3. Stadt Karlsruhe

3.1

Die Planung des Kanals am Rodberweg wird mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt

3.2

Sofern erforderlich werden bei der Ausführungsplanung geeignete Schutzmaßnahmen nach RAS LP 4 für die an der Straße Rodbergweg vorhandenen geschützten Bäume vorgesehen.

3.3

Die städtische Grünfläche am Köblerweg mit Gehölz-/Baumbewuchs wird von baubedingter Beanspruchung freigehalten. Sofern über die in Unterlage 10.1 Blatt 1a dargestellten Flächen hinaus Flächen beansprucht werden, erfolge dies nach Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe.

3.4

Im Zuge der Realisierung des bereits planfestgestellten Straßenabschnitts der B 10 zwischen Grötzinger Tunnel und Gemarkungsgrenze zur Stadt Karlsruhe werden Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand nach Möglichkeit vermieden. Wo das nicht möglich ist, werden entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen. Schutzmaßnahmen werden mit dem Gartenbauamt abgestimmt.

4. Verkehrssicherheit im Bereich B 10 / Rappenbergstraße

Der Vorhabenträger prüft im Zuge der Ausführungsplanung einen Umbau der Fußgänger-Lichtsignalanlage (FG-LSA) bei der B 10/ Georgstraße.

5. Gemeinde Pfinztal

5.1

Der Vorhabenträger stimmt die konkrete Ausgestaltung der Parkplatzfläche des Parkplatzes Vogelpark im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde und den Eigentümern der Flächen ab.

5.2

Der Vorhabenträger stimmt die neue Lage der Trafostation im Bereich des Grenzwegs im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Pfinztal ab.

6. Untere Au während der Bauzeit

Der Vorhabenträger sagt zu, die Wegebeziehung / Anbindung des Wohngebiets Untere Au an die Rheinstraße/Weiherstraße für den Fußgängerverkehr und für den Radverkehr möglichst lange aufrechtzuerhalten, sofern dies vom Bauablauf und unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten möglich ist und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

7. Leitungen

7.1 Vodafone GmbH

Die Verlegung der Leitung in der ICT-Zufahrt erfolgt auf Kosten des Vorhabenträgers. Die genaue Aus- und Durchführung wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der Vodafone GmbH abgestimmt.

Der Vorhabenträger fordert vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen der Vodafone BW GmbH an.

7.2 Netze BW GmbH

7.2.1 – 110-KV-Netz

Die in der Stellungnahme der Netze BW GmbH vom 15.09.2021 geforderten Mindestabstände zu den Leiterseilen und Masten werden während der Baumaßnahme sowie nach Umsetzung des Vorhabens eingehalten. Der Einsatz eines Steigers für Instandhaltungsarbeiten wird mit der Netze BW GmbH abgestimmt.

Die Hinweise der Netze BW GmbH in der Stellungnahme vom 15.09.2021 zur Planung und Bauausführung in der Nähe von 110-kV-Leitungen werden berücksichtigt.

7.2.2 – 20kV-Leitungen und Kabel
Die Hinweise der Netze BW GmbH in der Stellungnahme vom 15.09.2021 zu 20kV-Kabeln und Leitungen werden beachtet.

7.2.3
Die Straßenbeleuchtung wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde abgestimmt.

7.2.4
Im Zuge der Ausführungsplanung werden nochmals Leitungserhebungen durchgeführt.

8. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)

8.1
Die Baumaßnahme B 293, OU Berghausen wird - soweit möglich - mit dem geplanten Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten, Abschnitt A abgestimmt.

8.2
Die Baumaßnahme wird nach Möglichkeit unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs durchgeführt werden.

8.3
Im Zuge der Ausführungsplanung werden detaillierte Bauwerkspläne mit den genauen Abmessungen, der Neigung sowie der Art der Bohrpfahlwand/Stützmauer (von km 0+760 bis km 0+980) erstellt und mit der AVG abgestimmt.

8.3
Im Zuge der Ausführungsplanung bzw. des Grunderwerbs berücksichtigt der Vorhabenträger, dass vor Erwerb von DB-Flächen aus der AVG-Pachtstrecke 94201 (Grötzingen -Bretten) eine Machbarkeitsprüfung durch die DB AG durchzuführen ist, ob die Flächen für den Bahnbetrieb auf Dauer entbehrlich sind.

VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben.

Die Behandlung der Einwendungen sowie der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange wird im begründenden Teil dargestellt.

VIII. Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Der Vorhabenträger trägt die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens. Auslagen im Sinne von § 14 des Landesgebührengesetzes (LGebG) können durch gesonderten Bescheid festgesetzt werden. Die den Einwendern, den beteiligten Vereinigungen sowie den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

1. Erläuterung des Vorhabens

1.1 Ausgangslage

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Neubau einer Ortsumfahrung im Zuge der Bundesstraße B 293 für den Ortsteil Berghausen der Gemeinde Pfinztal. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben sowie die Maßnahme „B 293, OU Jöhlingen“ sind als Teil der Gesamtmaßnahme „B 293, Berghausen – Bretten“ (B 293-G30BW) im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als neue Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Planung der B 293 neu berücksichtigt grundsätzlich die Planung B 10 Umgehung (Hopfenbergtunnel). Das im Jahr 2011 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für das Bedarfsplanprojekt „B 10 OU Berghausen“ (Hopfenbergtunnel) ruht aktuell.

Der Planungsbereich befindet sich ca. 10 km östlich des Oberzentrums Karlsruhe im Landkreis Karlsruhe, Gemeinde Pfinztal, auf Gemarkung Berghausen. Die Gemeinde Pfinztal zählt zu der Region Mittlerer Oberrhein, die gemäß Landesentwicklungsplan (LEP 2002) wegen ihrer europäischen Bedeutung als Teil des Verdichtungsraumes Karlsruhe/Pforzheim besonders weiterzuentwickeln ist.

Im Bestand stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die vorhandene Bundesstraße B 293 beginnt im Ortszentrum von Pfinztal-Berghausen mit einer Einmündung in die Bundesstraße B 10. Sie ist mit der B 10 Bestandteil der Verbindung des Oberzentrums Karlsruhe mit dem Mittelzentrum Bretten. Über Bretten hinaus führt sie weiter in Richtung Oberzentrum Heilbronn und endet dort an der B 27. Die Ortsdurchfahrt Berghausen ist neben der Ortsdurchfahrt von Walzbachtal-Jöhlingen die letzte verbleibende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 zwischen Karlsruhe und Heilbronn. Die B 10 stellt eine Ost-West-Verbindung zwischen der Stadt Lebach im Saarland und der Gemeinde Nersingen im Landkreis Neu-Ulm in Bayern dar. Sie verbindet das Oberzentrum Karlsruhe mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Oberzentrum Stuttgart. Die Ortsdurchfahrt von Berghausen im Zuge der B 10 beginnt nahe der Einmündung B 10/Weiherstraße bei der Zufahrt zur

Tankstelle. Am Bahnhof von Berghausen mündet die Kreisstraße K 3541 in die B 293. Sie verbindet die Ortsteile Pfinztal-Berghausen mit Pfinztal-Wöschbach.

Die Verkehrssituation auf der B 293 wird in der Ortsdurchfahrt Berghausen vom Durchgangsverkehr geprägt, der einen hohen Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t; 2014, werktags: 11,5 %) aufweist. Der Binnen-, Ziel und Quellverkehr ist im Vergleich zum Durchgangsverkehr eher von untergeordneter Bedeutung. Um die Anlieger hinsichtlich des Lärms zu entlasten, wurde im Jahr 2015 das zu diesem Zeitpunkt bereits bestehende nächtliche Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr auf ein ganztägiges Verbot für Lkw über 12 t für die B 10 zwischen der B 3 bei Karlsruhe und der B 293 in Pfinztal und die B 293 zwischen B 10 in Pfinztal-Berghausen und Heilbronn erweitert. Seit 2020 gilt ein Durchgangsverbot ab 7,5 t.

Durch die vorhandene Streckencharakteristik der B 293 mit relativ schmalem Straßenquerschnitt in Zusammenhang mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einem hohen Schwerverkehrsanteil sowie teilweise hohen Längsneigungen (ca. 6,5 % bei der Unterführung der Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim) kommt es innerorts zu starken Einschränkungen des Verkehrsablaufes und einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Hinzu kommt das hohe Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B 10, in die die B 293 an einem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt einmündet und der aus Platzgründen nicht weiter an das steigende Verkehrsaufkommen angepasst werden kann. Durch die Einmündung weiterer hochbelasteter Straßen wie der Kreisstraße K 3541, die plangleich und lichtsignalgeregelt im Bereich der Brücke im Zuge der Bahnlinie Karlsruhe - Pforzheim über die B 293 einmündet, signalgesicherten Fußgängerquerungen auf Höhe der Pfinz und der Hans-Thoma-Straße, Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsdrosselung sowie parkenden Fahrzeugen kommt es zu weiteren Störungen im Verkehrsfluss. Vor allem in den Spitzenzeiten kommt es zu Stauungen im Kreuzungsbereich und in den Ortsdurchfahrten der beiden Bundesstraßen B 10 und B 293. Der resultierende Schleichverkehr belastet neben den Bundesstraßen den gesamten Ortskern Berghausens.

Im Jahr 2006 hat der Vorhabenträger eine Verkehrsanalyse für Berghausen durchgeführt, die 2018 unter Berücksichtigung neuer Zählergebnisse fortgeschrieben wurde. Aus der Untersuchung ergibt sich, dass der Verkehr zwischen den Jahren 2006 und 2018 insgesamt um ca. 5 % abgenommen hat. Insbesondere die Verkehre im Zuge der B 10 sowie der B 293 in Berghausen sind um ca. 10 bis 12 % zurückgegangen. Die Belastung im Schwerverkehr ging in diesen Abschnitten um bis zu ca.

19 % zurück. Die Querschnittsbelastungen im Zuge der Jöhlinger Straße sind im Vergleich von 2006 zu 2018 unverändert. Das Verkehrsgutachten erklärt den Verkehrsrückgang unter anderem mit der Verschärfung der Umweltzone Pfinztal ab dem Jahr 2010 und dem ganztägigen Durchfahrtsverbot für Schwerverkehrsfahrzeuge über 12 t.

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg geht hinsichtlich der Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet für die Jahre 2015 bis 2035 für die Gemeinden Pfinztal und Walzbachtal von einem Rückgang von ca. 0,16 % aus. Im gesamten Landkreis Karlsruhe steigt die Anzahl der Einwohner um ca. 2,81 %. Die aktuelle Verkehrsprognose des Generalverkehrswegeplans zeigt eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um ca. 16,8 % für den Zeitbereich von 2018 bis 2035. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Einwohnerentwicklung, der Verkehrsentwicklung 2006 bis 2018 und der Verkehrsprognose 2018 bis 2035 des Generalverkehrswegeplans ergibt sich ein Gesamtprognosefaktor von ca. 10,8 % für die Einwohnerentwicklung Pfinztal und Walzbachtal. Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung des Landkreises Karlsruhe erhöht sich der Gesamtprognosefaktor auf ca. 14,1 %. Es ist somit zu erwarten, dass sich die Belastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt noch verstärken.

1.2 Zielsetzung

Der Neubau der Bundesstraße soll die vorhandene Ortsdurchfahrt entlasten. Zusammen mit der derzeit parallel geplanten B 293 neu OU Jöhlingen soll das Ziel einer vollständig anbaufreien Bundesstraße B 293 verfolgt werden.

Aktuell kommt es innerhalb der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 und B 10 infolge der erheblichen Verkehrsbelastungen zu Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung der stark befahrenen Straßen behindert den innerörtlichen Verkehr. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit ist erheblich beeinträchtigt. Die Umfeldnutzungen und die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum sind stark eingeschränkt. Ziel der Planung ist eine deutliche Reduzierung dieser bestehenden innerörtlichen Belastungen und Sicherheitsrisiken; nachhaltige Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrsbehinderungen sowie der Stauanfälligkeit sollen eine Entlastung des regionalen sowie des überregionalen Verkehrs bewirken.

Die innerörtlichen Trenneffekte bzw. Barrierewirkungen zwischen funktional einander zugeordneten Nutzungen beiderseits der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 und damit auch die alltäglichen Querungsrisiken für die Bevölkerung sollen nachhaltig

verringert werden. Insbesondere nördlich der K 3541 bis zum Ortsausgang in Richtung Jöhlingen ist eine Reduzierung der Zerschneidungswirkung von „sehr hoch“ auf „mittel-hoch“ bis „mittel“ möglich. Durch die Entlastung des Ortszentrums infolge der Herausnahme des Durchgangsverkehrs der B 293 ergibt sich ein Umgestaltungspotenzial für die öffentlichen Verkehrsflächen der Jöhlinger Straße, sodass eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten erreicht werden kann. Zudem werden mit der Ortsumfahrung die Voraussetzungen für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im innerörtlichen Bereich geschaffen.

Die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen durch Schleich-, Durchgangs- und Schwerverkehr sollen reduziert und damit auch die Grundlage für eine Funktionalitätssteigerung des Ortszentrums geschaffen werden, die eine positive Entwicklung für Berghausen ermöglicht. Die Verlärmung innerorts wird durch die prognostizierten Verkehrsverlagerungen auf die Ortsumfahrung erwartungsgemäß auf der bestehenden B 293 in der Ortsdurchfahrt Berghausen nördlich der K 3541 deutlich abnehmen. Die Luftschadstoffbelastung nimmt innerorts im Zuge der alten B 293, nördlich der B 10, in maßgeblichem Umfang ab.

1.3 Geplanter Zustand

1.3.1 Beschreibung der Trasse

Die Ortsumfahrung beginnt westlich der Ortslage von Berghausen bei der Einmündung der Gemeindestraße Weiherstraße in die Bundesstraße B 10, folgt in Lage und Höhe ca. 400 m der Weiherstraße über die Bahnlinie „Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker“ und über die Pfinz. Auf Höhe des Parkplatzes beim Vogelpark bzw. der Minigolfanlage verlässt die neue B 293 die vorhandene Straßentrasse und verläuft parallel zur Bahnlinie „Karlsruhe - Eppingen - Heilbronn“ („Kraichgaubahn“) in einem bis zu 11 m tiefen Einschnitt nach Osten. Sie endet nördlich von Berghausen ca. 400 m nach der Ortslage mit dem Anschluss an die bestehende Bundesstraße B 293. Die Länge der geplanten Ortsumfahrung beträgt ca. 1.734 m.

Die Bundesstraße wird nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) entsprechend der Entwurfsklasse 3 als einbahnige zweistreifige Straße geplant. Die Breite der Fahrbahn beträgt dabei 8,00 m (einschließlich Randstreifen). Das Bankett wird mit einer Regelbreite von 1,50 m ausgeführt.

Der Anschluss an die B 10 wird neu gestaltet und auf eine Länge von ca. 450 m angepasst. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist ein teilplanfreier Knoten mit

einem Kreisverkehrsplatz und zwei Bypässen an der untergeordneten Straße vorgesehen. Die Anbindung der neuen B 293 an die B 10 berücksichtigt grundsätzlich die Planung „B 10, Umgehung Berghausen (Hopfenbergtunnel)“. Dieses 2011 eingeleitete Planfeststellungsverfahren ruht aktuell. Es ist jedoch vorgesehen die Anbindung zunächst an den 1991 planfestgestellten vierstreifigen Streckenabschnitt „B 10, Verlegung bei Grötzingen“, der bis zum Grenzweg an der Gemarkungsgrenze zwischen der Stadt Karlsruhe und der Gemeinde Pfinztal reicht, anzuschließen.

Die B 10 wird als Straße für den überregionalen Verkehr der Entwurfsklasse 2 zugeordnet und erhält aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens einen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt. Der Regelquerschnitt weist eine Fahrbahnbreite von 7,75 m und einen 2,50 m breiten Mittelstreifen auf. Der vierstreifige Querschnitt geht nach Unterquerung der Fußgängerbrücke „Rodbergweg“ in die Verbindungsrampen über. Nicht motorisierter Verkehr wird zwischen Grenzweg und Rappenbergstraße straßenunabhängig auf einem neu zu bauenden Geh- und Radweg geführt.

Der bereits bestehende Grenzweg wird verlängert und ca. 150 m weiter östlich an die B 10 angeschlossen. Er erhält eine Breite von 6,00 m. Die Straße dient auch der Erschließung des Wasserpumpwerks sowie der Regenwasserbehandlungsanlage der B 10.

Da die direkte Zufahrt vom Wohngebiet „Untere Au“ auf die neue Ortsumfahrung aufgrund einer neu zu erstellenden Lärmschutzwand nicht möglich ist, erfolgt die Erschließung über eine neue, ca. 340 m lange Gemeindestraße, die bei der Rheinstraße beginnt und parallel zur künftigen Bundesstraße bis zum Knotenpunkt B 293/Weiherstraße/neue Gemeindestraße verläuft. Die Straße erhält eine Breite von 5,50 m. Sie dient auch der Erschließung der Kläranlage und des Vogelparks bzw. der Minigolfanlage sowie des landwirtschaftlichen Wegenetzes. Der Knotenpunkt wird plangleich mit einem Kreisverkehrsplatz gestaltet. Die Anschlussarme des Kreisverkehrsplatzes werden, entsprechend den erforderlichen Ein- und Ausfahrtsbreiten und den Fahrbahnteilerbreiten, aufgeweitet.

Zwischen der Gewerbestraße und der Weiherstraße östlich des Kreisverkehrsplatzes wird ein neuer Geh- und Radweg angelegt. Ein Gehweg ist auch entlang der neuen Zufahrt zum Wohngebiet „Untere Au“ vorgesehen. Der Gehweg erhält einen Anschluss an den vorhandenen Geh- und Radweg entlang der Pfinz. Der Gehweg zwischen Parkplatz Vogelpark und Kreisverkehr B293 neu / Weiherstraße quert die

B 293 neu bei ca. km 0+492 und schließt an den Geh- und Radweg beim Spielplatz zwischen Gewerbestraße und Weiherstraße Ost an.

An der Einmündung mit der bestehenden B 293 (Jöhlinger Straße) wird die neue B 293 übergeordnet geführt. Als Betriebsform ist an dieser Stelle eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Im Streckenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr B 293/Weiherstraße/neue Gemeindestraße und dem Bauende wird aufgrund des geringen Abstandes zwischen den Knotenpunkten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen.

Im Anschluss an die Ausbaustrecke der neuen B 293 wird ein neuer Wirtschaftsweg ca. 250 m parallel zur B 293 weitergeführt und an einen bestehenden Wirtschaftsweg, der die Kraichgaubahn unterquert, angeschlossen.

1.3.2 Bauwerke

Im Zuge der Realisierung der Ortsumfahrung sind vier neue Brückenbauwerke vorgesehen:

- Brücke im Zuge der B 293 neu über den Bypass Nord,
- Brücke im Zuge der Rheinstraße über die Pfinz,
- Brücke im Zuge der ICT-Anbindung über die B 293 neu,
- Wirtschaftswegbrücke über die neue B 293 bei Bau-km 1+604,94.

Die vorhandenen Brückenbauwerke im Zuge der Weiherstraße über die Bahnlinie Karlsruhe - Pforzheim bzw. über die Pfinz bleiben erhalten und werden verbreitert. Die im Bereich der Brücke im Zuge der B 293 neu über die Bahnlinie Karlsruhe - Pforzheim vorhandene Längsneigung von ca. 5,5 % sowie der Kuppenhalbmesser H ~ 1455 m werden beibehalten. Da dadurch lediglich die Haltesicht für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gewährleistet werden, ist eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung vorgesehen. Im angrenzenden Streckenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr B 293 neu / Weiherstraße / „Rheinstraße“ und B 293 alt wird die Längsneigung auf maximal 4,0 % begrenzt. Hier verläuft die B 293 neu in einem bis zu 12 m tiefen Einschnitt, der zur Bahnlinie hin teilweise geböscht und bereichsweise durch eine Stützmauer abgefangen wird.

Ein vorhandener Durchlass, der die Kraichgaubahn bei ca. Bahn-km 2,4 unterquert und im Bestand eine Länge von 28,70 m hat, wird um 20 m verlängert und unterquert

künftig die B 293. Südlich der B 293 ist eine 52 m lange und 4 m hohe Irritationsschutzwand vorgesehen, die Wildtiere sicher zum Durchlass leiten soll.

Die Planung sieht weiterhin Stützbauwerke vor:

- Stützwand entlang des Bypasses Nord/DB-Strecke Karlsruhe – Pforzheim, Länge: 120,50 m, Höhe: 0,00 bis 2,50 m,
- Stützwand entlang der Anbindung Grenzweg, Länge: 120,00 m, Höhe: 0,00 bis 5,00 m,
- Stützwand Anbindung Rheinstraße, Länge: 30,00 m, Höhe: 0,00 bis 2,50 m,
- Stützwand Bypass Süd/Geh- und Radweg am Kreisverkehrsplatz, Länge: 23,00, Höhe: 0,00 bis 1,00 m,
- Stützwand entlang B 293neu/DB-Strecke, Länge: 218,00 m, Höhe: 1,00 m bis 5,50 m,
- Gabionen entlang B 293neu/DB-Strecke, Länge: 99,00 m, Höhe: 1,00 m bis 2,00 m,
- Stützwand entlang Bypass Süd, Länge: 33,00 m, Höhe: 2,00 m bis 3,00 m,
- Stützwand entlang Bushaltestelle, Länge: 32,50 m, Höhe: 0,00 m bis 5,00 m.

1.3.3 Lärmschutzanlagen

Im Zuge der Maßnahme werden Lärmschutzmaßnahmen am Knotenpunkt B 10/B 293, an der B 293 im Bereich der Wohngebiete “Untere Au” und “Sonnenberg” sowie bei der Einmündung B 293 neu/B 293 alt umgesetzt. Im Einzelnen sind die folgenden Lärmschutzanlagen geplant (vgl. auch Unterlage 17.1b, Schalltechnische Untersuchung, Tabelle 4, S. 15 und „Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen“, Unterlage 7b, Teil B):

- Lärmschutzwand (B 10 bzw. Bypass Nord), Länge: 308,00 m, Höhe über Gradiente: 3,00 bis 7,00 m, beidseitig hochabsorbierend (LA 01)
- Lärmschutzwand (Rampe KVP Richtung Karlsruhe), Länge: 105,00 m, Höhe über Gradiente: 4,00 m, beidseitig hochabsorbierend (LA 02)
- Lärmschutzwall (Bypass Süd), Länge: 94,00 m, Höhe über Gradiente: 0,00 bis 5,50 m (LA 03)
- Lärmschutzwand (Bypass Süd), Länge: 56,00 m, Höhe über Gradiente: 6,00 m, linksseitig hochabsorbierend (LA 04)
- Lärmschutzwand (Geh- und Radweg Karlsruher Straße), Länge: 66,00 m, Höhe über Gradiente: 6,00 m, straßenseitig hochabsorbierend (LA 05)

- Lärmschutzwand (B 293 neu), Länge: 369,00 m, Höhe über Gradiente: 3,00 m, beidseitig hochabsorbierend (LA 06)
- Lärmschutzwand (B 293 neu), Länge: 188,00 m, Höhe über Gradiente: 3,00 m, beidseitig hochabsorbierend (LA 07)
- Lärmschutzwand (Sonnenberg), Länge: 141,00 m, Höhe über Gradiente: 5,00 m, linksseitig hochabsorbierend (LA 08)
- Lärmschutzwall (Einmündung B 293 neu/Jöhlinger Straße), Länge 112 m, Höhe über Gradiente 2,00 m (LA 09).

Zwischen dem Kreisverkehr B 10 / B 293 und dem Kreisel am Vogelpark wird außerdem ein lärmtechnisch optimierter Asphalt (LOA) eingebaut, jedoch nicht auf Brücken und nicht in Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen. Wegen der hier zur Anwendung kommenden Berechnungsvorschrift RLS-90, nach welcher lärmtechnisch optimierte Asphalte nicht eingeführt sind, wird für den Fahrbahnbelag jedoch keine dauerhafte Lärmminderung zugrunde gelegt (Korrekturwert von DStrO = 0 dB(A)).

Auf neu zu errichtenden Straßenabschnitten, auf denen die zulässige Geschwindigkeit V >60 km/h beträgt, ist ein Fahrbahnbelag vorgesehen, für den gemäß RLS-90 mindestens ein Korrekturwert DStrO = - 2 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.

Zwischen dem Kreisel am Vogelpark und der Einmündung B 293 neu / B 293 alt wird, mit Ausnahme von Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen, ein offenporiger Asphalt (OPA) eingebaut, der gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 mit einem Korrekturwert DStrO = - 4 dB(A) auf den Straßenabschnitten in Ansatz gebracht werden kann, auf denen die zulässige Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Da in diesem Streckenabschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit V = 70 km/h vorgesehen ist, wird der Korrekturwert wirksam.

1.3.4 Entwässerung

Im Bereich zwischen Grenzweg und B 10 beim Knotenpunkt B 293/Weiherstraße/”Rheinstraße” sowie am Knotenpunkt B 293 neu/B 293 alt ist der Neubau jeweils einer Regenwasserbehandlungsanlage vorgesehen.

In den Einschnitt- und Dammlagen erfolgt die Ableitung des Oberflächenwassers in der Regel über 2,0 m breite Mulden, Tiefe 0,30 m, mit Muldeneinlaufschächten ausgeführt. Die Abdeckungen der Muldeneinlaufschächte werden 10 bis 20 cm ober-

halb der Muldensohle angeordnet. Die Einlaufschächte werden über Sammelleitungen verbunden. Je nach Entwässerungsabschnitt wird das gesammelte Oberflächenwasser den jeweiligen Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt, welche das gesammelte Oberflächenwasser nach seiner Behandlung der Vorflut zuführen. Es ergeben sich die folgenden Entwässerungsabschnitte (EA):

EA P1.1 (Bypass Nord B10 + B293 bis km 0+070) und EA P1.2 (Kreisverkehr B10 inkl. Bypass Süd)
Das im Streckenabschnitt südlich der Bahnlinie „Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker“ und nördlich des in Planung befindlichen Hopfenbergtunnels anfallende Niederschlagswasser des Knotenpunktes wird in Entwässerungssammelleitungen gefasst und einem Einlauf- und Verteilungsbauwerk (R1) zugeleitet, das der Regenwasserbehandlungsanlage zwischen Grenzweg und B 10 (RWBA 1) vorgeschaltet ist.

Das südlich des in Planung befindlichen Hopfenbergtunnels anfallende Niederschlagswasser des Knotenpunktes wird ebenfalls in Entwässerungssammelleitungen gefasst dem Einlauf- und Verteilungsbauwerk (R1) zugeleitet, das der Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA 1) vorgeschaltet ist.

Der Mischwasserkanal der Gemeinde Pfinztal, der aus dem Grenzweg der Karlsruher Straße verläuft, die Grundstücksentwässerung eines vorhandenen Betriebsgebäudes und die Außengebietsentwässerung des Grenzgrabens werden angepasst.

EA P1.3 (Kreisverkehr B10 inkl. Bypass Süd)
Zwischen BW 6917/577 und der Einmündung zum Umspannwerk vor Bauwerk 6917/576 wird der bestehende Gehweg auf der Südseite zurückgebaut und das Oberflächenwasser über die Dammschulter abgeleitet und gereinigt.

Am Fuß der Böschung wurde von der Netze-BW bereits eine Mulde hergestellt. Diese Mulde erhält zur Sicherung des Umspannbauwerkes einen Notüberlauf, der das Wasser in die Pfinz ableitet. In der Böschung der Pfinz wird ein neuer Auslauf hergestellt. Der bisherige Auslauf sowie die Straßeneinlaufsammelleitung werden zurückgebaut.

EA P1.4 (B 293 km 0+260 bis km 0+410)
Das anfallende Oberflächenwasser wird in diesem Abschnitt dem Bestand entsprechend über Straßeneinläufe gefasst, die über Anschlussleitungen an den Mischwasserkanal der Gemeinde Pfinztal angeschlossen sind.

EA P2 (B 293n km 0+410 bis km 1+246)
Das im Streckenabschnitt zwischen dem Parkplatz Vogelpark und dem Hochpunkt der neuen B 293 im Einschnitt entlang der Kraichgaubahn anfallende Niederschlagswasser wird in Entwässerungssammelleitungen gefasst und einem Geschiebeschacht zugeleitet, der der Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA 2) beim Kreisverkehrsplatz B 293/Weiherstraße vorgeschaltet ist. Dabei wird unter den Mulden am tiefsten Fahrbahnrand eine neue Streckenentwässerungs-Sammelleitung hergestellt. In regelmäßigen Abständen werden Muldeneinlaufschächte angeordnet. Die Mulden neben dem höchsten Fahrbahnrand erhalten in erforderlichen Abständen Muldeneinlaufschächte, die das auf den Böschungen anfallende nicht versickerte Wasser über Querungen zum Sammelstrang ableiten.

EA P3.1 (B 293n km 1+246 bis km 1+743)
Das im Streckenabschnitt zwischen dem Hochpunkt der neuen B 293 im westlichen Einschnitt entlang der Kraichgaubahn und der Fahrbahn anfallende Niederschlagswasser wird über Mulden abgeleitet, in Entwässerungsleitungen gefasst und der neu herzustellenden Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA 3 bei km 1+486) zugeleitet.

EA P3.2 (B 293n km 1+246 bis km 1+430)
Das im Streckenabschnitt zwischen dem Hochpunkt der neuen B 293n im Einschnitt östlich der Fahrbahn anfallende Niederschlagswasser wird über eine Mulde direkt in den Bach, Allmendgraben eingeleitet. Das auf der Einmündung der B 293 an die B 293n anfallende Niederschlagswasser wird über eine Dammschulter gereinigt und ebenfalls in das Grabensystem abgeleitet. Das Grabensystem mündet mit einem abschließenden Recheneinlaufbauwerk in eine bestehende Verdolung in der Ortslage Pfinztal.

Eine vollumfängliche Beschreibung und planerische Darstellung der vorhandenen und geplanten Entwässerungseinrichtungen ist in Unterlage 18 dargestellt.

1.3.5 Leitungen

Im Planungsraum sind Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Vorhandene Leitungen werden, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, entsprechend den Vorschriften des Versorgungsträgers verlegt oder gesichert.

Die bestehende Verdolung des Grenzgrabens am westlichen Bauanfang der B 10 im Bereich der Gemarkungsgrenze wird tiefergelegt bzw. durch einen neuen Kanal DN 800 ersetzt, der die B 293 und DB-Strecke unterquert und im Rodbergweg weitergeführt wird. Die bestehenden Mischwasserleitungen der Stadt Karlsruhe werden unterquert. In der Böschung der Pfinz wird ein neuer Auslauf hergestellt.

Die Lage und Höhe der vorhandenen Leitungen im Umfeld des Grenzweges bzw. des Betriebsgebäudes (Wasserhebewerk) wird angepasst.

Im Bereich der Anschlussstelle B 10/B 293 neu wird ein vorhandener Mischwasserkanal der Gemeinde Pfinztal umgelegt.

Für die Kappenerneuerung werden die Leitungen entlang der bestehenden Pfinzbrücke, die unter den Kragarmen befestigt sind, verlegt. Leitungen, die im Baufeld der neuen Pfinzbrücke liegen werden ebenfalls verlegt.

Um die geplante Erschließungsstraße sowie den Parkplatz im Bereich des Vogelparks zu entwässern, wird eine neue Sammelleitung hergestellt, welche an die vorhandene Mischwasserkanalisation der Gemeinde anschließt.

Im Bereich der Hummelbergstraße bzw. Joseph-von-Fraunhofer-Straße werden aufgrund des Baus der ICT-Zufahrt sowie der beidseitig angrenzenden rückverankerten Stützmauer mehrere Leitungen verlegt. Sie werden im Wirtschaftsweg nördlich der Kraichgaubahn geführt und unterqueren möglichst gebündelt die neue B 293 westlich der Stützmauer bevor sie im Bereich der Hummelbergstraße bzw. Weiherstraße an bestehende Leitungen anschließen.

Die vorhandene Freileitung entlang der Bahnlinie „Karlsruhe - Eppingen- Heilbronn“ („Kraichgaubahn“) wird von ca. km 0+850 bis 1+225 durch die geplante B 293 verdrängt und durch eine Verkabelung entlang der B 293 neu ersetzt.

Vorhandene Beleuchtungsanlagen werden an die neue Straßenführung angepasst.

Weitere Einzelheiten zur Ausführung des Vorhabens können den Planunterlagen entnommen werden.

1.4 Kostenträger

Im Erläuterungsbericht sind die voraussichtlichen Baukosten der geplanten Ortsumgehungsstraße mit ca. 25,9 Mio. € beziffert (Unterlage 1b – Erläuterungsbericht, Kap. 7, S. 192). Die Kostenberechnung wurde vom Vorhabenträger auf Grundlage der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr durchgeführt. Mehrkosten infolge der Zusagen im Erörterungstermin (u.a. Verlängerung von Lärmschutzwänden, lärmmindernde Fahrbahnbeläge, Ergänzungen im Wegenetz) sind in dieser Summe noch nicht berücksichtigt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis weiterhin deutlich über 1,0 liegt und die Maßnahme somit wirtschaftlich ist.

Kostenträger für den Neubau der B 293 ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kostentragung für Folgemaßnahmen wie das Verlegen oder Anpassen von Leitungen etc. erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Gesetze bzw. vertraglicher Regelungen.

2. Verfahrensablauf

2.1 Scoping-Verfahren

Am 22.05.2006 stellte das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde nach § 3a i. V. m. §§ 3c, 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung fest, dass für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Berghausen eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und leitete ein Verfahren zur Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen ein. Nach Durchführung einer schriftlichen Anhörung sowie eines daran anschließenden Scoping-Termins am 29.06.2006 wurde der Vorhabenträger mit Schreiben vom 26.07.2006 über den (vorläufigen) Untersuchungsrahmen unterrichtet.

2.2 Anhörungsverfahren

Am 23.02.2021 beantragte die Bundesstraßenbauverwaltung, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen die Feststellung des Plans für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Berghausen.

2.2.1 1. Offenlage

Nach Bekanntmachung der Offenlage in den Amtsblättern der Gemeinde Pfinztal und der Stadt Karlsruhe am 08.07. bzw. 09.07.2021 lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 19.07.2021 bis einschließlich 18.08.2021 während der gesamten Dienststunden in der Gemeinde Pfinztal und bei der Stadt Karlsruhe zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe und im UVP-Portal des Landes Baden-Württemberg eingestellt worden. Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Gemeinde Pfinztal bzw. der Stadt Karlsruhe gesondert über die Offenlage informiert.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens bis einschließlich 29.09.2021 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe, der Gemeinde Pfinztal, oder der Stadt Karlsruhe erhoben werden können und dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Von dem Vorhaben betroffene Träger öffentlicher Belange, Verbände und anerkannte Naturschutzvereinigungen, Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger sowie sonstige betroffene Stellen wurden schriftlich bzw. elektronisch über das Anhörungsverfahren in Kenntnis gesetzt. Unter Fristsetzung bis zum 29.09.2021 wurden sie von der Planfeststellungsbehörde zur Stellungnahme aufgefordert bzw. die Gelegenheit zu Äußerung gegeben.

2.2.2 Erörterungstermin

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die zu dem Plan abgegebenen Stellungnahmen wurden am 14.02.2023 in Pfinztal-Berghausen erörtert. Der Erörterungstermin war zuvor am 20.01.2023 im Staatsanzeiger Baden-Württemberg, am 19.01.2023 im Amtsblatt der Gemeinde Pfinztal, am 20.01.2023 im Amtsblatt der Stadt Karlsruhe und am 20.01.2023 in den Badischen Neuesten Nachrichten (Ausgabe Karlsruhe-Stadt und Bretten/ Nördliche Hardt) bekannt gemacht worden. Zudem wurden der Vorhabenträger sowie die beteiligten Behörden und Verbände mit gesondertem Schreiben zu dem Erörterungstermin eingeladen. Der Erörterungstermin wurde stenographisch protokolliert. Das Protokoll liegt der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde bei.

Weitere Stellungnahmen und Einwendungen gingen nach der Erörterungsverhandlung bei der Planfeststellungsbehörde ein.

2.2.3 2. Offenlage

Im Nachgang an den Erörterungstermin hat der Vorhabenträger Änderungen des Plans vorgenommen und der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde mit Datum vom 16.05.24 Deckblätter zur Einbeziehung in den Planfeststellungsantrag aus dem Jahr 2021 vorgelegt.

Die nachfolgend aufgeführten Planänderungen betreffen die Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), sodass insofern eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit geboten war (hierzu unter Abschnitt B.II).

- Verlängerung der Lärmschutzwand LA 02 um 1 m, der Lärmschutzwand LA 06 um 30 m und der Lärmschutzwand LA 07 um ca. 50 m (Zusage Erörterungstermin),

- Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts zwischen dem Kreisverkehr B 10 / B 293 und dem Kreisel am Vogelpark, jedoch nicht auf Brücken und nicht in Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen (Zusage Erörterungstermin),

- Einbau eines offenporigen Asphalts zwischen dem Kreisel am Vogelpark und der Einmündung B 293 neu / B 293 alt mit einem Korrekturwert von - 4 dB(A), jedoch nicht in Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen (Zusage Erörterungstermin),

Der Vorhabenträger hat mit der Planänderung eine überarbeitete schalltechnische Untersuchung (Stand 18.12.2023) vorgelegt (Unterlagen 17.1a – 17.3a). Es wurde eine Nachberechnung erforderlich, da in der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros für Bau, Verkehr und Umwelt Fischer, Karlsruhe, vom 26.01.2021, von einer zu hohen Verkehrsmenge auf der Kreisverkehrsbahn und einer zu niedrigen Verkehrsmenge auf dem Bypass Nord ausgegangen worden war.

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit wurde auf die vorgenannten Planänderungen beschränkt. Die geänderten Planunterlagen wurden in der Zeit vom

23.07.2024 bis einschließlich 22.08.2024 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe www.rp-karlsruhe.de unter „Über uns / Abteilung 1 / Referat 17-Recht, Planfeststellung / Aktuelle Planfeststellungsverfahren / Straßen“ veröffentlicht und im UVP-Portal www.uvp-verbund.de/bw zugänglich gemacht. Zusätzlich wurden die geänderten Planunterlagen in den örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht.

Betroffene wie auch Vereinigungen, deren satzungsmäßiger Aufgabenbereich durch eine Zulassungsentscheidung berührt wird, darunter Vereinigungen zur Förderung des Umweltschutzes, hatten bis einschließlich 23.09.2024 Gelegenheit, Einwendungen gegen die Änderungen des Plans zu erheben bzw. sich beim Regierungspräsidium Karlsruhe zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens äußern. Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentliche Belange), zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Im Rahmen der 2. Offenlage gingen Einwendungen von Privatpersonen ein. Zu den Inhalten und Abhandlungen s. Abschnitt B.VII.1.4.3, B.XI.5. und B.XV und B.XVI. Weiterhin gingen Stellungnahmen des ADFC – Kreisverband Karlsruhe, der Gemeinde Pfinztal, der Stadt Karlsruhe und der Naturschutzverbände ein.

2.3.4 Weitere Planänderungen, Ergänzungen

Der Vorhabenträger hat aufgrund der im Rahmen des Verfahrens abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange die Planunterlagen überarbeitet und diese in das laufende Verfahren einbezogen. Die geänderten Unterlagen beschränken sich auf Detailänderungen, die zu keinen zusätzlichen noch zu anderen erheblichen Umweltauswirkungen führen. Das Gesamtkonzept der Planung wird hierdurch nicht geändert, noch gelangt die Planfeststellungsbehörde hierdurch zu anderen Beurteilungsergebnissen (hierzu unter B.II).

So hat der Vorhabenträger sein Ausgleichskonzept in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde modifiziert und den landschaftspflegerischen Begleitplan sowie das Maßnahmenkonzept überarbeitet. Die geänderten Unterlagen wurden der unteren Naturschutzbehörde sowie dem BUND – Regionalverband Mittlerer Oberrhein mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19.01.23 zur Kenntnis und ggf. Stellungnahme übersandt. Das überarbeitete Maßnahmenkonzept wurde mit E-Mail vom 20.01.23 auch der höheren Naturschutzbehörde sowie mit Schreiben

vom 20.01.23 der Gemeinde Pfinztal zur Stellungnahme übersandt. Mit Datum vom 16.05.2024 hat der Vorhabenträger die geänderten Planunterlagen (Deckblatt a) zum landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept in der festzustellenden Form bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Die Änderungen bezogen sich insbesondere auf die Maßnahmenflächen am Rotberg, am Talberg sowie im Deisental. Als Ersatz für reduzierte Maßnahmen im Deisental wurden Maßnahmen im Biotopkomplex Hochwiesen und im Landschaftsschutzgebiet Pfinzgau vorgesehen.

Durch die Änderungen des Ausgleichskonzepts kommt es zu einer Mehrinanspruchnahme privater Grundstücke sowie von Grundstücken der Gemeinde Pfinztal auf den Gemarkungen Berghausen und Söllingen. Die Nachanhörung der betroffenen Grundstückseigentümer zum geänderten Ausgleichskonzept gem. § 73 Abs. 8 LVwVfG fand ab dem 04.07.2024, die Nachanhörung der Gemeinde Pfinztal fand ab dem 02.07.2024 statt. Weiterhin wurde der unteren Naturschutzbehörde, der höheren Naturschutzbehörde und dem BUND – Regionalverband Mittlerer Oberrhein -, jeweils mit Schreiben vom 10.07.2024 Gelegenheit gegeben zu den Änderungen des Ausgleichskonzepts Stellung zu nehmen. Hierauf gingen Stellungnahmen der Gemeinde Pfinztal, der unteren Naturschutzbehörde sowie der Naturschutzverbände ein.

Die folgenden kleineren Planänderungen gingen als Deckblatt a mit Datum vom 16.05.2024 bei der Planfeststellungsbehörde ein:

- Der Geh- und Radweg entlang der Karlsruher Straße wurde bis zur Einmündung Rappenbergstraße verlängert (Unterlage 5, Blatt 1a),

- Im Bereich der Weiherstraße erhält der Geh- und Radweg eine Einschleifung sowie eine Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr (Unterlage 5, Blatt 2a). Da hierdurch private Grundstücke erstmals bzw. stärker als bisher berührt wurden, wurden die betroffenen Grundstückseigentümer mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 04.07.24 nach § 73 Abs. 8 LVwVfG beteiligt.

- Infolge einer Zusage im Erörterungstermin wurde zwischen dem Parkplatz beim Vogelpark und dem Kreisverkehr B 293 neu / Weiherstraße (KVP 2) südlich der neuen Gemeindestraße ein Gehweg vorgesehen, der den dortigen Bypass sowie die B 293 neu quert und an den Geh- und Radweg beim Spielplatz anschließt (Unterlage 5, Blatt 2a).

- Um eine spätere Verbreiterung des Geh- und Radweges entlang der Pfinz von 2,50 m auf 3,0 m zu ermöglichen, wird das Widerlager des Bauwerks BW 03 gegenüber der bisherigen Planung um ca. 0,5 m zurückgesetzt (Unterlage 5, Blatt 2a).

- Die westliche Doppelhaushälfte Weiherstraße 32 wurde gegenüber der ursprünglichen Planung erhalten (Unterlage 5, Blatt 2a).

Die insofern erforderliche Nachanhörungen der Behörden und Dritten gem. § 73 Abs. 8 LVwVfG fanden ab dem 02.07.24 statt. Zu den vorgenannten Planänderungen gingen Stellungnahmen der Stadt Karlsruhe und des Badische Blinden- und Sehbehindertenvereins ein.

Der Vorhabenträger hat den Plan um weitere Fachbeiträge ergänzt und mit Datum vom 05.10.2022 einen Beitrag Bodenschutz, Stand September 2022, vorgelegt (Unterlage 21.3). Weiterhin hat der Vorhabenträger einen Fachbeitrag zum Klima „Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen“, Stand 07.02.2024, vorgelegt (Unterlage 21.2), der bei der Planfeststellungsbehörde am 07.02.2024 in der festzustellenden Fassung einging. Die Planunterlagen wurden um einen Antrag auf Umwandlung von geschützten Streuobstbeständen nach § 33a Naturschutzgesetz, Stand 29.07.2024, ergänzt (Unterlage 21.4). Die Naturschutzverbände sowie die untere Naturschutzbehörde wurden zu dem Umwandlungsantrag beteiligt.

Eine Nachanhörung zur Schalltechnischen Untersuchung fand ab 11.11.2024 in Bezug auf die korrigierte Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils >2,8 t statt (Schalltechnische Untersuchung vom 21.10.2024, Unterlagen 17.1b-17.3b). Den hierdurch mehr als nur geringfügig und damit erstmals oder stärker in ihren Belangen berührten Personen wurde die Änderung mit Schreiben vom 07.11.2024 mitgeteilt und Ihnen gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG Gelegenheit zu Einwendungen gegeben. Die Auswirkungen führen indes nicht zu einer grundlegenden Änderung der schallschutzrechtlichen Bewertung (Abschnitt B.XI.5.).

Wegen weiterer Einzelheiten des Verfahrensablaufs – auch der durchgeführten Nachanhörungen – wird ergänzend auf die Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dementsprechend hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Auftrag des Straßenbaulastträgers Bundesrepublik Deutschland die Planfeststellung für die B 293, Ortsumfahrung Berghausen beantragt. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG, der nach § 17 Abs. 1 Satz 7 und § 17c FStrG anzuwenden ist, umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus §§ 17b Abs. 4 und 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. §§ 3 Nr. 2, und 4 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (FStrGZuVO).

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der einschlägigen Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 17 bis 17e FStrG, §§ 72 ff. LVwVfG). Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde die Behörden, deren umweltbezogenen Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, gemäß § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung (UVPG a.F.) unterrichtet und deren Stellungnahmen eingeholt. Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 9 UVPG a.F. zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt und ihr wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Durch die in Abschnitt B.I.2.3.4 angesprochenen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen sind weder zusätzliche erhebliche noch andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen, womit gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen werden konnte (vgl. dazu VGH Mannheim, Urteil vom 05.10.2023, 5 S 2371/21, Rn. 41ff.).

Dies gilt insbesondere für Änderungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Teilweise wirkt sich die Herausnahme von Grundstücken aus dem landschaftspflegerischen Begleitkonzept positiv aus, da weniger private Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. In jedem Fall handelt es sich um Änderungen, die keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen hervorrufen können. Zusätzliche Umweltauswirkungen liegen vor, wenn bereits bekannte Umweltauswirkungen verschärft werden; andere Umweltauswirkungen liegen vor,

wenn neue Umweltauswirkungen hinzutreten, die für die Schutzgüter des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes von Bedeutung sind (VGH Mannheim, a.a.O.). Die Anpassungen des landschaftspflegerischen Begleitkonzepts lassen keine neuen, noch wesentlich verschärften Umweltauswirkungen erkennen, sodass eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. nicht erforderlich ist (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07, Rn. 29). Die Änderungen tragen dem Vorbringen der unteren Naturschutzbehörde im Beteiligungsverfahren zu LPR-Maßnahmen und dem Ausgleich von FFH-Mähwiesen-Verlustflächen Rechnung und erfolgen in Abstimmung mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange. Dies gilt auch für die Ergänzung des Beitrages Bodenschutzes, der keine wesentlich verschärften Umweltauswirkungen erkennen lässt.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Bezug auf die Anpassungen des landschaftspflegerischen Begleitkonzepts eine ergänzende Anhörung nach § 73 Abs. 8 Satz 1 LVwVfG zu der Planänderung durchgeführt. Behörden, Vereinigungen i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG oder Dritten, deren Aufgabenbereiche oder Belange durch die Änderungen des Planes erstmals oder stärker als bisher berührt werden, wurden die Änderungen jeweils mitgeteilt und ihnen wurde Gelegenheit gegeben, Einwendungen gegen die Planungsänderungen und -ergänzungen zu erheben oder Stellungnahmen zu diesen abzugeben. Bei den Anpassungen des landschaftspflegerischen Begleitplans handelte es sich nicht um Änderungen des Gesamtkonzepts der Planung und die Änderungen führen nicht zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen, sodass lediglich vertiefte Betroffenheiten zu prüfen waren (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, juris Rn. 33). Da keine gesonderten Anhaltspunkte vorlagen, welche die Durchführung einer erneuten Erörterung i.S.d. §§ 73 Abs. 6 LVwVfG und 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. erforderlich machten, wurde hiervon gemäß § 17a Abs. 5 FStrG abgesehen.

Eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit bei Änderungen im Laufe des Verfahrens nach § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG a. F. war in Bezug auf die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung erforderlich. Da in der ursprünglichen Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros für Bau, Verkehr und Umwelt Fischer, Karlsruhe, vom 26.01.2021, von einer falschen Aufteilung der Verkehrsströme im Kreisverkehr ausgegangen worden war, was in einer zu hohen Verkehrsmenge auf der Kreisverkehrsbahn und einer zu niedrigen Verkehrsmenge auf dem Bypass Nord resultierte, wurde eine Nachberechnung erforderlich (s. Unterlagen 17.1a – 17.3a, Deckblatt a). Eine Beteiligung der Öffentlichkeit ist erforderlich, wenn eine nach Gegenstand, Syste-

matik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten stattfindet, die ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens findet (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, Leitsatz 1 und Rn. 32 ff.). Dies ist vorliegend der Fall, da die ursprüngliche Schalltechnische Untersuchung von zu niedrigen Verkehrsmengen auf dem Bypass Nord und einer zu hohen Verkehrsmenge auf der Kreisverkehrsbahn ausging. Die Planfeststellungsbehörde hat vor dem Hintergrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen keine gesonderten Anhaltspunkte gesehen, welche die erneute Durchführung einer erneuten Erörterung i.S.d. §§ 73 Abs. 6 LVwVfG und 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. erforderlich machten, sodass hiervon gemäß § 17a Abs. 5 FStrG abgesehen wurde.

Die Ergänzung der Planunterlagen um den Fachbeitrag zum (globalen) Klima (Unterlage 21.1) machte keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Der Aspekt des globalen Klimas ist nicht Gegenstand der vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese war nach der Fassung des Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG (vgl. auch unter B.III). Nach der ständigen Rechtsprechung erfordert die Umweltverträglichkeitsprüfung nach altem Recht keine Berücksichtigung globaler Klimaauswirkungen, weil der Begriff des Klimas in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG a. F. allgemein eng im Sinne des standortbezogenen Klimas verstanden wurde. Insofern sind auch die verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVPG nicht einschlägig. Der Träger des Vorhabens hat keine neue "Unterlage" i. S. d. § 6 UVPG a. F. zur Klimaverträglichkeit erstellt, und es gibt auch keine neuen, im Verhältnis zum ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss veränderten Umweltauswirkungen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, Rn. 74). Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind jedoch als öffentlicher Belang in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG einzustellen (vgl. unter B.XI.4.).

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder

Planfeststellungen entbehrlich (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Wegen der besonderen Regelung in § 19 Abs. 1 und Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist die wasserrechtliche Erlaubnis hiervon ausgenommen; allerdings hat hiernach die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der Erlaubnis für die mit dem Vorhaben verbundene Gewässerbenutzung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu entscheiden (hierzu unter A.V).

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde bereits am 22.05.2006 eingeleitet, sodass aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG für die Umweltverträglichkeitsprüfung die vor dem 16.05.2017 geltende Fassung des UVPG anzuwenden war.

Bei dem vorliegenden Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer zwei- bis dreistreifigen Bundesstraße und somit um eine „sonstige Bundesstraße“ für die gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG a.F. eine allgemeine Vorprüfung nach § 3c UVPG a.F. durchzuführen war. Mit Schreiben vom 22.05.2006 stellte die Planfeststellungsbehörde gemäß § 3a UVPG i.V.m. §§ 3c, 3 UVPG a.F. und gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 hierzu fest, dass für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen, zusammenfassend dargestellt.

Eine Berücksichtigung der globalen Klimaauswirkungen war in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich, da die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Fassung des Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen war, § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG. Nach der ständigen Rechtsprechung erfordert die Umweltverträglichkeitsprüfung nach altem Recht keine Berücksichtigung globaler Klimaauswirkungen, weil der Begriff des Klimas in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG a. F. allgemein eng im Sinne des standortbezogenen Klimas verstanden wurde und auch europarechtlich eine großräumigere Betrachtung des Klimas nicht geboten war. Das Bundes-Klimaschutzgesetz, das am 18.12.2019 in Kraft trat, gebietet keine andere Beurteilung und führt nicht zu einer nachträglichen "Aufladung" und Erweiterung des Begriffs der Umweltauswirkungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung um den Aspekt des globalen Klimas (BVerwG, Urteil v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21, juris Rn. 66).

Eine nachträgliche Einbeziehung der globalen Klimaauswirkungen in die nach altem Recht durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung und Ergänzung um einen weiteren Prüfungspunkt war demnach nicht erforderlich.

Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind jedoch als öffentlicher Belang in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG einzustellen und finden daher auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung (s. unter B.XI.4.).

1. Zusammenfassende Darstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die in den eingereichten Unterlagen enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage – zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit – eine zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG a.F. zu erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i. S. d. § 1 UVPG a.F. nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

Im Folgenden werden die Umwelt und ihre Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens, die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter i.S.d. § 2 Abs. 1 UVPG a.F. sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft zusammenfassend dargestellt.

1.1 Untersuchungsraum und Standort des Vorhabens

Der Untersuchungsraum weist eine Größe von rund 230 ha auf und umfasst den nördlichen Teil des Siedlungsbereiches von Berghausen einschließlich der bestehenden B 293 sowie den Landschaftsraum nördlich von Berghausen.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturraum Kraichgau. Es umfasst das Pfinztal mit dem von Norden kommenden Seitentälchen Deisental sowie die Erhebungen des Hummelbergs westlich bzw. das Waldgebiet „Mückenloch“ östlich des Deisentals. Der nicht besiedelte Bereich des Untersuchungsgebiets besteht zu großen Teilen aus Feldflur; der Bereich östlich der B 293 ist bewaldet.

Am nördlichen Rand des Untersuchungsraumes ragt im nördlichen Deisental der Randbereich einer Teilfläche Nr. 28 „Deisental“ bei Berghausen des FFH-Gebietes

DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ in den Untersuchungsraum hinein. Am Westrand nördlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten ragen Randbereiche des FFH-Gebietes DE 7017-342 „Pfinzgau West“ gerade noch in den Untersuchungsraum hinein. Die FFH-Gebiete sind darüber hinaus als Landschaftsschutzgebiet „Grötzinger Bergwald – Knittelberg“ (LUBW-Nr. 2.12.017) ausgewiesen. Nicht bebaute Bereiche des Pfinztals, das Deisental mit Allmendwiesen, das Waldgebiet Mückenloch sowie Teile der Gewanne Hummelberg, Sonnenberg und Katzenberg gehören zum Landschaftsschutzgebiet „Pfinzgau“ (LUBW-Nr. 2.15.056).

Der Planungsbereich der Ortsumfahrung Berghausen liegt außerhalb ausgewiesener Wasserschutzgebiete. Das nördliche Widerlager der neuen Pfinzbrücke tangiert eine Fläche, die bei einem 100jährlichem Hochwasser (HQ 100) überflutet wird. Auch der Ersatzneubau des G+R-Wegs nördlich der Pfinz liegt teilweise in diesem Bereich.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich darüber hinaus mehrere nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) bzw. § 33 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) geschützte Biotope und nach § 33a NatSchG geschützte Streuobstbestände. Am südlichen Fuß des Hummelbergs liegt das Flächenhafte Naturdenkmal „Schreibers Klamm“, das nach § 33 NatSchG und zudem als Waldbiotop nach § 30a des Landeswaldgesetzes Baden-Württemberg (LWaldG) geschützt ist.

1.2 Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen und sein Wohlbefinden zu mindern. Maßgebliche Aspekte des Schutzgutes sind vorliegend die Gesundheit und das Wohlbefinden in Bezug auf das Wohnen und die Wohnumfeldnutzung sowie die Erholungs- und Freizeitnutzung.

Der von der Maßnahme tangierte Siedlungsbereich von Berghausen wird von Flächen für Ver- und Entsorgung, Gewerbegebieten, Mischgebieten, aber auch Wohngebieten eingenommen. Mit einem Vogelpark und einem Minigolfplatz westlich bzw. einem Spielplatz östlich der Trasse liegen für die Wohnumfeldfunktion wichtige Bereiche vor. Die Wohngebiete und der Spielplatz weisen hinsichtlich der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Belastungen durch Verkehr (Lärm-, Schadstoff-, Trennwirkung) auf. Mischgebiete zeigen ebenso

wie Vogelpark und Minigolfplatz eine vergleichsweise hohe und Gewerbegebiete eine vergleichsweise mittlere Empfindlichkeit.

Im Waldgebiet Mückenloch, im Gewann Katzenberg, im Deisental, am Hangfuß des Sonnenbergs mit Salbusch, an den Südhanglagen des Hummelbergs mit Rotberg, Schreibers Klamm, Steinert und Sonnenberg sowie im Kuppenbereich und den Nordhanglagen des Hummelbergs finden sich aufgrund der mindestens hohen Landschaftsbildqualität gute Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Erholung. Die Waldfunktionenkartierung weist das Waldgebiet Mückenloch zudem als Erholungswald der Stufen 1a (Wald mit sehr großer Bedeutung für die Erholung im urbanen Umfeld) und 1b (Wald mit großer Bedeutung für die Erholung) aus.

Von hoher Bedeutung für die ortsansässige Bevölkerung im dicht besiedelten Untersuchungsraum sind vor allem die siedlungsnah gelegenen, gut erreichbaren Erholungsbereiche in einer Entfernung von etwa 750 m (fußläufige Entfernung) um die Wohnquartiere. Dies gilt unabhängig von der strukturellen Qualität dieser Bereiche. Die 750m-Pufferbereiche um die Wohn- und Mischgebietsflächen von Berghausen nehmen den gesamten Außerortsbereich des Untersuchungsraumes ein.

Der siedlungsnahe Erholungsraum ist insgesamt gut erschlossen. Die östlich der B 293 liegende Bereiche sind von den nächstgelegenen Wohngebieten aus gut zugänglich. Der Erholungsraum westlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten kann dagegen nur über eine Bahnunterführung nördlich des Vogelparks, über einen beschrankten Bahnübergang sowie eine Unterführung der Bahnlinie im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges im Deisental erreicht werden.

Im Zusammenhang mit der Nutzung wohnungsnaher Freiflächen sind neben den Hausgärten in Wohn- und Mischgebieten die zahlreichen Wochenendhaus- und Gartenhausgebiete am Rotberg, Sonnenberg, Hummelberg sowie im Gewann Katzenberg, weitere Feldgärten, Gärten in der Feldflur, Streuobstwiesen auch alle öffentlich zugänglichen Grünflächen – im Untersuchungsraum etliche Kinderspielplätze – von Bedeutung.

Baubedingt ist vor allem im Umfeld der Bauwerke und der Baustelleneinrichtungsflächen mit vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Verlärmung, Erschütterungen, Luftschadstoffe und visuelle Störreize zu rechnen. Hierdurch wird sowohl das Wohnumfeld als auch die Erholungsfunktion negativ beeinflusst. Unterbrechungen bestehender Wegebeziehungen sind zu erwarten.

Die zu erwartenden Schallimmissionen wurden durch den Vorhabenträger unter Worst-Case-Annahmen für besonders lärmintensive Tätigkeiten ermittelt. Der Vorhabenträger hat in Unterlage 17.5, Anlage 6 entsprechende Lärmminderungsmaßnahmen (z. B. Baulärmgutachten, Baustellenmonitoring, Lärmschutzbeauftragter) vorgeschlagen, die eine weitest gehende Einhaltung der AVV Baulärm sicherstellen sollen. Die Bauarbeiten werden weitestgehend auf den Tageszeitraum beschränkt.

Anlagebedingt führt das Vorhaben zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen des siedlungsnahen Freiraums (`Weiher`, Unterhang des Sonnenbergs, `Salbusch`, Deisental) durch Zerschneidungseffekte. Aufgrund der Bündelung mit der Bahntrasse (Bahnlinie in Richtung Bretten) werden die Auswirkungen auf die funktionalen Bezüge des Raumes jedoch weitgehend gemindert. Der Bahnkörper stellt derzeit bereits eine wesentliche Zäsur dar; die bestehenden Wegeverbindungen mit Querungen werden aufrechterhalten. Im Zuge der Querung des Deisentals wird der schmale Talraum zusätzlich eingeengt und die Zugänglichkeit vom Siedlungsbereich behindert.

Im Bereich der Wohnbebauung führt die Mitbenutzung der Weiherstraße sowie die bahnparallele Lage der neuen B 293, auch wenn diese nicht völlig verhindert werden, zu vergleichsweise wenig neuen Barrierewirkungen. Die Rheinstraße wird nun statt südlich der Pfinz erst nördlich in Höhe der Einmündung Gewerbestraße angebunden. Durch die anschließende Anlehnung an die Bahnlinie Karlsruhe – Bretten werden neue Trennwirkungen weitgehend vermieden. Gewisse Trennungswirkungen entstehen für das Wohngebiet Untere Au. Die Lärmschutzwände sind aber nicht verzichtbar.

Betriebsbedingt sind Lärm-, Licht- und Schadstoffemissionen zu erwarten.

Für die Siedlungsbereiche hat der Vorhabenträger im Kreuzungsbereich von B 10 und B 293 und im Bereich der Neubaustrecke eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Zur Verringerung der Lärmbelastung sieht er Schallschutzbauwerke, eine Kombination aus Lärmschutzwällen und –wänden sowie einen lärmarmen Asphalt vor (vgl. B.I.1.3.3). Diese aktiven Schallschutzmaßnahmen halten zugleich Licht- und Schadstoffimmissionen zurück. Daneben bestehen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen, soweit es trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitungen der Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des

Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) verbleibt. Insoweit bestehen Ansprüche auf passiven Lärmschutz (dazu Abschnitt B.VII.1.4.4) Im innerörtlichen Bereich wird es durch die Umgehung spürbar leiser.

Weiterhin wurde eine lufthygienische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurden die zusätzlichen Belastungen durch Feinstaub und Stickstoffdioxid untersucht. Diese erhöhen sich im Bereich der geplanten Trassenführung, wobei Überschreitungen der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) nicht zu erwarten sind.

Im Bereich des siedlungsnahen Freiraums liegt die Gradiente der Vorhabentrasse überwiegend in Einschnittslage, so dass die Straße weitgehend kaschiert wird und in Verbindung mit der Errichtung von Lärmschutzwänden keine erheblichen Zusatzbelastungen beim Lärm entstehen. Beeinträchtigungen ergeben sich im Bereich der Überleitungsstrecke/ Rückführung auf die B 293 alt. Im Zuge der Querung des Deisentals wird der schmale Talraum zusätzlich eingeengt und die Zugänglichkeit vom Siedlungsbereich behindert.

1.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Tiere und Pflanzen sind wesentliche Bestandteile des Naturhaushaltes. Das geplante Vorhaben führt nach der Konfliktanalyse zu umfangreichen Auswirkungen auf das Schutzgut 'Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt`. Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen entstehen vor allem durch die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme sowie durch betriebsbedingte Effekte.

1.3.1 Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Biotopstruktur stellt sich im Untersuchungsgebiet wie folgt dar:

Die Offenlandgebiete am Rot- und Sonnenberg zeichnen sich durch eine hohe Strukturvielfalt aus; sie sind insgesamt von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung. Kleine Fett- und Magerwiesen wechseln mit Gebüschen, Ruderalvegetation und Gärten. Hangneigung und Exposition bedingen besondere Standortbedingungen für die Vegetation. Vor allem an Wegböschungen und Gebüschsäumen kommen häufig wärmeliebende Arten vor. Am Sonnenberg wurde kleinflächig ein Magerrasen basenreicher Standorte kartiert. Am Südhang des Rotbergs befindet sich eine Bahnböschung mit Felsbildung und Trockengebüsch.

Beim Deisental handelt es sich gemäß der Biotoptypenkartierung um einen Landschaftsausschnitt von lokaler Bedeutung. Ein namenloses Gewässer mit Begleitvegetation entwässert in Richtung Berghausen. Die Aue zeichnet sich durch mäßig feuchte Standorte aus. Weite Teile der Aue unterliegen jedoch mittlerweile der Verbuschung. Nur noch in begrenztem Umfang wurden wertgebende Biotoptypen wie Röhricht-, Seggenbestände, Nasswiese sowie Magerwiesen mittlerer Standorte erfasst.

Das Waldgebiet Mückenloch weist Bestände des Waldmeister-Buchenwalds auf, die von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung sind.

Der Hummelberg wird großflächig von einem Gartenhausgebiet eingenommen. Aufgrund der intensiven Nutzung weist der Bereich zusammen mit den landwirtschaftlich genutzten Gebieten überwiegend gering - bis mittelwertige Biotoptypen auf.

Gemäß Biotopstrukturtypenkartierung kommen im Untersuchungsraum die folgenden FFH-Lebensraumtypen vor:

- FFH- Lebensraumtyp 6510 „Magere Flachland-Mähwiese“: Die Magerwiesen kommen im Untersuchungsgebiet verstreut vor und entsprechen überwiegend dem Erhaltungszustand „gut“ (B), bei Beeinträchtigung durch Brache dem Erhaltungszustand „durchschnittlich oder beschränkt“ (C). Ein kleiner, sehr gut ausgebildeter Bestand im Gewann „Nördlicher Hopfenberg“ entspricht dem Erhaltungszustand „hervorragend“ (A).

- FFH-Lebensraumtyp 6210 „Kalk-Magerrasen“: Im Gewann Salbusch liegt ein sehr kleinflächiger Bestand östlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten. Der Bestand liegt brach und ist von jungen Gehölzen und Kratzbeere durchsetzt; der Erhaltungszustand ist „durchschnittlich oder beschränkt“ (C).

- FFH-Lebensraumtyp 9130 „Waldmeister-Buchenwälder“: Es finden sich Bestände im Waldgebiet „Mückenloch“, die mit Erhaltungszustand “gut” (B) bewertet werden.

Bau- und anlagebedingt ergeben sich teilweise erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter „Pflanzen und biologische Vielfalt“, insbesondere durch Flächeninan-

spruchnahmen im Bereich des Einschnitts in den strukturreichen Freiraum am Unterhang des Sonnenbergs und im Zuge des neuen Anschlusses im Deisental. Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere durch die Inanspruchnahme von naturschutzfachlich besonders bedeutsamen Biotopen (ab Wertstufe 6):

Wertstufe 7 (Biotoptypen hoher Bedeutung):
- Magerrasen basenreicher Standorte (0,006 ha anlagebedingt)
- Nasswiese (0,05 ha anlagebedingt).

Wertstufe 6 (Biotoptypen mittlerer bis hoher Bedeutung):
- Feldhecke (0,07 anlagebedingt, 0,048 baubedingt)
- Feldgehölz (1,152 anlagebedingt, 0,156 baubedingt)
- Gebüsch feuchter Standorte (0,005 ha anlagebedingt, 0,007 ha baubedingt)
- Magerwiesen mittlerer Standorte (0,19 ha anlagebedingt, 0,08 baubedingt)
- Fettwiesen mit Streuobstbeständen (0,21 ha anlagebedingt, 0,13 baubedingt)
- Sumpfseggenried (0,002 anlagebedingt, 0,005 baubedingt)
- Mesophytische Saumvegetation (0,07 anlagebedingt, 0,08 baubedingt)
- Ruderalvegetation mit Streuobst (0,001 anlagebedingt, 0,006 baubedingt).

Mit der Inanspruchnahme geht die Minderung der Lebensraumfunktionen für wertgebende Arten des Offenlands und des Halboffenlands einher. Durch das Vorhaben wird hingegen kein „Wald“ im Sinne von § 2 LWaldG beansprucht.

Aufgrund der Lage der FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau“ und „Pfinzgau-West“ hat der Vorhabenträger eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen prognostiziert werden.

Es werden Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Pfinzgau“ im Umfang von rund 7,07 ha dauerhaft beansprucht. Das LSG umfasst im Plangebiet die unbebauten Freiräume der Pfinzniederung, z.T. die Freiräume südlich der Bahnlinie sowie das Deisental.

Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope ergeben sich wie folgt:

- Biotop-Nr. 169172153111, Feldgehölz nordwestlich Berghausen,
  dauerhaft: 0,07 ha, vorübergehend: 0,02 ha
- Biotop-Nr. 169172153123, Hecke I am Sonnenberg,

dauerhaft: 0,03 ha, vorübergehend: 0,01 ha
- Biotop-Nr. 169172153124, Hohlweg am Sonnenberg,
  dauerhaft: 0,025 ha, vorübergehend: 0,02 ha
- Biotop-Nr. 169172153126, Feldgehölz I am Sonnenberg,
  dauerhaft: 0,38 ha, vorübergehend: 0,01 ha
- Biotop-Nr. 169172153142, Großseggenbestand nördlich Berghausen,
  dauerhaft: 0,04 ha, vorübergehend: 0,01 ha
- Biotop-Nr. 169172159183, Nasswiese nördlich Berghausen,
  dauerhaft: 0,11 ha, vorübergehend: 0,003 ha
- Biotop-Nr. 169172153143, Talaue nördlich Berghausen,
  dauerhaft: 0,04 ha, vorübergehend: 0,05 ha
- Biotop-Nr. 6500021546109256, Mähwiese nördlich Berghausen“ (FFH-LRT 6510 `Magere Flachland-Mähwiese`),
  dauerhaft: 0,17 ha, vorübergehend: 0,08
- Streuobstwiese `Obere Aue`,
  vorübergehend: 0,03 ha
- Streuobstwiese `Weiher`
  dauerhaft: 0,22 ha, vorübergehend: 0,03 ha.

Im Zuge der Trassenauswahl hat der Vorhabenträger Flächeninanspruchnahmen im Freiraum „Weiher“ und am Südhang des Sonnenbergs durch die bahnparallele Trassierung reduziert.

Zur Minimierung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen sieht der Vorhabenträger Maßnahmen zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme, Maßnahmen zum Schutz des Baumbestands entlang der Rampe der Pfinztalbrücke gemäß RAS-LP 4 sowie der Pfinz, den Schutz naturschutzfachlich wertvoller Biotoptypen am Unterhang des Sonnenbergs und Maßnahmen zum Schutz naturschutzfachlich wertvoller Biotoptypen im Deisental vor (Maßnahmen 2.1 V, 2.2 V, 5.1 V, 6.1 V des landschaftspflegerischen Begleitplans - LBP). Die Maßnahmen im Deisental umfassen die Begrenzung der Flächeninanspruchnahme für den Arbeitsstreifen auf das technisch unabdingbare Mindestmaß sowie Schutz des Waldgebiets Mückenloch, Vorkehrungen zum Schutz des Bachlaufs im Deisental, eine offene Verlegung mit naturnaher Gestaltung des beanspruchten Gewässerabschnitts sowie den Schutz der Mähwiesen nördlich Berghausen gegenüber dem Baubetrieb.

Die Maßnahme greift in Streuobstbestände i. S. d. § 4 Abs. 7 des Landeswirtschafts- und Landeskulturgesetzes mit einer Mindestfläche von 1.500 m² ein. Ein Ausgleich

im Sinne von § 33a Abs. 3 NatSchG ist vorgesehen. Es werden Streuobstwiesen im Umfang von 1,56 ha wiederhergestellt (Maßnahmen 7.2 A und 9.1a A). Baubedingt beanspruchte Flächen werden rekultiviert (Maßnahme 1.3 A und 4.4 A).

Zur Koordinierung der Baustelleneinrichtung und Bauabwicklung unter Berücksichtigung arten- und naturschutzfachlicher Gesichtspunkte wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt (Nebenbestimmung A.IV.4.2).

Zum Ausgleich nicht vermeidbarer Auswirkungen hat der Vorhabenträger ein Maßnahmenkonzept erstellt und in seinem landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, das die folgenden Schwerpunkte umfasst:

- Pflege verbrachter, südexponierter Hanglagen des Rotbergs und Entwicklung von Offen-/Halboffenlandbiotopen (Magerwiesen mittlerer Standorte, Staudensäume); Maßnahmenkomplex Nr. 7,

- Optimierung des Deisentals durch die Pflege und Entwicklung standortgemäßer Grünlandbestände (Nass-, Magerwiesen mittlerer Standorte) sowie von Groß-seggen-, Röhrichtbeständen und durch Förderung des Biotopverbunds für wertgebende Arten (Großer Feuerfalter); Maßnahmenkomplex Nr. 8,

- Entbuschung verbrachter Streuobstwiesen am Söllinger Talberg sowie Zurückdrängen der Gehölzsukzession und angepasste Pflege zur Offenhaltung des Söllinger Talbergs; Maßnahmenkomplex Nr. 9,

- Optimierung der Randzone des Feuchtgebiets Edergrube `Hochwiesen` und Entwicklung von wechselfeuchten Wiesen; Maßnahmenkomplex Nr. 10 (neu).

1.3.2 Tiere

Aus faunistischer Sicht wird der Sonnenberg nördlich der Bahnlinie in der Gesamtbewertung als regional bedeutsamer Lebensraum eingestuft. Diese Beurteilung stützt sich auf die Ergebnisse der Fledermauserfassung (Jagdgebiet des vom Aussterben bedrohten Grauen Langohrs, mit Fransen- und Breitflügelfledermaus und Kleinabendsegler Nachweis von drei stark gefährdete Fledermausarten (Rote Liste BW) und mit Bart- und Zwergfledermaus von zwei gefährdeten Fledermausarten).

Für die Gruppe der Vögel konnte die regionale Bedeutung des Sonnenbergs aktuell nicht mehr bestätigt werden, was vor allem auf den starken Rückgang des stark gefährdeten Wendehalses zurückzuführen ist. Die von der geplanten Ortsumfahrung betroffenen Teilflächen zwischen dem Siedlungsrand von Berghausen und der Bahnlinie werden aufgrund der Bestätigung des vom Aussterben bedrohten Grauen Langohrs in der Gesamtbewertung ebenfalls als regional bedeutsam eingestuft. Für die Gruppe der Vögel weisen die Flächen eine lokale Bedeutung auf. Das sich nordöstlich anschließende Deisental wird in der Gesamtbewertung als lokal bedeutsamer Lebensraum beurteilt, was sich über die avifaunistischen Daten begründet. Diese Bewertung ergibt sich auch für die von der Planung tangierten Teilflächen im Pfinztal, die auf der Grundlage der nachgewiesenen Vogelarten sowie den Fledermausnachweisen eine lokale Bedeutung erreichen. Die Teilflächen außerhalb des vertieft untersuchten Gebietes werden auf Grundlage avifaunistischer Daten und Rückschlüssen sowie Ergebnissen von benachbarten Planungsabschnitten als lokal bedeutsam beurteilt.

Im Untersuchungsgebiet wurden im Jahr 2019 acht Fledermausarten nachgewiesen. Im Einzelnen sind dies die folgenden Arten: Wasserfledermaus, Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus und Graues Langohr.

Weiterhin wurden im Untersuchungsgebiet im Jahr 2019 49 Vogelarten nachgewiesen, davon 42 Brutvogelarten, sechs Arten, die als Nahrungsgäste registriert wurden, und eine Art, die auf dem Durchzug beobachtet wurde (Teichrohrsänger). Es wurden die folgenden Brutvogelarten, die landes- und bundesweit im Bestand gefährdet bzw. im Bestand rückläufig sind, nachgewiesen: Turmfalke, Wendehals, Rauchschwalbe, Gartenrotschwanz, Fitis, Haussperling, Feldsperling, Star, Zaunammer, Goldammer. Stockente, Rotmilan, Mauersegler und Mehlschwalbe sind Nahrungsgäste mit gefährdetem oder rückläufigem Bestand.

In den Teilflächen östlich der ICT-Zufahrt wurden in zwei Teilflächen einzelne Zauneidechsen nachgewiesen. In den Böschungen entlang der Bahnlinie im Bereich des Knotens B 10/B 293 wurden trotz mehrfacher gezielter Nachsuche keine Zauneidechsen nachgewiesen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass entlang des Bahnkörpers punktuelle Vorkommen der Art bestehen.

Im Bereich der geplanten Trasse befindet sich auf einem Privatgrundstück im Bereich „Schreibers Klamm“ ein kleiner Folienteich mit unregelmäßiger Wasserführung, in dem im Frühjahr 2016 zwei Laichballen des Springfroschs nachgewiesen wurden. Weitere Amphibienarten wurden dort 2016 nicht vorgefunden. 2019 war der Teich ausgetrocknet und eingewachsen. Der Nachweis weniger Laichballen vom Springfrosch aus dem Frühjahr 2016 konnte dort nach den Angaben des Vorhabenträgers nicht mehr bestätigt werden. Nach dem Vorbringen der Naturschutzverbände in der Stellungnahme vom 29.09.2021 ist jedoch davon auszugehen, dass der Folienteich zumindest jahresweise als Laichgewässer genutzt wird. Der Verlust des künstlichen Laichgewässers im Bereich „Schreibers Klamm“ wird durch die CEF-Maßnahme im Deisental ausgeglichen (Maßnahme 8.2a A_{CEF}).

Im Deisental befindet sich ebenfalls ein künstlich angelegter Folienteich, der 2016 sowohl von wenigen Springfröschen (mindestens drei Laichballen) als auch von Grasfröschen (ca. 20 Laichballen) als Laichgewässer genutzt wurde. Am 28.03.2019 wurden drei Laichballen vom Springfrosch nachgewiesen und somit der Befund aus dem Jahr 2016 bestätigt. Der Teich wird vorhabenbedingt in Anspruch genommen.

Die bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme ist auch mit einer Minderung bzw. Verlust der Lebensraumfunktion für Tiere verbunden. Die Überbauung der Bachaue durch Anschluss und Überleitung auf die bestehende B 293 beeinträchtigt die Lebensraumfunktion der weitgehend naturnahen Aue und der an extensiv genutztes Offenland und Halboffenland gebundenen Lebensgemeinschaften mit wertgebenden Arten. Durch die Beseitigung von Gehölzbeständen (Streuobstwiesen, Feldgehölze) entfallen Lebensstätten für Brutvögel. Es wird in Lebensstätten der Zauneidechse eigegriffen.

Insoweit dient der vom Vorhabenträger vorgesehene, bereits an anderer Stelle dargestellte Maßnahmenkomplex auch dem Ausgleich dieser Lebensraumverluste. Zudem sieht der Vorhabenträger speziell die Aufwertung von Flächen zur Optimierung der Habitatfunktion für die Zauneidechse im Trassenkorridor im Abschnitt Salbusch und Sonnenberg (Maßnahme 5.5.2 A_{CEF}), die Anlage von Amphibien-Laichgewässern im Deisental (Maßnahme 8.2a A_{CEF}) und die Freistellung von Trockenmauern am Söllinger Talberg (Maßnahme 9.3 A) vor. Unterlage 19.4.2, Tabelle 2 enthält eine Liste der artenschutzrechtlich relevanten funktionserhaltenden Maßnahmen.

Baubedingt entstehen darüber hinaus vorübergehend Beeinträchtigungen durch von Baumaschinen verursachten Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen. Insbesondere Lärm kann sich auf die Ansiedlung oder den Bruterfolg von Vogelarten auswirken. Dabei ist aber in der Regel davon auszugehen, dass diese Wirkungen nicht über die betriebsbedingten Störungen hinausgehen.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Risikos baubedingter Tötungen oder Verletzungen von Reptilien oder Amphibien sieht der Vorhabenträger Maßnahmen zur Vergrämung von Tieren sowie der Vermeidung der Einwanderung von Tieren in Baufelder vor (Maßnahmen 1.4 V_{CEF}, 5.5.1 V_{CEF}, 6.1.4 V_{CEF}). Zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen werden Gehölze lediglich innerhalb der gesetzlich geregelten Fristen zwischen 1. Oktober und 28. Februar beseitigt (Maßnahme V_{CEF}). Eine Auflistung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen findet sich in Unterlage 19.4.2, Tabelle 2.

Anlagebedingt sind zudem Zerschneidungswirkungen gegeben, die beispielsweise regelmäßig genutzte Flugstraßen von Fledermäusen betreffen. Um dem entgegenzuwirken sieht der Vorhabenträger Maßnahmen zum Erhalt der Funktionsbeziehungen bzw. Flugstraßen durch Schaffung eines Durchlasses unter der B 293 und einer Irritationsschutzwand im Bereich „Schreibers Klamm“ sowie das Pflanzen großkroniger Bäume im Bereich nachgewiesener Fledermaustransferstrecken vor (Maßnahmen 4.1 V_{CEF}, 4.2.1 V_{CEF}, 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF}, 6.2 V_{CEF}).

Betriebsbedingt sind Störungen durch Kulissenbildung und Lärm zu erwarten. Ein betriebsbedingtes Kollisionsrisiko, das über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, kann für die im Umfeld der geplanten Trasse nachgewiesenen Brutvogelarten ausgeschlossen werden.

1.4 Schutzgut Fläche

Der Untersuchungsraum weist im südlichen Teil einen hohen Anteil an versiegelten Flächen auf (Siedlungsgebiet Berghausen). Durch die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen (B 10, B 293, 2 Eisenbahnstrecken) wird der Raum stark zerschnitten und fragmentiert. Der nördlich der Bahnstrecke angrenzende Freiraum mit Rot-, Sonnen- und Hummelberg bildet derzeit noch einen zusammenhängenden Landschaftsraum und weist eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Zerschneidung auf. Die beste-

hende B 293 verläuft zwischen Berghausen und Jöhlingen am Rand des Waldgebiets Mückenloch; es bildet zusammen mit dem Lehrwald ein zusammenhängendes, großes Waldgebiet.

Baubedingt werden, als Arbeitsstreifen und für die Baustelleneinrichtung, vorübergehend Flächen im Umfang von rund 4,20 ha in Anspruch genommen. Davon befinden sich rund 0,81 ha im Siedlungsbereich. Zur Schonung wertvoller und empfindlicher Flächen und Strukturen wird dabei das Baufeld soweit wie möglich eingegrenzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bauseits beanspruchten Flächen in der Regel wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt.

Anlagebedingt werden rund 3,10 ha neu versiegelt oder, beispielsweise im Bereich von Banketten, hoch verdichtet bzw. so stark belastet, dass alle Bodenfunktionen verloren gehen. Auf einer Fläche von 4,99 ha wird bisher unversiegelte Fläche überprägt werden (Böschungsflächen, begrünte Nebenflächen). Im Umfang von 0,81 ha werden versiegelte Flächen zurückgebaut.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die ressourcenabhängigen Nutzungen ergeben sich durch die Inanspruchnahme von rd. 7,3 ha landwirtschaftlicher Flächen.

Weiterer Flächenverbrauch ergibt sich aus der Durchführung von Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtungen. Der Gesamtumfang des Maßnahmenkonzeptes des landschaftspflegerischen Begleitplans beträgt rund 8,00 ha. Davon sind rd. 1,75 ha Flächen zum Erwerb vorgesehen. Durch die Erstellung eines Konzepts mit im Wesentlichen multifunktionalen Maßnahmen hat der Vorhabenträger die Flächeninanspruchnahme auf ein Mindestmaß beschränkt. Auf die Inanspruchnahme von für die Landwirtschaft besonders geeigneten Flächen wurde so weit wie möglich verzichtet.

1.5 Schutzgut Boden

Vor allem westlich des Deisentals findet sich in den Hanglagen großflächig der Bodentyp Pararendzina. Wegen seines ausgeglichenen Luft- und Wärmehaushalts handelt es sich um einen sehr ertragreichen Ackerboden. Das von den Hängen erodierte Bodenmaterial wurde in Rinnen und Mulden wieder abgelagert und bildet vor allem im Nordwesten des Untersuchungsgebiets den Bodentyp Kolluvium, welcher ebenfalls ein meist ertragreicher Ackerboden ist. Wegen des größeren Lehmanteils besteht ein höheres Wasserhaltevermögen, was in trockenen Sommern günstig ist.

Insgesamt tritt er gegenüber der Parabraunerde und der Pararendzina zurück. Die steilen Hanglagen am Rotberg im Westen des Untersuchungsgebiets werden vom Pararendzina-Rigosol eingenommen. Aufgrund des steilen Geländes ist die Lössdecke geringmächtig und der Boden ist mit Gesteinsschutt des Muschelkalks durchsetzt. Durch eine tiefe Bodenbearbeitung (Rigolen) im Zuge der weinbaulichen Bewirtschaftung wurden Ober- und Unterboden durchmischt. In der Aue des Deisentals kommt der kalkhaltige Auengley vor. Das Bodenmaterial wurde bei Hochwasser abgelagert und stammt von erodierten Böden der umgebenden Hügellandschaft. Es handelt sich um einen schluffigen Lehm bis lehmigen Schluff. Der Flurabstand des Grundwassers ist gering und liegt bei Grundwasserhochständen im Mittel unter 40 cm.

Im gesamten Untersuchungsraum ist von Böden sehr hoher und hoher Funktionserfüllung bzgl. der natürlichen Bodenfunktionen auszugehen. Böden mittlerer Funktionserfüllung sind meist nur kleinflächig und kommen gehäuft an steileren Hanglagen am Hummelberg und Rotberg vor. Teilflächen am Rotberg weisen zwar im Zusammenhang mit den Bodenfunktionen natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf und Filter und Puffer für Schadstoffe geringe Bedeutung auf, haben aber als Sonderstandorte für naturnahe Vegetation hohe Bedeutung. Das Deisental gilt als Suchraum für Sonderstandorte mit Bedeutung für naturnahe Vegetation, d.h. dass die Leistungsfähigkeit der Böden im Hinblick auf die naturnahe Vegetation aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers teilweise von hoher Bedeutung ist.

Die Böden sind im Bereich der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz und nahe der bestehenden Bahnlinie bereits vorbelastet. Im Bereich von Sonderkulturen (z. B. Weinanlagen) und von intensiv genutzten Ackerflächen liegen Belastungen von Böden durch Düngemittel vor.

Das Vorhaben bewirkt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden durch Flächenversiegelung, Umwandlung zu Straßennebenflächen und durch die Anlage von Baubetriebsflächen.

Baubedingt ergeben sich Beeinträchtigungen im Bereich von Arbeitsstreifen, des Brückenkorridors sowie der Flächen für die Baustelleneinrichtung. Durch Bodenabtrag, Überschüttungen und Verdichtungen sind (temporäre) Verluste bzw. Minderungen der Bodenfunktionen zu erwarten. Es sind Flächen im Umfang von rund 3,39 ha betroffen. Bodenbewegungen ergeben sich in folgendem Umfang:

- Auftrag Oberboden 11.300 m³, Abtrag Oberboden 14.650 m³,
- Erdbewegungen insgesamt 157.400 m³, davon 27.880 m³ Massenauftrag, 122.200 m³ Massenabtrag, 7.320 m³ Bodenaustausch.

Während des Baubetriebes kann es zu Schadstoffeinträgen in die Böden kommen. Temporäre Schadstoffeinträge können u. a. in Form von Tropfverlusten beim Betrieb, der Wartung oder bei Tankvorgängen von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen auftreten sowie bei Unfällen und Leckagen. Durch das Einhalten der einschlägigen Vorschriften und den sach- und ordnungsgemäßen Gebrauch von Baufahrzeugen und Arbeitsgerät soll dies ausgeschlossen werden (vgl. Nebenbestimmung A.IV.3.11.).

Um die Auswirkungen auf den Boden während der Bauphase möglichst gering zu halten, ist das Baufeld zwingend auf die in den Plänen ausgewiesenen Flächen zu beschränken und durch Maßnahmen zu verhindern, dass angrenzende Vegetationsbestände beeinträchtigt werden (V Bau). Weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens vor u. a. Verdichtungen, Bodenerosionen, Vermischungen oder Schadstoffeinträgen sind im Beitrag Bodenschutz (Unterlage 21.3, S. 16) enthalten. Diese sind im noch zu erstellenden Bodenschutzkonzept zu ergänzen bzw. zu konkretisieren (Nebenbestimmung A.IV.3.2).

Anlagebedingt kommt es zum dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen im Bereich der neu versiegelten Flächen (Fahrbahn, befestigte Wege) sowie im Bereich neu angelegter, hoch verdichteter und belasteter Nebenflächen (Bankette). Dies betrifft eine Fläche von rund 3,10 ha. Darüber hinaus kommt es zu einer Überprägung der ursprünglichen Bodenverhältnisse und Minderung der Bodenfunktionen durch die Anlage von Nebenflächen (Verkehrsgrünflächen) auf einer Fläche von rund 4,18 ha.

Der Vorhabenträger hat die Flächeninanspruchnahmen im Freiraum „Weiher“ und am Südhang des Sonnenbergs durch die bahnparallele Trassierung reduziert und sieht eine Mitbenutzung vorhandener versiegelter Straßenflächen, Straßennebenflächen sowie von teilversiegelten Flächen (Schotterflächen) und Wirtschaftswegen vor. Während der Bauzeit wird die Flächeninanspruchnahme begrenzt (Maßnahme 6.1 V).

Weiterhin ist die Wiederherstellung von Bodenfunktionen durch Entsiegelung, Rekultivierung, Oberbodenauftrag und Begrünung vorgesehen (Maßnahmen 1.2 A/G

3.3a A und 6.3 A). Maßnahmen zur Optimierung der Bodenfunktionen ist insbesondere Maßnahme 8.1 A – Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgründland. Die Kompensation verbleibender Funktionsbeeinträchtigungen erfolgt schutzgutübergreifend (Maßnahmen 7.1 A, 7.2 A, 8.1 A, 8.3a A, 8.4a A, 8.5a A, 9.1a A, 9.2a A, 10.2 A (neu), vgl. unter B.VIII.1.2).

Betriebsbedingt kommt es zu Schadstoffimmissionen durch Abgase, Stäube, Mineralölprodukte, Reifen- und Straßenabrieb. Mögliche Beeinträchtigungen sind auch Schadstoffeinträge bei Unfällen.

1.6 Schutzgut Wasser

1.6.1 Grundwasser

Im nördlichen Teil des Untersuchungsraums sind die im Kraichgau vom Löss überdeckten geologischen Schichten des Muschelkalks in ihrer gesamten Abfolge vorhanden. Die unter dem Löss anstehenden Schichten des Oberen Muschelkalks und der Dolomitformation des Mittleren Muschelkalks stellen ergiebige Kluft- und Karstgrundwasserkörper dar. Im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes fehlen diese Schichten. Der hier unterhalb einer Lößüberdeckung anstehende untere Teil des Mittleren Muschelkalkes sowie die Schichten des Unteren Muschelkalks werden in der Hydrogeologische Erkundung (HGE) „Südlicher Kraichgau“ (2008) als Grundwassergeringleiter (Mittlerer Muschelkalk) bzw. überwiegend Grundwassergeringleiter (Unterer Muschelkalk) beschrieben. Oberflächennahes Grundwasser steht in der Niederung des Deisentals bei 4 - 8 dm unter Flur an. Im Bereich der Talböden der Pfinz ist bei 13 - 20 dm unter Flur mit Porengrundwasser in jungquartären Flusskiesen und -sanden zu rechnen. Niederschläge, die über den tiefgründigen Lössböden abregnen und versickern, treten bei Erreichen der undurchlässigen Schichten des Mittleren und Unteren Muschelkalkes an kleinen Schichtquellen aus. Gemäß HGE liegen im Untersuchungsraum kleinere Quellen am Rand des Deisentals, am Sandgrubengrund am nördlichen Rand des Untersuchungsraumes sowie am südlichen Hangfuß des Hummelbergs.

Im Untersuchungsraum kommen außerhalb des Waldes auf großen Flächen Böden mit hoher Bedeutung für die Grundwasserneubildung vor: Die meisten Böden wie Pararendzina, Parabraunerde-Pararendzinen, Kolluvien aus holozänen Abschwemmmassen sowie Pararendzina-Rigosole sind hier grund- oder stauwasserfern, weisen stabiles Bodengefüge bzw. gute Wasserleitfähigkeit auf und können Niederschlagswasser somit gut infiltrieren. Die eher zur Verschlämmung neigenden

Parabraunerden, die an nur flach geneigten Hängen und Scheitelbereichen am Hummelberg sowie unter Wald auftreten, sowie die Kolluvien über Pelosol oder aus Abschwemmmassen über Tonfließerde besitzen eine vergleichsweise mittlere Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Braunerde-Haftnässepseudogley sowie die Auengleye im Deisental haben dagegen nur geringe Bedeutung in diesem Zusammenhang.

Im Untersuchungsraum kann mit Ausnahme von wenigen Bereichen, die ihren Schwerpunkt am Rotberg und am südlichen Hangfuß des Hummelbergs haben, großflächig mit hohem oder sehr hohem Filter- und Puffervermögen des Oberbodens gerechnet werden.

Anlagebedingt erhöht sich der Oberflächenabfluss durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Hierdurch mindert sich das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen.

Baubedingt besteht grundsätzlich die Gefahr eines Schadstoffeintrags durch den Baustellenverkehr.

Durch das geplante Vorhaben sind indes keine unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers zu besorgen. Im Trassenbereich sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

1.6.2 Oberflächenwasser

Im Untersuchungsraum befindet sich die Pfinz, ein Gewässer I. Ordnung. Die Ortsumfahrung wird in Richtung Pfinz, die dem Rheintal zufließt, entwässert

Die Pfinz ist innerhalb des Untersuchungsraums stark verändert. Der im Untersuchungsraum liegende Abschnitt des Bachs im Deisental ist mäßig ausgebaut.

Die ökologische Gewässergüte der Pfinz ist gemäß Landesanstalt für Umweltschutz 2004 von Osten kommend bis ungefähr in Höhe der B 293 mit Güteklasse II als mäßig belastet bewertet. Es handelt sich hier um einen Gewässerabschnitt mit mäßiger Verunreinigung und guter Sauerstoffversorgung, sehr guter Artenvielfalt und Individuendichte von Algen, Schnecken, Kleinkrebsen und Insektenlarven, wo Wasserpflanzenbestände größere Flächen bedecken. Die Pfinz kann als artenreiches Fischgewässer bezeichnet werden. Westlich der B 293 ist die Pfinz dagegen mit Güteklasse II - III als kritisch belastet bewertet. Gemäß Definition handelt es sich dabei

um Gewässerabschnitte, deren Belastung mit organischen, sauerstoffzehrenden Stoffen einen kritischen Zustand bewirkt. Fischsterben ist infolge Sauerstoffmangels ebenso wie ein Rückgang der Artenzahl bei Makroorganismen möglich. Gewisse Arten neigen zu Massenentwicklung und fädige Algen bilden häufig größere flächenbedeckende Bestände.

Die Waldböden im „Mückenloch“ nordöstlich von Berghausen sowie die Böden der Tälchen und wenig geneigten Hanglagen weisen hohe oder sehr hohe Bedeutung als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf bzw. für die Oberflächenwasserrückhaltung auf.

Anlagebedingt wirkt das Vorhaben auf die Oberflächengewässer ein durch Flächeninanspruchnahme (Neuversiegelung) und Minderung der Bodenfunktionen, Barrierewirkung durch das neue Brückenbauwerk an der Rheinstraße und Querungen des Allmendgrabens, zusätzliche Verdolung des Allmendgrabens und Gewässerverlegung.

Baubedingt kann es vorübergehend zu lokalen Betroffenheiten des Gewässers kommen, z. B. durch Bauarbeiten im Uferbereich der Pfinz im Bereich der neuen Brückenquerung sowie im Allmendgraben. Diese Wirkungen sind nach Abschluss der Baumaßnahme aber wieder beendet. Die dadurch entstehenden Verschlechterungen (Barrierewirkung, Erschütterungen, Sedimenteintrag) sind lokal und kurzzeitig. Der Bereich der baubedingten Flächeninanspruchnahme (Bereich der Arbeitsstreifen, rd. 1,65 ha) wird nach Beendigung der Bauphase rekultiviert. Negative Auswirkungen von Schadstoffeinträgen könnten bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Oberflächenwasserkörpers können durch Schadstoffeinträge durch die Straßenentwässerung entstehen. Durch den Betrieb der Straße kann es auch zum Eintrag von straßenbürtigen Schadstoffen kommen. Dies sind insbesondere Schadstoffe, die durch Fahrbahnabrieb, Reifenabrieb, Abrieb von Brems- und Kupplungsbelägen, Abrieb von Katalysatoren, Tropfverluste von Ölen, Kraftstoffen und Bremsflüssigkeiten entstehen. Die Straßeneinträge werden damit gereinigt der Pfinz zugeleitet.

Negative Auswirkungen der Einleitung der Straßenabwässer auf die Pfinz, ausgehend von der neuen Umgehungsstraße, sind unter Berücksichtigung der berechneten Stoffkonzentrationen aber nicht zu erwarten.

1.7 Schutzgut Luft

Das Klima im Untersuchungsraum ist geprägt durch milde Winter, einen zeitigen Frühlingsbeginn und warme Sommer sowie mäßig hohe Niederschläge mit einem deutlichen Sommermaximum. Ein besonderes Mikroklima herrscht an den steilen, südexponierten Hanglagen des Rotbergs im Nordwesten des Gebiets, die sich bei Sonneneinstrahlung stark erwärmen.

Die vom Vorhaben betroffenen Freiflächen sind für die Ortslage von Berghausen als Kalt- und Frischluftentstehungsflächen von Relevanz. Allerdings sind nahezu alle Kaltluftentstehungsflächen strukturreich, d. h. stark mit Gehölzen durchsetzt; dies mindert ihre Ausgleichsleistung erheblich. Mit Ausnahme der Flächen am Hummelberg, die überwiegend ackerbaulich genutzt werden und hohe Bedeutung im Zusammenhang mit der Kaltluftproduktion haben, weisen deshalb alle anderen Flurbereiche nur mittlere Bedeutung auf. Das im Untersuchungsraum liegende Waldgebiet „Mückenloch“ hat in Bezug auf die Kaltluftproduktion eine hohe Bedeutung und führt den Wohngebieten östlich der B 293 Frischluft zu.

Relevante Luftaustauschprozesse durch Kaltluftabfluss in Talzügen finden v. a. entlang der Pfinz statt; diese Luftaustauschleitbahn hat damit sehr hohe Bedeutung, obwohl sie bereits durch zahlreiche Strukturen im Siedlungsgebiet gestört ist. Auch die Leistungsfähigkeit der Luftaustauschleitbahn Deisental ist auf Grund der Barrieren Wald und Bahnlinie reduziert; da sie jedoch ebenfalls direkten Siedlungsbezug zu Berghausen aufweist, hat sie dennoch hohe Bedeutung. Für die Ortslage von Berghausen relevante Hangabflussbereiche kommen an den Hängen von Rotberg, Hummelberg und Sonnenberg nördlich der Bahnlinie Karlsruhe - Bretten sowie im Gewann „Katzenberg“ nordöstlich von Berghausen vor und haben mittlere Bedeutung.

Baubedingt führt der Einsatz von Baumaschinen zu einer erhöhten Luftschadstoffbelastung im Baufeld. Diese Beeinträchtigungen wirken jedoch nur temporär und sind zu gering, um bezüglich der Qualität der Luft signifikant belastende Emissionen zu verursachen.

Anlagebedingt sind räumlich eng begrenzte Veränderungen des Geländeklimas im Bereich der asphaltierten Fahrbahn zu erwarten. Die betroffenen Flurbereiche wei-

sen aufgrund ihres Strukturreichtums (Gehölzbewuchs) jedoch nur eine mittlere Bedeutung für die Kaltluftproduktion auf. Die Funktion des Deisentals als Leitbahn für den Frischluft- sowie Kaltlufttransport in Richtung Pfinz bleibt aufrechterhalten.

Betriebsbedingt erhöhen sich im Bereich der neuen Trasse durch den Straßenverkehr die NO_2-Immissionen um bis zu 24 % bezogen auf den Grenzwert nach der 39. BImSchV. An den betroffenen Immissionsorten bleiben die NO_2-Immissionen jedoch deutlich unter dem Grenzwert. In der Ortsdurchfahrt von Berghausen wird durch die Verkehrsverlagerung eine Minderung der Schadstoffbelastungen eintreten. Die FFH-Verträglichkeitsstudie kam in Bezug auf die FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau" und „Pfinzgau West" zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen verkehrsbedingten Stickstoffeinträge für die FFH-Lebensraumtypen nicht relevant sind bzw. dass die verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch Stickstoffdeposition keine nachhaltigen / erheblichen Beeinträchtigungen verursacht (s. nachfolgend in Abschnitt B.VIII.3.).

1.8 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild

Aufgrund der weitgehend naturnahen Ausprägung, des Umfanges an gestalterisch bedeutsamen Einzelstrukturen (Landschaftselementen) und/oder dem kleinflächigen Nutzungswechsel bilden vor allem die Südhanglagen des Hummelbergs mit Rotberg, Schreibers Klamm, Steinert und Sonnenberg, das Gewann Katzenberg sowie das Waldgebiet Mückenloch Bereiche, die in ihrer Gesamtheit von sehr hoher landschaftsästhetischer Bedeutung sind. Das Deisental, der Hangfuß des Sonnenbergs mit Gewann Salbusch sowie der nordwestlich anschließende Hummelberg mit Kuppenbereich und Nordhanglagen werden mit einer vergleichsweise hohen Landschaftsbildqualität bewertet. Die sonstigen Bereiche, darunter die nicht bebauten Restflächen im Gewann Weiher am nördlichen Ortsrand von Berghausen sowie die von der umgebenden Siedlung und der Verkehrsinfrastruktur dominierte Pfinzniederung, weisen eine mittlere bzw. geringe Landschaftsbildqualität auf.

Die B 293 neu verläuft zunächst innerhalb der Ortslage von Berghausen und am Siedlungsrand mit Gewerbebebauung. Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes ergeben sich durch die Überbauung von Freiräumen mit gestalterisch wirksamen Strukturen (Gärten, Grünflächen) für die Anschlüsse mit der B 10 sowie Weiherstraße sowie die Errichtung technischer Bauwerke (Stützmauern, Lärmschutzanlagen).

Ab dem Anschlussknoten Weiherstrasse, Rheinstraße/ Vogelpark verläuft die B 293 neu abschnittsweise in einem tiefen, künstlichen Geländeeinschnitt und durchtrennt die vormals bestehende Gelände- und Nutzungsstruktur. Die Abtragung des Hangbereichs im Anschluss an den Bahnkörper und Beseitigung von Bewuchs wirkt sich ebenso negativ auf das Landschaftsbild aus. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich durch die Überformung der Geländestruktur und den Verlust gestalterisch wirksamer Strukturen, vor allem im Abschnitt östlich der ICT-Zufahrt, wobei durch die Einschnittslage die B 293 neu gegenüber dem Siedlungsbereich weitgehend verdeckt wird. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich darüber hinaus bei der Rückführung auf die B 293 alt durch die technische Überformung des Talraums und den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen (Bachlauf mit Begleitvegetation) sowie die optische Abriegelung des Tales.

Durch die Einschnittslage der Straße wird die Straße abschnittsweise weitgehend kaschiert. Der Vorhabenträger hat verschiedene Maßnahmen vorgesehen, wie die Eingrünung der Bauwerke und Lärmschutzanlagen sowie die Begrünung von Straßennebenflächen im Siedlungsbereich (Maßnahmen Nr. 1.1 G, 1.2 A/G, 3.1a A/G, 3.2 A/G) und die landschaftliche Einbindung der Straße im Bereich des Freiraumes südlich der Bahnlinie durch geschlossene Gehölzpflanzungen entlang der Straßenböschungen (Maßnahmen Nr. 4.3 A, 5.3 A, 6.3 A).

1.9 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum befinden sich verschiedene Bau- und Bodendenkmale, die durch das Vorhaben jedoch nicht beeinträchtigt werden. Darüber sind historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile vorhanden, die Zeugnis vom Umgang früherer Generationen mit Natur und Landschaft geben. In diesem Zusammenhang bedeutsam sind Hohlwege, zu denen die „Schreibers Klamm“ in der Senke zwischen Rotberg und Hummelberg sowie weitere am Sonnenberg und im Gewann Salbusch am Ortsrand von Berghausen zählen. Ebenso zählen hierzu das Gewann „Rotberg“ nördlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten, in dem gehäuft Strukturen wie Terrassenstufen, alte Weinberglagen, Streuobstwiesen und Gärten vorkommen sowie weitere ortsrandnahe und z.T. großflächige Streuobstwiesen.

Im Untersuchungsraum befinden sich darüber hinaus diverse Anlagen der Ver- und Entsorgung.

Anlagebedingt werden in geringem Umfang Streuobstbestände in Anspruch genommen. Ein sehr kurzer, unmittelbar südlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten liegender Hohlweg wird bei der bei Realisierung der Trasse überplant.

Bei Realisierung des Vorhabens sind Freileitungen an der Pfinz nördlich des Umspannwerkes an der Weiherstraße sowie im Deisental am nördlichen Ortsrand von Berghausen tangiert.

1.10 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Schutzgüter stehen in einem dynamischen Zusammenhang, in dem sie sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße beeinflussen. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind dabei in ein stark vernetztes und komplexes Wirkungsgefüge (Ökosystem) eingebunden. In der Auswirkungsprognose wurden durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen festgestellt, als dies im Rahmen der einzelnen Umweltschutzgüter bereits dargestellt ist. Dies gilt auch für mögliche Wirkungsverlagerungen, die durch die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen ausgelöst werden können.

1.11 Kumulative Auswirkungen

Es ergeben sich keine Umweltauswirkungen aus einem Zusammenwirken mit anderen Vorhaben. Insbesondere bestehen aufgrund des geplanten Neubaus der B 293 im Zuge der Ortsumfahrung Jöhlingen keine Wirkungsüberlagerungen oder relevanten räumlich-funktionalen Bezüge.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG a.F. für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren - hier des Planfeststellungsbeschlusses – im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 S. 2 und 4 UVPG a.F. nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf

den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke, aus denen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben. Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Fläche/Boden, Wasser, Landschaftsbild und kulturelles Erbe. Durch die Trassierung, das vorgesehene und in Abstimmung mit den Umweltfachbehörden planfestgestellte Regime an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen können die negativen Umweltauswirkungen auf ein vertretbares Maß begrenzt bzw. die verbleibenden nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen in weiten Teilen kompensiert werden.

Folgende Feststellungen waren maßgeblich für die Bewertung:

Bezogen auf den Menschen kommt es während der Baumaßnahme zu Beeinträchtigungen. Relevant sind insbesondere Lärmimmissionen. Allerdings sind diese Beeinträchtigungen lediglich temporärer Art. Zudem werden mögliche Beeinträchtigungen durch Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.6.2) gemindert.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV führen, können durch umfassende aktive Schallschutzmaßnahmen weitgehend, aber nicht vollumfänglich vermieden werden. Durch passiven Schallschutz kann eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden.

Im Bereich der neuen Trasse erhöhen sich durch das Vorhaben zwar die NO_2-Immissionen um bis zu 24 % bezogen auf der neuen Strecke. An den betroffenen Immissionsorten bleiben die NO_2-Immissionen jedoch deutlich unter dem Grenzwert. In der Ortsdurchfahrt von Berghausen wird durch die Verkehrsverlagerung eine Minderung der Schadstoffbelastungen eintreten. Im Ergebnis verbleiben daher keine erheblichen Auswirkungen auf die Wohnbebauung durch Schall- oder Schadstoffimmissionen durch den Betrieb der Straße.

Das geplante Vorhaben führt zu zum Teil erheblichen Einschränkungen der Erholungsfunktionen des östlich von Berghausen gelegenen Freiraumes durch Zer-

schneidungseffekte und Lärmbelastungen. Allerdings wird die Straße landschaftlich eingebunden um funktionale Bezüge aufrecht zu erhalten. Die Erholungsräume bleiben über das bestehende oder angepasste Wegenetz angeschlossen. Im Bereich der Wohnbebauung führt die Mitbenutzung der Weiherstraße sowie die bahnparallele Lage der neuen B 293, auch wenn diese nicht völlig verhindert werden, zu vergleichsweise wenig neuen Barrierewirkungen. Durch die anschließende Anlehnung an die Bahnlinie Karlsruhe – Bretten werden neue Trennwirkungen aber weitgehend vermieden.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich nachteilige Auswirkungen insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme mit Verlust von Gehölzen sowie Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen beziehungsweise Lebensräumen. Während der Bauphase kommt es zusätzlich auch zu Beeinträchtigungen durch visuelle Störreize, Schall- und Schadstoffemissionen und die Gefahr einer Verletzung oder Tötung von Tieren durch die Bautätigkeit.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind jedoch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg zu sehen. Danach aber sind die Eingriffe vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann durch entsprechende Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie durch geeignete (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Die Durchführung des Vorhabens ist mit einer Zerstörung von nach § 30 BNatSchG bzw. 33 NatSchG geschützten Biotopen verbunden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch gegeben. Darüber hinaus liegen die Voraussetzungen zur Umwandlung von geschützten Streuobstbeständen gem. § 33a NatschG vor.

Bei der Bewertung war auch zu berücksichtigen, dass ein Teil der Maßnahme im Bereich des Landschaftsschutzgebiets „Pfinzgau“ durchgeführt wird. Die Schutzzwecke der Verordnung des Landratsamtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet „Pfinzgau“ vom 07.11.1991 (LSG-VO) entfalten Bedeutung in Bezug auf nahezu alle Schutzgüter. Zugleich lässt die LSG-VO jedoch mit § 6 Nr. 7 den Bau einer Ortsumgehungsstraße Berghausen B 10/B 293 bei Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich zu. Das Vorhaben ist verträglich mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau“ und

„Pfinzgau West“, da nicht von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen ist. Die Erhaltungsziele der Schutzgebiete werden nicht erheblich beeinträchtigt.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Verwirklichung der Verbotstatbestände durch entsprechende Vermeidungs-, (vorgezogene) Ausgleichs- und Monitoringmaßnahmen (i. V. m. A.IV.4) vermieden werden kann.

Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden und Fläche sind durch die mit dem Bau der Trasse einhergehende Versiegelung und die Inanspruchnahme von Böden mit hoher bis sehr hoher Funktionserfüllung und Bedeutung als hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen, gegeben. Diese nicht nur unerheblichen Beeinträchtigungen werden jedoch durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen kompensiert. Dabei ist zu sehen, dass ein vollständiger funktions- und schutzgutbezogener Ausgleich für das Schutzgut Boden auch schutzgutübergreifend erfolgt.

Baubedingte Auswirkungen können durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Bei Durchführung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich und Ersatz sind keine verbleibenden erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht ebenfalls entgegen. Unter Beachtung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist nicht zu erwarten, dass der Bau und Betrieb der Ortsumfahrung erhebliche oder bleibende nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper oder die Oberflächengewässer haben wird. Dem Schutz der Oberflächengewässer vor Schadstoffeintrag wird durch umfangreiche Maßnahmen und einer sachgerechten Planung von Entwässerungs- und Regenbehandlungsanlagen Rechnung getragen. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie kommt für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands von Oberflächengewässerkörpern durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist. Dabei sind insbesondere die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Vorabzug 2017) festgelegten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die technische Planung einschließlich der Entwässerungsplanung mit den verfügten Inhalts- und Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

In Bezug auf eventuelle Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der Beeinträchtigung bzw. einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung führen.

Im Ergebnis haben sich bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen und im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG eingestellt.

IV. Planrechtfertigung

Die für den Neubau der B 293, Ortsumgehung Berghausen erforderliche Planrechtfertigung liegt vor. Sie folgt aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Sie ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unterdiesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits, wenn es vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 12.07.2017, 9 B 49.16 m.w.N.).

Der Neubau der Ortsumfahrung Berghausen ist als Teilstrecke der „B 293, Berghausen – Bretten“ im aktuellen Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 108 als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs enthalten (Anlage zu § 1 Abs.1 S. 2 des FStrAbG i. d. F. der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354)). Im Verlauf der B 293 stellt der Abschnitt auf Gemarkung Berghausen einen der letzten Abschnitte zwischen den Oberzentren Karlsruhe und Heilbronn dar, deren Streckenverlauf noch durch bebautes Gebiet führt (Unterlage 1b – Auszug aus Erläuterungsbericht, S. 34).

Nach § 1 Abs. 2 S. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes und sind damit gemessen hieran vernünftigerweise geboten. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für

die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG). Das bedeutet, dass nach der gesetzgeberischen Wertung unter Bedarfsgesichtspunkten eine Planrechtfertigung vorhanden ist, denn mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den genannten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Bundesgesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 26/94). Danach ist das Vorbringen, für das planfestgestellte Vorhaben bestehe kein Verkehrsbedarf, durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 02.07.2020 – 9 A 19/19, juris Rn. 59).

Aufgrund dieser gesetzlichen Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, bedarf es vorliegend auch keiner zusätzlichen Einzelfallprüfung (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, Az.: 9 A 68/07 und vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3/06). Anpassungen des Bedarfsplans an geänderte Entwicklungen obliegen dem Gesetzgeber, § 4 FStrAG.

Eine Ausnahme bestünde nur, wenn der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte. Dies setzt voraus, dass es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. z.B. nur BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, Az.: 9 A 9/15) oder sich das Vorhaben wegen mangelnder Finanzierbarkeit als objektiv nicht realisierungsfähig und damit als unzulässige „verfrühte Planung“ erweist, wofür die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte hat. Auf einzelne Aspekte wird unter B.XV.3. eingegangen.

Die mit dem hier planfestgestellten Vorhaben verfolgten Ziele sind – über die gesetzlichen Vorgaben hinaus – geeignet, das Straßenbauvorhaben zu rechtfertigen. Mit dem Neubau der Ortsumgehung Berghausen werden legitime Ziele des nach Maßgabe des FStrG verfolgt. allgemein verfolgten Ziele „vernünftigerweise geboten“ ist. Ausgehend von § 1 FStrG umfassen die Ziele des FStrG die Belange des allgemeinen öffentlichen Verkehrs, also insbesondere die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie die Erschließung und Verbindung von Räumen, aber auch die Entlastung der Bevölkerung und der sonstigen Umwelt von

den Belastungen des Straßenverkehrs (Lärm, Abgase, Zerschneidungswirkung, Unfallgefahr etc.).

Die aktuelle Verkehrssituation auf der B 293 in der Ortsdurchfahrt Berghausen ist vom Durchgangsverkehr geprägt, mit hohen Schwerverkehrsanteilen (werktags 11,5 %). Der Binnen-, Ziel und Quellverkehr ist im Vergleich zum Durchgangsverkehr eher von untergeordneter Bedeutung. Die Verkehrsuntersuchung (vgl. insbesondere B.VII.1.3.2) belegt, dass auch für das Prognosejahr 2035 angesichts der Verkehrsbedeutung der Straße mit einem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, welches eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation erwarten lässt.

Durch die vorhandene Streckencharakteristik der B 293 mit relativ schmalem Straßenquerschnitt in Zusammenhang mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einem hohen Schwerverkehrsanteil sowie teilweise hohen Längsneigungen kommt es innerorts derzeit zu starken Einschränkungen des Verkehrsablaufes und einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Infolge der erheblichen Verkehrsbelastungen kommt es innerhalb der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 und B 10 zu Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen. Die Trenn- und Zerschneidungswirkung der stark befahrenen Straßen behindert den innerörtlichen Verkehr und beeinträchtigt zugleich die Sicherheit Die Umfeldnutzungen sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ortszentrum sind durch Lärm- und Schadstoffimmissionen stark eingeschränkt.

Die Einmündung der Bundesstraße B 10 in die B 293 an dem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt kann aus Platzgründen nicht weiter an das steigende Verkehrsaufkommen angepasst werden. Durch die Einmündung weiterer hochbelasteter Straßen wie die Kreisstraße K 3541, signalgesicherten Fußgängerquerungen auf Höhe der Pfinz und der Hans-Thoma-Straße, Fahrbahnverengungen zur Geschwindigkeitsdrosselung sowie parkenden Fahrzeugen kommt es zu weiteren Störungen im Verkehrsfluss.

Um der beschriebenen Situation entgegenzuwirken und sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt Berghausen auf die Ortsumgehung geboten. Die vorhandene Ortsdurchfahrt kann entlastet und eine leistungsfähige Verkehrsverbindung geschaffen werden. Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ortszentrum von Berghausen für alle Verkehrsarten zu erreichen. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung sind für die

Jöhlinger Straße geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen denkbar, so dass den Nutzungsansprüchen von Fußgängern und Radfahrern besser entsprochen werden kann. Die geplanten Entwurfsparameter der räumlichen Linienführung mit Abstimmung der Trassierung in Lage- und Höhe und die Einhaltung von ausreichenden Haltesichtweiten gewährleisten zudem einen verkehrssicheren Ausbau der Ortsumgehung.

Eine weitere Zielsetzung der Planung ist die Reduktion bestehender innerörtlicher schädlicher Umweltbeeinträchtigungen. Durch die Verlagerung von Verkehr auf die Ortsumgehung und dadurch, dass Schleich-, Durchgangs- und Schwerverkehr aus dem Ort herausgehalten wird, soll es zu einer erheblichen Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen und einer Verbesserung der innerörtlichen Lebensqualität kommen. Trenn- und Zerschneidungswirkungen sollen vermindert und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert werden. Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Ziele sind damit auch über die gesetzgeberische Bedarfsfeststellung hinaus geeignet, das Straßenbauvorhaben zu rechtfertigen.

V. Raumordnung, Regionalplanung

Das Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans 2002 (LEP).

Nach dem Leitbild des LEP 2002 ist zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Landes eine flächendeckende Versorgung mit moderner Infrastruktur sicherzustellen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Motorfunktion der zentralen Orte stärkt, die räumliche Kooperation und den Leistungsaustausch fördert und die großräumige Einbindung des Landes gewährleistet. Dazu sind die infrastrukturellen Einrichtungen unter Beachtung von Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Tragfähigkeit bedarfsgerecht und zukunftsorientiert auszubauen und zu vernetzen (PS 1.6 G).

Die geplante Ortsumgehung im Zuge der B 293 liegt auf einer Entwicklungsachse des LEP 2002 (PS 2.6.2. Z), deren wichtigste Bestandteile vielfach gebündelte, leistungsfähige Straßen- und Schienenwege sind (zu PS 2.6.3 G). Überdies sind die Mittelzentren zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden (PS 2.5.9 G). In Kapitel 4 des LEP 2002 (Weiterentwicklung der Infrastruktur) wird an erster Stelle als Grundsatz vorgegeben, dass das Verkehrswesen so zu gestalten ist, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festlegung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt, wobei den

unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen ist (PS 4.1.1 G).

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben des LEP 2002, für einen angemessenen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere entlang der (Landes-) Entwicklungsachsen, zu sorgen.

Das Vorhaben ist auch mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 vereinbar. Ein Verstoß gegen die Ausweisung eines Regionaler Grünzugs gemäß 3.3.2 Z (1) gemäß dem Regionalplan 2003 liegt nicht vor. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Berghausen grundsätzlich begrüßt und verweist in seiner Stellungnahme auf Plansatz 3.2.2 G (2), wonach in begründeten Fällen eine Inanspruchnahme für Verkehrsanlagen oder Leitungen sowie für Vorhaben, die aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können, möglich ist, sofern die Realisierung der genannten Zielsetzung nicht entgegensteht. Bei der Durchführung unvermeidbarer Maßnahmen ist dem Schutz ökologisch sensibler Bereiche eine besondere Bedeutung beizumessen. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Minimierungs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgt. Durch die landschaftsschonende Einbindung der Trasse und das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept wird sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit des Regionalen Grünzugs grundsätzlich gewährleistet bleibt. Der Offenlageentwurf der Regionalplanfortschreibung („Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022“, Stand: 02/2021) weist die vorliegende Trasse zudem bereits als „Straße für den überregionalen Verkehr (N) (Z), Planung“ aus.

Der Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 basiert noch auf einer vorausgegangenen Planung („Wöschbacher Taltrasse“). Die Maßnahme „B 10 Hopfenbergtunnel und Verlegung der B 293 zwischen Berghausen und Jöhlingen“ ist darin als zweispuriger Neubau mit höchster Priorität für den überregionalen Verkehr aufgeführt. In der Raumnutzungskarte des Regionalplans ist östlich der Ortslagen von Berghausen und Jöhlingen eine entsprechende Freihaltetrasse eingetragen (vgl. Unterlage 19.7.1, Abb. 7). Diese Trassenführung wurde jedoch durch die Bundesverkehrswegeplanung, welche im Zuge der B 293 zwei separate Ortsdurchfahren für Jöhlingen und Berghausen unter Mitbenutzung der Bestandsstrecke zwischen Jöhlingen und Berghausen vorsieht, überholt. Demnach sind die Vorgaben des Bundesverkehrs-

wegeplans in den Regionalplan zu übernehmen, was aus dem Vorrang des Bundesrechts vor Landesrecht (Art. 31 GG) folgt. Danach kann die Landesplanung keine Ziele der Raumordnung festlegen, die die an den Bundesbedarfsplan gebundenen Straßenbaubehörden verpflichten würden, davon abweichende Entscheidungen zu treffen. Eine derartige Landesplanung wäre unzulässig. Der Offenlageentwurf der Regionalplanfortschreibung („Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022“, s. o.) weist die vorliegende Trasse bereits als „Straße für den überregionalen Verkehr (N) (Z), Planung“ aus.

Soweit die Naturschutzverbände hat in ihrer Stellungnahme eingewandt haben, die aktuelle Planung kollidiere aus Gründen der Raumordnung mit den Vorgaben des Regionalplanes, Variantenauswahl und Bewertung seien vor diesem Hintergrund fehlerhaft erfolgt, ist dem entgegenzuhalten, dass die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, mithin auch die neue Netzkonzeption in die Fortschreibung des Regionalplans zu übernehmen sind. Die geplante Trasse der B 293 neu ist zudem im Flächennutzungsplan 2030 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe als geplante Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. In Bezug auf die Variantenauswahl wird auf die Ausführungen unter B.XI.3. verwiesen.

VI. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen, Widmung

1. Straßenbau, Kreuzungen, Einmündungen

Im Zuge des Bauvorhabens ist es erforderlich, mehrere Kreuzungsbauwerke, Einmündungen und weitere Straßenabschnitte herzustellen bzw. an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Diesbezüglich bedurfte es keiner Entscheidung über die jeweilige Kostentragung nach § 12 Abs. 4 S. 2 FStrG, denn diese ergibt sich aus dem vorgelegten Regelungsverzeichnis (Unterlagen 11a). Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass der Bund die Kosten wie im Regelungsverzeichnis beschrieben trägt und insoweit zwischen den jeweils beteiligten Straßenbaulastträgern auch Einigkeit besteht. Für den Fall, dass diese Erwartung gleichwohl nicht erfüllt wird, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vorbehalten (A.IV.7.1). Dies gilt auch für die Kreuzung einer Bundesfernstraße mit einem Gewässer, § 12a Abs. 1, 4 FStrG (A.IV.7.2).

Das Landratsamt Karlsruhe, Amt für Straßen, hat mit Schreiben vom 27.09.2021 mitgeteilt, dass die vorgesehenen Umstufungen aus straßenrechtlicher Sicht nachvollziehbar sind.

2. Widmung

Widmungen, Umstufungen und Einziehungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren mit einem selbstständigen Verwaltungsakt.

Für die Bundesstraße ist hierfür die oberste Landesbehörde zuständig (vgl. § 2 Abs. 6 FStrG)

VII. Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes und den in diesem Zusammenhang geltenden gesetzlichen Vorschriften vereinbar. Die untere und die höhere Immissionsschutzbehörde wurden zu dem Vorhaben gehört und haben keine Bedenken geltend gemacht. Die untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat der Planfeststellungsbehörde gegenüber mitgeteilt, dass die Verkehrslärmproblematik ausreichend berücksichtigt sei.

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG des Bundesimmissionsschutzgesetzes – BimSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die es nach §§ 41, 42 BImSchG durch Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen gilt. Außerdem ist die vorhabenbedingte Zunahme von Luftschadstoffen von Relevanz.

1. Lärmimmissionen

1.1 Trennungsgebot, § 50 BImSchG

Die Maßnahme steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 S. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen

Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

Das Trennungsgebot beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere dem Belang einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung. Daher gebietet das Trennungsgebot die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, insbesondere durch die räumliche Lage der Trasse, schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden können. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren. Hierzu wird auf die umfassenden Ausführungen im Rahmen der Alternativenprüfung unter Kapitel B.XI.3. verwiesen. Das Trennungsgebot verlangt keine uneingeschränkte Durchsetzung, sondern enthält eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98). Der Trennungsgrundsatz kann nach einhelliger Rechtsprechung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07).

§ 50 S. 1 BImSchG steht einer Planung wie der vorliegenden nicht entgegen, an deren Realisierung zum einen ein ausgeprägt hohes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen keine echte Alternative ersichtlich ist. Das hohe öffentliche Interesse ergibt sich vorliegend daraus, dass die Maßnahme Bestandteil der Gesamtmaßnahme „B 293, Berghausen – Bretten“ (B 293-G30BW) ist und im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Ein Verzicht auf den geplanten Ausbau wäre mit erheblichen Nachteilen in Bezug auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, für die Sicherheit und Leichtigkeit des innerörtlichen Verkehrs, für die Zerschneidungswirkung und in Bezug auf die hohe Stauanfälligkeit der Strecke gegeben. Eine Alternative, die den Belangen des § 50 BImSchG in stärkerem Maße Rechnung trägt ist nicht ersichtlich. Zwar führt das Vorhaben am Siedlungsrand und in den siedlungsnahen Erholungsbereichen zu Verkehrslärmimmissionen. Die beantragte Variante (enge südliche Bündelung mit der AVG - Trasse) verlärmt die siedlungsnahen Freiräume zwischen der nördlichen

Bebauung von Berghausen und der AVG - Trasse jedoch in deutlich geringerem Umfang als die Varianten einer abgerückten südlichen Bündelung (Variante 1, 2 und 6). Durch das Heranrücken der Trasse an die AVG-Trasse wurden die Schutzabstände zur Wohnbebauung vergrößert, sodass die Immissionsbelastung durch Lärm und Schadstoffe für die Wohnbebauung und für die siedlungsnahen Freiräume geringer ist. Zwar wäre ein noch weiteres Heranrücken an die AVG-Trasse aus schalltechnischer Sicht die vorteilhafteste Lösung. Dagegen sprechen jedoch Aspekte der Wirtschaftlichkeit (s. unter B.XI.3.2.7).

1.2 Grenzwerte nach der 16. BImSchV

Sind die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne von § 50 S. 1 BImSchG vermeidbar, so ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die 16. BImSchV legt die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden.

Vorliegend ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung eröffnet, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt, § 1 Abs. 1 16. BImSchV. Der Bau der Ortsumfahrung stellt einen „Neubau“ dar. Weiterhin war das Vorhaben in Bezug auf die baulichen Änderungen der Anschlussstellen auf das Vorliegen einer wesentlichen Änderung zu prüfen.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)

3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbetroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01). Nach § 2 Abs. 2 16. BImSchV ergibt sich die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung. Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann damit nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebieten vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche (Garten, Terrasse etc.) ist für den Tag- und Nachtzeitraum die Einhaltung der Tagesgrenzwerte ausreichend, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftiger sind.

1.3 Verkehrsprognose

Die dem vorgelegten Lärmschutzkonzept zugrundeliegende Verkehrsprognose für das Jahr 2035 genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m der 16. BImSchV für solche Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen.

Die Diskussion über die Verkehrsprognose wird im vorliegenden Verfahren im Wesentlichen im Kontext mit der Erforderlichkeit der Maßnahme geführt. Die damit angesprochene Planrechtfertigung ist allerdings nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits durch den Bundesverkehrswege- und den Bedarfsplan zweifelsfrei gegeben (siehe Abschnitt B.IV. Planrechtfertigung).

Neben der Planrechtfertigung ist die Verkehrsprognose für die Ermittlung von Belastungen von Bedeutung. Diese Zahlen spielen vor allem bei den Untersuchungen

zu den immissionsschutzrechtlichen und den natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen eine Rolle; hier kann im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ ein Schutzniveau gewährleistet werden, das Prognoseunsicherheiten zu Gunsten der vom Vorhaben beeinträchtigten Belange nutzt.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Die vom Vorhabenträger als Teil der Planunterlagen vorgelegte Verkehrsprognose war daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist, nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Tz. 96; Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20.08 „Querspange Bochum“).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Das Gutachten des mit der Erstellung der Prognose beauftragten Ingenieurbüros für Verkehrswesen Koehler & Leutwein – Verkehrsuntersuchung B 10 / B 293 vom August 2007 mit den Fortschreibungen vom Mai 2013 und November 2018, eingereicht als Unterlagen 22.1 – 22.3, weist weder grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche auf, noch geht es von unzutreffenden sachlichen Voraussetzungen aus. Die darin ermittelte Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2035 konnte dem Lärmschutzkonzept zugrunde gelegt werden. Im Einzelnen:

1.3.1 Verkehrsuntersuchung 2006

Grundlage der Verkehrsuntersuchung 2006 sind Verkehrserhebungen im Jahr 2000 (Verkehrsuntersuchung 2001), die im Jahr 2006 fortgeschrieben und anhand aktueller Verkehrszählungen überprüft wurden.

Für die Verkehrsuntersuchung 2001 wurden am 23.05.2000 zwischen Jöhlingen und Weingarten, zwischen Pfinztal-Berghausen und Weingarten und in Richtung Wöschbach und in Richtung Karlsruhe/Grötzingen Verkehrszählungen sowie Befragungen nach Quelle und Ziel der Fahrt durchgeführt. Ergänzend wurden am 07.12.2000 Verkehrszählungen insbesondere im Zuge der B 3 zwischen Grötzingen und Weingarten durchgeführt, um Vollbelastungen der B 3 zwischen Weingarten und der B 10 abbilden zu können und Verkehrsverlagerungen durch die Neubauvarianten beurteilen zu können. Darauf aufbauend wurde ein Verkehrsmodell für den werktäglichen Gesamtverkehr und den werktäglichen Schwerverkehr erstellt.

Für die Verkehrsuntersuchung 2006 im Oktober 2006 wurden an neun Knotenpunkten Strombelastungszählungen in unterschiedlichen Zeitbereichen vorgenommen (Anlage 3 zu Unterlage 22.1). An dem zentralen Knoten B 10/B 293 (K 4) in Berghausen wurde eine Zählung über den Gesamttagesbereich von 6.00 bis 6.00 Uhr, mithin 24 Stunden, vorgenommen. Im Übrigen wurden Verkehrszählungen im Bereich von 6.00 bis 20.00 Uhr sowie 6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr durchgeführt.

Aus den Verkehrszählungen wird deutlich, dass im Bereich Berghausen die höchsten Belastungen im Zuge der B 10 westlich der B 293 vorliegen. Während der morgendlichen Spitzenstundengruppe sind dabei die überwiegenden Belastungen in Richtung Karlsruhe, die abendlichen in Richtung Berghausen festzustellen. So lag die Tagesbelastung auf der B 10 vom Grötzinger Tunnel her kommend auf der Karlsruher Straße bei über 26.000 Kfz, davon 2.150 Schwerverkehrsfahrzeuge. Auf der B 10 Karlsruher Straße Richtung Söllingen lag die Belastung bei 13.600 Kfz/24, mit ca. 550 Schwerverkehrsfahrzeugen.

Am Knotenpunkt der B 10 mit der B 293 wird deutlich, dass die Hauptverkehrsbelastung in Richtung B 293 fließt und in nur vergleichsweise geringem Umfang bis zum Ortsausgang Verkehrsabnahmen festzustellen sind. Besonders auffallend ist in diesem Zusammenhang, dass in Richtung von der B 293 Nord zur B 10 West in Richtung Karlsruhe ein sehr starker Strom als Ausweichverkehr über die Gewerbestraße/Weiherstraße vorliegt. Dies zeigt die hohe Grundbelastung und die damit verbundenen Störungen im Bereich der Ortsmitte, insbesondere am zentralen Knotenpunkt der B 10 mit der B 293. Die weiterführende B 10 im östlichen Ortsteil von Berghausen ist demgegenüber von deutlich geringerer Bedeutung. Weiterhin zeigt sich, dass im Zuge der B 293 eine hohe Schwerverkehrsbelastung, d.h. von Fahrzeugen ab einem zulässigen Gesamtgewicht >3,5 t vorliegt.

Für die Abbiegebeziehung von der B 10 West zur B 293 Nord ergibt sich als Querschnittsbelastung ein Gesamtwert von ca. 15.800 Kfz/24 h, von denen ca. 1.700 als Schwerverkehrsfahrzeuge eingestuft wurden. Damit besteht über den gesamten Tageszeitraum von 24 Stunden ein Schwerverkehrsanteil von knapp 11 %, ein Wert, der bereits in einer oberen, d.h. höheren Größenordnung anzusetzen ist.

Im Zuge der B 293 liegen die (Gesamt-)Belastungen in einer Größenordnung von ca. 19.000 (Brückstraße) bis etwa 15.000 Kfz/24 h in Richtung Jöhlingen. Eine hohe (Ge-

samt-)Belastung ergibt sich mit 9.000 Kfz/24 h auf der Weiherstraße/Gewerbestraße, was die hohe Bedeutung als Ausweichstrecke von der B 10 West zur B 293 aufzeigt.

Die werktäglichen Belastungen durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs liegen bei ca. 2.050 Fahrzeugen im Zuge der B 10 von Westen in den Ort zufließend, der überwiegend in Richtung B 293 weiterführt, wobei hier die maximale Belastung in einer Größenordnung von ca. 1.820 Fahrzeugen liegt. Dies entspricht einem prozentualen Anteil des Schwerverkehrs <3,5 t am Gesamtverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrt Berghausen von über 8 %, die auf der B 293 Werte von deutlich über 10 % erreichen.

1.3.2 Verkehrsprognose mit Zieljahr 2025

Auf Basis der Analysewerte 2006 wurde sodann eine Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 erstellt. Hierzu wurden zunächst bereits zur Verfügung stehende Raster und Netzmodelle aus bisherigen Untersuchungen verfeinert. Zur Anpassung der Verkehrsbelastung auf der Datengrundlage 2000/2001 wurden unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Verkehrszählungen 2006 Kalibrierungsläufe und Eichungen des Modells wie des Rasters der Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel vorgenommen. Als Ergebnis stand ein Analyseraster der Verkehrsbeziehungen für das Jahr 2006 auf einem digitalen Netzmodell zur Verfügung.

Es wurde ein Raster der Prognose 2025 nach Quelle und Ziel erstellt, bei welchem insbesondere die Flächennutzungspläne der Städte und Gemeinden, generelle Ansätze zur Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplatzzahlen sowie die Entwicklung der Motorisierung, ausgehend von einem Basisjahr 2006 bis zum Zieljahr der Prognose 2025 unter Berücksichtigung von verschiedenen Veröffentlichungen, wie beispielsweise Shell-Prognose, DIW Berlin, berücksichtigt wurden. Hieraus ergab sich für den Untersuchungsraum ein Hochrechnungsfaktor von 1,22 bezogen auf das Basisjahr 2006, was einer jährlichen Steigerung von gerundet 1,0105 entspricht.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der B 293, Ortsumfahrung Berghausen im Prognosejahr 2025 wurde der sogenannte Basis-Nullfall 2025 (Verkehrsverteilung ohne Ortsumfahrung) inklusive verschiedener Netzergänzungen bzw. Ausbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis zum Jahr 2025 als hinreichend gesichert an-

gesehen werden können. Untersucht wurde die zu erwartende zukünftige Gesamtbelastung sowie die Differenzbelastung zu den Ergebnissen des Analyse-Nullfalls 2006, d.h. den derzeit bestehenden Belastungen.

Dies hat gezeigt, dass bis zum Jahr 2025 ohne Ortsumfahrung

- die Belastung der B 10 nochmals bis auf knapp 40.000 Kfz/24h im werktäglichen Gesamtverkehr am westlichen Ortsausgang von Berghausen anwachsen wird (Schwerverkehr 1.540 Sfz/24 h),

- in der Einmündung B 10/ B 293 (Bruckstraße) Belastungen von 20.200 Kfz/24 werktäglicher Gesamtverkehr erwartet werden (Schwerverkehr: 2.260 Sfz/24 h), was einem Verkehrszuwachs seit 2006 von 9 % Kfz/24 h entspricht,

- die B 293 südlich bzw. nördlich der K 3541 Belastungen von 20.000 Kfz/24h bis hin zu 21.400 Kfz/24h (Schwerverkehr zw. 2.150 und 2.200 Sfz/24 h) werktäglicher Gesamtverkehr aufweisen wird, was einem Zuwachs seit 2006 zw. 25 % und 38 % entspricht,

- am nördlichen Ortsausgang B 293 die Belastung auf über 16.300 Kfz/24h werktäglicher Gesamtverkehr ansteigen wird (Schwerverkehr: 2.050 Sfz/24 h), was einem Zuwachs seit 2006 von 6 % entspricht,

- auf der B 10 östlich des Knotenpunktes mit der B 293 Werte von ca. 16.000 bis 17.000 Kfz/24h als werktäglicher Gesamtverkehr zu erwarten sein werden (Schwerverkehr 850 Sfz/24 h) und

- auch die Gewerbestraße/Weiherstraße einen nochmaligen Verkehrszuwachs aufweisen wird, wobei Belastungen von zumindest ca. 9.000 bis über 11.000 Kfz/24h vorliegen werden.

In der Differenzbelastung (Vergleich des Basis-Nullfalls zum Analyse-Nullfall) wurde erhoben, dass bis zum Jahr 2025 generelle Zunahmen im Gesamtnetz vorliegen, die im Bereich der Einmündung B 10/ B 293 (Bruckstraße) bei 1.600 Kfz/24, auf der B 10 im Bereich des Knotenpunkts B 10 / B 293 bei ca. 4.200 Kfz/24 h werktäglicher Gesamtverkehr und auf der B 293, südlich der K 3541 bei 5.500 Kfz/24 h liegen. Insgesamt kam das Gutachten zu dem Ergebnis, dass sich die problematische Verkehrssituation im Zuge der B 10 und im Ortskern von Berghausen somit bis zum

Jahr 2025 insbesondere während der werktäglichen Spitzenstundenzeiten deutlich verschärfen wird. Dies wiederum führt nach den Ausführungen des Gutachtens zu weiterem Schleichverkehr auf alternativen Routen innerhalb von Berghausen. Damit ist nach dem Gutachten für den Basis-Nullfall 2025 ohne Ortsumfahrung von einer sehr hohen Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Berghausen auszugehen, auch bezogen auf die Schwerverkehrsanteile.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden für die Bereiche Pfinztal-Berghausen und Walzbachtal-Jöhlingen verschiedene Varianten untersucht und jeweils ein Belastungsvergleich des werktäglichen Gesamtverkehrs gegenüber dem Analyse-Nullfall 2006 durchgeführt.

Für den Bereich Pfinztal-Berghausen wurde zunächst die Variante B 293 neu (ohne Hopfenbergtunnel) untersucht. Sie entspricht der beantragten und mit diesem Beschluss planfestgestellten Variante. Es ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen bzw. Entlastungen bezogen auf den werktäglichen Gesamtverkehr:

- Die Belastung der B 10 wird bis auf knapp 45.500 Kfz/24h im werktäglichen Gesamtverkehr am westlichen Ortsausgang von Berghausen anwachsen,

- Die B 293 neu wird in ihrem neuen Abschnitt Verkehrsbelastungen von ca. 19.000 Kfz/24 h werktäglicher Gesamtverkehr aufweisen und damit eine hohe Verkehrsbedeutung erzielen,

- in der Einmündung B 10/ B 293 (Bruckstraße) werden Belastungen von 18.500 Kfz/24 werktäglicher Gesamtverkehr erwartet,

- die B 293 südlich bzw. nördlich der K 3541 wird Belastungen zw. 16.400 und 7.900 Kfz/24h werktäglicher Gesamtverkehr aufweisen,

- am nördlichen Ortsausgang B 293 wird die Belastung auf 4.900 Kfz/24h werktäglicher Gesamtverkehr ansteigen,

- im Zuge der B 293 (alt), südlich der Einmündung der Weiherstraße, kommt es zu Entlastungen von ca. 3.000 bis 6.200 Kfz/24 h werktäglicher Gesamtverkehr, weiter nördlich liegen die Entlastungen bei rund 12.000 Kfz/24 h,

- im westlichen Abschnitt der B 10 liegen die Entlastungen bei etwas über 3.000 Fahrzeugen werktäglicher Gesamtverkehr (Vergleich Basis-Nullfall 2025 mit Variante B 293 neu),

- hohe Entlastungswerte von bis zu 7.600 Kfz/24 h werktäglicher Gesamtverkehr gibt es im Bereich der Gewerbestraße (Reduzierung des Schleichverkehrs; Vergleich Basis-Nullfall 2025 mit Variante B 293 neu).

Bei der beantragten Variante B 293 neu ergibt sich im Bereich des Anschlusses B 293 neu / B 10 eine sehr hohe Knotenpunktsbelastung von ca. 45.000 Kfz/24 h im werktäglichen Gesamtverkehr. Deshalb hat der Vorhabenträger die Realisierung der B 10 neu als Hopfenbergtunnel als Variante mit B 293 neu und B 10 neu in die Berechnungen eingestellt. Der Differenzbelastungsplan zeigt, dass nunmehr auch die B 10 Entlastungen erfahren wird, die in einer Größenordnung von bis zu 15.000 Kfz/24 h und darüber liegen würden. Mit der Variante B 293 neu und B 10 neu wäre somit eine nochmalige Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bereich der gesamten Ortslage (auch im Bereich B 10 Ost) verbunden.

Für den Schwerverkehr >3,5 t wurden ebenfalls die Verkehrsverteilungen für die beschriebenen Varianten ermittelt. Im Vergleich des Prognose-Planfalls 2025 für die Variante B 293 neu zum Basis-Nullfall zeigt sich auf der B 10/ Karlsruher Straße östlich des Anschlusses zur B 293 neu eine erhebliche Entlastung von rund 1.800 Lkw/24 h. Im Bereich der Jöhlinger Straße ist mit rund 1.800 Lkw/24 h weniger zu rechnen, südlich und nördlich der Einmündung Weiherstraße. Für den Fall der Realisierung des Hopfenbergtunnels (Variante B 293 neu mit B 10 neu) fällt diese Entlastung auf der B 10 am Knotenpunkt mit der B 293 mit rund 2.500 Lkw/24 h weniger noch deutlicher aus, wobei in diesem Fall auch die östliche B 10 innerhalb der Ortslage entlastet wird (rund 600 Lkw weniger). Im Bereich der Jöhlinger Straße liegt die Entlastung von werktäglichem Schwerverkehr südlich und nördlich der Einmündung Weiherstraße bei rund 1.800 Lkw/24 h. Insgesamt wird der Neubau der B 293 im Bereich der Ortslage Berghausen zu einer erheblichen Entlastung vom werktäglichen Schwerverkehr >3,5 t führen.

Nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachtens führt die beantragte Variante einer Nordwestumgehung von Berghausen (ohne Hopfenbergtunnel) zu erheblichen Entlastungen im innerörtlichen Bereich von Berghausen, insbesondere im Zuge der B 293 alt von bis zu 11.600 Fahrzeugen/24 h und bis zu 1.790 Schwerverkehrsfahrzeugen (vgl. Unterlage 22.1, Anlage 20).

1.3.3. Fortschreibung auf das Zieljahr 2035

Im Verkehrsgutachten wurde weiterhin nachvollziehbar dargelegt, dass die vorstehend dargestellten Verkehrsbelastungen bezogen auf das Prognosejahr 2025 auf das Zieljahr 2035 übertragen werden können:

Die Fortschreibung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2035 war erforderlich und genügt den rechtlichen Anforderungen. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung wäre die Entscheidung, bei der Prognose auf einen bestimmten Zeitpunkt abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe oder von vorneherein ungeeignet erschiene. Als Rahmen für die Verkehrsprognose geht die Rechtsprechung von einem Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren aus (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 A 10.95; BayVGH, Urteil vom 29. Juni 2006, 25 N 99.3449). Maßgeblicher Zeitpunkt für die rechtliche Beurteilung ist dabei die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses.

Durch die Fortschreibung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2035 wurde den genannten rechtlichen Anforderungen Rechnung getragen. Infolge der Fortschreibung des Prognosehorizonts auf 2035 liegt das Zieljahr noch 10 Jahre entfernt. Für die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht erkennbar, dass der Wahl des Prognosehorizonts unsachliche Erwägungen zugrunde lägen. Der Prognosehorizont wurde weder absichtlich zu kurz bemessen, noch erscheint er deshalb ungeeignet, weil im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits absehbar wäre, dass die Straße bis zum gewählten Prognosehorizont noch nicht fertig gestellt sein würde. Vielmehr ist mit einer Inbetriebnahme der Straße vor dem Erreichen des Prognosehorizonts zu rechnen.

Für die Fortschreibung auf das Zieljahr 2035 ging der Vorhabenträger wie folgt vor (Unterlage 22.3, Stand Nov. 2018, im Folgenden: Verkehrsuntersuchung 2018): Es wurde keine Neuberechnung vorgenommen, sondern geprüft, ob eine Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosezieljahr 2035 dahingehend möglich ist, dass der Hochrechnungsfaktor von 1,22 bezogen auf das Basisjahr 2006 weiterhin zugrunde gelegt werden kann. Hierfür wurde im Jahr 2018 die seit dem ursprünglichen Analysejahr 2006 eingetretene Verkehrsentwicklung im engeren Untersuchungsgebiet Berghausen / Jöhlingen / Weingarten durch eine wiederholte Zählung ermittelt.

Die Zählung 2018 erfolgte am 03.05.2018 an fünf Knotenpunkten in Berghausen, Jöhlingen und Weingarten (zur Lage der Knotenpunkte: Anlage 1 zu Unterlage 22.3). Der Zählzeitraum erstreckte sich entsprechend den Hauptverkehrszeiten von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr. Die Verkehrsbelastungen wurden dann mit Hilfe allgemeiner Hochrechnungsfaktoren auf den werktäglichen Gesamtverkehr hochgerechnet (Anlagen 2-4 zu Unterlage 22.1).

Die wiederholte Zählung 2018 hat folgende Belastungen ergeben: auf der B 10, Karlsruher Straße im Bereich des Grötzinger Tunnels 30.600 Kfz/24 h, davon 1.850 Sfz/24 h; im Bereich der Weiherstraße 8.900 Kfz/24 h, davon 140 Sfz/24 h. Im Bereich der B 293, Jöhlinger Straße wurden 16.100 Kfz/24 h (1.530 Sfz/24 h), im Bereich der Brückstraße 18.100 Kfz/24 h bei 1.670 Sfz/24 h gezählt. Hieraus ergibt sich, dass im Jahr 2018 erhebliche Gesamtverkehrsbelastungen in der gesamten Ortsdurchfahrt von Berghausen über die Karlsruher Straße und die B 293 vorlagen.

Der in einem weiteren Schritt vorgenommene Belastungsvergleich ergab, dass der werktägliche Gesamtverkehr (Kfz/24 h) zwischen den Jahren 2006 und 2018 im Verkehrsnetz insgesamt um ca. 5 % abgenommen hat. Die Abnahme beträgt im Bereich der B 10 / Karlsruher Straße zwischen 2.400 und 3.500 Kfz/24 h (Abnahme entspricht zw. 9 % und 10 %); beim Schwerverkehr beträgt die Abnahme rund 400 Sfz weniger (zw. 18 % und 19 %). Im Bereich der B 293 (Brückstraße) liegt der Rückgang bei zw. 1.200 und 1.800 Kfz/24 h (zw. 6 % und 12 %), beim Schwerverkehr liegt der Rückgang bei zw. 150 bis 220 Sfz weniger (zw. 8 % und 13 %). Im Bereich der B 293 (Jöhlinger Straße) ergibt der Vergleich der Verkehrszahlen von 2006/2018 einen leichten Zuwachs von 200-400 Kfz/24 h (rund 2 %), wobei auch hier beim Schwerverkehr >3,5 t Abnahmen von 250 bis 280 Sfz/24 h (zw. 14 % und 17 %) zu verzeichnen sind. Im Durchschnitt ging der Schwerverkehr >3,5 t in allen Abschnitten um 14 % zurück (in Einzelnen Tabelle in Unterlage 22.3, S. 2).

Der Rückgang der Verkehrsbelastungen an den betrachteten Querschnitten beruht nach den Ausführungen der Verkehrsuntersuchung 2018 auf der Verschärfung der Umweltzone Pfinztal beginnend im Jahr 2010. Weiterhin galt seit 2015 ein ganztägiges Durchfahrtsverbot für Schwerverkehrsfahrzeuge >12 t.

Der Vorhabenträger hat in einem weiteren Schritt die Annahmen aus 2006 für die Verkehrsentwicklung überprüft. Berücksichtigt wurde insbesondere die Einwohne-

rentwicklung 2015 bis 2030 sowie die künftige Motorisierungsentwicklung entsprechend dem Generalverkehrswegeplan, Verkehrsprognose 2030. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg geht hinsichtlich der Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet für die Jahre 2015 bis 2035 für die Gemeinden Pfinztal und Walzbachtal von einem Rückgang von ca. 0,16 % aus, wobei den Einwohnerzuwächsen in Walzbachtal Einwohnerrückgänge in Pfinztal selbst entgegenstehen. Im gesamten Landkreis Karlsruhe steigt die Anzahl der Einwohner um ca. 2,81 %.

Die aktuelle Verkehrsprognose des Generalverkehrswegeplans, Verkehrsprognose 2030, zeigt eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um ca. 16,8 % für den Zeitbereich von 2018 bis 2035. Danach kann mit einer Zunahme der Verkehrsleistung auf Bundestraßen von jährlich 0,9 % gerechnet werden, was damit über der 2006 angenommenen jährlichen Steigerung von gerundet 1,01 liegt. Nach den weiteren Ausführungen des Gutachtens führt die Fortschreibung mit dem Prognosefaktor 1,168 entsprechend dem Generalverkehrswegeplan für Bundesstraßen für das Prognosejahr 2035 und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von 2006 bis 2018 von -5% und des prognostizierten Rückgangs in der Bevölkerungsentwicklung für Pfinztal und Walzbachtal zu einem Gesamthochrechnungsfaktor von ca. 10,8 %. Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung des Landkreises Karlsruhe erhöht sich der Gesamtprognosefaktor 2018 auf 2025 auf ca. 14,1 % (hierzu bereits vorstehend unter B.I.1.1).

Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da aufbauend auf der Verkehrsuntersuchung 2018 relevante Strukturveränderungen wie oben beschrieben (Einwohnerentwicklung und künftige Motorisierungsentwicklung) berücksichtigt wurden. Dass diese nicht ausreichend zur Abbildung der aktuellen Situation sein sollten, ist nicht erkennbar. Die Einbeziehung der Verkehrsprognose 2030 des Generalverkehrswegeplans untermauert zudem die Aktualität des verwendeten Verkehrsmodells. Es begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch keinen Bedenken, dass die Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben und nicht neu berechnet wurde.

Sofern sich hieraus ergibt, dass die 2006 bis 2025 angesetzten Prognosezuwächse von 22,3 % (bezogen auf den Gesamtraum) zu hoch angesetzt waren, da diese deutlich über den Prognosezuwächsen von 10,8 % bzw. 14,1 % für den Zeitraum 2018 bis 2035 liegen, bzw. dass zwischenzeitlich von geringeren jährlichen Verkehrszahlen und dementsprechend auch Zuwächsen ausgegangen werden muss, stellt dies die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ebenfalls nicht grundlegend in Frage. Denn

die 2006 angesetzten absoluten Werte für 2025 werden nach den Ausführungen des Gutachters auch zum Prognosejahr 2035 nicht überschritten werden. Da die Prognosezuwächse von 22,3 % für den Zeitraum von 2006 bis 2025 deutlich über den Prognosezuwächsen von 10,8 % bzw. 14,1 % für den Zeitraum 2018 – 2035 liegen, kann die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2006 mit Zieljahr 2025 auf das spätere Zieljahr 2035 übertragen werden.

Das Vorgehen, die Werte aus der ursprünglichen Verkehrsprognose der Verkehrsprognose 2035 und im Weiteren auch den Berechnungen für Lärm und Schadstoffe zugrunde zu legen, ist im Sinne eines Maximalansatzes bzw. einer Worst-Case-Betrachtung zu verstehen und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Der teilweise vorgetragene Einwand, die geschätzte Verkehrsprognose sei mit Unsicherheiten verbunden, was zu Gunsten der Betroffenen berücksichtigt werden müsse, verfängt nicht, da nach dem vorliegenden Ansatz gerade ein Schutzniveau gewährleistet wird, das Prognoseunsicherheiten zu Gunsten der vom Vorhaben beeinträchtigten Belange nutzt.

Zusammenfassend belegt die Verkehrsprognose, dass zum Zieljahr 2035 im Basis-Nullfall ohne Ortsumfahrung mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Berghausen zu rechnen ist. Dies trifft auch auf die Schwerverkehrsanteile zu. Entgegen der vielfach vorgebrachten Einwendungen ist nicht damit zu rechnen, dass das Verkehrsaufkommen weiter abnehmen wird. Die beantragte Variante der B 293 wird zu nachhaltigen Entlastungen der B 10 führen, wobei die Umweg-/Schleichverkehre über die Gewerbestraße/Weiherstraße mit nachhaltiger Entlastung der B 10 auf diese zurückfließen werden. Erhebliche Entlastungswirkungen werden sich auch im Zuge der B 293 nördlich der Einmündung der Weiherstraße ergeben. Auch unter Berücksichtigung aller von den Einwendern vorgebrachter Punkte (nachfolgend unter B.XV.1) sind keine Unstimmigkeiten oder fachlichen Fehler bei der Erstellung der Prognose erkennbar.

Insgesamt ist die Verkehrsprognose 2035 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher plausibel und nachvollziehbar und konnte somit auch im Weiteren der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt werden.

1.4 Schalltechnische Untersuchung

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlagen 17.1b - 17.3b) sind die künftigen Schallimmissionen im Prognose-Planfall 2035 untersucht worden. Die

schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig.

Die schalltechnische Untersuchung wurde bei Antragstellung zunächst als Unterlage 17.1 vom 26.01.2021 des Ingenieurbüros für Bau, Verkehr und Umwelt Fischer, Karlsruhe, eingereicht. Während des Verfahrens wurde eine Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung (Ingenieurbüro KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH, Stand 18.12.2023, Deckblatt a, Unterlagen 17.1a – 17.3a) erforderlich, da in der ursprünglichen Untersuchung von einer zu hohen Verkehrsmenge auf der Kreisverkehrsbahn und einer zu niedrigen Verkehrsmenge auf dem Bypass Nord ausgegangen worden war. Auf dem Bypass Nord wurden die korrigierten Verkehrszahlen der Überarbeitung angesetzt, d.h. ein Gesamtverkehr von 11.510 Kfz/24h (vgl. Anhang 1.2.1. S. 2 zu Unterlage 17.1a, Deckblatt a) statt ursprünglich 1.840 Kfz/24 h (Anlage A 2, S. 1 zu Unterlage 17.1).

Infolge von Zusagen, die im Erörterungstermin gemacht wurden, wurde der aktive Schallschutz ergänzt (Verlängerung der Lärmschutzwände, Einbau eines offenporigen Asphalts, Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts). Zur geänderten schalltechnischen Untersuchung erfolgte in der Zeit vom 23.07.2024 bis einschließlich 22.08.2024 eine 2. Offenlage. Eine weitere Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wurde wegen der Berücksichtigung des Lkw-Segments über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht erforderlich. Die Neuberechnung ging als Deckblatt b, Unterlagen 17.1b – 17.3b am 22.10.2024 bei der Planfeststellungsbehörde ein (dazu unter B.VII.1.4.2).

Die erforderlichen Daten der schalltechnischen Untersuchung wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der vorliegenden Unterlagen vollständig beurteilen. Der Untersuchungsbereich wurde für die Beurteilung der Auswirkungen ausreichend groß gewählt und genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen an eine sachgerechte Ermittlung. Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich der nächstgelegenen Bebauung entlang des Neubaus der B 293 sowie im Bereich der Anschlussstellen (vgl. Übersichtslageplan, Unterlage 17.3b, 17.3.0).

Über die Berechnung von Isophonenlinien (Linien gleicher Lautstärke) wurde die grobe Ausdehnung der Betroffenheit ermittelt. An mindestens allen innerhalb der

gebietsnutzungsspezifischen Isophonenlinien liegenden Gebäude wurden Immissionsorte gesetzt. An diesen werden Einzelpunktberechnungen zur Bestimmung der Beurteilungspegel durchgeführt. Insgesamt erfolgte die Einzelpunktberechnung für 567 relevante Gebäudefassadenabschnitte an den nächstgelegenen schutzwürdigen Gebäuden. Die Ermittlung der Betroffenheit erfolgte für jede Geschossseite eines zu untersuchenden Objekts. Die Objekte wurden nach Hausseite und Stockwerk differenziert betrachtet. Die Anzahl der Stockwerke wurde über Gebäudehöhen aus Laserscandaten ermittelt. Die betroffenen Gebäudefassaden sind in den Lageplänen der Unterlagen 17.3b, 17.3.1 bis 17.3.4 dargestellt. Die Untersuchung umfasst damit eine ausreichende Anzahl von Immissionsorten. Aus den Unterlagen kann auch in ausreichendem Maße der Grad der Betroffenheit abgeschätzt und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst gemacht werden.

Im Bereich des Knotenpunkts B 10 / B 293 neu befindet sich Wohnbebauung in der unmittelbaren Umgebung der Straße. Die schutzwürdigen Nutzungen liegen nördlich, südlich und östlich des Ausbaubereichs in Allgemeinen Wohngebieten sowie westlich des Ausbaubereichs in einem Mischgebiet. Entlang des Neubaus der B 293 befinden sich schützenswerte Gebäude im Bereich der „Rheinstraße“, im Bereich des Wohngebiets „Untere Au“, der „Hans-Thoma-Straße“ und der „Jöhlinger Straße“. Die schutzwürdigen Nutzungen nordwestlich des Neubaus liegen in Allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten und südöstlich des Neubaus ebenfalls in Allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten (Übersichtslageplan, Unterlage 17.3b, 17.3.0).

Sofern von einigen Einwendern gefordert wird, Nebenstraßen in die schalltechnische Betrachtung einzubeziehen bzw. nicht nur die Auswirkungen im eigentlichen Planungsraum, sondern auch die durch das Vorhaben ausgelösten Fernwirkungen zu betrachten, wird verkannt, dass nach der Rechtsprechung nur unter bestimmten Umständen die Betrachtung verkehrlicher Effekte im nachgelagerten Straßennetz außerhalb des Planungsabschnitts erforderlich ist. Dabei ist von folgendem Grundsatz auszugehen:

Nimmt der Verkehr als Folge des Straßenbauvorhabens auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen

Straße besteht (vgl. BVerwG, Urteil v. 17. 03. 2005, 4 A 18.04). Ausweislich der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 22.2, werden die meisten Nebenstraßen vom Verkehr entlastet, da Schleichverkehr entfällt. Darüber hinaus liegt auf den Nebenstraßen infolge des Vorhabens kein erheblicher Lärmzuwachs vor. Dies wäre nur dann der Fall, wenn durch die Baumaßnahme auf der Nebenstraße eine Verkehrsbelastung entsteht, durch die die Beurteilungspegel an den anliegenden Gebäuden die örtlichen Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV überschreiten und sich zusätzlich um mindestens 3 dB(A) erhöhen. Im vorliegenden Fall sind die prognostizierten Verkehrszunahmen auf den Nebenstraßen zu gering, um eine Erhöhung des Lärms um mindestens 3 dB(A) zu bewirken. Eine detaillierte Betrachtung der Nebenstraßen im Hinblick auf die Fernwirkung war daher nicht erforderlich.

1.4.1 Ermittlung der relevanten Beurteilungspegel

Im Ergebnis ist die Ermittlung der relevanten Beurteilungspegel nach Überprüfung der Planfeststellungsbehörde methodisch und sachlich nicht zu beanstanden.

Nach der Übergangsregelung des § 6 der 16. BImSchV (gültig ab 01.03.2021) berechnet sich der Beurteilungspegel nach den Vorschriften der 16. BImSchV in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist. Der Antrag auf Feststellung des Plans für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Berghausen ging am 23.02.2021 bei der Planfeststellungsbehörde ein. Danach findet für die Berechnung der Beurteilungspegel § 3 S. 1 der 16. BImSchV in der Fassung ab dem 01.01.2015 i. V. m. Anlage 1 Anwendung, die auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) Bezug nimmt.

Der Einwand, für die Berechnung der Lärmwerte hätten die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (amtlich bekannt gemacht am 31.10.2019 durch das BMVI im Verkehrsblatt 2019, Heft 20 unter der lfd. Nummer 139, S. 698) zugrunde gelegt werden müssen, ist angesichts der eindeutigen Übergangsregelung des § 6 der 16. BImSchV zurückzuweisen.

Weiterhin erfolgt die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen gemäß § 3 der 16. BImSchV auf Grundlage entsprechender Schallausbreitungsberechnungen und nicht anhand örtlicher Schallmessungen. Dies entspricht

ständiger Rechtsprechung (z. B. BVerwG, Urteil v. 20.01.2010, 9 A 22/08). Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf umfangreichen messtechnischen Erkenntnissen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von schwankenden Witterungsverhältnissen und von betrieblichen Besonderheiten an einzelnen Tagen, sodass Prognosen der zukünftigen Lärmsituation erstellt werden können. Da die Berechnungsverfahren so konzipiert sind, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse aus Immissionsmessungen die berechneten Pegelwerte unterschreiten, also grundsätzlich zu Gunsten der potenziell Lärmbetroffenen gerechnet wird, sind die Ergebnisse für die Betroffenen günstiger als dies bei Messung der Fall wäre.

Die Berechnung der Schallimmissionen wurde mit dem auf den Rechenvorschriften der RLS-90 basierenden Programm "SoundPlan“, Version 8.2, der Firma Soundplan GmbH durchgeführt. Dieses Programm gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Die Anwendung des Programms begegnet auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keinen Bedenken (BVerwG, Urteil vom 28.09.2021, 9 A 12/20 juris Rn. 24, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 23.05.2022, 11 D 343/21.AK, juris Rn. 130).

1.4.2 Relevante Eingangsparameter

Das Rechenverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels gemäß § 3 der 16. BImSchV ist durch die nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV anzuwendenden RLS-90 verbindlich vorgegeben. Aufgrund der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort nach der in den RLS-90 beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden. Die Emissionspegel von Straßen werden in den RLS-90 wesentlich bestimmt durch das Verkehrsaufkommen, die Zusammensetzung des Verkehrs (Pkw-Anteil, Lkw-Anteil), die Fahrgeschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche, die Längsneigungsverhältnisse sowie durch Steigungen und Gefälle im Straßenverlauf.

Die Grundlagen der schalltechnischen Berechnung basieren auf den Verkehrszahlen im Prognosejahr 2035, die Berechnung der Pegel erfolgt getrennt für den Zeitraum Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr). Da nach Auffassung der Planfeststel-

lungsbehörde die dem Antrag zugrunde gelegte Verkehrsprognose nicht zu beanstanden ist, wird der in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen eingebrachte Einwand , dass aufgrund der fehlerhaft überhöhten Verkehrsprognosen auch die darauf basierenden Lärm- und Schadstoffprognosen – insbesondere für die Situation in der Ortsdurchfahrt Berghausen im Basis-Nullfall - als signifikant zu hoch zu bewerten sei, zurückgewiesen (dazu vorstehend unter B.VII.1.3 und B.XV.1.1).

Die in die schalltechnische Untersuchung eingegangenen Berechnungsannahmen sind in Unterlage 17.1b dargestellt. Grundlagen für die schalltechnische Berechnung bilden durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Verkehrsmengen, Lkw-Anteile und weitere schalltechnische Parameter wie zulässige Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, ggf. Mehrfachreflexion. Die Korrekturfaktoren liegen durch die Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 ohne Wahlmöglichkeit fest.

Die offengelegten Schalltechnischen Untersuchungen des Ingenieurbüros Fischer vom 26.01.2021 (Unterlage 17.1 – 17.3) und vom 18.12.2023 des Ingenieurbüros Krebs + Kiefer (Unteralge 17.1a – 17.3 a) errechneten den Lärmanteil des Lkw-Verkehrs auf der Basis des im Verkehrsgutachten ermittelten Schwerverkehrs über 3,5 t Gesamtgewicht. Da § 3 der 16. BImSchV in der Fassung vom 01.01.2015 auf Anlage 1 und die RLS-90 Bezug nimmt, war der Schalltechnischen Untersuchung jedoch der Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht zugrunde zu legen. Diesem Erfordernis ist der Vorhabenträger nachgekommen und hat i.R.d. vorgenommenen Planungsänderungen eine entsprechende Neuberechnung nachgereicht (Schalltechnische Untersuchung vom 21.10.2024, Unterlage 17.1b). Hierzu wurden die aus der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Schwerverkehrsanteile über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Schwerverkehrsanteil über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht mit dem Faktor 1,3 umgerechnet. An der Gesamtzahl der Fahrzeuge hat sich nichts geändert. Die Fahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, die bisher als Pkw eingeordnet waren, wurden nun jedoch dem lauteren Schwerverkehr zugeordnet. Dies ergibt sich auch aus der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1b, S. 16, welche die Grundlagen für die schalltechnische Untersuchung auflistet: Lkw-Anteile, zulässiges Gesamtgewicht >2,8 t am Tag und in der Nacht. Die Umrechnung hatte keine sonstigen Änderungen der Vorhabensplanung zur Folge. Insbesondere haben sich auch keine Änderungen in Bezug auf die vorgesehenen und offengelegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gleichermaßen plausibel wie auch schlüssig und wird den gesetzlichen Voraussetzungen gerecht. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Ermittlung des maßgebenden Lkw-Anteils über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht in Prozent am Gesamtverkehr mangels bindender Vorgaben durch Regelwerke in der Praxis unterschiedlich gehandhabt wird. Eine bundesweite Regelung zur rechtskonformen Berücksichtigung des fraglichen Lkw-Segments in Lärmberechnungen ist nicht erfolgt, weshalb die hier zur Anwendung gekommene Methodik der Umrechnung nicht zu beanstanden ist.

Der Lärmberechnung wurden folgende zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu Grunde gelegt: Auf der „B 293 neu“ vom geplanten Kreisverkehr im Kreuzungsbereich der „B 10“/ „B 293 neu“ bis zum geplanten Kreisverkehr bei Bau-km 0+500 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (Anschlussstelle Weiherstraße, Gewerbestraße), danach 70 km/h, ab dem Anschluss an der „B293 alt“ in Richtung Jöhlingen 100 km/h. Auf der „B 10“, im Bereich des geplanten Kreisverkehrs beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Ortseinwärts auf Höhe der „Rappenbergstr. 2“ wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts begrenzt. Auch in der „Jöhlinger Straße („B 293 alt“) ist die nächtliche zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h begrenzt.

Die Naturschutzverbände haben gegen die Lärmprognose eingewandt, dass bei den Lärmberechnungen offenbar nicht berücksichtigt wurde, dass auf den Ortsdurchfahrten der B 293 – sowohl in Berghausen als auch in Jöhlingen – bereits seit geraumer Zeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, sondern dass mit 50 km/h gerechnet wurde. In der aktuellen Schalltechnischen Untersuchung ist die verminderte zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 293 alt aber berücksichtigt worden (vgl. Unterlage 17.1b Anhang 1.2.1 Seite 2).

Unterschiedliche Straßenoberflächen wurden mit dem Korrekturwert DStrO in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit berücksichtigt. Infolge einer Zusage im Erörterungstermin wird zwischen dem Kreisel am Vogelpark und der Kreuzung B 293 alt und B 293 neu (Kilometer 0+590 bis ca. Kilometer 1+340) ein offenporiger Asphalt mit Kornaufbau 0/11 mit einem Korrekturwert DStrO = -4 dB(A) eingebaut.

Als weitere Zusage aus dem Erörterungstermin wird zwischen dem Kreisverkehr mit der B 10 und dem Kreisverkehr am Vogelpark ein lärmtechnisch optimierter Asphalt eingebaut. Lärmtechnisch optimierte Asphalte sind jedoch in der hier zur Anwendung kommenden Berechnungsvorschrift der RLS-90 nicht eingeführt und haben

daher in der vorliegenden Lärmberechnung keine Berücksichtigung gefunden. Der Vollständigkeit halber wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass nach den RLS-19, Tabelle 4a in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit und des Fahrzeugtyps Reduktionen des Emissionspegels von ca. -1 dB(A) bis -3,2 dB(A) anzusetzen wären. Erhöhte Emissionen an Steigungen und Gefällestrecken werden für Längsneigungen mit dem Korrekturwert DStg berücksichtigt.

Die Naturschutzverbände sowie weitere Einwender haben eingewandt, dass bei einer Lärmprognose für das Jahr 2035 zwingend berücksichtigt werden müsse, dass bis dahin ein signifikanter Anteil an Elektrofahrzeugen auf unseren Straßen unterwegs sein werde. Dies führe zu einer (weiteren) signifikanten Minderung der zu prognostizierenden Lärmbelastungen – ganz ohne Straßen-Neubau.

Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass die hier anzuwendenden RLS-90 keine Berücksichtigung der Elektromobilität vorsehen. Hierdurch wird nicht in Frage gestellt, dass die Elektrifizierung der Fahrzeuge eine wichtige Bedeutung für die Erreichung der Klimaziele hat (vgl. hierzu unter B.XI.4.). Nach dem Vortrag der Naturschutzverbände bleibt zudem fraglich, welche Reduktionsfaktoren aufgrund der möglicherweise zu erwartenden Steigerung der Elektromobilität in Ansatz zu bringen wären. Für eine Reduzierung des wahrgenommenen Verkehrsgeräuschs ist der Anteil an alternativen Antrieben in der Flottenzusammensetzung vernachlässigbar, da die Elektrifizierung nur das Antriebsgeräusch (Motorengeräusch) mindert und auf das Reifenabrollgeräusch keinen Einfluss hat. Vermindert sich durch die Elektrifizierung das Antriebsgeräusch, so wird es bei niedrigeren Geschwindigkeiten vom Reifenabrollgeräusch überdeckt. Nicht zuletzt kommt die vorliegende „konservative Abschätzung“ den Lärmbetroffenen vorliegend zugute.

Insgesamt ergeben sich gegen die Eingangsparameter aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Auf Basis der Eingangsparameter lassen sich die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Demnach genügt die Schalltechnische Untersuchung den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV für solche Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen. Die Einwendungen gegen das Schallgutachten inklusive der Verkehrsprognose werden zurückgewiesen.

1.4.3 Hinreichender aktiver Lärmschutz

Das vom Vorhabenträger beantragte Lärmschutzkonzept – im Wesentlichen mit Lärmschutzwänden und –wällen, offenporigem Asphalt und lärmtechnisch optimiertem Asphalt - genügt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Einbeziehung der Nebenbestimmungen in Abschnitt A.IV.6. den Anforderungen der Rechtsprechung an ein ausgewogenes Lärmschutzkonzept. Das Vorhaben ist demnach mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Dem liegen folgende Erwägungen zugrunde:

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG hat der aktive Schallschutz grundsätzlich Vorrang vor dem passiven Schallschutz. Betroffene haben grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, d.h. auf Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Straße als Emissionsquelle, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Erweisen sich die Kosten für Schutzmaßnahmen jedoch als unverhältnismäßig, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Betroffene haben grundsätzlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, d.h. auf Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Straße als Emissionsquelle, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden (dazu unter B.VII.1.4.4).

Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung in allen Lärmschutzbereichen an den von der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97; Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02; Beschluss vom 22.12.2004, 4 B 75.04; Beschluss vom 09.01.2006, 9 B 21.05, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07). Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung, wobei die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen können bzw. müssen (Bay. VGH, Urteil vom 23.02.07, 22 A 01.40089, juris Rn. 70).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären. Ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein, da

für passiven Lärmschutz regelmäßig erheblich geringere Kosten aufzubringen sind als für Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.01.2006, 9 B 21/05; BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07, Leitsatz 1). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Auch dazwischenliegende Abstufungen des aktiven Lärmschutzes sind zu prüfen. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten (BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, 11 A 50.97).

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, kann nicht anhand einer abstrakt bestimmten Verhältniszahl zwischen den Kosten von aktivem und passivem Lärmschutz, sondern nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls beurteilt werden. Kriterien für die Bewertung sind die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der betroffenen Personen, das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke sowie im begründeten Einzelfall die Vorbelastung (vgl. BVerwG, Urteil v. 13.05.2009, 9 A 72/07, juris Rn. 64). Je weniger Häuser durch den zusätzlichen aktiven Lärmschutz geschützt werden und je geringer danach die durch aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 01.07.2010, 4 C 2302/09.N, juris Rn. 74 f.).

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden die künftigen Schallimmissionen im Prognose-Planfall (2035) für folgende bauliche Maßnahmen untersucht:

- Neubau der Ortsumfahrung „B 293“,
- bauliche Änderung der Anschlussstelle „B 10“ / „B 293 neu“,

- bauliche Änderung der Anschlussstelle „B 293“ alt / „B 293 neu“.

Wegen § 1 der 16. BImSchV war die geplante Maßnahme unter dem Aspekt des „Baus“ sowie unter dem Aspekt einer „wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen“ zu prüfen. Dabei hat der Vorhabenträger im Bereich der Anschlussstellen manche Gebäude sowohl unter dem Aspekt einer wesentlichen Änderung, als auch unter dem Aspekt eines Neubaus betrachtet (Unterlage 17.2b, 17.2.1, Tabelle 1 und 2: Prüfung auf wesentliche Änderung, Tabelle 3 und 4: Neubau). Die errechneten Werte weichen hier voneinander ab. Diese Vorgehensweise hat den Hintergrund, dass manche Gebäude sowohl von der Geräuschbelastung des Abschnitts mit wesentlicher Änderung, als auch von der Belastung der Neubaustrecke betroffen sind. Exemplarisch können hier die Gebäude in der Rheinstraße Nr. 1-5 und in der Jöhlinger Straße genannt werden. Es wurde deshalb im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung geprüft, ob bei diesen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV entweder unter dem Aspekt einer wesentlichen Änderung oder unter dem Aspekt „Neubau“ vorliegen oder ggf. unter beiden Aspekten.

Diese Vorgehensweise begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, da sie darauf abzielt, die Anwohner in der Ortslage Berghausen möglichst weitgehend vor Lärm zu schützen.

1.4.3.1 Ausdehnung des Lärmschutzbereichs

Die 16. BImschV gewährt keinen Anspruch Betroffener auf Reduzierung des Lärms an bereits bestehenden Straßen, die nicht wesentlich geändert werden. Da sich die Verordnungsermächtigung aus § 41 BImSchG in Verbindung mit § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor Verkehrsgeräuschen bezieht, ist eine räumliche Einschränkung vorgegeben. Im Regelfall sind daher außerhalb des betroffenen Bauabschnittes keine geschützten Rechtspositionen auszugleichen. Legt man dem Schutz der §§ 41ff. BImSchG eine bautechnische und keine funktionale Abgrenzung zu Grunde, darf eine Verkehrsverlagerung, die auf eine bauliche Änderung an einer anderen Stelle zurückzuführen ist, mithin nicht in Ansatz gebracht werden.

Zum Schutz der Nachbarschaft ist nach Abschnitt C.X Punkt 27 Abs. 1 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) jedoch die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den

Neubau- bzw. Ausbauabschnitt hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Das heißt, der sich außerhalb des Neu- oder Ausbauabschnittes anschließende Bereich ist einzubeziehen.

Während für die Ermittlung des Beurteilungspegels im Ausbauabschnitt sowohl die Verkehrs- und damit Lärmbelastung aus dem Neu- oder Ausbauabschnitt und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Abschnitts zugrunde gelegt wird, ist für die Ermittlung des Beurteilungspegels am vorhandenen, baulich nicht geänderten Abschnitt nur die Lärmbelastung des Ausbauabschnitts maßgeblich. Dies betrifft vorliegend die schutzwürdigen Nutzungen beiderseits der B 10 westlich und östlich des Ausbauabschnitts sowie die schutzwürdigen Nutzungen entlang der „Jöhlinger Straße“ südlich des Bauanfangs (siehe Unterlage 17.3b, dort Unterlage 17.3.0). Während das östliche Bauende an der Ortsdurchfahrt der B 10 in der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Fischer (26.01.2021) noch in Höhe der westlichen Grenzen der durch die Georgstraße erschlossenen Grundstücke Georgstraße 1 bis 15 (ungerade) lag, wurde das Bauende nach dem Erörterungstermin auf die Ostseite der genannten Grundstücke verschoben und liegt nun im Verlauf der Georgstraße. Dadurch liegen die genannten Grundstücke nunmehr innerhalb der Baugrube. Diese Ausdehnung der Lärmschutzbereiche erscheint zweckmäßig und begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Die betrachteten Gebäude befinden sich in näherer räumlicher Umgebung des Aus- bzw. Neubauabschnitts, so dass eine Ausstrahlung des Lärmes nicht ausgeschlossen werden kann.

Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass die Gebäude außerhalb des Bauabschnitts keine Grenzwertüberschreitungen aufweisen (Unterlage 17.2b, Unterlage 17.2.1, Tabelle 2). Innerhalb des Bauabschnitts ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV mangels Vorliegen einer wesentlichen Änderung nicht eröffnet.

1.4.3.2 Bereich wesentliche Änderung

Vorliegend ist im Bereich der neuen Anschlussstelle B 10 / B 293 der Bau eines Kreisverkehrs mit Anschlussstraßen sowie der Bau von zwei Bypässen (Nord und Süd) vorgesehen. Besonders im Kreuzungsbereich der B 10 mit der geplanten B 293 neu befindet sich die Wohnbebauung in der unmittelbaren Umgebung der Straße. Die schutzwürdigen Nutzungen liegen nördlich, südlich und östlich des Ausbaubereichs in Allgemeinen Wohngebieten (Pegelgrenzwerte: von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts) sowie westlich des Ausbaubereichs in einem Mischgebiet (Pegelgrenzwerte: von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts).

Immissionsschutzrechtlich wurde die Baumaßnahme im Bereich des Knotenpunkts B 10 / B 293 als erheblicher baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV) bewertet. Dies ist beim Bau von Anschlussstellen sachgerecht (Michler in: Ziekow, Fachplanungsrecht, § 10 Rn. 31, 3. Auflage 2024).

Zu einem erheblichen baulichen Eingriff muss nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImschV hinzukommen, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht wird oder dass – außer in Gewerbegebieten – Pegel dieser Höhe des bereits vorhandenen Verkehrswegs erhöht werden. Nur dann liegt eine wesentliche Änderung vor.

Daher ist die Änderung eines Verkehrswegs für erhebliche Belästigungen der Nachbarschaft nur dann kausal, wenn sie eine Verschlechterung der Geräuschsituation zur Folge hat (Michler in: Ziekow, Fachplanungsrecht, § 10 Rn. 34, 3. Auflage 2024). Dies ist sachgerecht, da mit der B 10 – Karlsruher Straße – bereits heute ein Verkehrsweg und somit eine erhebliche Vorbelastung für die schutzwürdigen Nutzungen besteht. Die Grenzwerte, die im Falle einer wesentlichen Änderung beachtet werden müssen, ergeben sich aus § 2 der 16. BImSchV.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden die einzelnen Gebäude auf das Vorliegen einer wesentlichen Änderung hin überprüft. Einbezogen wurde auch der Kreuzungsbereich Anschlussstelle „B 293“ alt / „B 293 neu“. Weiterhin wurden die Beurteilungspegel im Bestand/ Prognose-Nullfall sowie im Prognose-Planfall 2035 mit und ohne Lärmschutz berechnet, Unterlage 17.2b, 17.2.1 Tabellen 1 und 2. Die Lage der schutzbedürftigen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen und somit die Betroffenheiten wurden als Variante V10 ermittelt (Unterlage 17.3b, 17.3.1).

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ergeben bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (V10) 62 Schutzfälle (Geschossseiten mit Grenzwertüberschreitung Tag oder Nacht). Als Schutzfall wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 16. BImSchV am Gebäude definiert. Hierbei entspricht jede Geschossfassade mit einer Grenzwertüberschreitung einem Schutzfall, d.h. eine Grenzwertüberschreitung tagsüber an einer Geschossfassade bedeutet einen Schutzfall und eine

Grenzwertüberschreitung nachts an einer Geschossfassade bedeutet ebenfalls einen Schutzfall. Grenzwertüberschreitungen ergeben sich insbesondere in folgenden Bereichen: Neckarstraße, Rheinstraße und Wiesenäckerweg 50/52.

Die Verminderung der Anzahl der Schutzfälle gegenüber der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Fischer (Unterlage 17.1, Stand 26.01.2021) von 82 Schutzfällen Tag und Nacht im Bereich der wesentlichen Änderung resultiert dabei aus der Korrektur der Verkehrsbelastungen im Kreisverkehr (Deckblatt a, neu angesetzt wurden 11.510 Kfz/24 h am Bypass Nord, ursprünglich waren 1.840 Kfz/24h angesetzt). Durch die Neuaufteilung verschiebt sich ein signifikanter Teil der Emissionen nach Norden, wodurch die vormals ermittelten Betroffenheiten in der Grötzinger Straße entfallen.

Die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude im Bereich der wesentlichen Änderung können gem. § 41 BImSchG grundsätzlich aktiven Lärmschutz beanspruchen, soweit dieser nach dem Stand der Technik möglich ist (Abs. 1) und die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (Abs. 2). Das beantragte Lärmschutzkonzept sieht als Vorzugsvariante V11 eine Wand-Wall-Kombination sowie abschnittsweise lärmarmen Asphalt vor (Lage und Höhe der Lärmschutzmaßnahmen: Lagepläne Unterlage 17.3b, dort 17.3.2). Mit dem beantragten Lärmschutz werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV innerhalb des Bauabschnitts (Unterlage 17.2b, dort 17.2.1, Tabelle 1, Spalte „Neubau mit LS“) noch bei zwei Schutzfällen am Tag und sieben Schutzfällen in der Nacht, also bei neun Schutzfällen insgesamt bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung überschritten.

Außerhalb des Bauabschnitts (Unterlage 17.2b, dort 17.2.1, Tabelle 2, Spalte „Neubau mit LS“) verbleiben aufgrund der aktiven Lärmschutzmaßnahmen keine Grenzwertüberschreitungen.

Die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude innerhalb des Bauabschnitts befinden sich in der Neckarstraße (Neckarstraße 1), der Rheinstraße (Rheinstraße 20 und 26) sowie am Wiesenäckerweg 50/52. Insgesamt ist es mit dem beantragten Lärmschutzkonzept daher möglich, 53 von 62 Schutzfällen zu lösen, dies entspricht 85 % der Schutzfälle. An drei Gebäuden (Neckarstraße 1, Rheinstraße 20 und 26) bestehen die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. An einem Gebäude (Wiesenäckerweg 50/52) bestehen die Überschreitungen tags und nachts. Die

nächtliche Grenzwertüberschreitung in der Neckarstraße 1 ist mit 1,07 dB(A) geringfügig und liegt unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Dies gilt auch für die Rheinstraße 20 und 26 (Überschreitung 1,07 bzw. 1,15 dB(A). Am Gebäude Wiesenäckerweg 50/52 bestehen tägliche und nächtliche Grenzwertüberschreitungen von bis zu 1,41 dB(A) am Tag, also unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Die nächtliche Grenzwertüberschreitung liegt dort bei maximal 1,62 dB(A). Im Bereich Wiesenäckerweg 50/52 liegt bereits im Bestand eine erhebliche Vorbelastung durch die bestehende B 10 vor. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall wird es im Falle des Baus der Ortsumfahrung mit dem beantragten Lärmschutzkonzept dort an allen Gebäudefassaden leiser. Dasselbe gilt auch für die Gebäude Neckarstraße 1, Rheinstraße 20 und 26. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall wird es an diesen Gebäuden nach dem Bau der Ortsumfahrung mit den beantragten Lärmschutzmaßnahmen im Prognose-Planfall 2035 ebenfalls leiser.

Zu prüfen war, ob für die genannten Gebäude mit Grenzwertüberschreitung im Bereich der wesentlichen Änderung weitergehender Lärmschutz in Betracht kommt. Als Maßnahmen kommen Lärmschutzwände und -wälle sowie lärmmindernde Straßenbeläge in Betracht. Der Vorhabenträger hat im Vorentwurf der schalltechnischen Untersuchung weitergehenden Lärmschutz im Bereich des Kreisverkehrs B 10/ B 293 untersucht. Die Vollschutzvariante sah Lärmschutzwände von 2 bis 7 m Höhe an nahezu allen Zu- und Abfahrtsrampen aus dem Kreisverkehr vor. Eine Umsetzung dieser Variante war allerdings wegen der notwendigen Einhaltung der Haltesichtweiten nicht möglich. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs hätten nach Auskunft des Vorhabenträgers die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Die nun vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen stellen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit das Maximum an aktivem Lärmschutz dar. Sonstige technische Lösungen aktiven Lärmschutzes an den Zu- und Abfahrtsrampen des Kreisverkehrs kommen nach Auskunft des Vorhabenträgers nicht in Betracht. Lärmarme Fahrbahnbeläge sind aufgrund ihrer besonderen physikalischen Eigenschaften für Knotenpunktbereiche ungeeignet. Sie entfalten darüber hinaus bei Geschwindigkeiten <60km/h kaum Wirkung.

Der Vorhabenträger hat daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründet, dass im Bereich des Kreisverkehrs keine weitergehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stehen.

Den Eigentümern der Gebäude Neckarstraße 1, Rheinstraße 20, Rheinstraße 26 und Wiesenäckerweg 50/52 wird daher auf Grundlage von § 42 BImSchG dem Grunde

nach ein Anspruch gegen den Träger der Straßenbaulast auf Entschädigung für passiven Schallschutz in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zugesprochen (vgl. unter A.IV.6.3.1). Den Eigentümern des Gebäudes Wiesenäckerweg 50/52 steht zudem ein Anspruch auf Außenbereichsentschädigung zu (s. unter A.IV.6.3.2 und B.VII.1.4.5).

1.4.3.3 Bereich Neubau

1.4.3.3.1 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Der Neubauabschnitt des beantragten Vorhabens verläuft zum Teil auf der Weiherstraße und weiter nordöstlich in Parallellage zur Bahnlinie Richtung Jöhlingen. In der Schalltechnischen Untersuchung wurden die schutzbedürftigen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen im geplanten Bauabschnitt der „B 293 neu“ für die Vorzugsvariante bestimmt und die resultierende Betroffenheit ermittelt. Angesetzt wurden die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete, § 2 der 16 BImSchV.

Die Berechnungen ergeben für die Variante V20 (Planfall ohne Lärmschutz) folgende Bereiche mit einer Häufung von Grenzwertüberschreitungen: Bereich Brücke/Rheinstraße, Bereich Hans-Thoma-Straße/Steinertstraße, Walzbachweg, Bereich Jöhlinger Straße. Die schutzwürdige Bebauung ist in den Lageplänen Unterlage 17.3b, dort Unterlage 17.3.3, Blatt 1-4 dargestellt. Nach der Schalltechnischen Untersuchung liegen in Variante V20 393 Schutzfälle vor (Geschossseiten mit Grenzwertüberschreitung Tag oder Nacht). Davon entfallen 141 Schutzfälle auf Grenzwertüberschreitungen am Tag und 252 Schutzfälle auf Grenzwertüberschreitungen in der Nacht.

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers sieht als Vorzugsvariante V21 eine Wand-Wall-Kombination sowie abschnittsweise Einbau eines lärmarmen Asphalts vor (Lage und Höhe der Lärmschutzmaßnahmen: Lagepläne Unterlage 17.3b, 17.3.4 Blatt 1-4, V21). Ein lärmtechnisch optimierter Asphalt ist zwischen dem Kreisverkehr B 10 / B 293 und dem Kreisel am Vogelpark vorgesehen, jedoch nicht auf Brücken und nicht in Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen. Weiterhin ist der Einbau eines offenporigen Asphalts zwischen dem Kreisel am Vogelpark und der Einmündung B 293 neu / B 293 alt mit einem Korrekturwert von - 4 dB(A) vorgesehen, jedoch nicht in Aufstell- bzw. Knotenpunktbereichen.

In der Vorzugsvariante V21 werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV noch in 25 Fällen am Tag und in 40 Fällen in der Nacht überschritten, sodass sich insgesamt 65 Schutzfälle ergeben (Unterlage 17.2b, 17.2.1, Tabelle 4, Spalte „Prognose“). Somit werden durch den Einsatz von aktiven Lärmschutzmaßnahmen von 393 Schutzfällen 328 Schutzfälle gelöst, was einem Prozentsatz von gerundet 83 % entspricht.

Grenzwertüberschreitungen ergeben sich an folgenden Gebäuden: Rheinstraße 1-5 (jeweils nachts), Rheinstraße 35 und 36 (jeweils nachts), Weiherstraße 32 (tags und nachts), sowie Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 (tags und nachts). An den Gebäuden Rheinstraße 1-5 (Allgemeines Wohngebiet: Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) ist in der Vorzugsvariante jeweils nur die straßenzugewandte Fassade, nur im Nachtzeitraum und nur geringfügig betroffen. Die Überschreitungen im Nachzeitraum liegen in der Rheinstraße 1-5 allesamt unter 2 dB(A). An den Gebäuden Rheinstraße 35 und 36 gelten die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die Überschreitungen im Nachtzeitraum liegen bei unter 2 dB(A). Am Gebäude Weiherstraße 32 (Allgemeines Wohngebiet) liegen die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht bei maximal 2,83 dB(A) im 1. OG Ostseite und bei maximal 2,30 am Tag (1. OG Ostseite). Die Beurteilungspegel liegen am Gebäude Weiherstraße 32 bei maximal 71 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht.

Am Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 (Allgemeines Wohngebiet) liegen die Grenzwertüberschreitungen in der Nacht bei maximal 1,87 (EG und OG, Südseite) und bei maximal 1,52 am Tag (EG Südseite, OG Südseite), Unterlage 17.2b, 17.2.1 Tabelle 4. Für dieses Gebäude wurde zusätzlich eine Gesamtlärmbelastung durchgeführt (s. unter B.VII.1.4.3.3.3.). Zum Flurstück Nr. 2227/2228, s. unter B.VII.1.4.3.3.3.

1.4.3.3.2 Kosten-Nutzen-Analyse, Bereich Neubau

Auf Ersuchen der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger mit Datum vom 12.12.2024 für die Kosten-Nutzen-Analyse weitere Berechnungen zu den aktiven Lärmschutzanlagen im Neubauabschnitt vorgelegt. Untersucht werden sollte, wie die Lärmschutzwände anzupassen wären, um zu erreichen, dass an den Gebäuden, die in der beantragten Variante V21 im Bereich Neubau Grenzwertüberschreitungen in der Nacht bzw. am Tag aufweisen, die Grenzwerte vollständig eingehalten, also

Vollschutz erreicht wird. Die Festsetzung weitergehender lärmarmer Beläge ist nicht möglich.

Die bisherige Lärmschutzwand LA 06, die vom Vorhabenträger beantragt ist, reicht von Baukilometer 0+000 bis Baukilometer 0+364 und weist durchgängig eine Höhe von 3 m auf. Die Nachuntersuchung hat Folgendes ergeben:

Um die nächtlichen Überschreitungen in der Rheinstraße 1-5 zu lösen müsste die Lärmschutzwand wie folgt angepasst werden: Von Baukilometer 0+000 bis Baukilometer 0+153 (Brückenbereich) würde die Lärmschutzwand die bisherige Höhe von 3 m behalten. Ab Baukilometer 0+153 bis Baukilometer 0+364 müsste die Lärmschutzwand auf eine Höhe von 5 m erhöht werden. Eine Erhöhung auf 4 m wäre nicht ausreichend. Durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand LA 06 auf 5 m könnten die Beurteilungspegel um etwas über 1 dB(A) abgesenkt werden. Die finalen Beurteilungspegel lägen aber weniger als 1 dB(A) unter den Grenzwerten der 16. BImSchV, was gerundet einen Beurteilungspegel von genau 49 dB(A) an den vormals überschrittenen Geschossfassaden ergibt.

Insgesamt könnten durch die Erhöhung der Wand alle im Falle der beantragten Variante verbleibenden sechs Schutzfälle in der Rheinstraße 1-5 gelöst werden. Zusätzlich können auch die Beurteilungspegel an den Gebäuden Rheinstraße 35 und Rheinstraße 36 so weit abgesenkt werden, dass die Schutzfälle an den Ostfassaden gelöst werden können. Es verbleibt an beiden Gebäuden Rheinstraße 35 und 36 jeweils ein Schutzfall im 3. OG Nord in der Nacht mit einer Höhe von 1,07 dB(A) über dem Grenzwert der 16. BImSchV. Die zusätzliche Wand würde somit insgesamt sechs Schutzfälle in Rheinstraße 1-5 plus vier Schutzfälle in Rheinstraße 35 und 36 lösen, also insgesamt zehn Schutzfälle.

Der Vorhabenträger hat weiter plausibel mitgeteilt, dass auf Grundlage der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“, Ausgabe 2021 von durchschnittlichen Baukosten in Höhe von 576 € pro qm Ansichtsfläche auszugehen sei, sodass sich die reinen Baukosten für die Anpassung der Wand auf 5 m Höhe (ohne Unterhaltungskosten) auf zusätzliche Kosten über die Kosten für das bisherige Schallschutzkonzept hinaus von 243.072 €, belaufen würden. Teilt man die Kosten der Wand durch die insgesamt zehn gelösten Schutzfälle, ergeben sich somit Kosten von 24.307,20€ pro Schutzfall.

Es verleiben jedoch auch bei dieser Variante einer Erhöhung auf 5 m die zwei genannten Schutzfälle in der Rheinstraße 35 und 36. Um die Grenzwerte in der Nacht im 3. OG Nord in der Rheinstraße 35 und 36 einhalten zu können, wäre laut Auskunft des Vorhabenträgers eine weitere Erhöhung der LA 06 um weitere 2 m auf 7 m erforderlich. Bei einer Erhöhung auf 7 m sei davon auszugehen, dass die zwei Schutzfälle in der Rheinstraße 35 und 36 gelöst werden könnten. Pro zusätzlichem Meter Lärmschutzwand entstehen Kosten von 211m* 576€/m² = 121.536 €. Dabei ist zu beachten, dass eine Erhöhung der klassischen Lärmschutzwand nur bis zu einer Höhe von maximal 7 m erfolgen kann. Danach entstehen durch die Windlast statische Probleme, die eine herkömmliche Wandgründung nicht aufnehmen kann. Höhere Lärmschutzwände können daher nur mit sehr viel teureren technisch aufwändigen Wandsystemen hergestellt werden, mit denen es Erfahrungen nach Kenntnis des Vorhabenträgers bislang nur im Ausland gibt.

Die Erhöhung auf 5 m hätte nahezu keinen Einfluss auf die Beurteilungspegel am Gebäude Weiherstraße 32. Es verbleiben in diesem Fall nach wie vor 8*2 (Grenzwertüberschreitungen am Tag und in der Nacht), also 16 Schutzfälle mit einer maximalen Überschreitung von 2,83 dB(A) in der Nacht. Nach Auskunft des Vorhabenträgers ließe sich eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in der Weiherstraße 32 nur mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand auf. 8 m erzielen mit den oben geschilderten statischen Einschränkungen. Eine Erhöhung auf 8 m zum Schutze der Weiherstraße 32 ist nach Auskunft des Vorhabenträgers aus statischen Gründen abzulehnen und entspricht nicht dem Stand der Technik. § 41 BImschG gebietet nur, vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Ergänzend ist auf die durch eine 8 m hohe Wand hervorgerufenen negativen städtebaulichen Aspekte zu verweisen. Im Verfahren wurde auch geprüft, ob eine Verlängerung der Lärmschutzwand LA 06 nach Norden über Baukilometer 0+364 hinaus verlängert werden könnte. Nach Auskunft des Vorhabenträgers hätte eine Verlängerung der Lärmschutzwand (Höhe 3 m oder 5 m) jedoch keine maßgeblichen Effekte auf die Weiherstraße 32. Kein Schutzfall könnte hiermit gelöst werden.

Der Vorhabenträger hat die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen wie folgt berechnet: Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen entstehen nur, wenn an der Fassade mit Überschreitungen auch nachtgenutzte Räume liegen. Bei Überschreitungen dieser Größenordnung könne man außerdem davon ausgehen, dass die heutigen Fenster bereits ausreichend dimensioniert seien, um die gesetzlich festgelegten Innenraumpegel einzuhalten und sich der notwendige passive Schallschutz auf

die Dämmung von Rollladenkästen und den Einbau von Schalldämmlüftern beschränke. Den rund 24.300 € pro Schutzfall für zusätzlichen aktiven Schallschutz (Erhöhung auf 5 m) stünden nach Auskunft des Vorhabenträgers also maximal 1.000 € pro Schutzfall (je nach vorgefundener Situation ggf. auch 0 €) für passiven Schallschutz für nachtgenutzte Räume gegenüber. Dieser passive Schallschutz wäre nach Auskunft des Vorhabenträgers auch geeignet, die gesetzlich festgelegten Innenraumpegel im Nachtzeitraum einzuhalten. Ein Sonderfall ist das Gebäude Weiherstraße 32, hier würden nach Information des Vorhabenträgers umfangreichere passive Maßnahmen notwendig, die der Vorhabenträger bei maximal 57.000 € veranschlagt hat.

Bei Gegenüberstellung der Kosten von 24.307,20 € pro Schutzfall für zusätzlichen aktiven Schallschutz für eine Wanderhöhung um 2 m auf 5 m und der Kosten von rund 1.000 € pro Schutzfall für passiven Schallschutz in der Rheinstraße 1-5, 35 und 36 zeigt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im konkreten Fall ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Schutzzweck und Kosten.

Die Kosten für aktiven Schallschutz in Form der Erhöhung der Lärmschutzwand um 2 m auf 5 m sind angesichts der hierdurch lediglich gelösten sechs nächtlichen Grenzwertüberschreitungen im 3. OG sowie im 2. und 3. OG an der straßenzugewandten Fassade in der Rheinstr. 1-5 sowie der vier gelösten Schutzfälle in der Rheinstraße 35 und 36 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr verhältnismäßig und deshalb abzulehnen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass mit einer weiteren Erhöhung auf 5 m im Vergleich zum beantragten Lärmschutzkonzept in der Vorzugsvariante vergleichbar wenige Schutzfälle gelöst werden können und dass die Überschreitungen der Grenzwerte mit 1,07 dB(A) geringfügig sind. Je geringer die durch weiteren aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind und je weniger Häuser durch den zusätzlichen aktiven Lärmschutz geschützt werden, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen (Hessischer VGH, Urteil vom 01.07.2010, 4 C 2302/09.N, juris Rn. 74). Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die optische Trennwirkung der Planung mit beiderseitigen Lärmschutzwänden bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand von 3 m auf 5 m erheblich verstärkt würde (dazu unter Abschnitt B.XI.13). Während bei einer 3 m hohen Wand zumindest bereichsweise aus den oberen Stockwerken noch die Sichtbeziehung zum Ortsteil jenseits der neuen Bundesstraße gegeben ist, wäre diese Sichtbeziehung mit einer 5 m hohen Wand nicht mehr gegeben. Da die Wand hochabsorbierend ist, wäre eine

transparente Ausführung nach Auskunft des Vorhabenträgers nicht möglich. Wirksame Alternativen zur Lärmreduzierung durch anderweitigen aktiven Schallschutz stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zur Verfügung. Erst recht stehen die Kosten für eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 7 m zur Lösung der verbleibenden zwei Schutzfälle im 3. OG Nord in der Nacht in der Rheinstraße 35 und 36 von 243.072 €, was 121.536 € pro Schutzfall entspricht, außer Verhältnis zum Schutzzweck. Hier ist wiederum zu berücksichtigen, dass die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen in der Rheinstraße 35 und 36 mit 1,07 dB(A) geringfügig sind.

Die Gemeinde Pfinztal und mehrere Einwender haben die Prüfung gefordert, die B 293 zwischen Kreisverkehr auf Höhe des Vogelparks bis zum Anschluss an die bestehende B 293 (Höhe Ortsausgang in Richtung Jöhlingen) umfassend zu überdeckeln. Allerdings befinden sich zwischen dem Kreisverkehr am Vogelpark und der Joseph-von-Fraunhofer-Straße nur einzelne Gebäude mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Kosten für einen Schutz durch Lärmschutzbauwerke, insbesondere für eine kostenintensive Überdeckelung, stünden hier außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Der Vorhabenträger hat weiterhin eine Schallschutzvariante mit Überdeckelung der Fahrbahn ab der Überführung der Joseph-von-Fraunhofer-Straße bis auf Höhe des Anwesens Hans-Thoma-Straße 16 untersucht. Im Ergebnis brächte die Überdeckelung der Fahrbahn in diesem Bereich jedoch keinen schalltechnischen Vorteil gegenüber der aktuell geplanten Schallschutzvariante mit Lärmschutzwand und dem Einbau eines lärmarmen Asphalts.

Mithin bietet die beantragte Vorzugsvariante V21 im Bereich Neubau zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dem Vorrang aktiven Lärmschutzes wird durch das Schallschutzkonzept des Vorhabenträgers auch im Bereich des Neubaus in ausgewogener Weise Rechnung getragen.

Den Eigentümern der Rheinstraße 1-5, 35, 36 und Weiherstraße 32 wird auf Grundlage von § 42 BImSchG dem Grunde nach ein Anspruch gegen den Träger der Straßenbaulast auf Entschädigung für passiven Schallschutz in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zugesprochen (vgl. unter A.IV.6.3.1). Den Eigentümern des Gebäudes Weiherstraße 32 steht zudem ein Anspruch auf Außenbereichsentschädigung zu (s. unter A.IV.6.3.2 und B.VII.1.4.5).

Auf das Grundstück Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 sowie das Flurstück Nr. 2227/2228 wird nachstehend gesondert eingegangen (unter B.VII.1.4.3.3.3).

1.4.3.3.3 Betrachtung weiterer Grundstücke

Flurstück Nr. 2228/2227, Gemarkung Berghausen
Für das Flurstück Nr. 2228 wurden die Immissionspunkte 24-27 berechnet, vgl. Unterlage 17.3b, 17.3.3, Blatt 3 und Unterlage 17.2b, 17.2.1, Tabelle 3, S. 2).

Nach Abschnitt 10.2 (4) der VLärmSchR97 sind Kleingartengebiete im Sinne des Kleingartenrechts der Schutzkategorie 3 (Kern-, Dorf- und Mischgebiete) zuzuordnen Für Kleingartengebiete sind danach die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht anzusetzen. Nach Abschnitt 10.3 VLärmSchR97 ist außerdem festgelegt, dass bei untersagter Wohnnutzung der Grundstücke nur der Immissionsgrenzwert am Tag maßgeblich ist. Eine Wohnnutzung ist in dem Gebiet nicht vorgesehen, vgl. § 1 der schriftlichen Festsetzungen zur Satzung über „Gartenhausgebiete“ im Ortsteil Berghausen in der geänderten Fassung vom 04.11.1980. Passive Schallschutzmaßnahmen an vorhandenen Gartenhäusern ohne Wohnnutzungsberechtigung kommen nach Abschnitt 10.3 VLärmSchR97 nicht in Betracht.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.2b angesetzten Taggrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) sind in der Vorzugsvariante mit max. 1,15 dB(A) überschritten. Richtigerweise wäre für das Flurstück Nr. 2228 der Taggrenzwert für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) in Ansatz zu bringen gewesen, der ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung auf dem Grundstück Nr. 2228 eingehalten wird. Da die Einwender im Verfahren auch darauf verwiesen haben, dass sie Eigentümer des Flurstücks Nr. 2227 seien, welches gemeinsam mit Flurstück Nr. 2228 genutzt werde, hat die Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der notwendigen Schutzauflagen beide Grundstücke einbezogen. Bei Flurstück Nr. 2227 liegt nach Auskunft des Vorhabenträgers eine Grenzwertüberschreitung am Tag vor.

Daher besteht für Flurstück Nr. 2227 dem Grunde nach ein Anspruch auf Außenbereichsentschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG (s. unter A.IV.6.3.2 und B.VII.1.4.5). Für Flurstück Nr. 2228 kommt nach den vorstehenden Ausführungen keine Entschädigung in Betracht.

Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5:
Am Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 liegen sowohl am Tag als auch zur Nachtzeit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vor. Zugrunde gelegt wurden die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, da auf die tatsächliche Nutzung abgestellt wurde. Die Überschreitungen liegen bei maximal 1,87 dB(A) in der Nacht und maximal 1,52 dB(A) am Tag. Die Einwender haben darauf verwiesen, dass bei dem Gebäude ein Erdgeschoss und ein Obergeschoss vorhanden sei, ausweislich der zugeschickten Tabelle seien jedoch Messungen im 1. OG und 2. OG vorgenommen worden. Der Vorhabenträger hat klargestellt, dass in der Schalltechnischen Untersuchung bei der Zählung der Stockwerke mit dem 1. OG begonnen worden sei. Das 1. OG in der Tabelle entspricht danach dem Erdgeschoss, das 2. OG dem Obergeschoss des Gebäudes. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zieht dies eine korrekte Berechnung der Beurteilungspegel nicht in Zweifel. Auch ist nicht zweifelhaft, dass in der Schalltechnischen Untersuchung das richtige Gebäude betrachtet wurde.

Der Vorhabenträger hat für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 aufgrund der exponierten Lage zwischen der Bahntrasse Karlsruhe – Bretten und der B 293 neu zusätzlich eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt, in welche der Neubau der Ortsumfahrung B 293, der Bahnverkehr auf der Bahntrasse Karlsruhe – Bretten sowie der Verkehr auf der ICT-Zufahrtsstraße eingeflossen sind (Unterlage 17.3b, 17.3.5, Blatt 1). Die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImschV sind „bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung“ sicherzustellen. Die Gesamtlärmbetrachtung ergibt zum Nachtzeitpunkt maximale Immissionspegel von 66 dB(A), die Belastungen liegen damit im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Weiterhin wurde festgestellt, dass die Geräuschsituation am Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 maßgeblich durch den Verkehr auf der neuen Bundesstraße bestimmt wird und dass sich durch die Gesamtlärmbetrachtung gegenüber den in Unterlage 17.2b bzw. 17.3b dargestellten Schutzfällen keine neuen Betroffenheiten am Gebäude ergeben.

Für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 liegen im Ergebnis hohe Beurteilungspegel und Grenzwertüberschreitungen bei Tag und Nacht vor, sodass grundsätzlich ein Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Auf Rückfrage der Planfeststellungsbehörde, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre

(sog. Vollschutz), hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass dies erst mitgeteilt werden könne, wenn die Lage des zweiten Gleises im Rahmen des Zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten (Abschnitt A) festliege. Die Planung einer grundsätzlich möglichen Lärmschutzwand zum Schutz des Gebäudes Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 sei auf die Planung der Kraichgaubahn abzustimmen. Nach Auskunft des Vorhabenträgers ist davon auszugehen, dass jedenfalls die Immissionsgrenzwerte am Tag mit einer Lärmschutzwand eingehalten werden können.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher veranlasst gesehen, zur Sicherstellung des Anspruchs der Eigentümer des Gebäudes Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 auf aktive Schallschutzmaßnahmen eine gesonderte Nebenbestimmung festzusetzen (Nebenbestimmung A.IV.6.3.3). Sobald die Planungen zum Zweistreifigen Ausbau der Kraichgaubahn hinreichend verfestigt sind, ist für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 zur bestmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Lärmschutzwand auf Basis eines aktualisierten Gesamtlärmgutachtens zu errichten. Mit der Umsetzung zum Bau der Lärmschutzwand ist spätestens zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der B 293 – Ortsumfahrung Berghausen zu beginnen. Bereits vor Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch eine Lärmschutzwand für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 sind an dem Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen (Nebenbestimmung A.IV.6.3.1).

Weiterhin wurde eine Bestimmung für den Fall getroffen, dass der Zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn verworfen wird. In diesem Fall ist der Träger der Straßenbaulast ebenfalls verpflichtet, eine Lärmschutzwand herzustellen, damit die Bewohner des Gebäudes nicht schutzlos gestellt sind.

1.4.4. Passiver Schallschutz

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist in der straßenrechtlichen Fachplanung dem Grunde nach festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990, 4 CB 1/90). Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (vgl. § 19a FStrG).

In allen Fällen, in denen auch unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die in diesem Beschluss einschließlich der zusätzlich verfügten Nebenbe-

stimmungen vorgesehen sind, ein Defizit bei der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleibt, wird den Eigentümern derjenigen betroffenen Gebäude bzw. baureifer Grundstücke, die zum Zeitpunkt der zweiten Offenlage am 23.7.2024 bauaufsichtlich genehmigt oder zulässigerweise genutzt wurden, auf der Grundlage von § 42 BImSchG dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen zugesprochen, um schutzbedürftige Räume vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen.

Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach haben folgende Gebäude:

Neckarstraße 1
Rheinstraße 20
Rheinstraße 26
Wiesenäckerweg 50/52
Rheinstraße 1
Rheinstraße 2
Rheinstraße 3
Rheinstraße 4
Rheinstraße 5
Rheinstraße 35
Rheinstraße 36
Weiherstraße 32
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5

Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Ob und in welchem Umfang dann im Einzelfall ein Erstattungsanspruch besteht, hängt davon ab, inwieweit bei dem betroffenen Gebäude bereits bauseits das erforderliche Dämm-Maß erreicht wird bzw. bei bauaufsichtlich genehmigten Gebäuden ein bestimmtes Dämm-Maß ohnehin schon vorgeschrieben ist.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach § 2 der 24. BImSchV bauliche Veränderungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau

von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Schutzbedürftig sind Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (u.a. Wohnräume, überwiegend zum Schlafen benutzte Räume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Büroräume). Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Der Anspruch deckt alle erforderlichen und tatsächlich entstandenen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen ab; die Maßnahme muss erforderlich sein, um das nach § 3 der 24. BImSchV notwendige Schalldämmmaß zu erreichen.

Zur Vermeidung von späteren Meinungsverschiedenheiten über die Notwendigkeit einzelner passiver Schallschutzmaßnahmen wird den dem Grunde nach anspruchsberechtigten Eigentümern dringend empfohlen, etwaige beabsichtigte passive Schallschutzmaßnahmen rechtzeitig mit dem Vorhabenträger abzustimmen. Die VLärmSchR 97 sehen insoweit vor, dass der Eigentümer beim Straßenbaulastträger einen Erstattungsantrag stellen soll, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Die Erstattung kann ab Beginn der Straßenbauarbeiten verlangt werden. Der Eigentümer soll von der Möglichkeit einer Erstattung benachrichtigt werden, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird.

1.4.5 Schutz der Außenbereiche und Außenbereichsentschädigung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind grundsätzlich auch Außenwohnbereiche schützenswert, da ein Aufenthalt zur Erholung im Freien zu den Grundbedürfnissen zählt (s. hierzu insb. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87 m.w.N.). Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung ganz überwiegend am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) stattfindet, ist allein auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen, § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV. D.h. eine Entschädigung für Störungen der Außenwohnbereichsbenutzung ist nur zu leisten, wenn der Taggrenzwert überschritten ist.

Nach Nr. 49 VLärmSchR 97 zählen zum Außenwohnbereich baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sog. bebauter Außenwohnbereich sowie sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sog. unbebauter Außenwohnbereich. Um dies zu ermitteln bedarf es einer Einzelfallbetrachtung. „Voraussetzung für einen Ausgleich in Geld wegen einer Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch Lärmimmission ist [folglich], dass die gebietsspezifische Zumutbarkeitsgrenze für den Verkehrslärm überschritten wird und die konkrete Fläche wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit, als ihrer Lage und bestimmungsgemäßen Nutzung nach schutzwürdig ist.“ [OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2006, 7 KS 63/03, Rn. 40]. Nach Nr. 51 VLärmSchR 97 ist die Zumutbarkeitsgrenze entsprechend der 16. BImSchV zu bestimmen. Auch der Beurteilungspegel ist entsprechend der 16. BImSchV zu berechnen.

Vorliegend haben die Eigentümer, auf deren Grundstücken im Außenwohnbereich im Planfall tagsüber die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImschV auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden, dem Grunde nach ein Anspruch auf Außenbereichsentschädigung.

Einen Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach haben insbesondere die Eigentümer der folgenden Gebäude:

Wiesenäckerweg 50/52
Weiherstraße 32
Flurstück Nr. 2227
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5

Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Voraussetzung für eine Entschädigung ist, dass die Grundstücke auch tatsächlich als Außenwohnbereich eingerichtet sind und genutzt werden. Die Höhe der Entschädigung wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren ermittelt und festgelegt.

1.5 Baulärm

Auch die bauzeitlichen Immissionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Dem Bedürfnis der Anwohner, im Einzugsbereich der Baustelle vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baustellenlärm angemessen geschützt zu werden, wurde durch die Nebenbestimmungen A.IV.6.2 entsprochen.

Rechtliche Grundlage für diese Nebenbestimmungen ist § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11). Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970). Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen.

Der Vorhabenträger hat mit Unterlage 17.5 eine Abschätzung bzgl. der zu erwartenden baubedingten Schallimmissionen vorgelegt („Baubedingte Schallemissionen“, Stand 06.05.2021), die in Ermangelung der Kenntnisse über u.a. tatsächliche Bauverfahren, exakte Bauphasen, Geräteeinsatz und Gerätestandorte in diesem Verfahrensstadium – als „Worst-Case-Szenario“ zu betrachten ist. Das „Worst-Case Szenario“ wurde dabei auf drei Bauabläufe im Rahmen der Gesamtmaßnahme beschränkt, für die besonders hohe Schallemissionen zu erwarten sind und deren Auswirkungen daher eine Gesamtabschätzung zulassen, ob im Verlauf der Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden können.

Da zur Einhaltung der nächtlichen Erholung der Anwohnerschaft die Arbeiten, insbesondere schallintensive Arbeiten, möglichst am Tag stattfinden sollen, wurde für die drei Szenarien nur der Tagzeitraum untersucht. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass davon auszugehen ist, dass keine Arbeiten im Nachtzeitraum (zwischen 20.00 Uhr und 07.00 Uhr) erforderlich werden. Sollten gleichwohl aufgrund von Sperrpausenregelungen für Arbeiten im Nahbereich der Bahntrasse nächtliche Arbeiten unvermeidbar sein, so seien daraus

keine höheren Belastungen zu erwarten, als die für die vorliegenden Szenarien ermittelten. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Schallausbreitung und die jeweiligen Betroffenheiten in den Bauphasen können Anlage 3 entnommen werden. Für jede Bauphase wurde eine Pegeltabelle erstellt, aus der sich die genaue Höhe der Überschreitungen an den jeweiligen Immissionsorten ersehen lässt, Anlage 4.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass während der Bauzeit ohne entsprechende Lärmminderungsmaßnahmen großflächig Geräusch- und Erschütterungsimmissionen sowie visuelle Störreize durch Licht und Bewegung zu erwarten sind, die auch mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm verbunden sind.

Der Vorhabenträger hat daher in Unterlage 17.5, Anlage 6 entsprechende Lärmminderungsmaßnahmen (z. B. Baulärmgutachten, Baustellenmonitoring, Lärmschutzbeauftragter) vorgeschlagen, die eine weitest gehende Einhaltung der AVV Baulärm sicherstellen sollen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt an, dass es sich bei den geplanten Baumaßnahmen um Baustellentätigkeiten größeren Ausmaßes handeln wird. Sie ist sich auch bewusst, dass der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird. Zugleich ist jedoch auch zu beachten, dass insbesondere durch die viel befahrene B 10/ Karlsruher Straße bereits eine durch Verkehrslärm geprägte Vorbelastung besteht. In einigen Bereichen ist die Bautätigkeit ein notwendiger Zwischenschritt für eine sich im Anschluss ergebende dauerhafte Verbesserung der Lärmsituation, insbesondere für die Gebäude im Bereich der wesentlichen Änderung, die nahe am Kreisverkehr B 10 / B 293 neu liegen.

Die lärmintensiven Arbeiten sind temporärer Natur. Allerdings stehen im Bereich des neuen Kreisverkehrs B 10 / B 293neu, wo mehrere Lärmschutzwände gegründet werden müssen, sowie im Bereich der ICT-Zufahrt lärmintensivere Arbeiten über einen längeren Zeitraum an. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher veranlasst gesehen, die in Anlage 6 zu Unterlage 17.5 vorgesehenen mögliche projektspezifischen Lärmminderungsmaßnahmen in Nebenbestimmungen zu konkretisieren (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen unter A.IV.6.2). Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass Bauarbeiten – mit

Ausnahme von Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen – nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattfinden dürfen. Arbeiten im Nachzeitraum sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren und den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern rechtzeitig vorab zu kommunizieren.

Dem Minimierungsgebot von § 22 Abs. 1 BImSchG entsprechend sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem neuesten Stand der Lärmminderungstechnik zu verwenden (Nebenbestimmung A.IV.6.2.3). Weitere Regelungen betreffen die Erstellung einer Baulärmprognose zu Beginn der Bauarbeiten, Pflichten zur Information der Anwohner, die Reduzierung von Richtwert-Überschreitungen, messtechnische Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten, das Angebot von Ersatzwohnraum für die Dauer lärmintensiver Bauarbeiten und Geldentschädigung bei Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm. Der Forderung der Einwender, einen Ansprechpartner für Lärm- und Erschütterungsfragen (Immissionsschutzbeauftragter) zu benennen, ist zudem mit Nebenbestimmung A.IV.6.1.2 entsprochen worden.

Zum Schutz der betroffenen Anwohner sind passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Schallschutzfenster, in den betroffenen Gebäuden frühzeitig umzusetzen, möglichst vor Baubeginn (Nebenbestimmung A.IV.6.3.4). Weiterhin wurde eine umfassende Informationspflicht der betroffenen Anwohner festgelegt. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Die passiven Schallschutzmaßnahmen sind frühzeitig umzusetzen, möglichst vor Baubeginn. Hierbei ist die Straßenbauverwaltung auf die Mitarbeit der jeweiligen Eigentümer angewiesen. Art und Umfang der Maßnahmen werden nach Maßgabe der 24. BImSchV zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Eigentümern festgelegt.

Insgesamt sind die durch den Baulärm entstehenden Immissionen unter Beachtung der verfügten Nebenbestimmungen den Anwohnern zumutbar.

2. Erschütterungen

Der Planfeststellungsbeschluss trägt auch den Belangen des Erschütterungsschutzes Rechnung. Zum einen wurde angeordnet, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik zu vermeiden bzw. unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind (A.IV.6.2.2). Zum anderen wurde festgelegt, dass grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und

Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungstechnik zum Einsatz kommen dürfen sowie bei unvermeidbaren erschütterungsintensiven Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen einzuhalten sind (A.IV.6.4).

3. Luftschadstoffe

Probleme für die Luftqualität, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen, werden durch das Vorhaben nicht aufgeworfen.

Auch hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen gilt § 50 BImSchG, wonach bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden sind. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Immissionen in diesem Sinne sind auch auf Menschen, Wild- und Nutztiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre, das Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen (§ 3 Abs. 2 BImSchG).

Der Vorhabenträger hat mit den Planunterlagen die Fortschreibung des Luftschadstoffgutachtens (Unterlage 17.4) vorgelegt, in welcher die in der 39. Verordnung zum BImSchG (39. BImSchV) aufgeführten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}, $PM_{2.5}$) durch den Straßenverkehr im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit untersucht wurden. Weiterhin wurden die durch den Verkehr auf den berücksichtigen Straßen bedingten Stickstoffeinträge (N-Deposition) am Boden im Untersuchungsgebiet flächenhaft berechnet. Es wurde der Stickstoffeintrag der umliegenden FFH-Gebiete untersucht.

Im Hinblick auf die hier relevanten verkehrsbedingten Luftschadstoffe ist nicht damit zu rechnen, dass die Grenzwerte der gemäß §§ 48 a, 48 b BImSchG erlassenen 39. BImSchV überschritten werden. Das vom Vorhabenträger mit den Planunterlagen vorgelegte schlüssige Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich Bereich der neuen Trasse zwar durch das Vorhaben (Vergleich Planfall – Nullfall) die NO_2-Immissionen um bis zu 24 % erhöhen, bezogen auf den Grenzwert nach der 39. BImSchV. Die Feinstaubbelastungen an den ausgewählten Immissionsorten

unterschreiten jedoch die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte nach der 39. BImSchV. Die ermittelten $PM_{2,5}$-Jahresmittelwerte liegen mit maximal 16 µg/m³ deutlich unter dem Grenzwert von 25 µg/m³. Auch die ermittelten PM_{10}-Jahresmittelwerte liegen mit maximal 26 µg/m³ deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³. Damit ist an den Fassaden der beurteilungsrelevanten Gebäude davon auszugehen, dass die nach der 39. BImSchV zulässigen 35 Überschreitungstage für den PM_{10}-Tagesmittelwert nicht erreicht werden.

Die Messungen der LUBW an der Karlsruher Straße in Berghausen belegen aktuell NO_2-Immissionen mit Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImschV, die zu mehr als der Hälfte vom Straßenverkehr verursacht werden. In der Ortsdurchfahrt von Berghausen wird durch die Verkehrsverlagerung eine Minderung der Schadstoffbelastungen eintreten. Die Immissionen an den Untersuchungspunkten der Ortsdurchfahrt sind im Planfall geringer als im Nullfall. Die Minderungen der relevanten NO_2-Immissionen erreichen bis zu -22 %. Die stärksten Entlastungseffekte erfahren die Untersuchungspunkte an der B 293 alt Richtung Norden abzweigend.

Die im Planfall vom Straßenverkehr verursachten N-Dispositionen sind in Teilbereichen höher als im Prognose-Nullfall und in Teilbereichen niedriger. Die FFH-Verträglichkeitsstudie kam in Bezug auf die FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau“ und „Pfinzgau West“ zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen verkehrsbedingten Stickstoffeinträge für die FFH-Lebensraumtypen nicht relevant sind bzw. dass die verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch Stickstoffdeposition keine nachhaltigen / erheblichen Beeinträchtigungen verursacht (s. Abschnitt B.VIII.3.).

Es bestehen daher im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte sowie bezogen auf die menschliche Gesundheit keine lufthygienischen Bedenken. Schädliche Umwelteinwirkungen sind weder auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete noch auf sonstige schutzbedürftige Gebiete zu befürchten, sodass festgehalten werden kann, dass das Vorhaben - auch im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG – ohne Weiteres mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren ist.

Da nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an den dem Luftschadstoffgutachten zu Grunde gelegten Verkehrszahlen besteht (dazu vorstehend unter B.VII.1.3 und B.XV.1.1), wird auch der in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen eingebrachte Einwand, dass aufgrund der fehlerhaft überhöhten Verkehrsprognosen auch die darauf basierenden Lärm- und Schadstoffprognosen –

insbesondere für die Situation in der Ortsdurchfahrt Berghausen im Basis-Nullfall - als signifikant zu hoch zu bewerten sei, zurückgewiesen . Im Übrigen ist auch hier zu bedenken, dass die künftige Verkehrsbelastung im Jahr 2035 bzw. die entsprechenden Zahlen aus der Verkehrsprognose vorliegend in Bezug auf die Schadstoffbelastung höchstens zu einer Art „Worst-Case-Betrachtung“ führen könnten, was sich letztlich in Bezug auf den Schutz vor Schadstoffbelastungen nur positiv auswirken kann und jedenfalls hinsichtlich der Bewertung der Luftschadstoffe keine nachteiligen Konsequenzen für potenziell Betroffene oder die Umwelt insgesamt haben kann.

In diesem Zusammenhang sei lediglich ergänzend darauf hingewiesen, dass eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, gerade nicht besteht. Vielmehr ist lediglich dem Gebot der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist aber erst dann verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az.: 4 A 1.04, 4 A 4.04 und 4 A 5.04 - für die Vorgängerregelung der inzwischen aufgehobenen 22. BImSchV). Vom Grundsatz geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az.: 4 A 5/04). Der Bau der geplanten Trasse steht einer Sicherung der Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV indes ersichtlich nicht entgegen.

VIII. Natur- und Artenschutz

1. Eingriffsregelung

1.1 Allgemeines

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig und stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil die geplanten durch Veränderungen der Gestalt und

Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume ist ebenso Teil des Naturhaushalts nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wie die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich vorliegend vor allem daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist, und dass mit dem Vorhaben der Verlust landschaftsbildprägender Biotopstrukturen naturschutzfachlich mittlerer bis hoher Bedeutung sowie der Lebensraumverlust diverser Tierarten bzw. die Gefahr der Beeinträchtigung gefährdeter Tierarten einhergehen.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. Die Formulierung „am gleichen Ort“ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne der Vorschrift auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens zielt (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, BR-Drs. 278/09, S. 180). Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens.

Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen in erheblichem Umfang gemindert. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind ausweislich des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) vorgesehen (vgl. schutzgutbezogen unter B.III.1. sowie Unterlage 19.1b, Kap. 4.2.4 Übersicht 4.2, S. 121/122) und in den Maßnahmenblättern beschrieben (Unterlage 9.3a.). Hierdurch werden Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild vermieden bzw. minimiert. Durch die Einschnittslage der Straße wird die Straße abschnittsweise weitgehend kaschiert.

Der Vorhabenträger hat die Flächeninanspruchnahmen im Freiraum „Weiher“ und am Südhang des Sonnenbergs durch die bahnparallele Trassierung reduziert und sieht während der Bauzeit eine Begrenzung der Flächeninanspruchnahme und den Schutz erhaltenswerter Gehölzbestände und Biotope vor (Maßnahmen 2.1 V, 2.2 V, 5.1 V, 6.1 V), was sich auch als positiv auf die Landschaftsbildfunktion auswirkt. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das notwendige Maß begrenzt. Nicht mehr benötigte Flächen werden nach Möglichkeit entsiegelt. Einsparpotentiale durch eine

weitere Verschlankung der zu errichtenden Straßeninfrastruktur bestehen nicht. Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch entsprechende Maßnahmen gemindert (hierzu unter B.III.1.5). Von dem Vorhaben sind keine Böden berührt, die als besondere CO_2-Senken oder –Speicher dienen und damit für den Klimaschutz besonders wertvoll sind (vgl. Abschnitt Klimaschutz, B.XI.4.2 und Nebenbestimmung A.IV.3).

Gehölze dürfen nur außerhalb der Hauptbrutzeit von Vögeln und der Aktivitätsphase von Fledermäusen beseitigt werden. Die Planfeststellungsbehörde teilt die durch den Vorhabenträger im LBP-Erläuterungsbericht (Unterlage 19.1b, S. 122) geäußerte Einschätzung, wonach weitergehende Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung der verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild durch das geplante Vorhaben nicht mehr gesehen werden. Somit ist festzuhalten, dass der festgestellte Plan unter Berücksichtigung der verfügten Nebenbestimmungen (A.IV.4) diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vorsieht, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Gleichzeitig hat er damit nachvollziehbar begründet, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).

Die verbleibenden Auswirkungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG führen, werden entsprechend § 15 Absatz 2 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b) und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) beschrieben und in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2) dargestellt. Das Maßnahmenkonzept des LBP umfasst eine Gesamtfläche von rd. 8,00 ha. Ergänzend sind die in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen (A.IV.4) zu beachten.

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen aufgrund der im Rahmen des Verfahrens abgegebenen Stellungnahmen hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes geändert und den landschaftspflegerischen Begleitplan sowie das Maßnahmenkonzept entsprechend überarbeitet (Deckblatt a). Die Überarbeitung des Ausgleichskonzepts erfolgte in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe und der Gemeinde Pfinztal.

Die Änderungen bezogen sich insbesondere auf die vorgesehenen Maßnahmen am Rotberg, am Talberg sowie im Deisental. Als Ersatz für reduzierte Maßnahmen im Deisental sind Maßnahmen im Biotopkomplex Hochwiesen und im Landschaftsschutzgebiet Pfinzgau vorgesehen. Flächen, die bereits im Rahmen der Landschaftspflegerichtlinie (LPR) unterhalten und gepflegt werden (insbesondere Maßnahmen im Bereich Deisental zw. Flst. Nr. 1079 und 1131 und Söllinger Talberg), wurden auf Anregung der unteren Naturschutzbehörde vom Maßnahmenkonzept ausgenommen und durch Maßnahmen auf nicht geförderten Grundstücken ersetzt. Für im Deisental entfallende Maßnahmenflächen sind im geplanten Naturschutzgebiet „Hochwiesen“, das überwiegend auf Gemarkung Berghausen liegt, biotopverbessernde Maßnahmen vorgesehen, die funktional und vom Umfang her den entfallenden Maßnahmenflächen im Deisental entsprechen. Die Einbeziehung der Gewanne Hochwiesen bzw. der angrenzenden Gewanne Hochwiesen – Spechtwiesen begründet sich in der hohen naturschutzfachlichen Bedeutung und dem hohen Entwicklungspotenzial des Gebiets.

Die Änderungen aufgrund des Beteiligungsverfahrens betreffen demnach folgende Maßnahmenkomplexe:

- Maßnahmenkomplex Rotberg: Nr. 7.3 A (neu): Freistellung von Trockenmauern ersetzt Maßnahme 9.3 A,

- Maßnahmenkomplex Deisental: Nr. 8.2a A_{CEF} (Anlage eines Amphibien-Laichgewässers) 8.3a A (Aufwertung der Allmendwiesen durch Zurückdrängen der Verbuschung), 8.4a A (Pflege und Entwicklung von Großseggenrieden, Röhrichten und Nasswiesen), 8.5a A (Sicherung und Optimierung von Habitaten des Großen Feuerfalters),

- Maßnahmenkomplex Söllinger Talberg: 9.1a A (Förderung von Baumwiesen mit extensiver Grünlandnutzung), 9.2a A (Zurückdrängen der Gehölzsukzession und angepasste Pflege zur Offenhaltung des Söllinger Talbergs),

- Maßnahmenkomplex Hochwiesen: 10.1 A (Zurückdrängen der Verbuschung, Auslichten des Sukzessionswaldes), 10.2 A (Entwicklung von wechselfeuchten Wiesen).

Die Naturschutzverwaltung plant das Gebiet im Gewann Hochwiesen bzw. die angrenzenden Gewanne Hohwiesen – Spechtwiesen als Naturschutzgebiet (NSG)

auszuweisen. Das NSG umfasst die zwei Schwerpunkte `Reste der ehemaligen Tongrube `Edergrube` (Waldbiotop Nr. 270172156281)´ sowie den westlich angrenzenden Grünlandbereich. Es handelt sich hierbei um Fettwiesen mittlerer Standorte mit Übergängen zu Magerwiesen mittlerer Standorte. Entwicklungsziel bildet die Förderung der Offenlandbiotope, vor allem von Mageren Flachland-Mähwiesen.

Die Abgrenzung des Maßnahmenkompexes Nr. 10 erfolgte auf Grundlage der Abgrenzung des geplanten NSG und der Prüfung von Bereichen / Flächen, die zur Aufwertung herangezogen werden können. Einbezogen wurden die Flurstücke im südwestlichen Teil der gepl. NSG-Grenze, die derzeit als Fettwiesen mittlerer Standorte anzusprechen sind und durch Verbuschung verdrängt werden. Der Erfolg der Maßnahme ist von der Pflege und Unterhaltung des Offenlandbereichs abhängig. Ohne Zugriff auf die Flächen kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Intensivierung der Nutzung erfolgt (Ausbringung von größeren Mengen an Düngern, mehrmaliges Abmähen, Entwässerung), die zu einer Veränderung der Wiesengesellschaften führen würde.

Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen in den umweltfachlichen Untersuchungen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan, bewertet die Planfeststellungsbehörde die geplanten Maßnahmen - bei Beachtung der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen - als hinreichende Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Dies gilt auch für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds, diese können kompensiert werden. Zwar ist der Neubau der Ortsumfahrung mit einer massiven Überprägung des Landschaftsraumes verbunden. Es kommt zu Veränderungen des Landschaftsbildes und der Landschaftsstruktur. Auswirkungen ergeben sich vor allem durch die optische Abriegelung des Deisentals.

Verschiedene Einwender sowie die Naturschutzverbände haben im Verfahren eingewandt, die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes seien zwar durch angemessene Bepflanzung (mittel- bis langfristig) weitgehend minimierbar. Insbesondere die großflächige technische Überprägung der Landschaft nahe der Pfinz durch ein Übermaß an neuen Straßenabschnitten werde aber in keinster Weise auch nur annähernd kompensiert.

Eine Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kann entweder durch landschaftsgerechte Wiederherstellung oder durch Neugestaltung erfolgen

(§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Aus der Möglichkeit zur landschaftsgerechten Neugestaltung folgt, dass die fortdauernde optische Wahrnehmbarkeit des Eingriffs der Annahme eines Ausgleichs des Eingriffs nicht notwendig entgegensteht (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.09.1990, 4 C 44/87). Eine verbleibende Wahrnehmbarkeit der Veränderung steht einer ausreichenden Kompensation prinzipiell nicht entgegen, solange durch die Qualität der Neugestaltung die Wirkungen des Eingriffsvorhabens in den Hintergrund treten.

Durch die Einschnittslage der Straße wird die Straße abschnittsweise weitgehend kaschiert. Es verbleiben indes Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die durch Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG nicht vollständig ausgeglichen werden.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden ausgeglichen, indem das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet wird, § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG. Es sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, wie die Eingrünung der Bauwerke und Lärmschutzanlagen sowie die Begrünung von Straßennebenflächen im Siedlungsbereich (Maßnahmen Nr. 1.1 G, 1.2 A/G, 3.1a A/G, 3.2 A/G) und die landschaftliche Einbindung der Straße im Bereich des Freiraumes südlich der Bahnlinie durch geschlossene Gehölzpflanzungen entlang der Straßenböschungen (Maßnahmen Nr. 4.3 A, 5.3 A, 6.3 A). In der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4a) sind die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit Bezug zur Landschaftsbildfunktion umfassend aufgeführt.

Für eine landschaftsgerechte Neugestaltung genügt eine Anpassung der Ausgleichsfläche an die übrige Landschaft, auch wenn die Fläche dadurch eine andere Ausgestaltung erhält und so ein neues Landschaftsbild entsteht. Landschaftsgerecht ist die Neugestaltung, wenn der durchschnittliche Betrachter der Landschaft die Fläche nicht als Fremdkörper, sondern als harmonischen Bestandteil des gesamten Landschaftsbildes entsprechend den charakteristischen Merkmalen der Landschaft empfindet.

Aufgrund der großflächigen Geländeauf-/ -abtragungen oder Anschlussknoten wird die technische Veränderung trotz der Eingrünung noch wahrgenommen werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich des Anschlussknotens der B 293 neu an die B 10. Östlich der ICT-Zufahrt wird durch die Einschnittslage die B 293 neu gegenüber dem Siedlungsbereich weitgehend verdeckt, sodass nach dem Dafürhalten

der Planfeststellungsbehörde davon auszugehen ist, dass nach einer gewissen Entwicklungszeit die vom Straßenkörper ausgehenden Veränderungen nicht mehr den landschaftlichen Gesamteindruck bestimmen werden. Im Bereich der Anschlussknoten ist durch die Maßnahmen der Eingrünung der Bauwerke und Lärmschutzanlagen sowie die Begrünung von Straßennebenflächen im Siedlungsbereich davon auszugehen, dass die Veränderungen nicht mehr in vollem Ausmaß wahrgenommen werden. Die Beeinträchtigungen bei der Rückführung auf die B 293 alt durch die technische Überformung des Talraums und den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen (Bachlauf mit Begleitvegetation) sowie die optische Abriegelung des Tales werden durch die landschaftsgerechte Geländemodellierung und eine dem Landschaftscharakter entsprechende Bepflanzung ebenfalls nicht mehr in vollem Ausmaß wahrgenommen werden. Die vorgesehene naturnahe Gestaltung des Allmendgrabens im Bereich des Anschlusses B 293 neu an die B 293 alt bewirkt neben der Optimierung der Gewässerfunktion auch eine Aufwertung mit Bezug zum Landschaftsbild (Maßnahme 6.1 V und Nebenbestimmung B.IV.5.2.12). Insgesamt wird der Eingriff in das Landschaftsbild damit kompensiert.

Sofern die Naturschutzverbände in der gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021 Zweifel geäußert haben, dass die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen in Privateigentum stünden, wird an dieser Stelle nochmals darauf verwiesen, dass sich die Einbeziehung der Flächen aus der naturschutzfachlichen Bedeutung und dem Entwicklungspotenzial der Flächen begründet. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können und die Inanspruchnahme von Grundeigentum verhältnismäßig ist. Alle Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Auch wenn Flächen privater Eigentümer durch Kompensationsmaßnahmen belegt werden, kann eine Umsetzung der Maßnahmen nicht bereits als nicht durchführbar angesehen werden. Über den Erwerb bzw. die dingliche Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu befinden. Dies ist späteren Grunderwerbsverhandlungen bzw. ggf. erforderlich werdenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.XI.11 wird verwiesen.

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 27.09.2021 gefordert, dass für alle Maßnahmenflächen eine dingliche Sicherung von mindestens 25 Jahren angesetzt werden müsse. Fünf Jahre seien nicht ausreichend. Der Vorhabenträger hat daraufhin die Grunderwerbspläne sowie das Grunderwerbsverzeichnis

entsprechend angepasst und eine dauerhafte dingliche Sicherung der Maßnahmenflächen vorgesehen, sofern für die Maßnahmen kein Grunderwerb vorgesehen ist. Entsprechend wurde für die Maßnahmenflächen über die Erstpflege hinaus eine dauerhafte Entwicklungs- bzw. Erhaltungspflege vorgesehen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid bzw. Planfeststellungsbeschluss festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen müssen zur Verfügung stehen, solange die Straßentrasse im plangegenständlichen Bereich besteht. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau der Straße mit den streckenbaulichen Anpassungsmaßnahmen und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine rechtlich auf Dauer dinglich gesicherte Bereitstellung der Kompensationsflächen kompensiert werden. Die Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt für die erforderliche Dauer, mindestens für 25 Jahre. Hierfür ist maßgeblich, dass der Erfolg der jeweiligen Kompensation sichergestellt sein muss. Den Anforderungen wird mit Nebenbestimmung A.IV.4.3.4 Rechnung getragen. Hiermit wurde auch einem Einwand der Naturschutzverbände Rechnung getragen. Die dingliche Sicherung zur Aufwertung von Flächen zur Optimierung der Habitatfunktion für die Zauneidechse (5.5.2 A_{CEF}) erfolgt dauerhaft, ebenso die Pflege und Unterhaltung der Flächen entsprechend den fachlichen Vorgaben.

In Bezug auf die Maßnahme 7.3 A (neu) – Freistellung von Trockenmauern – hält der Vorhabenträger eine fünf Jahre dauernde Unterhaltungspflege/Nachpflege für ausreichend (Maßnahmenblatt 7.3 A (neu), Unterlage 9.3a – Maßnahmenblätter, dort S. 40/41). Dies wurde der unteren Naturschutzbehörde mitgeteilt, die hiergegen keine Einwände erhoben hat.

Die untere Naturschutzbehörde hat mit Stellungnahmen vom 27.09.2021 und 22.07.2024 in Bezug auf die Maßnahmen im Deisental 8.4a und 8.5a (Maßnahmenblätter Unterlage 9.3a) gefordert, die Bedingungen zur Pflege und Unterhaltung in der Ausführungsplanung zu überprüfen und zu konkretisieren. Es wurde eine Nebenbestimmung (A.IV.4.3.9) aufgenommen, dass die Mahdzeiten für den Feuerfalter und für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen und ggf. anzupassen sind.

Das Maßnahmenkonzept wurde auch im Bereich des Söllinger Talbergs (Maßnahmenkomplex 9) angepasst. Die untere Naturschutzbehörde hat im Rahmen des Beteiligungsverfahrens darauf hingewiesen, dass innerhalb der abgegrenzten Maßnahmenflächen (9.1a A und 9.2a A) eine Unterhaltung bzw. Pflege von Teilflächen/ Flurstücken im Rahmen der Landschaftspflegerichtlinie durchgeführt werden solle. Da im Bereich des Talbergs Flurstücke mit FFH-Mähwiesen durch das Vorhaben verloren gehen, war die Pflicht zur Wiederherstellung verloren gegangener FFH-Mähwiesen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie), § 33 BNatSchG zu beachten.

Der Pflicht zur vorrangigen Wiederherstellung von FFH-Mähwiesen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die vorgesehenen Maßnahmen nachgekommen. Vorgaben zur Erst- und Erhaltungspflege der Ausgleichsflächen sind ausweislich Unterlage 9.3a vorgesehen. Der Vorhabenträger hat das Maßnahmenkonzept im weiteren Verfahren durch eine gezielt auf den FFH-Lebensraumtyp `Magere Flachland-Mähwiesen` abgestimmte Entwicklungspflege ergänzt. Ein detailliertes Pflegekonzept für die einzelnen Flächen der Maßnahmen 9.1a A und 9.2a A soll im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erfolgen (s. auch Nebenbestimmung A.IV.4.3.10). Sofern Maßnahmen auf einzelnen Flurstücken bereits im Rahmen der Landschaftspflegerichtlinie (LPR) gefördert waren, wurden diese Flächen ausgenommen und das Maßnahmenkonzept entsprechend geändert.

Der Forderung der unteren Naturschutzbehörde, dass die in den Maßnahmenblättern vorgesehenen Kontrollberichte zur Wirksamkeit der landschaftspflegerischen Maßnahmen auch der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen sind, möchte der Vorhabenträger nachkommen (s. auch Nebenbestimmung A.IV.4.3.12). Die untere Naturschutzbehörde hat eine ökologische Baubegleitung gefordert. Diese müsse auf der Baustelle und bei der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen weisungsbefugt sein. Eine Umweltbaubegleitung ist vorgesehen (A.IV.4.2). Eine Weisungsbefugnis wurde nicht vorgesehen. Dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit der detaillierten Aufgabenbeschreibung entsprochen (A.IV.4.2.1).

Die untere Naturschutzbehörde hat dem mit E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 27.10.2022 übersandten überarbeiteten Maßnahmenkonzept am 18.11.2022 zugestimmt. Die höhere Naturschutzbehörde Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege hat mit Stellungnahme vom 08.02.2023 um

Abstimmung bzgl. der Umsetzung der Maßnahmen 10.1 A und 10.2 A. (Hochwiesen) gebeten. Nach Umsetzung der Maßnahme 10.1 A (Beseitigung der Gehölzsukzession) solle die Flächenpflege dauerhaft von der Straßenbauverwaltung übernommen werden und das Mahdregime analog zur Maßnahme 10.2 A erfolgen. Ref. 56 hat darauf hingewiesen, dass es auch überjährige Altgrasstreifen geben sollte und dass die grabenbegleitenden Streifen alternierend gemäht werden sollten. Weiterhin seien verpflichtend nur amphibien- und insektenschonende Mähmethoden anzuwenden, d.h. es dürfe nur mit Balkenmähwerk gemäht werden. Der Einsatz von Mahdgutkonditionierern / Aufbereitern sei nicht gestattet.

Die Maßnahme 10.1 A umfasst die flächig von Gehölzen eingenommene Randzone des Biotopkomplexes (geplantes Naturschutzgebiet „Hohwiesen“). Bei einem Teil der Gehölze im Übergangsbereich zum Offenland handelt es sich um Gestrüpp /Brombeergebüsch, welches naturschutzfachlich eine geringe Bedeutung aufweist. Es wird angestrebt, diese Bereiche wieder in Offenland zu überführen. Andere Bereiche sind nur auszulichten; d.h. Großgehölze werden erhalten.

Da im Zuge der Maßnahme 10.1 A keine großflächige Rodung vorgesehen ist, ist eine Festlegung des Pflegeregimes analog der Offenlandfläche / Maßnahme 10.2 A nach Rückmeldung des Vorhabenträgers nur bedingt sinnvoll. Da sich die Maßnahmenfläche bis zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme noch weiterentwickeln kann, erfolgt eine Festlegung des Mahdregimes im Rahmen der Ausführungsplanung. Eine Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung ist in den Maßnahmenblättern vorgesehen. Auf Nebenbestimmung A.IV.4.3.11 wird verwiesen.

Ref. 56 hat darauf hingewiesen, dass bei der Maßnahme 8.3a A im Hinblick auf die ebenfalls in diesem Bereich geplante Anlage eines Amphibiengewässers (8.2a A_{CEF}) zur Förderung der Lebensbedingungen der Amphibien alternierende überjährige Altgrasstreifen als Wander- und Rückzugsraum geplant werden sollten. Der Vorhabenträger hat darauf verwiesen, dies sei in der Maßnahmenbeschreibung berücksichtigt („Angepasste Pflege der Offenlandbiotope“). Auf Nebenbestimmung A.IV.4.3.8 wird verwiesen.

Der Forderung von Ref. 56, dass bei den Maßnahmen des Maßnahmenkomplexes 8 amphibienschonende Mähmethoden zum Einsatz kommen sollen und das generell auf den Einsatz von Mahdgutkonditionierern verzichtet werde, ist mit Nebenbestimmung A.IV.4.3.6 Rechnung getragen.

Ref. 56 hat in Bezug auf Maßnahme 8.1 A – Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgrünland – die Verwendung von Heudrusch von den angrenzenden FFH-Mähwiesen empfohlen. Nach Herstellung der Fläche solle diese in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde in die Mähwiesenfachanwendung übernommen werden. Hierzu hat der Vorhabenträger Folgendes erwidert: Im Maßnahmensteckbrief sei bereits die Verwendung von Gehölzen und Saatgut gebietseigener Herkünfte, vorzugsweise Wiesenansaat mit örtlich gewonnenem Material, z.B. Wiesendrusch und Heumulchsaat vermerkt. Die Gewinnung von Heudrusch hänge von vielen Faktoren ab und die angrenzenden (vorhandenen) Magerwiesen / FFH-Mähwiesen seien nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes, sodass die Verwendung von Heudrusch aus den angrenzenden FFH-Mähwiesen nicht zugesichert werden könne, zumal der Eigentümer der Saatgutgewinnung nicht zustimmen müsse und ggf. seien die angrenzenden Flächen nicht ausreichend. Die Planfeststellungsbehörde nimmt eine Formulierung in die Nebenbestimmungen auf, wonach wenn möglich Material von den angrenzenden FFH-Mähwiesen zu verwenden ist (Nebenbestimmung A.IV.4.3.7).

1.2 Bilanzierung

Eine korrekte Bilanzierung naturschutzfachlicher Eingriffe und deren Ausgleich hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. Eine detaillierte Aufstellung von Betroffenheit und Maßnahmen ist der vergleichenden Gegenüberstellung, Unterlage 9.4a zu entnehmen. Bedenken, die in Stellungnahmen und Einwendungen geäußert wurden, konnten entkräftet werden.

Die Naturschutzverbände haben eingewandt, im Planwerk fehle es an einer sauberen, quantifizierenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, z.B. nach den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung. Stattdessen würden lediglich Größenangaben zu den Eingriffs- und Kompensationsflächen gemacht, die jedoch ein deutliches Kompensations-Defizit erkennen ließen. Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass die Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz in den Planunterlagen entsprechend der Richtlinie für die Landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP) erfolgt sei, welche Methodik und Struktur der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorgebe. Die Herleitung und Planung der Kompensationsmaßnahmen beruhe auf den räumlich-funktionalen Zusammenhängen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Die ökosystemaren Zusammenhänge ließen sich

nur bedingt oder nicht quantifizierend bewerten. Die Anwendung der Bewertungsregeln der Ökokonto-Verordnung sei standardmäßig nicht erforderlich und in der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg auch nicht zwingend.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise methodisch nicht zu beanstanden, zumal vorliegend auch keine Ökokontomaßnahmen oder Ökopunkte zur Eingriffskompensation eingesetzt wurden, welche ein entsprechendes Bewertungsverfahren erforderlich machen würden.

Hinsichtlich des Einwands der Naturschutzverbände eines Kompensationsdefizits hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass die `Inwertsetzung` der Maßnahmen anhand des Aufwertungspotenzials der beanspruchten Fläche und nicht anhand quantitativer Aspekte (Flächengröße) erfolge. Flächeninanspruchnahme und Maßnahmen ins Verhältnis zu setzen entbehre einem fachlich-methodischen Vorgehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz keine durchgreifenden Bedenken. Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen ist zu beachten, dass diese multifunktional wirken. Auch die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 27.09.21 mitgeteilt, dass die Eingriffsbewertung im Großen und Ganzen sachgerecht erfolgt sei. Die Ausgleichsflächen werden dinglich gesichert.

Dem Einwand der Naturschutzverbände, Maßnahme 8.4 A sei nicht voll anrechnungsfähig, da ein Großteil der Flächen bereits durch den Landschaftserhaltungsverband Landkreis Karlsruhe (LEV) gepflegt werde, ist der Vorhabenträger durch Änderung des Maßnahmenkonzeptes nachgekommen.

Praktisch komplett nicht anrechnungsfähig bliebe nach dem Vorbringen der Naturschutzverbände die Maßnahme 9.2 A „Zurückdrängen der Gehölzsukzession und angepasste Pflege zur Offenhaltung des Söllinger Talbergs“ mit einer Flächengröße von 1,75 ha. Denn laut Unterlage 19.6.3 bestehe sie im jetzigen Istzustand fast vollständig aus „Sukzessionswald aus Laubbäumen (58.10)“ von „mittlerer bis hoher naturschutzfachlicher Bedeutung (Wertstufe 6)“. Hierauf hat der Vorhabenträger erwidert, dass die Maßnahmen dem im Managementplan `Pfinztal- West` für den Teilausschnitt des FFH-Gebiets `Söllinger Talbergs` aufgestellten Entwicklungszielen und Maßnahmenempfehlungen entsprächen. Die Maßnahme leiste einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Habitatqualität der für das FFH-Gebiet und das Ziel-

artenkonzept genannten Zielarten. Die fachliche Bewertung der Maßnahme `Inwertsetzung` leite sich hieraus ab und nicht anhand des Biotopwerts des Ausgangs-/Zielzustands. Weiter hat der Vorhabenträger in Bezug auf das Aufwertungspotenzial der Fläche 9.2 A mitgeteilt, dass sich die Aussagen in der Biotopstrukturtypenkartierung auf die vegetationskundliche Entwicklung bzw. das Entwicklungspotential beziehen. Maßgeblicher Schwerpunkt der Maßnahmen sei die Habitatqualität für die Zielarten. Die Forstverwaltung hat mitgeteilt, dass für Sukzessionsflächen innerhalb von FFH-Gebieten keine Waldumwandlungsgenehmigung erforderlich sei.

Die Naturschutzverbände haben weiter eingewandt, nach Anrechnung der Biotop-Aufwertungsmaßnahmen 7.1 A „Entwicklung von Magerwiesen und Staudensäumen“ und 8.1 A „Umwandlung von Acker in Grünland“ verbleibe beim Schutzgut Boden ein Defizit von 299.993 Ökopunkten. Da ein Ausgleich der Beeinträchtigungen, die insbesondere durch die Neuversiegelung entstünden, durch die Entsiegelung und Rekultivierung befestigter Flächen nur in begrenztem Maße möglich sei (vgl. Unterlage 9.4a), sehe der Landschaftspflegerische Begleitplan vor, das verbleibende Defizit beim Schutzgut Boden in gleichwertiger Weise zu kompensieren. Welche weiteren (Ersatz-)Maßnahmen dazu wie in Ansatz gebracht werden sollen, werde in den Unterlagen nicht ausgeführt.

Ein Kompensationsdefizit liegt jedoch nicht vor. Grundsätzlich sind funktions- bzw. schutzgutbezogene Maßnahmen (allen voran Bodenentsiegelungen) vorrangig bei der Maßnahmenplanung zur Kompensation zu berücksichtigen. Unterlage 9.4a sieht Maßnahmen der Entsiegelung vor (z. B. Maßnahmen 3.3a A, 6.3 A). Darüber hinaus stehen im Planungsraum nach der Aussage des Vorhabenträgers keine weiteren Flächen zur Entsiegelung zur Verfügung. In diesem Fall kann eine schutzgutübergreifende, multifunktionale Kompensation erfolgen.

In der vergleichenden Gegenüberstellung (Unterlage 9.4a) werden die für das Schutzgut Boden zu erwartenden funktionsbezogenen Maßnahmen in Ansatz gebracht. Der Überhang aufgrund der Funktionsbeeinträchtigungen beim Schutzgut Boden durch die Versiegelung (2,24 ha, nach Rückbau, vgl. Unterlage 19.1b, Übersicht 6.1 auf S. 148) wird durch die Maßnahmen 8.1 A – Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgrünland (Umfang: 0,61 ha) teilweise kompensiert. Als Ersatzmaßnahmen sind die Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen der Schutzgüter ‚Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt‘, `Oberflächengewässer/Oberflächenwasser‘ anzusehen: Maßnahmen 7.1 A, 7.2 A, 8.1 A, 8.3a A, 8.4a A, 8.5a A, 9.1a

A, 9.2a A, 10.2 A (neu)). Der Flächenumfang ist jedoch nicht vergleichend zu bewerten, da es sich um verschiedene Funktionen handelt (Summe Ersatz: 4,01 ha). Damit werden die nicht vermeidbaren erheblichen Eingriffe in das Schutzgut Boden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vollständig kompensiert.

Da rechtliche und methodische Unzulänglichkeiten bei der Anwendung von rechnerischen Verfahren zur Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung vorliegen, ist die Betrachtung nach der Ökokonto-Verordnung nur ergänzend heranzuziehen. Das Defizit von 299.993 Ökopunkten beim Schutzgut Boden (vgl. Bilanzierung Unterlage 19.1b, Anhang D), wird schutzgutübergreifend kompensiert.

2. Gesetzlich geschützte Biotope

Von der Maßnahme unmittelbar betroffen sind gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG (vgl. unter B.III.1.). Dabei handelt es sich v. a. um Feldhecken/ Feldgehölze, aber auch um Gebüsche und naturnahe Wälder trockenwarmer Standorte, Hohlwege, eine Lösswand, Röhricht-Bestände, Riede, Streu- oder Nasswiesen sowie Quellbereiche und natürliche und naturnahe Bereiche fließender Binnengewässer (vgl. Unterlage 19.1a, Übersichten Nr. 4.5 und Nr. 4.5.1, S. 136f.).

Weiterhin erfolgte in Bezug auf die Biotoptypen „Magere Flachland-Mähwiese“ sowie „Streuobstwiesen“ eine Anpassung des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1a, Kap. 4.3.3., S. 135 – Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte). Die Anpassung wurde erforderlich, da zum März 2022 § 30 Abs. 2 BNatSchG um eine Nr. 7 erweitert wurde, wonach auch die nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG zu charakterisierenden FFH-Lebensraumtypen 6510 „Magere Flachland-Mähwiese“ und 6520 „Berg-Mähwiesen“, Streuobstwiesen, Steinriegel und Trockenmauern zu den gesetzlich geschützten Biotopen zählen. Magere Flachland-Mähwiesen sind von dem Vorhaben betroffen (vgl. Unterlage 19.1a, Abb. 4.1).

Durch das Gesetz zur Änderung des Naturschutzgesetzes (in Kraft getreten am 31.07.2020) wurden Streuobstbestände im Sinne des § 4 Absatz 7 des Landwirtschafts- und Landeskulturgesetzes (LLG), die eine Mindestfläche von 1.500 m² umfassen, unter § 33a NatSchG neu aufgenommen. Die nach neuer Rechtslage geschützten Biotope wurden in den LBP aufgenommen (Unterlage 19.1a, Übersicht 4.5.1, S. 137).

Der konkrete Umfang der Inanspruchnahme der einzelnen Biotope ist unter B.III.1. dargestellt. Die damit für das Vorhaben erforderliche Ausnahme von dem Verbot von Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen führen können (vgl. § 30 Abs. 2 und 3 BNatSchG), wird aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses durch diesen ersetzt (vgl. § 33 Abs. 3 S. 2 NatSchG).

Die Voraussetzung für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG liegt vor. Danach kann von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Der Begriff Ausgleich ist i. S. d. § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG zu verstehen (BT-Drs. 16/12274, 63). Danach ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind. Erforderlich ist die Herstellung eines Biotops desselben Typs, das im Hinblick auf die standörtlichen Gegebenheiten und die Flächenausdehnung mit dem zerstörten oder beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt (VGH Mannheim NVwZ-RR 1999, 497).

Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts wird, neben einer größtmöglichen Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotope und einer Beschränkung der Eingriffe auf das unbedingt erforderliche Maß sowie dem Schutz von Vegetationsbeständen während der Bauzeit (Maßnahmen 5.1 V, 6.1 V), der Verlust bzw. die erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Biotope ausgeglichen. So ist vorgesehen, Baubetriebsflächen zu rekultivieren (Maßnahmen 1.3 A, 2.3 A, 4.4 A, 5.4 A, 6.4 A) und beseitigte Gehölzbestände und (Baum-)Wiesen wiederherzustellen bzw. zu entwickeln durch Umwandlung, Aufwertung und Pflege (Maßnahmen 4.4 A, 5.4 A, 7.1 A, 7.2 A, 8.1 A, 8.3a A, 8.4a A, 9.1a A, 9.2a A; vgl. Unterlage 9.4a). Der dauerhafte/ baubedingte Eingriff des als Flachland-Mähwiese im Deisental betroffenen Offenland-Biotops Nr. 6500021546109256 ‚Mähwiese nördlich Berghausen‘, wird durch die Umwandlung einer Ackerfläche in Extensivgrünland im räumlich-funktionalen Zusammenhang ausgeglichen (Maßnahme 8.1 A).

Dementsprechend hat die untere Naturschutzbehörde das nach § 33 Abs. 3 S. 2 NatSchG für die Ausnahme erforderliche Einvernehmen erteilt (Aktenvermerk vom 19.09.2024, RPK17-0513.2-1/13/21). Somit liegen die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung der Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG vor. Die Ausnahme ist angesichts der verkehrlichen Zielsetzungen der Ortsumfahrung, insbesondere die Ortsdurchfahrt von Berghausen zu entlasten, auch geboten.

Zwar ergibt sich vorliegend ein gesetzlicher Biotopschutz für Streuobstwiesen aus § 30 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 Nr. 7 BNatSchG in der seit 01.03.2022 geltenden Fassung (s. o.). Wie § 30 Abs. 8 BNatSchG bestimmt, bleiben indessen weitergehende Schutzvorschriften einschließlich der Bestimmungen über Ausnahmen und Befreiungen sowie bestehende landesrechtliche Regelungen, die die in Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 genannten Biotope betreffen, unberührt. Vorliegend ist die Vorschrift des § 33a Abs. 2 NatSchG einschlägig, auf welche bei B.VIII.6. eingegangen wird (vgl. VG Freiburg, Urteil vom 25.10.2023 - 6 K 2547/23; VGH Mannheim, Beschluss vom 16.01.2024 – 5 S 1641/23 für einen Bebauungsplan).

3. Natura-2000-Gebiete

Wie unter B.III.1.1 dargestellt, ragt im nördlichen Deisental der Randbereich einer FFH-Gebiets-Teilfläche Nr. 28 „Deisental“ bei Berghausen des FFH-Gebietes 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ in den Untersuchungsraum hinein. Am Westrand nördlich der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten ragen Randbereiche des FFH-Gebietes DE 7017-342 „Pfinzgau West“ in den Untersuchungsraum hinein. Insgesamt ist das Vorhaben aber verträglich mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau“ und „Pfinzgau West“, da nicht von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen ist. Der Vorhabenträger hat in den vorgelegten Untersuchungen nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass Beeinträchtigungen der jeweiligen Erhaltungsziele dieser Gebiete nicht zu erwarten sind (Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung in den Unterlagen 19.5.1 und 19.5.2).

Nach § 33 Abs. 1 BNatSchG sind alle Veränderungen oder Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig. Projekte sind nach Maßgabe des § 34 BNatSchG vor ihrer Durchführung auf ihre Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen des Natura-2000-Gebiets zu überprüfen. Ergibt diese Prüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Ziele führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Der Vorhabenträger hat in zwei FFH-Verträglichkeitsstudien die aus dem Vorhaben resultierenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen für die maßgeblichen Lebensraumtypen und Arten überprüft.

In Bezug auf das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“, hier das maßgebliche Teilgebiet „Deisental“, kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben nicht prognostiziert werden. Das Gebiet „Deisental“ liegt außerhalb der konkreten Baumaßnahme. Nach der Studie sind innerhalb des vom Vorhaben (potenziell) betroffenen FFH-Teilgebiets „Deisental“ keine FFH-Lebensraumtypen vorhanden. Die für das FFH-Gebiet gemeldeten FFH-Lebensraumtypen Magere Flachland-Mähwiesen und Waldmeister-Buchenwald kommen an anderer Stelle im Untersuchungsraum vor, jedoch nicht innerhalb des im Untersuchungsraum liegenden FFH-Teilgebiets „Deisental“. Die Betroffenheit des Lebensraumtyps Magere Flachland-Mähwiese außerhalb des FFH-Gebietes wird nach der Eingriffsregelung berücksichtigt und kompensiert (s. Maßnahme 8.1 A.). Bau- und anlagebedingte Eingriffe in das Gebiet und seine Inventare sind daher nicht zu besorgen. Da innerhalb des FFH-Teilgebiets keine FFH-Lebensraumtypen erfasst bzw. nachgewiesen wurden, denen eine Obergrenze für zusätzliche Stickstoffeinträge zugewiesen werden kann, sind nach der Studie betriebsbedingte Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen, insbesondere für den FFH-Lebensraumtyp 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ durch zusätzliche verkehrsbedingte Stickstoffeinträge nicht relevant.

Weiterhin wurden nach der Studie innerhalb des Teilgebiets bzw. in einer räumlich-funktionalen Zuordnung zum Teilgebiet keine Arten gemäß Anhang II bzw. IV der FFH-Richtlinie erfasst bzw. nachgewiesen, die für das Gebiet gemeldet sind. Daher liegen nach dem Ergebnis der Studie keine erheblichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Arten nach Anhang II bzw. Anhang IV der FFH-Richtlinie vor.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, der große Feuerfalter sei im Teilgebiet „Deisental“ zumindest potenziell verzeichnet. Für das Teilgebiet „Deisental“ wurde im Managementplan (2014) Eiablagen des Großen Feuerfalters (Anhang II-Art) nachgewiesen. Im Bereich der räumlich / funktional zugeordneten Bereiche im Deisental, die im Wirkungsbereich des Straßenbauvorhabens bzw. im Bereich potenzieller Eingriffe liegen, wurden im Rahmen mehrerer faunistischer Bestandserhebungen (2006 / 2011 / 2015 / 2019) jedoch keine Vorkommen des „Großen Feuerfalters“ nachgewiesen. Es ist nach der Studie daher weder direkt noch indirekt mit nachteiligen Folgen für etwaige Bestände des Großen Feuerfalters im FFH-Teilgebiet „Deisental“ zu rechnen.

Weiterhin ist im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die Lebensraumfunktionen für den Großen Feuerfalter nachhaltig zu verbessern (Maßnahme 8.5a A - Sicherung und Optimierung von Habitaten des Großen Feuerfalters).

Weiterhin sind nach der Studie andere Pläne oder Projekte im räumlichen Kontext, die zu weiteren Beeinträchtigungen für maßgebliche Bestandteile des betroffenen FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“ führen könnten, nicht bekannt. Insgesamt ist das Vorhaben damit verträglich mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Mittlerer Kraichgau“. Auf Unterlage 19.5.1 wird verwiesen.

Nach der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Pfinzgau-West“ ist nicht von erheblichen Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets durch das Vorhaben auszugehen. Das Vorhaben sei daher verträglich mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes.

Die für das FFH-Gebiet „Pfinzgau-West“ gemeldeten FFH-Lebensraumtypen Magere Flachland-Mähwiesen und Waldmeister-Buchenwald kommen an anderer Stelle im Untersuchungsraum vor, jedoch nicht innerhalb des im Untersuchungsraum liegenden FFH-Teilgebiets „Knittelberg“. Nach der aktuellsten Biotopstrukturtypenkartierung (Institut für Botanik und Landschaftskunde, Th. Breunig, Juli 2011 sowie Febr. 2020) findet sich der FFH-Lebensraumtyp 6510 Magere Flachland-Mähwiese kleinflächig außerhalb des FFH-Gebietes in ca. 250 m Entfernung. Insgesamt sind nach der Studie im potenziellen Eingriffs- bzw. Wirkraum der Trasse keine FFH-Lebensraumtypen vorhanden. Weiterhin wurden nach der Studie im Teilgebiet „Knittelberg“ keine Arten nach Anhang II FFH-Richtlinie gemäß Managementplan erfasst. Insbesondere die für das FFH-Gebiet „Pfinzgau-West“ gemeldete Tagfalterart „Großer Feuerfalter“ wurde im Teilgebiet nicht nachgewiesen.

Das FFH-Teilgebiet „Knittelberg“ liegt außerhalb der konkreten Baumaßnahme. Nach der Studie sind daher keine bau- und anlagebedingten Eingriffe in das Gebiet und seine Inventare zu prognostizieren. In Bezug auf den FFH-Lebensraumtyp 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass die verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch Stickstoffdeposition keine nachhaltigen / erheblichen Beeinträchtigungen verursacht. Weiterhin ist nach der Studie eine Betroffenheit charakteristischer FFH-Lebensraumtypen oder von Lebensstätten von Arten, die für das Gesamtgebiet gemeldet sind, nicht gegeben. Auch eine Betroffenheit durch mittelbare Projektwirkungen ist nicht gegeben. Insgesamt sind daher keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen durch den geplanten

Bau der B 293 neu / OU Berghausen zu prognostizieren. Auf Unterlage 19.5.2 wird verwiesen. Die Ausführungen darin sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Die höhere Naturschutzbehörde hat mit Datum vom 28.07.21 mitgeteilt, dass Belange, die von der höheren Naturschutzbehörde in Bezug auf die FFH-Gebiete zu vertreten wären, nicht tangiert sind. Die untere Naturschutzbehörde hat über die vorgenannten Ausführungen hinaus keine Einwände gegen die beiden FFH-Verträglichkeitsprüfungen erhoben.

Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme vom 29.09.21 zur Prüfung von Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete „Mittlerer Kraichgau“ und „Pfinzgau West“ eingewandt, dass es an einer Prüfung der Summationswirkungen von geplanter Straßentrasse und geplantem zweitem Bahngleis fehle. Dieser Einwand bezieht sich auf den „Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten (Abschnitt A)“, den die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) im Auftrag des Landkreises Karlsruhe plant und für welchen mit Datum vom 25.09.23 die Durchführung des Scoping-Verfahrens beantragt worden ist. Der Vorhabenträger hat in seiner Gegenstellungnahme zum Vorbringen der Verbände ausgeführt, bei Erstellung der Planunterlagen sei der zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn noch nicht beschlossen gewesen und es lägen keine prüffähigen Unterlagen vor. Eine Prüfung der Summationswirkung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG könne nur für Projekte und Pläne erfolgen, deren Auswirkungen bereits verlässlich absehbar seien.

Eine Verpflichtung zur Prüfung kumulativer Auswirkungen anderer, in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang stehender Projekte und Pläne kommt grundsätzlich erst dann in Betracht, wenn die betreffende Zulassungsentscheidung erteilt ist (OVG Lüneburg, Urteil v. 22.04.2016, Az.: 7 KS 27/15, juris Rn. 111). Eine hinreichende planungsrechtliche Verfestigung bzgl. der Kraichgaubahn ist zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht gegeben, da eine solche Verfestigung der Planungen auch nach einer weiten Auffassung voraussetzt, dass die Pläne zumindest in das Stadium der Anhörung eingetreten sind. Aktuell ist das Scoping-Verfahren für den Abschnitt A zwar abgeschlossen, ein Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens liegt aber noch nicht vor.
Unbesehen hiervon resultieren nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Scoping-Unterlagen zum zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn (Natura 2000-Vorprüfung) aus den Projekten Planfeststellungsverfahren zur B 293, Ortsum-

fahrung Berghausen (FFH-Gebiet 7017-342 und FFH-Gebiet 6918-311) und Planfeststellungsverfahren zur B 293, Jöhlingen (FFH-Gebiet 6918-311) keine Summationswirkungen mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn.

4. Landschaftsschutzgebiet

Durch das Vorhaben wird, wie unter B.III.1. dargestellt, in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Pfinzgau“ (LUBW-Nr. 2.15.056), Landkreis Karlsruhe, Gemeinde Pfinztal, eingegriffen (Verordnungen vom 07.11.1991 und Änderungen vom 12.05.2003 und vom 04.10.2012). Einer Erlaubniserteilung bedarf es allerdings nicht. Im Einzelnen:

Das LSG hat eine Größe von 2.149,6 ha und umfasst im Plangebiet die unbebauten Freiräume der Pfinzniederung, z.T. die Freiräume südlich der Bahnlinie sowie das Dei-sental. Es ist gekennzeichnet durch naturnahe Wälder mit Schutzfunktion für Wasser, Boden und Klima; Streuobstwiesen, Feldhecken und Hohlwege, Bachauen mit Ufergehölz und Grünland und dient als Naherholungsgebiet. Dauerhaft wird durch das Vorhaben eine Fläche im Umfang von rund 7,07 ha beansprucht. Betroffen sind Flächen des LSG im Gewann Weiher, am Hangfuß des Sonnenbergs und im Deisental.

Der Schutzzweck der Verordnung hat Bedeutung für nahezu alle Schutzgüter. Nach § 3 der Verordnung des Landratsamtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet "Pfinzgau" vom 07.11.1991 (LSG-VO vom 07.11.1991) ist der wesentliche Schutzzweck, insbesondere die Bewahrung der zum größten Teil noch durch naturnahe Artenzusammensetzung gekennzeichneten Wälder wegen ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt, der Pflanzen- und Tierwelt und ihrer Schutzfunktion für Wasser, Boden und Klima sowie wegen ihrer Funktion als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung; die Erhaltung und langfristige Sicherung der verbliebenen, teils ausgedehnten Streuobstwiesen; die Bewahrung des für große Teile der Pfinztäler Gemarkung typischen Landschaftsbildes; die Sicherung von Landschaftselementen, die die Strukturvielfalt erhöhen und damit zusätzlich Lebensräume bieten, wie Feldhecken, Hohlwege mit ihrer typischen Vegetation, Teiche und Steinbrüche; der Schutz der ökologisch und klimatisch wertvollen Bachauen durch Erhaltung und Entwicklung der Ufergehölze sowie der Schutz des Grünlandes; die Offenhaltung der Grünzäsuren zwischen den einzelnen Ortsteilen in der Pfinzaue; der Schutz der Feldflur vor baulicher Zersiedelung und Einfriedung zu Gunsten einer landschaftsgerechten Nutzung und Naherholung.

Im Landschaftsschutzgebiet sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, § 4 LSG-VO vom 07.11.1991. Handlungen, die den Charakter des Landschaftsschutzgebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen können, bedürfen gemäß § 5 LSG-VO vom 07.11.1991 der schriftlichen Erlaubnis der unteren Naturschutzbehörde. Nach § 5 Abs. 2 Nr. 6 und Nr. 16 LSG-VO vom 07.11.1991 bedarf insbesondere die Anlage von Straßen sowie das Beseitigen oder Ändern von wesentlichen Landschaftsbestandteilen wie Streuobstbestände, Feldgehölze und Hecken der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird durch eine nach anderen Vorschriften notwendige Gestattung ersetzt, wenn diese mit Zustimmung der Naturschutzbehörde ergangen ist, § 5 Abs. 4 LSG-VO vom 07.11.1991.

Die für das betroffene Gebiet anzuwendende und weiter geltende Landschaftsschutzgebiets-Verordnung vom 07.11.1991 lässt jedoch in § 6 Nr. 7 den Bau einer Ortsumgehungsstraße Berghausen B 10/B 293 bei Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich zu, eine Erlaubniserteilung ist nicht erforderlich. Die untere Naturschutzbehörde hat im Anhörungsverfahren dieser Rechtsauffassung nicht widersprochen. Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 unter Verweis auf § 6 LSG-VO eingewandt, das Vorhaben sei zwar dem Buchstaben nach mit der Landschaftsschutzgebietsverordnung vereinbar, dem Inhalt nach verstoße es aber massiv gegen die in der Verordnung beschriebenen Schutzzwecke. Der Vorhabenträger hat die Betroffenheit des LSG Pfinzgau bei der Trassenwahl und der konkreten Planung berücksichtigt. So hat er der Variante 3 den Vorzug gegeben, welche nahe an die Kraichgaubahn heranrückt und damit den Flächenverbrauch minimiert (vgl. unter B.XI.3.2). Für das LSG charakteristische Landschaftsstrukturen wie Gehölze, Streuobstbestände, Wiesen und Feldgärten werden wiederhergestellt (Maßnahmen 1.3 A, 4.4 A). Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Auswirkungen auf die Freiraumfunktionen bzw. das LSG zu kompensieren. Der Straßenraum wird durch Baum- und Gehölzpflanzungen neugestaltet (Maßnahmen 1.1 G, 1.2 A/G, 3.1 A/G).

5. Artenschutz

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts, §§ 44 ff. BNatSchG.

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten. Für alle besonders geschützten Tierarten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Für alle streng geschützten Tierarten – bei denen es sich zugleich auch um besonders geschützte Arten handelt (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatschG) – und europäischen Vogelarten gelten darüber hinaus weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG enthält ein Schädigungsverbot in Bezug auf wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten.

Bei allen in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote, die besagen, dass bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art ausreicht, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

§ 44 Abs. 5 S. 1 und S. 2 Nr. 1 BNatSchG nimmt unter anderem die in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten, wie die Zauneidechse, von einem Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot aus, wenn ansonsten ein zulässiger Eingriff nach § 15 BNatSchG vorliegt, die Beeinträchtigung durch den Eingriff das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Für diese Tiere ist gemäß § 44 Abs. 5 S. 1 und S. 2 Nr. 2 BNatSchG das Verbot des Fangens und die Entnahme ausgenommen, wenn diese anlässlich eines ansonsten zulässigen Eingriffs im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung gerichtet ist, beeinträchtigt werden.
Das Verbot, Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören, ist gemäß § 44 Abs. 5 S. 1 und S. 2 Nr. 3 BNatSchG dann nicht verletzt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dazu sind ggf. Vermeidungsmaßnahmen, d.h. „funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht“ (BT-Drs. 16/5100, S. 12; vgl. BeckOK UmweltR/Gläß BNatSchG § 44 Rn. 71). Diese können auch vorgezogen werden, § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG.

Der Vorhabenträger hat den Artenbestand in der artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.4.2a) dargestellt. Nach Auswertung der gutachterlichen Darstellungen in der artenschutzrechtlichen Prüfung steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Verwirklichung der Verbotstatbestände durch die in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von negativen Beeinträchtigungen für alle festgestellten und für das Artenschutzrecht relevanten Arten ausgeschlossen werden kann.

5.1 Methodik, Umfang und Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07).

Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist erfolgt und im Fachbeitrag Fauna (Unterlage 19.6.4, Stand April 2020) nach Tierartengruppen dargestellt. Der Fachbeitrag Fauna ist Grundlage für die Umweltverträglichkeitsstudie, den landschaftspflegerischen Begleitplan und die artenschutzrechtliche Beurteilung.

Im Jahr 2006 wurden zunächst faunistische Untersuchungen durchgeführt, die die Grundlage für die Umweltverträglichkeitsstudie und für den artenschutzfachlichen Beitrag bildeten. Diese Untersuchungen beinhalteten eine flächendeckende Brutvogelkartierung, Bestandserhebungen zur Fledermaus-, und Tagfalterfauna sowie eine Erfassung der Lebensstätten der streng geschützten Arten Zauneidechse und Schlingnatter. In den Jahren 2011 und 2015 wurden die 2006 erhobenen Daten auf Plausibilität überprüft. Zur Gruppe der Vögel erfolgte eine gezielte Nachsuche im Bestand (stark) gefährdeter und rückläufiger Arten (z. B. Wendehals).

Die Erhebungen zur Gruppe der Fledermäuse umfasste Transektbegehungen im Bereich der geplanten Trasse, eine Suche nach möglichen Quartieren sowie eine automatisierte Lautaufzeichnung anwesender Tiere auf Probeflächen.

Die Daten wurden im Jahr 2019 nochmals aktualisiert. Dies beinhaltete insbesondere eine Bestandserfassung der Brutvögel mit Schwerpunkt auf Vorkommen besonders planungsrelevanter Arten (z. B. Kuckuck, Wendehals, Gartenrotschwanz, Neuntöter), eine Ergänzung der Bestandserfassung der Fledermäuse durch zwei Netzfänge mit Schwerpunkt auf Vorkommen des Grauen Langohrs, eine Bestandserfassung der Reptilien im Bereich des geplanten Trassenkorridors sowie der Amphibien mit Schwerpunkt auf dem streng geschützten Springfrosch.

Im Planungsraum kommen verschiedene planungsrelevante Vogel- und Fledermausarten vor. Weiterhin wurden Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse im Planbereich nachgewiesen.

Insgesamt wurden im Planungsraum 49 Vogelarten nachgewiesen. Diese verteilen sich auf 42 Brutvogelarten, von denen 41 Arten mit Brutzeitcode B (wahrscheinlicher Brutvogel) und eine Art (Zaunammer) mit Brutzeitcode A (mögliches Brüten) klassifiziert wurden. Sechs Arten wurden als Nahrungsgäste registriert und eine Art auf dem Durchzug beobachtet (Teichrohrsänger). Eine Liste der 2019 nachgewiesenen landes- und bundesweit im Bestand gefährdeten und im Bestand rückläufigen Vogelarten ist in Tabelle 3, Unterlage 19.4.2a, S. 11 enthalten.

Nach der Roten Liste der Brutvögel Baden-Württembergs (BAUER et al. 2016) ist der Wendehals stark gefährdet, Rauchschwalbe, Fitis und Zaunammer sind landesweit gefährdet. Fünf der aktuell nachgewiesenen Brutvogelarten werden in der Vorwarnliste geführt (Turmfalke, Gartenrotschwanz, Feld- und Haussperling, Goldammer). Unter den Nahrungsgästen finden sich mit Stockente, Mehlschwalbe und Mauersegler drei im Bestand rückläufige Arten der Vorwarnliste.

Der Wendehals gehört auch zu den bundesweit stark gefährdeten Arten. Als bundesweit gefährdete Arten wurden 2019 die Arten Rauchschwalbe, Star und Zaunammer als Brutvogel und die Mehlschwalbe als Nahrungsgast bestätigt. Weitere vier Brutvogelarten (Gartenrotschwanz, Haus- und Feldsperling und Goldammer) sowie der Rotmilan (Nahrungsgast) werden von GRÜNEBERG et al. (2015) in der Vorwarnliste geführt.

Sämtliche nachgewiesene Arten sind als europäische Vogelarten europarechtlich streng und national besonders geschützt. Darüber hinaus gehören Turmfalke, Wendehals, Mittelspecht, Grünspecht und Zaunammer (Brutvögel) und die Nahrungsgäste Rot- und Schwarzmilan sowie Mäusebussard zu den national streng geschützten Arten.

In den Teilflächen östlich der ICT-Zufahrt wurden in zwei Teilflächen einzelne Zauneidechsen im Jahr 2019 nachgewiesen. In den Böschungen entlang der Bahnlinie im Bereich des Knotens B 10/B 293 wurden trotz mehrfacher gezielter Nachsuche keine Zauneidechsen nachgewiesen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass entlang des Bahnkörpers punktuelle Vorkommen der Art bestehen. Die Schlingnatter konnte nicht nachgewiesen werden.

Ergänzende Hinweise des BUND sowie einzelner Anlieger auf Reptilienvorkommen (insbesondere Zauneidechse, Schlingnatter) westlich der ICT-Zufahrt, die dort in den Jahren 2020 und 2021 gesichtet worden seien, werden dahingehend berücksichtigt, dass dem Vorhabenträger in einer Nebenbestimmung aufgegeben wurde, im Rahmen der Ausführungsplanung in Betracht kommende Flächen erneut zu begehen, die Bestandsaufnahme zu aktualisieren und ggf. geeignete Maßnahmen zum Schutz der Tiere zu ergreifen (s. nachstehend die Ausführungen zu Reptilien unter B.VIII.5.2.4).

Im Untersuchungsgebiet wurden im Jahr 2019 acht Fledermausarten nachgewiesen. Im Einzelnen sind dies die folgenden Arten: Wasserfledermaus, Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus und Graues Langohr. Dies bestätigte die bisher nachgewiesenen Arten; zusätzlich wurde der Kleinabendsegler nachgewiesen. Alle nachgewiesenen Arten sind nach dem BNatSchG und europarechtlich streng geschützt (Anhang IV der FFH-Richtlinie). Das Graue Langohr ist in Baden-Württemberg, bundesweit und europaweit vom Aussterben bedroht. In diesem Zusammenhang haben die Naturschutzverbände eingewandt, mit dem Grauen Langohr sei eine vom Aussterben bedrohte (in Baden-Württemberg und deutschlandweit), mit Fransen- und Breitflügelfledermaus und dem Kleinabendsegler seien drei stark gefährdete (Rote Liste BW) und mit Bart- und Zwergfledermaus zwei gefährdete Fledermausarten nachgewiesen worden. Dies seien nach der Tabelle 10 auf S. 43/44 im Fachbeitrag Fauna (Unterlage 19.6.4) „*Vorkommen einer landesweit vom Aussterben bedrohten Art oder Vorkommen von mindestens zwei stark gefährdeten Arten*“ Kriterien für Wertstufe 8 (*überregional bis landesweit bedeutsam*). Warum dann auf S. 47 des Fachbeitrags

Fauna die Untersuchungsflächen beidseits der S-Bahnlinie als Lebensraum für Fledermäuse nur mit Wertstufe 7 (*regional bedeutsam*) bewertet worden seien, erschließe sich nicht. Der Vorhabenträger hat in seiner Gegenstellungnahme erläutert, dass für die Flächenbewertung für die Belange des Arten- und Biotopschutzes zwischen Quartier- und Jagdgebieten zu unterscheiden sei. Entlang der geplanten Trasse beidseits der S-Bahnlinie seien keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen worden. Die Bereiche beidseits der S-Bahnlinie stellten keine essentiellen Jagdgebiete der genannten Fledermausarten dar und seien daher als regional bedeutsam eingestuft worden (was immer noch einer hohen Wertstufe entspricht). Die Planfeststellungsbehörde hält die Einstufung in Wertstufe 7 in Bezug auf die im Planungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten für sachgerecht. In den Gehölzen entlang der geplanten Trasse wurden keine Fledermaus-Quartiere gefunden.

Im Planungsraum befinden sich zwei künstliche Kleingewässer, in denen im Verlaufe der Kartierungen kleine Bestände des Springfrosches nachgewiesen wurden. Ein kleiner Folienteich befindet sich im Bereich der Schreibers Klamm südlich der Bahnlinie, wo zuletzt 2016 Nachweise einzelner Laichballen vorliegen. Das Vorkommen konnte 2019 nicht mehr bestätigt werden. Ein zweites Vorkommen befindet sich in einem Kleingewässer im Deisental, wo ebenfalls nur kleine Bestände vom Springfrosch bestehen. Das Vorkommen konnte 2019 bestätigt werden (Nachweis einzelner Laichballen).

Die streng geschützte Haselmaus konnte im Eingriffsbereich nicht nachgewiesen werden. Ebenso wenig gelangen Nachweise der potentiell zu erwartenden streng geschütztem Tagfalterarten sowie des streng geschützten Nachtkerzenschwärmers (zur Liste der als prüfungsrelevant erachteten Arten: Unterlage 19.4.2a, Tabelle 1 S. 5/6).

5.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Das Vorhaben verstößt nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG.

5.2.1 Vögel

Nach eingehender Prüfung des artenschutzrechtlichen Beitrags folgt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung, dass bei keiner der vorgefundenen Vogelarten gegen § 44 BNatSchG verstoßen wird.

Zwar besteht für die vom Vorhaben betroffenen, besonders geschützten Vogelarten durch das Vorhaben zwar die grundsätzliche Gefahr, dass gegen Verbotstatbestände i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Unter Berücksichtigung der Wirkungsprognose, also der von dem Vorhaben und seinen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren verursachten Auswirkungen auf die jeweils prüfgegenständlichen Schutzgüter sowie der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und funktionserhaltenden Maßnahmen werden die Verbotstatbestände im Ergebnis jedoch nicht erfüllt.

Ein Verstoß gegen das Verletzungs- und Tötungsverbot liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei einem nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff nur vor, wenn sich das Risiko für die betroffenen Tiere durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Eine signifikante Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG) der vorgenannten Arten durch die für das Vorhaben erforderliche Rodung von Gehölzen im Rahmen der Baufeldfreimachung kann dadurch vermieden werden, dass die Rodung von Gehölzen außerhalb der Vogelbrutzeiten stattfindet (Maßnahme V_{CEF}, vgl. B.III.1 sowie Nebenbestimmung A.IV.4.4.1). Dadurch kann insbesondere sichergestellt werden, dass Brutverluste während der Bauphase vermieden werden.

Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 kritisiert, durch das Vorhaben entstehe durchaus ein betriebsbedingtes zusätzliches Kollisionsrisiko insbesondere für Greifvögel wie Mäusebussard und Turmfalke. Allerdings hat die gutachterliche Beurteilung ergeben, dass sich das Tötungsrisiko durch das Vorhaben nicht in signifikanter Weise erhöht, § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG. Ein betriebsbedingtes Kollisionsrisiko, das über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, kann für die genannten Arten nachvollziehbar ausgeschlossen werden.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten, zu denen sämtliche hier betroffene Vogelarten gehören, u. a. während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die Regelung in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG knüpft an eine räumlich-funktionale Ebene an, deren Bestimmung je nach Art weiter oder enger sein

kann (BVerwG, Urteil vom 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, Rn. 33). Danach liegt eine absichtliche Störung im Sinne des Verbotstatbestandes nur vor, wenn sie "eine Art absichtlich in dem Maße stört, dass sie deren Überlebenschancen, Fortpflanzungserfolg oder Fortpflanzungsfähigkeit beeinträchtigen könnte oder zu einer Verkleinerung des Siedlungsgebiets oder zu einer Umsiedlung oder Vertreibung der Art führt" (BVerwG, Urteil vom 06.10.2022, a.a.O.).

Vorliegend können Störungen durch bau-, anlage- und insbesondere durch betriebsbedingte Wirkungen der Straße (hier speziell Kulissenbildung und Lärm) hervorgerufen werden. Hierdurch kann es zur Verminderung der Lebensraumeignung und zum Verlassen der betroffenen Lebensräume kommen.

Der Vorhabenträger hat auf Grundlage der 2010 eingeführten Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr (GARNIEL & MIERWALD 2010) kritische Effektdistanzen/Fluchtdistanzen und kritische Schallpegel (für den Mittelspecht als lärmempfindliche Art) der artenschutzrechtlich relevanten Arten für die Beurteilung von Störwirkungen ermittelt (vgl. Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.4.2, S. 16ff.). Die Effektdistanzen geben an, ab welcher Entfernung zu einer Straße kein negativer Störeffekt mehr durch eine Straße zu erwarten ist. Weiterhin wurde die Abnahme der Habitateignung in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge für Arten mit einer Effektdistanz bis 300 m dargestellt. Bei prognostizierten 19.500 Fahrzeugen / 24 h bzw. 19.800 Fahrzeugen (ohne Realisierung des Hopfenbergtunnels) ist mit einer Abnahme der Habitateignung von 40% im 100 m Korridor und von einer weiteren Abnahme um 10% bis zur artspezifischen Effektdistanz zu rechnen. Für die Gruppe der lärmempfindlichen Arten wurde bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im 100 m-Korridor von einer Abnahme der Habitateignung von 40 % und bis zur Isophone des kritischen Schallpegels von zusätzlich 40% ausgegangen.

Weiterhin wurde auf Grundlage von TRAUTNER & JOOSS (2008) bewertet, ob für die einzelnen Arten eine erhebliche Störung vorliegt, wobei die Annahme zugrunde gelegt wurde, dass bei mäßig häufigen und häufigen Arten, die in Baden-Württemberg ungefährdet sind oder in der Vorwarnliste geführt werden, auch bei Betroffenheit mehrerer Reviere in der Regel keine erhebliche Störung zu prognostizieren ist. Bei selteneren und gefährdeten Arten ist im Einzelfall auf der Grundlage deren lokaler und regionaler Verbreitung und Häufigkeit zu prüfen, ob bei prognostizierten Revierverlusten eine erhebliche Störung vorliegt.

Für den am Sonnenberg mit einem Brutvorkommen kartierten Turmfalken, dessen Art auf lokaler und regionaler Ebene einen günstigen Erhaltungszustand aufweist, wurde der rechnerisch gerundete Revierverlust nicht als erhebliche Störung bewertet, da es immer wieder zum Wechsel der Brutplätze komme und sich im Umfeld der geplanten Trasse weitere geeignete Brutplätze außerhalb der Effektdistanz von 100 m befänden. Die Planfeststellungsbehörde folgt insofern der gutachtlichen Bewertung, dass sich durch das beantragte Vorhaben der Erhaltungszustand der lokalen Turmfalken-Population nicht verschlechtert.

Vom Gartenrotschwanz wurde ein Revier innerhalb der kritischen Effektdistanz von 100 m kartiert. Daraus ergibt sich rechnerisch ein störungsbedingter Verlust von gerundet einem Revier. Da die Art auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet und landesweit nicht gefährdet ist (Art der Vorwarnliste), wurde dieser Verlust nicht als erhebliche Störung bewertet.

In Bezug auf die Zaunammer wurde der rechnerisch störungsbedingte Verlust von 0,2 Revieren ebenfalls nicht als erhebliche Störung beurteilt. Dies wurde gutachtlich mit der positiven Bestandsentwicklung und Ausbreitung der Art und dem vorhandenen Lebensraumangebot außerhalb des Wirkungsbereichs der geplanten Ortsumfahrung begründet. Angesichts der positiven Bestandsentwicklung sei in den kommenden Jahren mit einer Brutansiedlung der Zaunammer am Rotberg nördlich von Berghausen zu rechnen.

Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme kritisiert, die störungsbedingte Betroffenheit europäischer Vogelarten gehe über die in Tabelle 6 der Unterlage 19.4.2a dargestellte Betroffenheit hinaus. Das Vorhaben führe zu einer störungsbedingten Betroffenheit einer Vielzahl weiterer Brutreviere anderer Vogelarten sowohl in der gesamten Fläche zwischen Bahnlinie und Siedlungsrand Berghausen als auch in der Pfinzaue im Bereich des Knotens B 10 / B 293.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Methodik des Vorhabenträgers, die Störwirkungen auf die Vogelarten im Planbereich anhand der kritischen Effektdistanzen und kritischen Schallpegel unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmenge zu ermitteln, nicht zu beanstanden. Grundlage ist die im Jahr 2010 durch das Bundesministerium für Verkehr eingeführte Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (GARNIEL & MIERWALD 2010, s.o.), sowie die Hinweise von TRAUTNER & JOOSS (2008) zur Beurteilung der Erheblichkeit der Störung. Eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vor, wenn sich durch die

Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, juris Rn. 33 festgestellt, dass die populationsbezogene Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7) – FFH-RL –, in Einklang steht. Die durch den Eingriff betroffenen Vogelarten sind nach gutachtlicher Bewertung weit verbreitet und häufig und weisen keine negativen Bestandstrends auf. Die vorhabenbedingt betroffenen „häufigeren“ Arten profitieren im Unterschied zu vielen gefährdeten oder rückläufigen Arten auch im Untersuchungsraum von einer stetigen Zunahme von Gehölzen beispielsweise durch Nutzungsaufgabe. Dies trifft nach gutachtlicher Einschätzung auch auf die mit gerundet einem Revier betroffenen Arten Gartenrotschwanz und Zaunammer zu. Letztere ist im Bestand gefährdet (s. o.) Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit vorhandenem Lebensraumangebot außerhalb der geplanten Ortsumfahrung erscheint die gutachterliche Einschätzung plausibel, auch im Hinblick auf die positive Bestandentwicklung der Art, dass eine erhebliche Störung nicht vorliegt. Der den gutachtlichen Ausführungen zugrunde gelegte „räumlich-funktionale“ Ansatz, der die negativen Auswirkungen auf die lokale Population berücksichtigt, wurde vom BVerwG in vorgenanntem Urteil ausdrücklich gebilligt.

Im Ergebnis liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Bezug auf die betroffenen Vogelarten nicht vor. Die Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeiten (Maßnahme V_{CEF}) ist darüber hinaus ebenfalls geeignet, die Erfüllung des Störungsverbots weitgehend zu vermeiden (BVerwG, Urteil vom 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, juris Rn. 32).

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Erfolgt der Zugriff – wie hier – im Zuge eines nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft, so scheidet ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus, soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Um dies zu gewährleisten, können nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Durch die geplante Umfahrung von Berghausen im Zuge der B 293 müssen Gehölze beseitigt werden, die Brutlebensraum verschiedener Vogelarten sind. Betroffen sind bau und anlagebedingt 1,34 ha Feldgehölze sowie gerundet 1,22 ha Feldhecken und Gebüsche mittlerer Standorte, sodass der Verlust an Gehölzlebensräumen gerundet 2,6 ha beträgt. Insgesamt wird somit auf geschützte Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eingewirkt. Die betroffenen Gehölzstandorte südlich der Bahnlinie werden ausschließlich von weitverbreiteten und ungefährdeten Brutvogelarten besiedelt, die auf lokaler, regionaler und auf Landesebene einen günstigen Erhaltungszustand aufweisen. Als Beispiele sind Elster, Amsel, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Zilpzalp und Buchfink zu nennen. Als die mit Abstand häufigsten Arten prägen Mönchsgrasmücke und Zilpzalp die Brutvogelgemeinschaft der vom Eingriff betroffenen Gehölze.

Nach Auffassung der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe werde der Verlust an Gehölzstrukturen zwar zu keinen Brutverlusten führen, da die Rodung außerhalb der Vegetationszeit erfolge. Trotzdem fehlten für einige Zeit wichtige Strukturen und Brutreviere für gehölzgebundene Vogelarten. Dies hätte Auswirkungen auf die Individuenzahl bei bisher nicht gefährdeten Vogelarten. Die untere Naturschutzbehörde teilt die Auffassung, dass der Timelag durch eine gute Bepflanzung der neuen Trasse berücksichtigt sei.

Der Vorhabenträger argumentiert, dass die durch die Rodung betroffenen häufigen Gehölzbrüter aktuell von der allgemeinen Gehölzzunahme in der Landschaft profitierten. Diese Gehölzzunahme sei auch im Planungsraum als Folge der Verdichtung der Gehölze im Bereich aufgelassener Obstwiesen und nachfolgender Entwicklung von sehr dichten Gebüschen und Feldgehölzen zu beobachten und habe sich positiv auf die Bestandsentwicklung der vom Eingriff betroffenen häufigen Gehölzbrüter ausgewirkt. Als Bezugsraum für häufige gehölzbrütende Arten seien größere naturräumliche Einheiten heranzuziehen. Auf deren Bestand bzw. Erhaltungszustand seien keine erheblichen Rückwirkungen durch das Vorhaben zu erwarten. In Anlehnung an die Empfehlungen von TRAUTNER et al. (2015) werde der Verlust der Gehölze daher nicht (Verstoß) gegen das Verbot des § 44 Absatz 1 Nr. 3 beurteilt, da diese Arten nördlich von Berghausen von der allgemeinen Gehölzzunahme in der Landschaft profitierten. Ein funktionserhaltender Ausgleich (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sei daher nicht begründet (Unterlage 19.4.2a, S. 19).

Werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten beschädigt oder zerstört, so ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu prüfen, welche Konsequenz damit für die von der betroffenen Lebensstätte für die sie nutzenden Tiere erfüllte Funktion verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, Az. 9 A 39.07, Rn. 65). Auswirkungen auf die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedenfalls dann nicht zu befürchten, wenn nach vertretbarer naturschutzfachlicher Einschätzung im Planungsraum vorhandene Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 72).

Die Planfeststellungsbehörde folgt der gutachterlichen Einschätzung, dass in Bezug auf die gehölzgebundenen Vogelarten die ökologische Funktion ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt ist, sofern man die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitkonzepts einbezieht. Zum einen ist die Entwicklung neuer Gehölze im Planungsraum vorgesehen (vgl. unter B.VIII.2.).

Zum anderen hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargelegt, dass der Planungsraum von einer fortschreitenden Gehölzzunahme geprägt ist, insbesondere auch durch Nutzungsaufgabe, sodass für die Gehölzbrüter weitere geeignete Nistplätze und Ruhestätten in ihrem Revier zur Verfügung stehen. Hier war auch zu berücksichtigen, dass es sich bei den festgestellten Gehölzbrütern um häufig vorkommende und anpassungsfähige Vogelarten handelt (BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, 9 A 22.11, juris Rn. 145). Diese funktionale Betrachtung der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten entspricht auch dem Verständnis des Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL (BVerwG, Urteil vom 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, juris Rn. 40). Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass eine Aufpflanzung offener Teilflächen zum Verlust von Lebensräumen anspruchsvoller und deutlich seltenerer Arten führen würde. Anstelle einer Pflanzung von Hecken und Feldgehölzen in einer bereits sehr gehölzreichen Landschaft hat der Vorhabenträger daher vorgesehen, insbesondere aufgelassene Grundstücke mit dichten Sukzessionsgehölzen wieder zu öffnen und gehölzarme Lebensräume und trockenwarme Säume zu entwickeln (vgl. Maßnahmen 7.1 A und 7.2 A, 7.3 A, 9.2a A). Vor diesem Hintergrund ist das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept auch unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes nicht zu beanstanden. Eine Verwirklichung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

5.2.2 Amphibien (Grasfrosch, Springfrosch)

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegt kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf Amphibien, insbesondere Springfrosch und Grasfrosch vor.

Durch die geplante Ortsumfahrung geht ein zumindest bis 2016 vom Springfrosch besiedelter kleiner Folienteich mit unregelmäßiger Wasserführung im Bereich „Schreibers Klamm“, südlich der Bahn, westlich der ICT-Zufahrt verloren (s. vorstehend unter B.III.1. und B.VIII.5.1, vgl. auch Unterlage 19.3, Bestands- und Konfliktplan, K 2). Die Naturschutzverbände haben hierzu in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 eingewandt, dass der Folienteich infolge der sehr warmen, trockenen Jahre 2018 und 2019 zwar kein Wasser geführt habe. Bereits 2020 und 2021 sei der Teich jedoch wieder mit Wasser gefüllt gewesen und von der Grundstücksbesitzerin seien am Teich auch wieder (Spring-)Frösche beobachtet worden. Eine kleine und deshalb stark gefährdete Springfroschpopulation sei dort durchaus vorhanden. Die für die Beseitigung des Teichs als Fortpflanzungsstätte vorgesehene vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 8.2a A_{CEF} „Anlage eines Amphibien-Laichgewässers“ im Deisental sei keine geeignete Ausgleichsmaßnahme, da der geplante neue Teich zu weit entfernt sei und für die Springfrosch-Population westlich der ICT-Zufahrt nicht erreichbar sei. Diese Population sei zudem baubedingt und betriebsbedingt (beim Queren der Straße) einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt, gegen das keinerlei Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (und auch kaum möglich) seien.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Vorkommen in dem Folienteich im Bereich „Schreibers Klamm“ um ein sehr kleines Vorkommen des Springfrosches handelt. Die vorliegenden Daten zeigten, dass der sehr kleine Folienteich offenbar nur jahrweise besetzt sei bzw. als Laichgewässer genutzt werde. Weiterhin seien zwischen dem Ortsrand von Berghausen und den Bereichen nördlich der Bahntrasse keine Wanderbewegungen von Springfröschen bekannt und aufgrund des sehr kleinen Vorkommens auch nicht zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Verbände auf ggf. vorhandene Vorkommen des Springfroschs im Bereich der Schreibers Klamm auf. Über die Umweltbaubegleitung ist vor Beginn der Bauarbeiten zu prüfen, ob im Bereich des Folienteichs zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen begründet sind, insbesondere die Errichtung von Amphibienschutzzäunen, um ein Einwandern der Tiere in das Baufeld zu vermeiden (Nebenbestimmung A.IV.4.4.3). Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen kann eine Tötung oder Verletzung von Individuen des Springfroschs im

Zuge der Baufeldherstellung in diesem Bereich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit hoher Prognosesicherheit gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Weiterhin liegt kein Verstoß gegen das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG vor, da durch die Maßnahme 8.2a A_{CEF} die ökologische Funktion des von dem Eingriff betroffenen Laichgewässers im Bereich der Schreibers Klamm im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insofern der gutachterlichen Einschätzung an, dass die räumliche Distanz aus gutachterlicher Sicht vertretbar ist, da die Standortverhältnisse im feuchteren Deisental wesentlich günstiger sind als am südexponierten Sonnenberg mit vergleichsweise trockener Hanglage. Auch der Einwand der Naturschutzverbände, der Landlebensraum der Springfrosch-Population würde erheblich verkleinert, verfängt nicht, da dieser Lebensraumverlust durch den Maßnahmenkomplex 8 ausgeglichen wird. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, eine dauerhafte Umwandlung der naturschutzfachlich bedeutsamen Offenland-Biotope (Nasswiesen, Röhricht-, Seggenbestände) zu Gehölzaufwuchs zu vermeiden, ihre Entwicklung und den Biotopverbund zu fördern.

Im Deisental führt das Vorhaben dazu, dass dort ebenfalls ein künstlich angelegter Folienteich mit Vorkommen von Gras- und Springfrosch in Anspruch genommen wird (Unterlage 19.3, Bestands- und Konfliktplan, K 3). Als Ausgleich für den Verlust und die Beeinträchtigung dieses Laichgewässers im Deisental dient ebenfalls die Maßnahme 8.2a A_{CEF} (Anlage eines Amphibienlaichgewässers). Im Deisental ist zur Vermeidung der Tötung von Individuen von Gras- und Springfrosch vorgesehen, einen temporären Amphibienschutzzaun entlang des Baufelds zu errichten (Maßnahme 6.1.4 V_{CEF}). Während der Bauphase soll so eine Einwanderung von Tieren in das Baufeld vermieden werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Maßnahme geeignet, das baubedingte Tötungsrisiko für die Gras- und Springfroschpopulationen im Bereich Deisental hinreichend zu minimieren. Weiterhin seien Maßnahmen zur Bergung von Tieren zum Zeitpunkt der Baufeldherstellung nach Datenlage aufgrund der sehr geringen Individuendichte nach gutachterlicher Beurteilung nicht begründet (Unterlage 19.4.2a, S. 34). Aufgrund der zeitlichen Diskrepanz bis zu Realisierung des Vorhabens hat der Vorhabenträger empfohlen, diese Beurteilung vor Baubeginn erneut zu prüfen und ggf. weitere Schutzmaßnahmen vorzusehen. Auf die Nebenbestimmung A.IV.4.4.4 wird verwiesen.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat in Bezug auf die geplante Anlage eines Amphibienlaichgewässers (Maßnahme 8.2a A_{CEF}) um Prüfung gebeten, ob es im Zuge der B 293 zu Amphibienwanderungen kommen könne, wenn in diesem Bereich ein Amphibienlaichgewässer vorgesehen sei. Ggf. seien dauerhafte Amphibienleiteinrichtungen vorzusehen. Weiterhin wurde eine Verlegung des Ausgleichsgewässers auf das Flurstück Nr. 1260 angeregt. Auch die Naturschutzverbände haben auf ein ggf. erhöhtes Tötungsrisiko an der B 293 hingewiesen.

Der Vorhabenträger hält nach derzeitiger Datenlage die Einrichtung dauerhafter Leiteinrichtungen entlang der B 293 aufgrund der sehr geringen Populationsgröße für nicht begründet. Im Erörterungstermin wurde zugesagt (Protokoll S. 89) zum Schutz einer sich ggf. im Bereich der Maßnahme 8.2a A_{CEF} aufbauenden Amphibienpopulation Untersuchungen zu Wanderbeziehungen durchzuführen und die ggf. erforderlichen Maßnahmen zum Schutz von Gras- und Springfröschen zu treffen (vgl. Zusage unter A.VI.2. Artenschutz). Eine Verlegung des Ausgleichsgewässers auf das Flurstück Nr. 1260 hat der Vorhabenträger geprüft, die Verlegung brächte wegen der vergleichbar gleich nahen Lage zur B 293 fachlich aber keinen Vorteil. Dem Vorbringen der unteren Naturschutzbehörde und der Verbände wird mit der Zusage entsprochen.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat gefordert, die vorgesehenen Regenwasserbehandlungsbecken im Deisental und bei der Rheinstraße ohne Dauerstau auszubilden, um eine Fallenwirkung für Amphibien zu vermeiden. Der Betrieb der Regenwasserbehandlungsanlagen RWBA 2 (Rheinstraße) und 3 (Einmündung B 293 alt / neu) ist ohne Dauerstau vorgesehen.

5.2.3 Fledermäuse

Für Fledermäuse liegt kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Nach dem Ergebnis der Bestandserfassungen 2015 und 2019 wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt acht Fledermausarten nachgewiesen, darunter das in Baden-Württemberg und bundesweit vom Aussterben bedrohte Graue Langohr (s. unter B.III.1.). Entlang der geplanten Trasse beidseits der S-Bahnlinie wurden keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen (Fachbeitrag Fauna, Erhebung 2019, Unterlage 19.6.4, S. 47). Zum Schutz von Vögeln darf die Beseitigung von Gehölzen nur

in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt werden (Nebenbestimmung A.IV.4.4.1), wodurch auch das Risiko einer Betroffenheit von Fledermäusen in Baumquartieren deutlich gemindert ist.

Entlang von Flugstraßen sind betriebsbedingte Kollisionen jagender Tiere, insbesondere der niedrig fliegenden Arten mit Kraftfahrzeugen grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Durch die B 293 neu entsteht ein reales Hindernis und damit ein deutlich erhöhtes Kollisionsrisiko beim Überqueren der Trasse. Der Vorhabenträger hat Bereiche mit gehäuften Querungen von Fledermäusen entlang der Trasse erfasst (Unterlage 19.4.2a, Abb. 3, S. 23).

Im Bereich der „Schreibers Klamm“ (Flächenhaftes Naturdenkmal) befindet sich eine Flugstraße für Fledermäuse, die dem Einschnitt der Klamm folgt, wobei im Bereich des Einschnitts ein Durchlass unter der Bahnlinie besteht. Strukturgebunden fliegende Arten nutzen den Einschnitt Schreibers Klamm und den vorhandenen Durchlass unter der Bahnlinie bei Transferflügen. In der Umgebung der Klamm wurde 2019 bei Netzfängen sowie bei automatischen Lautaufzeichnungen 2015 neben Zwerg-, Bart- und Breitflügelfledermaus auch das vom Aussterben bedrohte Graue Langohr nachgewiesen, welches sehr strukturgebunden ist.

Die Planung sieht vor, für die stark strukturgebundenen Arten den Durchlass unter der B 293 neu im Bereich Bau-km 0+700 zu verlängern, wodurch eine Unterfliegung der Straße ermöglicht wird. Hierbei handelt es sich um eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme für die Arten Zwergfledermaus, Bartfledermaus und Graues Langohr (4.1 V_{CEF}). Als weitere Vermeidungsmaßnahme für die genannten Arten soll südlich der B 293 eine Irritationsschutzwand von 52 m Länge errichtet werden (4.2.1 V_{CEF}). Nach gutachterlicher Beurteilung kann die Funktionalität der Flugstraße im Bereich der Schreibers Klamm für die dort nachgewiesenen strukturgebundenen Fledermausarten damit aufrechterhalten werden. Aus den Jahren 2020 und 2021 ist nach den Ausführungen des Gutachters im Erörterungstermin bekannt, dass der Durchlass auch tatsächlich als Flugstraße genutzt wird.

Die Naturschutzverbände bezweifeln in ihrer Stellungnahme vom 29.09.21, dass der um 20 m verlängerte Durchlass im Bereich der Schreibers Klamm von den Fledermäusen angenommen wird. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass die Fledermäuse Bahn und Straße überqueren und dabei einem erhöhten Kollisionsrisiko unterlägen.

Der Vorhabenträger hat zur Funktionalität des Durchlasses Folgendes erwidert: Nach der Expertenmeinung der einschlägigen Fachbeiträge zu Querungshilfen spiele bei Fledermäusen die Länge von Durchlässen bei den eng strukturgebunden fliegenden Arten, wie dem Grauen Langohr, keine Rolle. Da ein bestehender und derzeit bereits genutzter Durchlass verlängert werde, bestehe somit eine sehr gute Prognosesicherheit, dass dieser Durchlass auch angenommen werde, da die neue Querung orts- und lagegleich angeboten werde. Zudem würden Durchlässe als Nachtruheplätze genutzt, deren Qualität steige mit der Länge. In Bezug auf das Graue Langohr hat der Gutachter im Erörterungstermin – angesprochen auf die Dimensionierung des Durchlasses – ergänzt, dass diese extrem strukturgebundene Art keine Probleme hat, in engen Räumen zu fliegen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Einschätzung an, wonach für die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen eine gute Prognosesicherheit besteht.

Maßgeblich für die Frage, ob die Zulassung des Vorhabens gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstößt, ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, ob sich vorliegend durch das Vorhaben das betriebsbedingte Tötungsrisiko im Vorhabenbereich in signifikanter Weise erhöht (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, Az.: 9 A 73/07, juris Rn. 86ff.). Eine signifikante Risikoerhöhung ist anzunehmen, wenn es um Tiere geht, die auf Grund ihrer Verhaltensweisen gerade im Vorhabenbereich ungewöhnlich stark von den Risiken der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen betroffen sind, sich diese Risiken auch durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich etwaiger Vermeidungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen und es zu einer deutlichen Steigerung des Tötungsrisikos kommt, das nicht mehr unterhalb der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich verbleibt, der mit dem betreffenden Vorhaben im Naturraum immer verbunden ist.

Der Gutachter hat im Erörterungstermin ausgeführt, dass für das stark strukturgebundene Graue Langohr eine sehr hohe Prognosesicherheit besteht, dass der Durchlass durchflogen werde. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Einschätzung an, dass keine begründeten Zweifel an der Funktionalität des Durchlasses bestehen. Die Verlängerung des Durchlasses im Bereich Bau-km 0+700 stellt somit eine geeignete Maßnahme dar, mittels derer Kollisionen der stark strukturgebundenen Arten vermieden werden können und das Tötungsrisiko im Bereich der neuen Trasse auf das normale Lebensrisiko abgesenkt wird. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nicht vor.

Da sich auch östlich der Schreibers Klamm entlang der Neubautrasse Hinweise auf regelmäßig genutzte Flugstraßen zwischen dem Siedlungsbereich und den Obstwiesen nördlich der Bahnlinie ergeben haben, sieht die Planung zur Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeiten Gehölzpflanzungen, u. a. die Pflanzung großkroniger Bäume vor (Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF}). Als Hauptarten wurden hier die in Baden-Württemberg gefährdeten Arten Zwerg- und Bartfledermaus nachgewiesen, während andere Arten wie Breitflügelfledermaus oder Abendsegler nur vereinzelt oder hoch überfliegend nachgewiesen wurden. Die Maßnahmen sollen daher dem Schutz von Zwergfledermaus, Bartfledermaus und Grauem Langohr dienen. Wenig strukturgebundene Arten bzw. teilstrukturgebunden fliegenden Arten können zwischen Leitstrukturen Freiflächen ohne ein Absinken der Flughöhe überqueren. Die vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen (großkronige Bäume) haben nach Auskunft des Gutachters für die teilstrukturgebunden fliegenden Arten die Funktion, dafür zu sorgen, dass sie die Flugbahn nicht in einen kritischen Bereich absenken, der seitens des Gutachters bei 4,5 m angegeben wird.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände sind die vorgenannten Maßnahmen (4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF}) „Pflanzung großkroniger Bäume im Bereich nachgewiesener Transferstrecken“ unzureichend. Es seien keine Großbaum-Verpflanzungen vorgesehen, sondern lediglich Bäume mit einem Stammumfang von 20 – 25 cm (entsprechend ca. 7 – 8 cm Stammdurchmesser). Bis diese Bäume wirklich große Kronen entwickeln würden und damit die vorgesehene Wirkung entfalten könnten, nämlich die Fledermäuse vom Überfliegen der Trasse in niedriger Höhe abzuhalten, würden ca. 20 – 30 Jahre ins Land gehen. Bis dahin verbleibe ein signifikant erhöhtes, unzulässiges Tötungsrisiko**.** Die untere Naturschutzbehörde hat eingewandt, dass Bäume mit einem geplanten Stammumfang von 20 – 25 cm keine großkronigen Bäume darstellten. Zur Wahrung der Leitfunktion sollten Bäume mit Stammumfang 40 – 45 cm gepflanzt werden.

Auch die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat in ihren Stellungnahmen vom 27.09.2021 und 22.07.2024 darauf hingewiesen, dass durch die Leitstrukturen für Fledermäuse eine durchgehende Funktionserfüllung gewährleistet sein müsse.

Nach Auskunft des Gutachters ist für die Frage, ob Fledermäuse Bäume als Leitstruktur/ Überflughilfe erkennen, nicht der Stammumfang, sondern die Höhe der Bäume entscheidend. Der Vorhabenträger hat in die Maßnahmenblätter konkrete

Vorgaben für die Pflanzqualität der Bäume aufgenommen (Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter zu Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF}: „Aufbau einer Gehölzpflanzung unter Berücksichtigung des Fledermausschutzes als Leit-/Sperrpflanzung (Höhe ≥ 4 m)). Im Erörterungstermin hat der Gutachter ausgeführt, dass die Bäume am Oberrand der Krone 4,5 m, besser 5 m erreichen müssten (Protokoll S. 97). Sollte keine Pflanzqualität in entsprechender Höhe zur Verfügung stehen, könnten nach Auskunft des Gutachters bis zur Funktionserfüllung temporäre technische Lösungen getroffen werden (z. B. Bauzaun bis Pflanzung wirksam ist). Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt die gutachterlichen Ausführungen im Erörterungstermin zu den Voraussetzungen wirksamer Leitstrukturen im Beschluss durch die Nebenbestimmung A.IV.4.4.7. Nach nochmaliger Rücksprache mit dem Gutachter für Fledermäuse muss die Mindesthöhe der Bäume 4,5 m gemessen von der Straßenoberfläche zur Oberkante der Krone betragen. Diese Bestimmung geht den Maßnahmenblättern vor. Die Funktionserfüllung des Fledermausschutzes durch die vorgenannten Maßnahmen muss vor Verkehrsfreigabe gewährleistet sein. Dies ist in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu prüfen. Die Maßnahmen sind mit der AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) abzustimmen.

Auf Hinweis der AVG sind bei der Planung der Maßnahmen des Fledermausschutzes die Abstände zu den Oberleitungen einzuhalten (Nebenbestimmung A.IV.4.4.8).

Weiterhin wurde eine Regelung für den Fall getroffen, dass die gepflanzten Bäume bei Verkehrsfreigabe ihre Leitfunktion nicht erfüllen können bzw. für den Fall, dass sich Einschränkungen für die Baumpflanzungen durch die nördlich gelegene Bahntrasse ergeben. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde nach Abstimmung mit dem Fachgutachter für Fledermäuse glaubhaft versichert, dass derartige alternative technische Lösungen des Fledermausschutzes gefunden werden können.

Bei Umsetzung der Maßnahmen 4.2.2 V_{CEF}, 5.2 V_{CEF} und 6.2 V_{CEF} und unter Beachtung der Nebenbestimmungen für die Baumpflanzungen im Bereich der Transferstrecken kann das Risiko betriebsbedingter Kollisionen im Sinne der oben zitieren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts minimiert werden. Das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Fledermäuse im Bereich regelmäßig genutzter Querungen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht signifikant erhöht. Mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Flugstraßen können zu-

dem auch erhebliche betriebs- und anlagebedingte Störungen für betroffene Fledermausarten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Da in den von der Planung betroffenen Gehölzen keine Fledermausquartiere nachgewiesen wurden, könne eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermäusen im Zuge der Rodungsarbeiten/Baufeldfreimachung nach Auffassung des Vorhabenträgers ausgeschlossen werden, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Bei den im Planungsraum nachgewiesenen Arten handele es sich um typische Siedlungsarten, deren Quartiere im Bereich von Gebäuden zu suchen sind.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde an den Vorhabenträger, ob vor Beginn der Rodungsarbeiten von Gehölzen eine Kartierung potentieller Fledermausquartiere erfolgen müsse, um insbesondere Winterquartiere von Fledermäusen nicht zu schädigen, hat dieser nach Rücksprache mit dem Fledermausgutachter mit Datum vom 07.12.2024 geantwortet, dass eine Entwicklung von zur Überwinterung geeigneter Baumhöhlen in den betroffenen Baumbeständen relativ unwahrscheinlich sei. Dennoch sei aufgrund der bis zur Umsetzung des Vorhabens vergehenden deutlichen Zeitspanne seit der letzten Erfassung eine Quartierentwicklung nicht auszuschließen, die Entwicklung von Baumquartieren sei in höchstem Maße dynamisch. Daher sei eine Relevanzbegehung im Vorfeld von Rodungen erforderlich. Ziel der Begehung sei es die Rodungsbereiche dahingehend zu prüfen, ob eine Höhlenentwicklung eingesetzt habe und ob ein Quartierpotential für eine Überwinterung vorhanden sei. Ggf. seien Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden. Auch die untere Naturschutzbehörde hat im Verfahren die Auffassung vertreten, eine Nutzung als Quartiere sei nicht gänzlich ausgeschlossen. Auf Nebenbestimmung A.IV.4.4.2 wird verwiesen.

Durch die beschriebenen Maßnahmen und Nebenbestimmungen kann die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen in Bezug auf Fledermäuse zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

5.2.4 Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter)

In Bezug auf Reptilien liegt kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Östlich der ICT-Zufahrt wurden in zwei Teilflächen Vorkommen von Zauneidechsen nachgewiesen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegt weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt ein signifikant erhöhtes Tötungs- oder Verletzungsrisiko (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG) vor. Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes von Fang, Verletzung oder Tötung von Individuen der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Zauneidechse nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist in den vom Eingriff betroffenen Bereichen östlich des Bahnübergangs vorgesehen, die Tiere aus dem Bereich des Baufelds in benachbarte lichte als Habitat geeignete Flächen bzw. in die Maßnahmenfläche 5.5.2. A_{CEF} zu vergrämen (5.5.1 V_{CEF}). Nach erfolgreicher Vergrämung ist als weitere Vermeidungsmaßnahme das Setzen eines temporären Reptilienschutzzauns an den Rand des Baufeldes geplant, um eine Rückwanderung der Tiere in das Baufeld zu vermeiden (Maßnahme 1.4 V_{CEF}). Als Lebensraum geeignete Flächen sind für die Art aufzuwerten (5.5.2 A_{CEF}).

Die untere Naturschutzbehörde hat in Bezug auf den vorgesehenen Reptilienschutzzaun gefordert, dass für diesen eine durchgehende Funktionserfüllung in den relevanten Jahreszeiten gewährleistet sein müsse. Die Details und die Führung des Reptilienschutzzauns seien mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Dem wurde mit der Nebenbestimmung A.IV.4.4.10 entsprochen.

Durch die vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen wird ein Verstoß gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Zauneidechse vermieden. Bau- und anlagebedingt erfolgen Eingriffe in Lebensstätten der Zauneidechse. Als Ausgleich für den Verlust von Lebensstätten der Zauneidechse sind in direktem räumlichen Umfeld der betroffenen Lebensstätten funktionserhaltende Maßnahmen vorgesehen (Maßnahme 5.5.2 A_{CEF}). Das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

Auf Einwand der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hin hat der Vorhabenträger in den Planunterlagen klargestellt, dass für die Zauneidechsenflächen über die Erstpflege hinaus eine dauerhafte Entwicklungs- bzw. Erhaltungspflege vorgesehen ist. Die zur Aufwertung vorgesehenen Flächen werden dauerhaft dinglich gesichert. Weiterhin wurde in den Beschluss eine Nebenbestimmung aufgenommen, wonach der Kontrollbericht für die Wirksamkeit der Zauneidechsenhabitate sowohl der Landesstelle für Straßentechnik als auch der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zuzustellen ist (A.IV.4.4.12).

Die Naturschutzverbände haben in Bezug auf die artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme eingewandt, in den faunistischen Untersuchungen seien lediglich östlich der ICT-Zufahrt in zwei Teilflächen Zauneidechsen nachgewiesen worden. Tatsächlich gebe es jedoch auch westlich der ICT-Zufahrt, südlich der Bahnlinie nahe der Schreibers Klamm, Vorkommen sowohl der Zauneidechse als auch der Schlingnatter. Beide Arten seien von der dortigen Grundstücksbesitzerin im Jahr 2020 und 2021 beobachtet worden. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass in dem Bereich westlich der ICT-Zufahrt trotz gezielter Nachsuche in verschiedenen Untersuchungsjahren keine Nachweise von Zauneidechse oder Schlingnatter erbracht worden seien.

Nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bestehen nach dem Vortrag der Verbände durchaus Anhaltspunkte dafür, dass es westlich der ICT-Zufahrt, nahe der Schreibers Klamm einzelne Vorkommen der Zauneidechse und der Schlingnatter gibt. Eine Habitateignung ist insbesondere im Bereich der Bahnböschungen bzw. am Bahndamm auch nach dem Artenschutzbeitrag nicht ausgeschlossen (Unterlage 19.4.2a, Kap. 3, S. 4). Dass westlich der ICT-Zufahrt weitere Vorkommen von Zauneidechse oder Schlingnatter bestehen könnten, hat auch der Gutachter im Erörterungstermin (Protokoll S. 99) nicht ausgeschlossen und darauf verwiesen, dass die Kartierungen bereits 2019 erfolgt sind.

Um auszuschließen, dass einzelne Tiere im Zuge der Baufeldfreimachung verletzt oder getötet werden, wird in diesem Beschluss daher eine entsprechende Nebenbestimmung vorgesehen, wonach die für Vorkommen von Reptilien in Betracht kommenden Flächen westlich der ICT-Zufahrt im Rahmen der Ausführungsplanung erneut zu begehen und die Bestandsaufnahme zu überprüfen und zu aktualisieren ist. Ggf. sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Arten durchzuführen (A.IV.4.4.11). Dies erscheint auch vor dem Hintergrund sachgerecht, dass mit einem zeitnahen Baubeginn aufgrund des Planungsumfangs mit einer Vielzahl von Bauphasen nicht zu rechnen ist. Allein für die Ausführungsplanung und für die Vergabe werden vom Vorhabenträger rund drei Jahre angesetzt.

Auf den Einwand der Naturschutzverbände, auf den neuen Straßenstrecken bestehe sowohl westlich als auch östlich der ICT-Zufahrt ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Zauneidechsen und Schlingnattern, hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass sich dieses Risiko nach gutachterlicher Beurteilung im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos bewege. Reptilien und hier insbesondere die Zauneidechse

kämen nicht selten nahe von auch vielbefahrenen Straßen und Autobahnen vor, z. B. in günstig exponierten Böschungen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Bewertung des Gutachters an. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch die Zulassung eines Straßenbauvorhabens voraus, dass sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. Urteil vom 13.05.2009, Az. 9 A 73.07, juris Rn. 86). Gerade Zauneidechsen sind indes häufig in der Nähe von Straßen vorzufinden und nutzen dort die Böschungen. In der Rechtsprechung ist weiterhin anerkannt, dass das Tötungsverbot nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil v.08.01.2014, 9 A 4/13, juris Rn. 99). Der Planfeststellungsbehörde sind keine Umstände bekannt, die das betriebsbedingte Tötungsrisiko im Vorhabenbereich zusätzlich erhöhen. So sind insbesondere im unmittelbaren Straßenbereich keine Ausgleichsflächen vorgesehen (vgl. hierzu BVerwGE v. 14.7.11, 9 A 12.10 Rn. 115).

Es ist daher nachvollziehbar, dass es durch das Straßenvorhaben nicht zu einer deutlichen Steigerung des Tötungsrisikos kommt, sondern dass das Tötungsrisiko vorliegend unterhalb der Gefahrenschwelle in einem Bereich verbleibt, welcher mit einem Straßenbauvorhaben im Naturraum immer verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, a.a.O.).

Bei Beachtung der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden daher die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG in Bezug auf die Zauneidechsen nicht erfüllt.

5.2.5 Sonstige Tierarten

Die 2015 und 2019 durchgeführten Kartierungen haben keine Hinweise auf Vorkommen der Haselmaus ergeben. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit der Art ist damit ausgeschlossen.

Bei den Begehungen im Jahr 2019 wurden weder Lebensstätten des europarechtlich streng geschützten Großen Feuerfalters noch von europarechtlich streng geschützten Ameisenbläulingen gefunden. Dabei haben sich die Ergebnisse der Bestandserhebungen aus den Jahren 2015, 2011 und 2006 bestätigt. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit streng geschützter Tagfalterarten kann daher ausgeschlossen werden.

Bei den Begehungen im Jahr 2015 und bei der erneuten Begehung im Jahr 2019 wurden im Bereich der geplanten Trasse keine Vorkommen des europarechtlich streng geschützten Nachtkerzenschwärmers nachgewiesen, so dass eine artenschutzrechtliche Betroffenheit der Art ausgeschlossen werden kann.

6. Streuobstbestände

Die Maßnahme greift in Streuobstbestände i. S. d. § 4 Abs. 7 des Landeswirtschafts- und Landeskulturgesetzes (LLG) mit einer Mindestfläche von 1.500 m² ein. Die damit gem. § 33a Abs. 2 S. 1 NatschG erforderliche Genehmigung zur Umwandlung von Streuobstbeständen kann erteilt werden.

Der Vorhabenträger hat einen Antrag auf Umwandlung von Streuobstbeständen, Stand: 29.07.2024, Unterlage 21.4 eingereicht. Im Bereich des Trassenkorridors der B 293 neu wurden nur einige wenige Bestände des Biotoptyps `mit Streuobst` erfasst. Die anlage- und baubedingte Inanspruchnahme des Biotoptyps Nr. 45.40 `mit Streuobst` kann Unterlage 21.4 entnommen werden (dort Abb. 1, S. 10/11). Die vorhabenbedingte Betroffenheit von Flächen des Biotoptyps `mit Streuobst` ist weiterhin in der Konfliktanalyse dargestellt (Unterlage 19.1a, Kap. 4.3.4, Übersichten 4.7, 4.8, 4.9).

Betroffen ist zum einen der Streuobstbestand `Weiher“ auf den Flurstücken Nr. 2274, 2275 und 2276. Durch den Bau des Kreisels beim Vogelpark wird der Bestand anlage- (rd. 0,22 ha) und baubedingt (rd. 0,03 ha) beansprucht, wodurch es im Bereich `Weiher` zu einem vollständigen Verlust des Streuobstbestandes kommt. Zum anderen betrifft dies den Streuobstbestand `Obere Aue`, Flurstücke Nr. 2970 und Nr. 2926, welcher innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Pfinzgau“ gelegen ist. Die baubedingte Inanspruchnahme von rd. 0,03 ha im Bereich des Streuobstbestands `Obere Aue` betrifft nach Auskunft des Vorhabenträgers einen (geringen) Verlust von rund zwei, maximal drei Bäumen. Nach Auskunft des Vorhabenträgers erfüllen

die betroffenen Bestände angesichts der Flächengrößen die Voraussetzung für das Erhaltungsgebot nach § 33a Abs. 1 NatSchG.

Bei dem Streuobstbestand `Weiher`, der durch das Vorhaben vollständig verloren geht (s. o.), handelt es sich um mittel- und hochstämmige Obstgehölze (Mittelstamm: Kronenansatz rd. 0,80 bis 1,20 m; Hochstamm: Kronenansatz 1,60 bis 1,80 m) in lückigen Reihen auf drei aneinandergrenzenden Flurstücken. Ehemals umfasst der Bestand rd. 25 Bäume, z. T. abgängig mit inhomogenem Aufbau, Alter rd. 25 bis 60 Jahre). Der Baumbestand im Bereich `Weiher` verfügt über keine wesentlichen naturschutzfachlichen Funktionen bzw. Funktionen für den Erhalt der Artenvielfalt oder eine wesentliche Bedeutung für das Landschaftsbild.

Bei dem Bestand `Obere Aue` handelt es sich nach Auskunft des Vorhabenträgers um in (lückiger) Reihe gepflanzte, mittel- bis hochstämmige Obstbäume (rd. 10 Bäume) mit inhomogenem Aufbau (Alter rd. 25 bis 60 Jahre), verteilt über zwei Flurstücke. Der Baumbestand im Bereich `Obere Aue` verfügt über keine wesentlichen naturschutzfachlichen Funktionen bzw. über keine wesentlichen Funktionen für den Erhalt der Artenvielfalt oder wesentliche Bedeutung für das Landschaftsbild. Auch die untere Naturschutzbehörde hat auf Nachfrage gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass es sich bei den betroffenen Beständen des Biotoptyps `mit Streuobst` im Bereich `Obere Aue` und `Weiher` um keine bedeutenden Bestände handele. Die Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 07.10.24 zu dem Antrag auf Umwandlung ebenfalls beteiligt und haben keine Stellungnahme abgegeben.

Die untere Naturschutzbehörde hat darauf hingewiesen, dass eine Genehmigung nur erteilt werden könne, wenn die Bedeutung der geänderten Nutzung aus dem Blickwinkel des öffentlichen Interesses mindestens ebenso groß sei, wie die des Streuobstbestandes. Es müsse plausibel dargelegt werden, inwieweit das geplante Vorhaben vorrangig gegenüber dem Streuobstbestand sei. Die Checkliste zur Harmonisierung der Prüfung von Anträgen des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 01.07.2024 sowie das Informationsblatt des Landratsamt Karlsruhe „Umwandlung von Streuobstbeständen“ (Stand September 2022) solle berücksichtigt werden. Zu Letzterem ist zu bemerken, dass der unteren Naturschutzbehörde detaillierte Angaben entsprechend der Gliederung der Checkliste vorgelegt worden sind.

Die Genehmigung zur Umwandlung der Streuobstbestände in eine andere Nutzungsart gem. § 33a Abs. 2 S. 1 NatSchG kann erteilt werden. Sie wird in diesem Beschluss konzentriert, § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG. Ein Versagungsgrund nach § 33a Abs. 2 S. 2 NatSchG liegt nicht vor. Hiernach soll die Genehmigung versagt werden, wenn die Erhaltung des Streuobstbestandes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Streuobstbestand für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder für den Erhalt der Artenvielfalt von wesentlicher Bedeutung ist. Nach § 33a Abs. 3 NatSchG sind Umwandlungen von Streuobstbeständen im Sinne des Absatzes 1 auszugleichen, wobei der Ausgleich vorrangig durch eine Neupflanzung innerhalb einer angemessenen Frist erfolgt. Gemäß den Gesetzesmotiven begründet die Regelung ein Erhaltungsgebot mit Umwandlungsvorbehalt. Primärzweck ist, dem fortschreitenden Verlust von Streuobstbeständen durch Umwandlung in Wohnbebauung zu begegnen. Streuobstbestände sollen in möglichst großem Umfang erhalten und insbesondere gefährdete Bestände an Ortsrandlagen bewahrt werden (LT-Drs. 16/8727, S. 43/44).

In dem Umwandlungsantrag wird ausgeführt, dass der vorhandene Baumbestand sowohl im Bereich `Obere Aue` als auch `Weiher` über keine wesentlichen naturschutzfachlichen Funktionen/ Funktionen für den Erhalt der Artenvielfalt oder für das Landschaftsbild verfügt (s. o.). Die Planfeststellungsbehörde folgt der gutachterlichen Einschätzung, dass auch bei Wegfall von einzelnen Gehölzen in Bezug auf die gehölzgebundenen Vogelarten die ökologische Funktion ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt ist (vgl. vorstehend unter B.VIII.5.2). Für Fledermäuse wurde festgestellt, dass die Flächen in der Pfinzaue eine lokale Bedeutung als Jagdgebiet für Fledermäuse aufweisen. Die Flächen beidseits der S-Bahnlinie werden als Jagdgebiet von Fledermäusen genutzt. Hinweise auf Wochenstubenvorkommen in den angrenzenden Gehölzen liegen jedoch nicht vor (Fachbeitrag Fauna, Erhebung 2019, Unterlage 19.6.4, S. 47).

Im Hinblick auf die ebenfalls im öffentlichen Interesse stehenden Ziele dieses Vorhabens, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu schaffen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erhöhen und Verkehrsbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen zu verringern, wäre ein entgegenstehendes Interesse an der Erhaltung der Streuobstbestände nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht als überwiegend anzusehen. Aufgrund der straßenbautechnischen Erfordernisse konnten vorliegend auch keine anderweitigen Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung des Eingriffs in die Streuobstbestände `Untere Aue` und `Weiher` gefunden

werden, da eine Verschiebung der Anschlussrampe nach Westen technisch nicht möglich wäre.

Der Ausgleich einer Umwandlung von Streuobst erfolgt vorrangig durch eine Neupflanzung innerhalb einer angemessenen Frist (§ 33a Abs. 3 S. 2 NatschG). Ein Ausgleich im Sinne von § 33a Abs. 3 NatSchG ist vorgesehen:

Das Maßnahmenkonzept insgesamt umfasst die Wiederherstellung von Streuobstwiesen im Umfang von 1,56 ha (Maßnahmen 7.2 A `Rotberg` in räumlicher Nähe zum Eingriffsort und 9.1a A am Söllinger Talberg). Insgesamt werden rund 160 Obstbäume neu gepflanzt, wobei die Maßnahmen zum einen auf die externen Maßnahmen (7.2 A, 9.1a A) entfallen. Zum anderen werden baubedingt beanspruchte Flächen im Zuge der Rekultivierung wiederhergestellt gemäß den Maßnahmen 1.3 A sowie 4.4 A (Wiederherstellung beseitigter Landschaftselemente des LSG `Pfinzgau` - Gehölz-, Streuobstbestände, Wiesen, Feldgärten). Gemäß der Vollzugshilfe des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg zur Anwendung des § 33a NatschG (Erhaltung von Streuobstbeständen), Az.: 71-8830.40/20; 03.03.2021, kommt neben der nach § 33a Abs. 3 S. 2 NatschG vorrangigen Neupflanzung als Ausgleichsmaßnahme auch eine Revitalisierung in Form einer Sanierung bzw. Wiederherstellung in Betracht. Die baubedingte Beeinträchtigung von 0,03 ha im Bereich `Obere Aue` wird durch die Maßnahme 1.3 A - Ersatzpflanzung von Obstgehölzen, rd. drei Bäume – was dem Umfang vor der Baumaßnahme entspricht, ausgeglichen. Verbleibende Funktionsbeeinträchtigungen aufgrund des Vorliegens eines nur mittelfristig zu regenerierenden Biotoptyps werden durch die Aufwertung eines beeinträchtigten Streuobstbestandes bzw. von einzelnen, erhaltenswerten Obst-Hochstämmen im Gebiet Rotberg ausgeglichen (Maßnahme 7.2 A). Die Beseitigung des Bestands von rd. 0,25 ha Streuobstwiesen im Bereich `Weiher` (0,03 ha baubedingt und 0,22 ha anlagebedingt) wird durch die Revitalisierung einer Fläche mit Streuobstbeständen im Umfang von rd. 0,41 ha ausgeglichen (Maßnahme 7.2 A `Rotberg` in räumlicher Nähe zum Eingriffsort). Die Pflegemaßnahmen werden vor Beginn der Straßenbauarbeiten eingeleitet. Unter Berücksichtigung des Bestandes `Obere Aue` beträgt das Verhältnis von Eingriffsfläche zur Ausgleichsfläche über 1:1,5. Die Untere Naturschutzbehörde hat am 18.09.2024 gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die Umwandlung der Streuobstwiesen durch die Maßnahmen als kompensiert angesehen werden.

Bzgl. der Kontrollintervalle für die neu zu pflanzenden Bäume hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die regelmäßige Kontrolle allgemeiner Standard sei und im Rahmen der Bauüberwachung durch die Bauleitung erfolge. Im verfügenden Teil dieses Beschlusses wurde dies – einer Forderung der unteren Naturschutzbehörde entsprechend – in einer Nebenbestimmung konkretisiert. Für alle Ersatzbiotope und Baumpflanzungen ist eine dreijährige Anwuchspflege zu gewährleisten und ausfallende Gehölze sind zu ersetzen.

IX. Bodenschutz und Altlasten

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Nach §§ 1, 4, 7 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) i. V. m. § 2 des Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchAG) sollen neben einem sparsamen und schonenden Umgang mit dem Boden die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Nachteilige Einwirkungen auf den Boden sind möglichst zu vermeiden.

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurde der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in das Schutzgut Boden durch die planungsbedingte Versiegelung, die Überformung durch Straßenbegleitflächen sowie durch die baubedingte temporäre Inanspruchnahme – ebenso wie die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – berücksichtigt. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in das Schutzgut Boden sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b) beschrieben (vgl. auch unter B.III.1.5). Die Kompensation erfolgt insbesondere durch die Entsiegelung und Rekultivierung befestigter Flächen (Maßnahmen 3.3a A, 6.3 A). Weiterhin sind Ausgleichsmaßnahmen sowie eine schutzgutübergreifende Kompensation vorgesehen (unter B.III.1.5 und B.VIII.1.2). Es ist mithin gewährleistet, dass der Eingriff in die Bodenfunktionen im Ergebnis vollständig kompensiert wird (zum Einwand der Naturschutzverbände zur Kompensation des Schutzguts Boden vgl. Abschnitt B.VIII.1.2). Die Gesichtspunkte des § 2 Absatz 1 Satz 3 Nr. 1 bis 4 LBodSchAG wurden bei der Planung berücksichtigt. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht den Anforderungen für eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Bodenschutzbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht. Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme vom 27.09.2021 gefordert, dass

nach § 2 Abs. 3 LBodSchAG ein Bodenschutzkonzept erstellt wird und dass die bodenkundliche Baubegleitung eingebunden wird. Da vorliegend die Voraussetzungen von § 2 Abs. 3 LBodSchAG gegeben sind, ist für das Vorhaben ein Bodenschutzkonzept vorzulegen. Der Vorhabenträger hat daraufhin mit Datum vom 05.10.2022 einen Beitrag Bodenschutz (Unterlage 21.3, Stand September 2022) ergänzt, welcher der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie der Stadt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – zur Kenntnis gegeben wurde. Darin wird ausgeführt, dass im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept für die Bauausführung erstellt wird, in dem die Maßnahmen zum schonenden Umgang mit den Böden sowie die Maßgaben zur Wiederherstellung und Rekultivierung festgeschrieben werden. Weiterhin soll eine Umweltbaubegleitung beauftragt werden.

Die untere Bodenschutzbehörde und die Stadt Karlsruhe haben dem in dem Beitrag Bodenschutz vorgeschlagenen Vorgehen mit Nachrichten an die Planfeststellungsbehörde vom 26.10.2022 jeweils zugestimmt. Die Stadt Karlsruhe hat darum gebeten, dass im Stadtgebiet Karlsruhe liegende, von der Planung betroffene Flächen bei der Erstellung des Bodenschutzkonzepts einzubeziehen sind (vgl. Nebenbestimmung A.IV.3.2). In den Nebenbestimmungen wird dem Vorhabenträger aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und es wird eine bodenkundliche Baubegleitung angeordnet (Nebenbestimmungen A.IV.3.2 und A.IV.3.3).

Die untere Abfallrechtsbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat gefordert, dass für das Vorhaben ein Entsorgungskonzept für die im Rahmen des Bauvorhabens anfallenden Abfälle vorgelegt wird. Abfälle seien zu vermeiden und nach Möglichkeit am Ausbauort zu verwenden. Weiterhin hat die untere Abfallrechtsbehörde auf die Pflicht zur vorrangigen Verwendung von Recyclingbaustoffen verwiesen. Sollten Recyclingbaustoffe nicht vorrangig verwendet werden, seien die Gründe zu dokumentieren. Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat weiter darauf hingewiesen, dass Bodenaushub aus straßenrandnahen Bereichen durch den Straßenverkehr belastet sein kann und nicht von frei verwertbarem Aushub ausgegangen werden kann. Dies sei bei der Planung rechtzeitig zu beachten (vgl. Hinweis unter A.IV.3.5). Die Stadt Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme vom 24.09.21 bei einem zu erwartenden Anfall von mehr als 500 m^3 Aushub auf die Pflicht zur Erstellung eines Abfallverwertungskonzepts verwiesen.

Bei den Bodenuntersuchungen wurden PAK-Belastungen festgestellt (vgl. Beitrag Bodenschutz, Unterlage 21.3). Belastetes Material wurde bei Bohrungen im Bereich der Einmündung B 293 neu / alt in der Schottertragschicht sowie in der Asphalttragschicht angetroffen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung ein Entsorgungskonzept/ Abfallverwertungskonzept (vgl. § 3 Abs. 4 des Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetzes – LKreiWiG) für durch das Bauvorhaben anfallende Abfälle zu erstellen und eine mögliche Verwertung des Bodenaushubs zu prüfen. Auf den Hinweis der Stadt Karlsruhe hin hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass ein Erdmassenausgleich innerhalb der Baumaßnahme aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich sei. Soweit möglich, sei der Einbau von Überschussmaterial in Lärmschutzwällen vorgesehen. Weitere Verwertungsmöglichkeiten für Bodenaushub würden im Zuge der weiteren Planung geprüft. Auf die Nebenbestimmung unter A.IV.3.4 wird verwiesen.

Die Stadt Karlsruhe hat bzgl. der Verwertung von Abfällen auf die geltende Rechtslage nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sowie nach dem LKreisWiG verwiesen. Weiterhin wurde auf die Vorgaben nach der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) verwiesen. Der Vorhabenträger hat darauf verwiesen, dass die Vorgaben eingehalten würden. Er hat die Beachtung der „Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007“ zugesagt. Zugesagt wurde auch die Beachtung der „Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial“ des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 13. April 2004 (Dihlmann-Erlass) als Grundlage für die abfalltechnische Untersuchung und Einstufung von Bauschutt. Die von der Stadt Karlsruhe geforderte Nebenbestimmung zu im Zuge des Kanalbaus anfallendem Aushub- und/oder Rückbaumaterial wurde übernommen (unter A.IV.3.4).

X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben erfordert für die Bauphase und teilweise auch dauerhaft verschiedene wasserrechtliche Zulassungen.

Gemäß Artikel 4 der „Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik“ – Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – ist sowohl eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächenwasser-

körper (OWK) als auch der Grundwasserkörper (GWK) zu verhindern („Verschlechterungsverbot“) und auf die Erreichung eines guten Zustands dieser Wasserkörper hinzuwirken („Verbesserungsgebot“). Das Verschlechterungsverbot sowie das Verbesserungsgebot gelten im Zuge der Genehmigung eines konkreten Vorhabens unmittelbar (EuGH, Urteil vom 18. 05. 2020, Rs. C-535/18, Rn. 74). Ausgehend hiervor ist die Genehmigung eines Vorhabens zu versagen, wenn es dem Verschlechterungsverbot oder Verbesserungsgebot entgegensteht und die Voraussetzungen einer Ausnahme nicht vorliegen. Alle wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen unterliegen somit den materiell-rechtlichen Vorgaben des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots (dazu unter B.X.1.) und des wasserrechtlichen Verbesserungsgebots (dazu unter B.X.2.), welche die Planfeststellungsbehörde daher zusammenfassend vorab würdigt.

Die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und Planfeststellungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss konzentriert; sie werden daher nachfolgend begründet. Erlaubnisse für wasserrechtliche Benutzungen im Sinne der §§ 8, 9 WHG werden hingegen gem. § 19 Abs. 1 WHG von der Planfeststellungsbehörde erteilt, unterliegen aber nicht der materiellen Entscheidungskonzentration (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, 9 A 39/07, BVerwGE 133, 239 Rn. 32; BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 Rn. 450; BVerwG, Beschl. v. 14.04.2005, 4 VR 1005/04, BVerwGE 123, 241, 242 f.). Deshalb werden diese Erlaubnisse unter A.V. gesondert tenoriert und unter C.I. gesondert begründet. Zur Erlaubnis gemäß § 28 Abs. 1 WG i.V.m. § 36 Abs. 1 WHG für Anlagen in, an über oder unter oberirdischen Gewässern s. unter C.I.

1. Verschlechterungsverbot

Die Wasserrahmenrichtlinie hat der deutsche Gesetzgeber durch die §§ 27, 47 WHG in deutsches Recht umgesetzt. Nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird. Ob eine Verschlechterung verursacht wird, ist nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen

Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts zu beurteilen, wonach eine Verschlechterung nicht ausgeschlossen sein muss, aber auch nicht sicher zu erwarten sein braucht (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 ff., Rn. 480).

Diesen Vorgaben genügt das Vorhaben. Es wird keine Verschlechterung der Gewässerkörper verursachen, sodass das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot dem Vorhaben nicht entgegensteht. Dies gilt sowohl für den Oberflächenwasserkörper als auch für den Grundwasserkörper.

1.1 Oberirdische Gewässer

Das Vorhaben steht im Einklang mit dem Verschlechterungsverbot bezogen auf die Oberflächenwasserkörper Pfinz und Allmendgraben.

In Bezug auf oberirdische Gewässer knüpft das Verschlechterungsverbot an den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potential sowie den chemischen Zustand an (§ 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 WHG). Näheres regeln die §§ 5, 6 der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung - OGewV). Der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potential von Oberflächenwasserkörpern wird durch die zuständige Behörde anhand der in Anlage 3 und 4 der OGewV formulierten Qualitätskomponenten bzw. Kriterien in eine von fünf Zustandsklassen zwischen sehr gut und schlecht eingestuft (§ 5 Abs. 1, 2 OGewV). Dabei ist die jeweils schlechteste Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten maßgeblich (Worst case-Prinzip, § 5 Abs. 4 Satz 1 OGewV). Die Einstufung des chemischen Zustands von Oberflächenwasserkörpern richtet sich nach den in Anlage 8 Tabelle 2 OGewV aufgeführten Umweltqualitätsnormen (§ 6 Satz 1 OGewV). Werden die Umweltqualitätsnormen nicht erfüllt, ist der chemische Zustand als nicht gut einzustufen (§ 6 Satz 3 OGewV).

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands des Wasserkörpers liegt nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Urteil vom 1.7.2015 - C-461/13 - juris Rn. 70) vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Ver-

schlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i Wasserrahmenrichtlinie dar (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15 u.a. - BVerwGE 158, 1, juris Rn. 479). Qualitätskomponenten für die Einstufung des ökologischen Zustands sind nach Anhang V der Wasserrahmenrichtlinie biologische, hydromorphologische, chemische und physikalisch-chemische und spezifische Komponenten, wobei den hydromorphologischen, chemischen und physikalisch-chemischen Komponenten nur eine unterstützende Funktion in Bezug auf die biologischen Komponenten zukommt. Eine negative Veränderung von unterstützenden Qualitätskomponenten reicht für die Annahme einer Verschlechterung nicht aus. Vielmehr muss die Veränderung zu einer Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente führen, vgl. auch § 5 Abs. 4 S. 1 OGewV.

Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung einer Verschlechterung bzw. nachteiligen Veränderung ist grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten oder auf andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 ff., Rn. 506). Orte der Beurteilung des Gewässerzustands und damit von Auswirkungen auf den Wasserkörper sind die repräsentativen Messstellen (BVerwG, Urteil vom 02.11.2017, 7 C 25/15, Rn. 61).

In Bezug auf den chemischen Zustand von Oberflächenwasserkörpern greift der gleiche rechtliche Maßstab wie für den ökologischen Zustand. Eine Verschlechterung liegt demnach vor, wenn mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 ff., Rn. 578). Dabei sind auch vorübergehende Auswirkungen von kurzer Dauer und ohne langfristige Folgen für die Gewässer zu berücksichtigen, es sei denn, dass sich diese Auswirkungen ihrem Wesen nach offensichtlich nur geringfügig auf den Zustand der betroffenen Wasserkörper auswirken und nicht zu einer Verschlechterung im oben dargelegten Sinne führen können (EuGH, Urteil vom 05.05.2022 – C-525/20, BeckRS 2022, 9550).

Der Vorhabenträger hat einen Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom Februar 2021 (Unterlage 21.1, im Weiteren: Fachbeitrag WRRL) vorgelegt. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie genügt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den

rechtlichen Anforderungen an die Qualität der Auswirkungsprognose. Durchgreifende Einwendungen gegen die Methodik des Fachbeitrags sind im Verfahren nicht geltend gemacht worden und nach Meinung der Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich.

Dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ist zu entnehmen, dass das Vorhaben die Oberflächenwasserkörper Pfinz und Allmendgraben betrifft. Die B 293 neu kreuzt bei ca. km 1+450 den „Allmendgraben“, ein Gewässer II. Ordnung. Der beanspruchte Gewässerabschnitt des Allmendgrabens wird im Bereich der Anbindung der B 293 neu an die B 293 als naturnahes und offenes Gerinne neu verlegt, im Bereich der Fahrbahn wird er mit einem neuen Durchlass versehen. Die Pfinz, ein Gewässer I. Ordnung, wird bei ca. km 0+270 über eine bestehende Brücke überquert. Diese wird im Zuge der Anbindung der Rheinstraße unmittelbar flussabwärts durch ein zusätzliches Brückenbauwerk ergänzt.

Die Pfinz gehört im betroffenen Abschnitt laut Fachbeitrag WRRL zum Flusswasserkörper (FWK) „Pfinz bis inklusive Grenzgraben (Kraichgau)“ mit der FWK Kennziffer 35-01-OR5. Aufgrund der direkten Nähe des Projektgebietes und da der untersuchte Abschnitt der Pfinz im Projektgebiet direkt in den folgenden FWK übergeht, wird dieser (35-02-OR5) ebenfalls mitbetrachtet. Der FWK 35- 01-OR5 ist als „nicht erheblich verändert“ bzw. „natürlich“ definiert, der FWK 35-02-OR5 als „erheblich verändert“ (Fachbeitrag, Kap. 2.1.1.1, S. 7). Da die Bewertungsverfahren für die biologischen Qualitätskomponenten denen eines natürlichen Wasserkörpers entsprechen, wird in dem Beitrag auf den „ökologischen Zustand“ abgestellt, nicht auf das „ökologische Potenzial“.

Die Bewertung des ökologischen Zustands im Fachbeitrag WRRL erfolgt unter Betrachtung der biologischen Qualitätskomponenten, der hydromorphologischen Qualitätskomponenten (Durchgängigkeit, Wasserhaushalt, Gewässerstruktur), sowie der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponente.

Die Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten erfolgt anhand eines fünfstufigen Bewertungssystems mit den Zustandsklassen sehr gut, gut, mäßig, unbefriedigend und schlecht (s. bereits vorstehend). Der ökologische Zustand der Pfinz wird insgesamt als „unbefriedigend“ eingestuft, und damit in der zweitniedrigsten Zustandsklasse 4 (Fachbeitrag WRRL, Kap. 2.1.2.1, S. 11 und Steckbriefe WK 35-01-OR5 und WK 35-02-OR5, Kap. 2.1.2.3, S. 14 und Kap. 2.1.2.4, S. 16). Der Zustand des

Wasserkörpers ist derzeit weit entfernt von der Zielerreichung der WRRL („guter ökologischer Zustand“).

Diese ungünstige Einstufung resultiert bei beiden Flusswasserkörpern aus der Bewertung des Makrozoobenthos bzw. des Moduls „Allgemeine Degradation“, das mit „unbefriedigend“ bewertet wurde, im FWK 35-02-OR5 gilt diese Zustandsklasse zusätzlich für die Bewertung der Fischzönose. Die Biozönose des Flusses weicht stark von der gewässertypischen Artengemeinschaft ab. Als Gründe hierfür sind der schlechte hydromorphologische Zustand (Verbaumaßnahmen, fehlende Längsdurchgängigkeit) sowie Defizite hinsichtlich der Wasserqualität, zum Beispiel infolge von Abwassereinleitungen, zu nennen. Die Lebensgemeinschaft derart belasteter Gewässer besteht in der Regel überwiegend aus ubiquistischen Tier- und Pflanzenarten, die an strukturelle Mängel und Abwasserbelastungen des Gewässers angepasst sind. Anspruchsvolle Arten sind eher selten oder gar nicht vorhanden. Gemäß dem Worst-case-Prinzip erhielt die Komponente insgesamt die Zuordnung „unbefriedigend“.

Bei den hydromorphologischen Komponenten und der allgemeinen physikalisch-chemischen Komponente, die zur Einstufung des ökologischen Zustands „unterstützend“ heranzuziehen sind (§ 5 Abs. 4 Satz 2 OGewV; vgl. auch vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, Anleitung zur Auslegung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots, Juni 2017, S. 17), ergibt sich Folgendes:

Die hydromorphologischen Qualitätskomponenten (Durchgängigkeit, Wasserhaushalt, Gewässerstruktur) der beiden Flusswasserkörper 35-01-OR5 sowie 35-02-OR5 werden gemäß Fachbeitrag mit „nicht gut“ bewertet, was u. a. auf die unterbrochene Durchgängigkeit der Pfinz zurückzuführen ist. Die Durchgängigkeit zum Allmendgraben ist durch die Verdolung des Nebengewässers innerhalb der Ortslage nicht gegeben. Der Allmendgraben wird laut Fachbeitrag WRRL aus ökologischer Sicht mit einer geringen Bedeutung bewertet (Kap. 2.1.2.1, S. 12). Diese strukturellen Defizite führen auch zur Einstufung in Stufe 6 („sehr stark verändert“) bzw. 7 („vollständig verändert“).

Weiterhin stellt der Fachbeitrag WRRL für die unterstützend heranzuziehenden allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten fest, dass die Hintergrundwerte für FWK 35-01-OR5 für Wassertemperatur und biologischer Sauerstoffbedarf eingehalten werden. Für den pH-Wert (Versauerung), Sauerstoffgehalt (O_2),

Ammonium (NH_4), Nitrit (NO_2) und Chloridgehalt (Cl) werden die Orientierungswerte ebenfalls eingehalten.

Für Orthophosphat-Phosphor (o-PO_4-P) und Ammoniak (NH_3) werden die Anforderungen nach OGewV 2016 hingegen überschritten. Weitere Überschreitungen hinsichtlich flussgebietsspezifischer Schadstoffe wurden nicht festgestellt. Beim FWK 35-02-OR5 werden die Hintergrundwerte für den biologischen Sauerstoffbedarf (BSB5) eingehalten. Für die Wassertemperatur, den pH-Wert (Versauerung) sowie für den Chloridgehalt werden die Orientierungswerte ebenfalls eingehalten. Für den Sauerstoffgehalt (O_2), Ammonium (NH_4), Ammoniak (NH_3), Nitrit (NO_2) und Orthophosphat-Phosphor (o-PO_4-P) werden die Anforderungen nach OGewV 2016 hingegen nicht eingehalten (Kap. 2.1.2.1, S. 13).

Für den Allmendgraben liegen keine Daten zum ökologischen Zustand vor, es ist jedoch davon auszugehen, dass durch die bereits vorherrschenden stark überprägten Bedingungen, sowie die fehlende Durchgängigkeit zur Pfinz, schon jetzt keine Standorte von bedeutendem ökologischem Wert vorliegen (Kap. 6.1.1.2, S. 28).

Den aktuellen chemischen Zustand der durch das Vorhaben betroffenen Gewässer fasst der Fachbeitrag auf S. 15 und 17 zusammen. Demnach sind in beiden FWK Überschreitungen von Schwellenwerten gemäß der OGewV festzustellen. Sowohl in FWK 35-01-OR5 als auch in FWK 35-02-OR5 wurden für Quecksilber Grenzwertüberschreitungen festgestellt, im FWK 35-02-OR5 zusätzlich für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie Fluoranthen. Der aktuelle chemische Zustand der beiden FWK ist daher gemäß § 6 Satz 3 OGewV als „nicht gut“ einzustufen.

Das Vorhaben wirkt bau- und anlagebedingt auf die Oberflächengewässer ein durch Flächeninanspruchnahme (Neuversiegelung) und Minderung der Bodenfunktionen, Barrierewirkung durch das neue Brückenbauwerk an der Rheinstraße und Querungen des Allmendgrabens, zusätzliche Verdolung des Allmendgrabens und Gewässerverlegung.

In Bezug auf baubedingte Wirkungen, welche vorübergehend zur lokalen Betroffenheit des Gewässers und seiner Umgebung führen können und die nach Abschluss der Baumaßnahme wieder beendet sind, führt der Fachbeitrag WRRL aus, dass baubedingte Wirkungen auf die biologische Qualitätskomponente zwar nicht vermieden werden könnten; dazu gehörten u.a. Bauarbeiten in Uferbereichen der Pfinz im Be-

reich der neuen Brückenquerung sowie direkt im Allmendgraben. Die dadurch entstehenden Verschlechterungen (Barrierewirkung, Erschütterungen, Sedimenteintrag) seien jedoch so lokal und kurzzeitig, dass sie außer Betracht bleiben, da davon auszugehen sei, dass sich der bisherige Zustand kurzfristig wieder einstellt. Nach Beendigung der Baumaßnahme könne der natürliche Zustand wiederhergestellt werden. Der Bereich der baubedingten Flächeninanspruchnahme (Bereich der Arbeitsstreifen, rd. 1,65 ha) werde nach Beendigung der Bauphase rekultiviert. Negative Auswirkungen von Schadstoffeinträgen könnten bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften ausgeschlossen werden. Daher sei sichergestellt, dass im FWK 35-01-OR5 „Pfinz bis inklusive Grenzgraben (Kraichgau)“ durch die nachteiligen temporären baubedingten Auswirkungen des Vorhabens die Erreichung des guten Zustands nicht verhindert werde, dasselbe gelte für FWK 35-02-OR5 „Pfinz-Saalbach-Rheinniederungskanal (Oberrheinebene)“. Betrachtet man das Vorhaben in seiner Gesamtheit, werde sich langfristig in diesem Abschnitt keine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponente und des chemischen Zustands aufgrund der baubedingten Wirkungen einstellen. Mit dieser nachvollziehbaren Begründung gelangt der Fachbeitrag WRRL zu dem Ergebnis, dass das Medium Wasser durch das Vorhaben nur temporär beeinflusst wird.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht verschiedene Maßnahmen vor, die vermeiden und ausgleichen, dass nachteilige Auswirkungen auf die betroffenen Gewässer eintreten. So wird die Pfinz während der Bauzeit der neuen Brücke geschützt. Im Nahbereich des Gewässers (5 Meter) dürfen keine Baumaschinen abgestellt oder Lagerflächen vorhanden sein (Maßnahme 2.2 V). Maßnahme 6.1 V_A sieht eine offene Verlegung des Allmendgrabens im Bereich des Anschlusses B 293 neu an die B 293 alt vor mit naturnaher Gestaltung des beanspruchten Gewässerabschnitts, was eine Aufwertung bewirkt. Ergänzend sind die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen zum Baubetrieb unter A.IV.5.2 zu beachten. Während der Baumaßnahmen für die neue Brücke, an den Einleitungsstellen und an der bestehenden Brücke ist darauf zu achten, dass keine Baustoffe, Abfälle, Aushub usw. in das Gewässer gelangen (A.IV.5.2.9).

Während der Bauzeit sind Grundwasserhaltungen und -einleitungen erforderlich, was Auswirkungen auf die Gewässer haben kann. Dem Fachbeitrag WRRL zufolge sind die Auswirkungen lokal und kurzzeitig.

Durch die Entfernung von infiltrationsstarken Böden im Zuge des Vorhabens kommt es zu einem veränderten Oberflächenabfluss. Das auf die neu versiegelte Fläche

fallende Wasser fließt nun hauptsächlich über Mulden und Abläufe in das Entwässerungssystem. Das Straßenentwässerungskonzept sieht vor, das anfallende Oberflächenwasser der B 293 neu über Mulden zu sammeln und drei neuen Regenwasserbehandlungsanlagen (RWBA) zuzuführen. Die RWBA dienen als Reinigungsstufe vor der Einleitung in die Pfinz bzw. den Allmendgraben. Spitzenabgaben in die Pfinz bzw. in den Allmendgraben können durch die Speicherung im Entwässerungssystem vermieden werden. Die Entwässerungsplanung für die Ortsumfahrung ist im „Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung“, Unterlage 18.1, Kapitel 4 und 5, detailliert dargestellt.

Entwässerungstechnisch wird die Ortsumgehung in folgende Entwässerungsabschnitte (EA) unterteilt: Entwässerungsabschnitt	Beschreibung
EA 1.1	Bypass Nord B 10 + B 293 bis km 0+070
EA 1.2	Kreisverkehr B 10 inkl. Bypass Süd
EA 1.3	B 293 km 0+098 bis km 0+260
EA 1.4	B 293 km 0+260 bis km 0+410
EA 2	B 293n km 0+410 bis km 1+246
EA 3.1	B 293n km 1+246 bis km 1+743 = Bauende
EA 3.2	B 293n km 1+246 bis km 1+430

Die Einleitung in die Gewässer Pfinz und Almendgraben erfolgt im Normalbetrieb gedrosselt (Unterlage 21.1, Kap. 6.1.2.1, S. 29). Durch die gedrosselte Abgabe des Einleitungswassers können negative Auswirkungen auf die Gewässerorganismen („hydraulischer Stress“) vermieden werden (technische Vermeidungsmaßnahme).

Zu der Frage, ob das Kanalnetz der Gemeinde die Einleitungsmengen des Niederschlagswassers der B 293 neu aufnehmen kann, vgl. unter B.XII.2.1.
Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Oberflächenwasserkörpers können durch Schadstoffeinträge durch die Straßenentwässerung entstehen. So können insbesondere im Zuge der Straßensalzung aufgetragene Tausalze ins Gewässer gelangen. Der Vorhabenträger hat indes nachvollziehbar dargelegt, dass negative Auswirkungen der Einleitung der chloridhaltigen Straßenabwässer in die Pfinz, aus-

gehend von der neuen Umgehungsstraße, nicht zu erwarten sind. Die akute Belastung von Chlorid von 188 mg/l liegt deutlich unter dem zulässigen Richtwert von 600 mg/l. Regelungen, die die Einstufung des ökologischen Zustands oder Potenzials von einer bestimmten kurzzeitigen maximalen Spitzenbelastung mit Chlorid abhängig machen und als Maßstab für eine Verschlechterung herangezogen werden könnten, enthält die Oberflächengewässerverordnung nicht (BVerwG, Urteil vom. 11.07.2019, 9 A 13/19, Rn. 191).

Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die Chlorid-Konzentration im Gewässer durch das Vorhaben infolge der Einleitungen um einen Jahresmittelwert von 0,06 mg/l auf 65,63 mg/ l nur geringfügig erhöht (physikalisch-chemische Qualitätskomponente). Dies entspricht den Anforderungen an einen „guten ökologischen Zustand“ nach Anlage 7 der OGewV, da der maßgebliche Orientierungswert von ≤ 200 mg/l für anthropogen bedingte Chlorideinträge eingehalten wird (Fachbeitrag WRRL, Kap. 6.1.2.2.2, S. 33). Eine Verschlechterung der Zustandsklasse einer physikalisch-chemischen Qualitätskomponente liegt nicht vor. Das Landratsamt Karlsruhe hat eine Nebenbestimmung verlangt, wonach der Einsatz von Tausalz auf das minimal erforderliche Maß zu reduzieren ist. Diese Nebenbestimmung wurde übernommen (A.V.3.4.5).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist damit nachvollziehbar dargelegt, dass negative Auswirkungen der Einleitung der chloridhaltigen Straßenabwässer auf die Pfinz, ausgehend von der neuen Umgehungsstraße B 293, unter Berücksichtigung der berechneten Stoffkonzentrationen nicht zu erwarten sind. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands auf die Pfinz tritt somit nicht ein.

Durch den Betrieb der Straße kann es auch zum Eintrag von straßenbürtigen Schadstoffen kommen. Dies sind insbesondere Schadstoffe, die durch Fahrbahnabrieb, Reifenabrieb, Abrieb von Brems- und Kupplungsbelägen, Abrieb von Katalysatoren, Tropfverluste von Ölen, Kraftstoffen und Bremsflüssigkeiten entstehen. Das Entwässerungskonzept des Vorhabenträgers sieht die Behandlung des Straßenabflusses durch drei getrennte RWBA vor, wobei Retentionsbodenfilter den besten Wirkungsgrad erreichen (vgl. Fachbeitrag WRRL, Kap. 6.1.2.3.1, Tabelle 6-5, S. 35). Sie ermöglichen eine weitgehende Reinigung der Straßenabflüsse, sowohl durch Sedimentationsprozesse als auch über die Filtration (Feinpartikel und gelöste Stoffe). RWBA 1 wird als Sedimentationsanlage im Dauerstau mit optimiertem Zulauf ausgeführt. Die Straßeneinträge werden damit gereinigt der Pfinz zugeleitet. Auf die Inhalts- und Nebenbestimmungen unter A.V. wird verwiesen.

Der Fachbeitrag WRRL beurteilt die Auswirkungen der straßenbürtigen Schadstoffe, die infolge der Einleitung in die Pfinz gelangen, auf den ökologischen Zustand (Kap. 6.1.2.3.1). Bei der Einleitung des Straßenabwassers ergeben sich unterhalb der Einleitungsstelle rein rechnerisch nur minimale Anstiege der betrachteten Jahresdurchschnittskonzentrationen für BSB_5 (biochemischer Sauerstoffbedarf nach fünf Tagen), Cadmium und Nickel in der Pfinz. Diese Werte entsprechen dabei weiterhin den Anforderungen der OGewV bezogen auf den “guten ökologischen Zustand”. Dies gilt auch für die betrachtete zulässige Höchstkonzentration weiterer Stoffe wie Fluoranthen und Cadmium. Negative Einflüsse auf die Gewässerfauna sind diesbezüglich hierbei nicht zu befürchten.

Infolge der Einleitung ist in der Pfinz unter den angenommenen Bedingungen ein Anstieg des Bleigehaltes auf rund 0,002 µg/l zu erwarten. Die Grundbelastung liegt bei null. Die Anforderungen der OGewV (1,2 µg/l) werden eingehalten. Beeinträchtigungen oder toxische Einflüsse auf die Gewässerfauna sind daher nicht zu erwarten.

Die Vorbelastung der Pfinz mit Ortho-Phosphat-Phosphor, Ammonium, Fluoranthen und Benzo(a)pyren ist derzeit zwar bereits als bedenklich anzusehen und die mittleren Jahreskonzentrationen überschreiten die Anforderung an den „guten ökologischen Zustand“ der OGewV bereits jetzt, bei Benzo(a)pyren um ein Vielfaches (Fachbeitrag S. 39). Hinzu kommt, dass Benzo(a)pyren als Marker für die anderen PAK betrachtet werden kann. Die Konzentration, von der eine Schadwirkung auf aquatische Tiere ausgeht, liegt allerdings bei über 1 µg/l, sodass derzeit keine Schadwirkung zu befürchten ist. Die Einleitung führt nicht zu einer nennenswerten Erhöhung des Gehalts der bereits überschrittenen Parameter in der Pfinz.

Negative Auswirkungen der Einleitung der Straßenabwässer auf die Pfinz, ausgehend von der neuen Umgehungsstraße, sind unter Berücksichtigung der berechneten Stoffkonzentrationen somit nicht zu erwarten. Dies liegt zum einen an der größtenteils hohen Toleranz der in der Pfinz vorkommenden Arten sowie an der sehr geringen und somit vernachlässigbaren Erhöhung der einleitungsbedingten Stoffkonzentrationen im Gewässer.

Insgesamt kommt der Fachbeitrag für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder chemi-

schen Zustands von Oberflächengewässerkörpern durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist. Dabei sind insbesondere die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Vorabzug 2017) festgelegten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die technische Planung einschließlich der Entwässerungsplanung mit den verfügten Inhalts- und Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

1.2 Grundwasser

In Bezug auf das Grundwasser knüpft das Verschlechterungsverbot an den mengenmäßigen und chemischen Zustand an; ferner an alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG). Dies wird durch §§ 4, 7 der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) konkretisiert.

Demnach ist der mengenmäßige Grundwasserzustand gut, wenn die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigt, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot nicht übersteigt (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 GrwV) und durch menschliche Tätigkeiten bedingte Änderungen des Grundwasserstands zukünftig nicht zu bestimmten in der Verordnung näher genannten Beeinträchtigungen führen (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 GrwV). Unter diesen Voraussetzungen stuft die zuständige Behörde den mengenmäßigen Grundwasserzustand als gut ein, ansonsten als schlecht (§ 4 Abs. 1 GrwV).

Auch der chemische Grundwasserzustand ist, wie der mengenmäßige, entweder als gut oder als schlecht einzustufen (§ 7 Abs. 1 GrwV). Er ist gut, wenn die in Anlage 2 der GrwV enthaltenen oder nach § 5 Absatz 1 Satz 2 oder Absatz 3 der Verordnung festgelegten Schwellenwerte an keiner repräsentativen Messstelle im Grundwasserkörper überschritten werden (§ 7 Abs. 1 Nr. 1 GrwV). Alternativ ist der chemische Grundwasserzustand gut, wenn durch die Überwachung nach § 9 GrwV festgestellt wird, dass (a) es keine Anzeichen für Einträge von Schadstoffen auf Grund menschlicher Tätigkeiten gibt, wobei Änderungen der elektrischen Leitfähigkeit bei Salzen allein keinen ausreichenden Hinweis auf derartige Einträge geben, (b) die Grundwasserbeschaffenheit keine signifikante Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands der Oberflächengewässer zur Folge hat und dementsprechend nicht zu einem Verfehlen der Bewirtschaftungsziele in den mit dem Grundwasser in hydraulischer Verbindung stehenden Oberflächengewässern führt und (c)

die Grundwasserbeschaffenheit nicht zu einer signifikanten Schädigung unmittelbar von dem Grundwasserkörper abhängender Landökosysteme führt (§ 7 Abs. 2 Nr. 2 GrwV). Unter bestimmten Voraussetzungen kann trotz Überschreitung eines Schwellenwertes noch eine Einstufung als gut erfolgen (§ 7 Abs. 3 GrwV).

Die rechtlichen Erwägungen zur Verschlechterung von Oberflächenwasserkörpern auf Grundwasserkörper können mit Blick auf den Wortlaut des § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG übertragen werden (Czychowski / Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, 13. Aufl. 2023, § 47 Rn. 10). Demnach liegt eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands vor, wenn vorhabenbedingt die zuvor gegebenen Voraussetzungen für die Einstufung eines Grundwasserkörpers als „gut“ im Sinne des § 4 Abs. 2 GrwV nicht mehr gegeben sind; ist der Grundwasserzustand unabhängig von dem Vorhaben „schlecht“, kann jede nachteilige Veränderung als Verschlechterung bewertet werden (Czychowski / Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, 13. Aufl. 2023, § 47 Rn. 10).

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands liegt nach diesem Maßstab vor, wenn mindestens ein Schwellenwert im Sinne der Anlage 2 der GrwV überschritten wird. Hat ein Schadstoff den Schwellenwert bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15 Rn. 578 für den chemischen Zustand des OWK).

Grundwasserkörper sind gem. § 3 Nr. 6 WHG abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter. Das Projektgebiet der OU Berghausen befindet sich im Gebiet des Grundwasserkörpers „Muschelkalk–Platten“.

Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers ist laut Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie S. 21 als „gut“ einzuschätzen. Da die nächstgelegene Grundwassermessstelle in Walzbachtal-Wössingen (Messstelle BR 1 Zementwerk GmbH) knapp 6 km von der OU Berghausen entfernt liegt und im Projektgebiet somit kein chemischer Grundwassermesspunkt vorhanden ist, verweist der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie auf Kap. 2.2.1.2 über die Vulnerabilität der Grundwasserkörper der „Muschelkalk-Platten“, um das Gefahrenpotential von Belastungen für den Grundwasserkörper abzuschätzen.

Anlagebedingt erhöht sich der Oberflächenabfluss durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Hierdurch mindert sich das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen. Zur dauerhaften Flächeninanspruchnahme zählt die Versiegelung durch den

Straßenkörper sowie Nebenflächen (Verkehrsgrünflächen, Dammböschungen). Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des GWK aufgrund der Neuversiegelung können nach den Ausführungen des Fachbeitrags WRRL aber ausgeschlossen werden. Dies wird nachvollziehbar damit begründet, dass die Netto-Neuversiegelung in Relation zum gesamten Grundwasserkörper als verschwindend gering einzustufen sei. Diese Begründung begegnet keinen fachlichen Bedenken (vgl. auch Leitfaden WRRL, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz, Stand 2022 (im Folgenden: Leitfaden WRRL), wonach aufgrund der meist geringen neuversiegelten Fläche im Verhältnis zur Fläche des Grundwasserkörpers Auswirkungen einer veränderten Grundwasserneubildung zu vernachlässigen sind, S. 71). Hinzu kommt, dass die Böden im Projektgebiet aufgrund der geringen Durchlässigkeit für eine Versickerung nicht geeignet sind (Fachbeitrag WRRL, Kap. 2.2.1.2). Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht vor, Maßnahmen auf Straßennebenflächen wie Verkehrsgrünflächen und Dammböschungen weitgehend wiederherzustellen. Zwar sind baubedingte erlaubnispflichtige Grundwasserentnahmen möglich (dazu unter C.II.2.). Allerdings kommt es nach dem Fachbeitrag WRRL, S. 40 im Zuge des Vorhabens nicht zu einer signifikanten Grundwasserentnahme – oder Einspeisung und damit zu keiner Veränderung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers (vgl. Leitfaden WRRL, S. 70).

Für die Beurteilung einer möglichen Beeinträchtigung des chemischen Grundwasserzustands ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung zu beachten. Der Grundwasserkörpers „Muschelkalk-Platten“ lässt zunächst eine geringe bis hohe Vulnerabilität vermuten. Berücksichtigt man die Bedeckung der Gesteinsschichten durch die Oberen Bodenzonen zeigt sich, dass der Untersuchungsraum mit Ausnahme von wenigen Bereichen, die ihren Schwerpunkt am Rotberg und am südlichen Hangfuß des Hummelbergs haben, großflächig Böden mit hoher und sehr hoher Bedeutung als Filter und Puffer für Schadstoffe aufweist. (Fachbeitrag WRRL, S. 41).

Laut Fachbeitrag WRRL werden die Schwellenwerte der GrwV Anlage 2 an der nächstgelegenen Grundwassermessstelle Walzbachtal-Wössingen eingehalten. Da die Böden im Projektgebiet nicht für eine Versickerung geeignet sind (s. o.), wird die Gefahr des Eintrags von Chlorid als relativ unwahrscheinlich angesehen. Selbst wenn dies der Fall wäre, würde es nicht zu einer Verschlechterung der Grundwasserqualität führen, da die Chlorid-Konzentration im Oberflächenwasser nach Einleitung der Straßenentwässerung nur geringfügig steigt (auf 65,63 mg/l, s. unter

B.X.1.1). Wenn Chlorid ins Grundwasser gelangen würde, würde der Schwellenwert der GrwV für Chlorid im Grundwasser von 250 mg/l der Anforderungen ausweislich des Fachbeitrags WRRL eingehalten.

Weiterhin hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargelegt, dass die Schwellenwerte für Grundwasser der GrwV für straßenbürtige Schadstoffe eingehalten werden. Dies begründet sich durch die geringe Versickerungsrate der oberen Bodenschicht, wodurch ein Eintrag von Schwermetallen, PAK, Kohlenwasserstoffen, Ammonium, Nitrat, Nitrit und Sulfat ausgeschlossen werden kann. Die im Straßenabwasser auftretenden Stoffe werden zum größten Teil an der Bodenmatrix gebunden oder während des Durchfließens im Bodenkörper abgebaut (Leitfaden WRRL, S. 71). Aufgrund dieser Filterwirkung sind die Konzentrationen der meisten straßenbürtigen Parameter wesentlich geringer als die Schwellenwerte in der GrwV. Weiterhin ist die vorgesehene Entwässerungskonzeption einzubeziehen. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers liegt nach diesem Maßstab nicht vor.

2. Verbesserungsgebot

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 u. Abs. 2 Nr. 2 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass – neben der Einhaltung des Verschlechterungsverbots – ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Als künstlich oder erheblich verändert eingestufte oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 Nr. 2, 3 WHG neben der Beachtung des Verschlechterungsgebots so zu bewirtschaften, dass alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt sowie ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Das so formulierte wasserrechtliche Verbesserungsgebot ist wegen der mit den Zielen einhergehenden wasserwirtschaftlichen Komplexität in erster Linie auf der Ebene der Maßnahmenprogramme im Sinne des § 82 WHG zu verwirklichen. Ein zur Zulassung gestelltes Vorhaben darf daher die Zielerreichung im Sinne des jeweiligen Maßnahmenprogramm nicht behindern bzw. erschweren (BVerwG, Urteil vom

09.02.2017, 7 A 2/15, juris Rn. 582). Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist nach der Rechtsprechung des BVerwG maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen.

Danach ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben dem Maßnahmenprogramm in Bezug auf die betroffenen OWK Pfinz und Allmendgraben im Wege stehen könnte. Vorgesehen sind insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Durchgängigkeit in der Pfinz und der Gewässerstruktur, Einzelmaßnahmen an Bauwerken (Durchgängigkeits- und Mindestwassermaßnahmen) sowie Einzelmaßnahmen an kommunalen Kläranlagen und Regenwasserbehandlungsanlagen; weiterhin landwirtschaftsbezogene Maßnahmen und Maßnahmen in Bezug auf ubiquitäre und sonstige stoffliche Belastungen (vgl. Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie Begleitdokumentation Teilbearbeitungsgebiet 35 Pfinz - Saalbach - Kraichbach – Stand: Dezember 2021, S. 14ff). Dies wird durch das Vorhaben nicht berührt, sodass das Vorhaben keine Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele hat. Vorgesehen sind auch Maßnahmen, die der Durchgängigkeit des Gewässers dienen (6.1.2. V). Insgesamt steht das Vorhaben den Zielvorgaben des Bewirtschaftungsplans und der Maßnahmenprogramme sowie der Umsetzung der in den Maßnahmenprogrammen angedachten Maßnahmen nicht entgegen (Fachbeitrag WRRL, Kap. 7.2).

3. Dauerhafte Verlegung und Verdolung des Allmendgrabens

Die B 293 neu kreuzt bei ca. km 1+450 den „Allmendgraben“. Der beanspruchte Gewässerabschnitt des Allmendgrabens wird im Bereich der Anbindung der B 293 neu an die B 293 als naturnahes und offenes Gerinne neu verlegt; der Allmendgraben wird verdolt. Im Einzelnen (lfd. Nummer aus Regelungsverzeichnis, Unterlage 11a):

- Allmendgraben (lfd. Nr. 24: NN-RU1) - Verlegung, ca. km 1+418 – 1+576, zwischen Einmündung und WW-Brücke,
- Allmendgraben (lfd. Nr. 24: NN-RU1) – Verdolung für WW-Querung (DN 1000) ca. km 1+650,
- Der Rückbau der Fischteiche bedarf keiner wasserrechtlichen Gestattung.

Die endgültige Verlegung des Allmendgrabens in ein neues Bett sowie die Verdolung stellt einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 Abs. 2 WHG dar. Es handelt sich dabei um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers bzw. seiner Ufer i.

S. d. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG. Die nach § 68 Abs. 1 WHG dafür erforderliche Planfeststellung wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ersetzt, § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG. Versagensgründe nach § 68 Abs. 3 WHG liegen nicht vor. Die neue Gestaltung des Allmendgrabens als offenes Gewässer führt zwar vorübergehend zu einem vollständigen Verlust der biologischen Qualitätskomponente (Fachbeitrag, Kap. 6.1.1.3, S. 29). Der Vorhabenträger hat jedoch überzeugend dargelegt, dass der neu angelegte Gewässerabschnitt neu besiedelt werden kann. Aufgrund des aktuellen Zustands am Gewässer sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Hydromorphologie des Allmendgrabens zu erwarten. Durch die vorgesehene naturnahe Gestaltung des Allmendgrabens (Maßnahme 6.1 V) kann vielmehr eine Aufwertung im Sinne der WRRL erreicht werden.

Bei der zu treffenden Abwägung im Rahmen der für den Gewässerausbau notwendigen – und in diesem Beschluss miterteilten – Planfeststellung hat sich die Planfeststellungsbehörde davon leiten lassen, dass die mit dem Neubau der Bundesstraße verfolgten Ziele in Form einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Berghausen, einer Verringerung von Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie einer Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Ergebnis für die vom Vorhabenträger begehrte Verlegung des Allmendgrabens den Ausschlag geben.

Die untere Wasserbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat um Beachtung von Nebenbestimmungen zum Gewässerausbau gebeten. Diese wurden übernommen (s. unter A.IV.5.).

Zur temporären, bauzeitlichen Verlegung des Allmendgrabens, für welchen eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist, s. unter A.V.4. und C.II.1.

4. Bauliche Anlagen in Überschwemmungsgebieten und Hochwasserschutz

Der festgestellte Plan ist mit zwingenden Rechtsvorschriften zu Überschwemmungsgebieten und Vorschriften des Hochwasserschutzes vereinbar.

Das Vorhaben sieht die folgenden Anlagen im Überschwemmungsgebiet der Pfinz vor:

- Ersatzneubau des Geh- und Radwegs nördlich Pfinz (in HQ 100),
- Einleitungsstellen in Pfinz,

- Neue Pfinzbrücke (nördl. Widerlager der alten Brücke tangiert Überschwemmungsfläche HQ100).

Das nördliche Widerlager der neuen Pfinzbrücke tangiert eine Fläche, die bei einem 100-jährlichem Hochwasser (HQ 100) überflutet wird. Gemäß § 76 WHG i. V. m. § 65 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WG gelten Gebiete, in denen ein Hochwasserereignis statistisch einmal in 100 Jahren zu erwarten ist, als festgesetzte Überschwemmungsgebiete, ohne dass es einer weiteren Festsetzung bedarf. Auch der Ersatzneubau des Geh- und Radwegs nördlich der Pfinz liegt im Überschwemmungsgebiet.

Gem. 78 Abs. 7 WHG dürfen bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, die nicht unter § 78 Abs. 4 WHG fallen, nur hochwasserangepasst errichtet oder erweitert werden. Ein Vorhaben ist daher so zu errichten, dass bei dem Bemessungshochwasser nach § 76 Absatz 2 Satz 1 WHG, das der Festsetzung des Überschwemmungsgebietes zugrunde liegt, keine baulichen Schäden zu erwarten sind.

Abs. 7 betrifft diejenigen baulichen Verkehrseinrichtungen, deren Zulassung nicht dem allgemeinen Baurecht unterfällt, sondern für die spezialgesetzliche Zulassungsverfahren z. B. nach dem FStrG oder dem Allgemeinen Eisenbahngesetz – AEG – gelten. Erfasst werden insbesondere Bundesfernstraßen und Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nach näherer Maßgabe des jeweiligen Landesstraßenrechts (Czychowski / Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, 13. Aufl. 2023, § 78 Rn. 76). Unter bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur fällt somit vorliegend der Geh- und Radweg nördlich der Pfinz; ferner das neue Brückenbauwerk 03 „Rheinstraße“. Der Nachweis der Hochwasserneutralität des neuen Brückenbauwerks 03 „Rheinstraße“ über der Pfinz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erbracht (s. unter B.XII.1.1). Dies wird auch von der unteren Wasserbehörde nicht in Zweifel gezogen. Ergänzend sind die Nebenbestimmungen unter A.IV.5 zu beachten. Insbesondere sind Tätigkeiten innerhalb des Gewässerabflussprofils mit dem Landesbetrieb Gewässer, Ref. 53.2 des Regierungspräsidiums Karlsruhe abzusprechen, um jederzeit einen gefahrlosen Hochwasserabfluss sicherzustellen. Eventuell erforderliche Arbeiten im Gewässer und Gewässerrandbereich dürfen, soweit möglich, nur bei Niedrigwasser durchgeführt werden, im Übrigen nur bei technisch beherrschbarem Wasserstand. Innerhalb des Hochwasserabflussprofils dürfen keine Baumaterialien, Maschinen, Betriebsstoffe und Vergleichbares gelagert werden.

In Bezug auf den neuen Geh- und Radweg nördlich der Pfinz (Unterlage 5, Blatt 2a) hat die untere Wasserbehörde mit Schreiben vom 30.08.2024 mitgeteilt, dass eine

Einzelfallgenehmigung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses möglich sei, wenn der Weg höhengleich zum ursprünglichen Weg und ohne zusätzliche Eingriffe in die Böschungen hergestellt werde. Nach den Planungen ist vorgesehen, den nördlich der Pfinz gelegenen Geh- und Radweg von derzeit 1,85 m auf 2,5 m zu erweitern (Unterlage 5, Blatt 2a). Zusätzliche Eingriffe in die Böschungen sollen nach Auskunft des Vorhabenträgers nicht erfolgen. Wird der Geh- und Radweg wie vorgesehen errichtet, liegen die Voraussetzungen von § 78 Abs. 7 WHG vor. Einer nach § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG konzentrierten Entscheidung bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Aufgrund der hohen Zahl an Radfahrern und Fußgängern, die den Geh- und Radweg nutzen, wurde insbesondere vom ADFC eine Verbreiterung des Weges auf 3,5 m bzw. 4 m zumindest im Bauwerksbereich gefordert. Hierzu hat der Vorhabenträger zugesagt, dass im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Wasserwirtschaft geprüft werde, ob der Geh- und Radweg unter der Brücke mit einer Winkelstützmauer verbreitert werden könne (Zusage A.VI.1). Die Verbreiterung erfordert jedoch einen baulichen Eingriff in das Gewässerbett (Stützmauer). Hierzu hat die untere Wasserbehörde Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz, Abteilung Umwelttechnik, Sachgebiet Gewässerschutz mit E-Mail vom 20.03.2023 gegenüber dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass in Überschwemmungsgebieten das Erhöhen und Vertiefen der Erdoberfläche verboten sei (vgl. § 78a Abs. 1 S. 1 Nr. 5 WHG). Ausnahmen seien nach § 78a Abs. 2 WHG möglich. Die Ausnahmebedingungen seien durch ein wasserwirtschaftliches Fachgutachten zu prüfen. Nebenbestimmungen zum Ausgleich seien möglich. Auch die höhere Wasserbehörde, Ref. 53.1, hat mit E-Mail vom 15.03.2023 gegenüber dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass durch eine Verbreiterung des Gehwegs über 2,5 m hinaus das Abflussprofil der Pfinz verkleinert würde. Nach Auffassung der höheren Wasserbehörde würde hierfür ein hydraulisches Gutachten erforderlich werden, was die Abflusssituation mit dem verbreiterten Radweg untersucht und bewertet. Dementsprechend hat sich die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung nach § 78a Abs. 2 WHG vorbehalten (Abschnitt A.III.Vorbehalt). Das Gebot der Konfliktbewältigung ist gewahrt, da die Erteilung einer Ausnahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, ggf. unter Erteilung von Nebenbestimmungen, nicht ausgeschlossen ist. Diese Einschätzung teilen auch die Fachbehörden der Wasserwirtschaft (s. vorstehend).

In Bezug auf die Einleitstellen ist eine Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG erforderlich, die durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG). Die Genehmigung kann erteilt werden. Es ist nicht ersichtlich,

dass die Einleitstellen nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz im Sinne des § 78 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WHG haben können. Die Wasserbehörde hat mitgeteilt, dass eine Einzelfallgenehmigung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses möglich sei, wenn die Einleitstellen entsprechend den Auflagen hergestellt werden.

5. Gewässerrandstreifen

Mit diesem Beschluss wird eine widerrufliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung einer baulichen Anlage im Gewässerrandstreifen gem. § 29 Abs. 3 Nr. 2, Abs. 4 Satz 1 WG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG erteilt.

Gewässerrandstreifen dienen der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen oberirdischer Gewässer, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen.

Sie sind im Außenbereich vorbehaltlich landesrechtlicher Regelungen fünf Meter breit (§ 38 Abs. 3 Satz 1, 3 WHG). Nach baden-württembergischen Landesrecht beträgt die Breite des Gewässerrandstreifens im Außenbereich grundsätzlich zehn Meter. Lediglich Gewässer von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung sind davon ausgenommen (§ 29 Abs. 1 Satz 1, 2 WG). Eine abweichende Festlegung durch Rechtsverordnung ist möglich (§ 29 Abs. 1 Satz 3 WG).

Innerhalb des Gewässerrandstreifens gelten verschiedene Verbote, die in § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 – 4 WHG geregelt sind. Ferner ist nach der landesrechtlichen Regelung gemäß § 29 Abs. 3 Nr. 2 WG die Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen verboten, soweit sie nicht standortgebunden oder wasserwirtschaftlich erforderlich sind.

Die neue B 293 verläuft auf einer kurzen Strecke im Gewässerrandstreifen des Allmendgrabens, der in diesem Bereich nach Auskunft der unteren Wasserbehörde, Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Sachgebiete Wasserrecht, Gewässerschutz und Wasserversorgung und Abwasser – 5 m beträgt.

Die Voraussetzungen für eine Befreiung von dem Verbot des Errichtens baulicher Anlagen im Gewässerrandstreifen gem. § 29 Abs. 3 Nr. 2, Abs. 4 WG i. V. m. § 38 Abs. 5 WHG liegen vor. Demnach kann die zuständige Behörde von den Verboten befreien, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die jeweilige Maßnahme erfordern oder das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führt. Das

beantragte Vorhaben ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Mit dem Wohl der Allgemeinheit sind in § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG in erster Linie wasserwirtschaftliche Gemeinwohlgesichtspunkte gemeint, aber darauf ist das Tatbestandsmerkmal nicht beschränkt, wie sich aus der Bezugnahme der amtlichen Begründung auf die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 u. 30 WHG ergibt (BT-Drs. 12/12275, S. 63). Darüber hinaus ist der in § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG geregelte Gemeinwohlbezug nach überwiegender Auffassung übergreifend zu verstehen und umfasst auch nicht wasserwirtschaftliche Belange des Allgemeinwohls (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 Rn. 471).

Das im vordringlichen Bedarf stehende Vorhaben ist aus den bereits erläuterten Gründen, wie der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung, der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen erforderlich (vgl. dazu unter B.I.1.2). Diese öffentlichen Interessen überwiegen vorliegend das Interesse, den Gewässerrandstreifen des Allmendgrabens von Bebauung frei zu halten. Die Befreiung erscheint vorliegend daher sachgerecht, sodass die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen im Sinne einer Befreiung ausübt.

Die untere Wasserbehörde hat gegen die Befreiung im Gewässerrandstreifen keine Bedenken geäußert. Sie hat mit Schreiben vom 30.08.2024 an die Planfeststellungsbehörde noch Folgendes mitgeteilt:

Da Brückenbauwerke standortgebunden sind, fallen sie nicht unter das Verbot des § 29 Abs. 3 WG. Der neue Geh- und Radweg nördlich der Pfinz wird nicht als Errichtung einer neuen baulichen Anlage gesehen, sondern als Sanierung des Bestands. Die Kreuzung des Allmendgrabens mit der neuen B 293 erfolgt in einem Durchlass. An diesem (verrohrten) Gewässerabschnitt gibt es keinen Gewässerrandstreifen. Ver- und Entsorgungsleitungen im Geh- und Radweg an der Pfinz beeinträchtigen die gewässerökologischen Funktionen des Gewässerrandstreifens der Pfinz nicht und stellen keine verbotene Errichtung nach § 29 WG dar. Auf Nebenbestimmung A.IV.5.2.7 wird hingewiesen.

XI. Abwägung

1. Vorbemerkung

Bei den geplanten Ortsumfahrungen Berghausen und Jöhlingen handelt es sich um zwei selbstständige Vorhaben, auf welche die Grundsätze der Abschnittsbildung nicht anzuwenden sind. Hinsichtlich der Forderung, dass der Bau der Ortsumgehung Berghausen zwingend unter die Bedingung gestellt werden müsse, dass auch das Vorhaben Ortsumfahrung Berghausen rechtskräftig planfestgestellt ist, wird auf B.XV.4. verwiesen.

2. Zweckmäßigkeit der Planung

Das Vorhaben ist generell gerechtfertigt. Der Bau der B 293, Ortsumfahrung Berghausen dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrsbedarf und ist geboten.

Gem. § 3 Abs. 1 S. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diesen Zielsetzungen wird die Maßnahme gerecht. Die Planungsziele (Verkehrsentlastung des Ortszentrums von Berghausen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs der B 293, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen, Beseitigung von Trenneffekten und Barrierewirkungen) wurden bereits im Rahmen der Vorhabenerläuterung unter Abschnitt B.I.1. sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B.IV. dargestellt. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

3. Alternativenprüfung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach schonenderen Varianten nachzugehen, durch welche die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 15.83). Bei der Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, und in die Abwägung einzubeziehen, wenn sie naheliegen, sich ernsthaft anbieten oder sich gar aufdrängen. Dabei muss sich objektiv die Erkenntnis aufdrängen, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

Die Ortsumfahrungen von Berghausen und Jöhlingen im Zuge der B 293 waren als eine gemeinsame Maßnahme mit der Ortsumfahrung von Berghausen im Zuge der B 10 - der „Wöschbacher Tal - Trasse mit Hopfenbergtunnel“ – im Bundesverkehrswegeplan 1992 im Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft und geplant worden. Das Planfeststellungsverfahren für diese Gesamtmaßnahme wurde im Dezember 2004 aufgehoben, nachdem die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 beschlossen hatte, der die sogenannte „Wöschbacher Taltrasse“ nicht mehr berücksichtigte (s. auch Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 04.10.2004 bzw. zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz). Das Planfeststellungsverfahren wurde auf den Teil der Bundesstraße B 10 (Hopfenbergtunnel) reduziert. Die beiden Projekte „B 293n OU Berghausen“ und „B 293 Berghausen – Wössingen“ wurden im BVWP 2003 in der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf, Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB)“ eingestuft.

Zu Beginn der 2000er-Jahre wurden mehrere Varianten für eine engere nördliche Umfahrung von Berghausen zwischen der Verknüpfung mit der B 10 im Westen und der bestehenden B 293 im Norden von Berghausen untersucht (Variantenvergleich nördliche Umfahrung von Berghausen (NOU), Unterlage 19.7.1 Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung). In der „Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienfindung, Kurzfassung“ für den „Neubau der Ortsumfahrung (NOU) Berghausen im Zuge der B 293“, November 2009, wurde als Ergebnis des Vergleichs von sechs Varianten vorgeschlagen, die Variante 4, die eine südliche Bündelung der B 293 neu mit der Bahnlinie Karlsruhe – Eppingen – Heilbronn sowie die Unterführung der

Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim und den Neubau einer Brücke über die Pfinz beinhaltet, umzusetzen. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht wurde jedoch von Seiten des Vorhabenträgers die Variante 3, die auch die südliche Bündelung vorsieht, allerdings unter Mitbenutzung der beiden vorhandenen Brückenbauwerke über die Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim bzw. Pfinz, favorisiert. Das Ergebnis ist der vorliegend beantragte Entwurf.

Auf Veranlassung mehrerer Initiativen vor Ort, die eine (nochmalige) Überprüfung großräumiger Linienalternativen für die Führung der B 293 neu, d. h. eine Anbindung der B 293 neu an die B 3 zwischen Weingarten und Grötzingen forderten, um die Siedlungsbereiche entlang der bestehenden B 293 und B 10 (Berghausen und Grötzingen) zu entlasten, wurde durch den Vorhabenträger die Untersuchung „Großräumige Linienalternativen zur NOU Berghausen zwischen der B 293 / Bestand und der B 3“ (s. Unterlage 19.7.2, dazu unter B.XI.3.3) beauftragt.

Die Maßnahmen „B 293, OU Jöhlingen“ und „B 293, OU Berghausen“ sind als Teil der „B 293, Berghausen – Bretten“ (B293-G30BW) im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als neue Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Weiterhin wurde der Hopfenbergtunnel (alleine) wieder in den Bedarfsplan aufgenommen (BVWP 2030, OU Berghausen, B10-G20-BW).

Auch bei Vorliegen einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde bei der gebotenen Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte nicht von der Prüfung befreit, ob gleichwohl einer von der gesetzlichen Festlegung abweichenden Trassierung oder sogar einem Verzicht auf die Projektverwirklichung der Vorzug zu geben ist (BVerwG, Urteile vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 und vom 3. November 2020 - 9 A 12.19).

3.1 Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante)

Mit der sog. Null-Variante, d.h. wenn auf den Neubau einer Ortsumfahrung im Zuge der B 293 verzichtet würde, ließen sich die Planungsziele, die vom Durchgangsverkehr mit hohem Schwerverkehrsanteil geprägte Ortsdurchfahrt in Berghausen zu entlasten, bestehende Umweltbeeinträchtigungen sowie Trenn- und Barrierewirkungen zu verringern und die Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, nicht erreichen. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit wird bei unverändertem Bestand künftig nicht mehr gegeben sein. Aufgrund der bereits jetzt bestehenden Verkehrsbelastung in der Ortslage von Berghausen und dem nach der

verkehrstechnischen Untersuchung zu erwartenden weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens kommt die Null-Variante daher nicht in Betracht. Auf die Ausführungen zur Bestandssituation (vgl. B.I.1.1.), auf die Planungsziele (vgl. B.I.1.2.) sowie zur Planrechtfertigung (vgl. B.IV.) wird Bezug genommen. Sofern in Einwendungen geltend gemacht wird, die dem Antrag zugrunde gelegte Verkehrsprognose sei nicht belastbar und der aktuelle Zustand in der Ortsdurchfahrt von Berghausen sei zur Abwicklung des vorhandenen Verkehrs ausreichend, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Zur Belastbarkeit der Verkehrsuntersuchung s. Abschnitt B.VII.1.3 und B.XV.1.

3.2 Kleinräumige Varianten (nördliche Umfahrung von Berghausen)

Der Vorhabenträger hat in der Umweltverträglichkeitsstudie sechs kleinräumige Varianten für eine nördliche Umfahrung von Berghausen (NOU) untersucht. Die Varianten 1-4 und 6 verlaufen dabei südlich der AVG-Strecke Karlsruhe-Eppingen („Kraichgaubahn“, südliche Bündelungstrassen), während Variante 5 nördlich der AVG-Strecke Karlsruhe-Eppingen liegt und diese im Westen unter- und im Osten überquert (nördliche Bündelungstrasse). Unterschiede bestehen auch hinsichtlich der Über- oder Unterführung der Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim, was sich auch auf die Kosten auswirkt.

Zwei weitere in der Diskussion befindliche (kleinräumige) Varianten wurden wegen der hohen prognostizierten Baukosten nicht weiter untersucht. Es handelt sich um eine Variante, die eine Untertunnelung der Pfinz im westlichen Planungsabschnitt vorsah, sowie um eine Variante eines Tunnels unter dem Sonnenberg bzw. Hummelberg. Aufgrund der Ergebnisse der Raumanalyse der UVS bzw. des faunistischen Fachgutachtens hätten bei der Variante eines Tunnels unter dem Sonnenberg die Portale zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte jeweils südlich bzw. östlich der AVG-Linie Karlsruhe - Eppingen liegen müssen, was eine sehr lange Tunnelbaustrecke zur Folge gehabt hätte. Diese Varianten erweisen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als offensichtlich nicht geeignet und konnten daher ausgeschieden werden (dazu unter B.XV.5).

Bei allen kleinräumigen Varianten wird die neue B 293 westlich der Ortsdurchfahrtsgrenze durch einen Kreisverkehr an die B 10 angebunden. Der Anfang der B 293 im Ortskern entfällt. Der Anfang der neuen B 293 kommt im Bereich des Tunnelmundes der geplanten Ortsumgehung (OU) B 10 Hopfenbergtunnel zum Liegen. Die sechs Varianten einer nördlichen Umfahrung folgen ausgehend vom Kreisverkehrsplatz

der bestehenden Weiherstraße, führen entlang der Kraichgaubahn und gehen im Osten in die vorhandene B 293 über. Die alte B 293 wird durch eine Einmündung an die neue Ortsumfahrung angebunden. Mit Ausnahme der Varianten 5 und 6 bleibt die vorhandene, höhengleiche Bahnquerung der Kraichgaubahn erhalten.

3.2.1 Variante 1 (über Bahn)

Variante 1 überquert im Westen die Bahnlinie Karlsruhe-Pforzheim auf vorhandenen Brücken. Sie ist im Osten von der Kraichgaubahn etwas abgerückt, um die Biotope im Deisental und im Einschnitt der Bahntrasse zu erhalten. Durch die abgerückte Lage können die Böschungen weitgehend ohne Sicherungsmaßnahmen ausgebildet werden. Andererseits entstehen zwischen der Umgehungsstraße und der Kraichgaubahn schlecht nutzbare Flächen und der Flächenverbrauch ist größer als bei der Bündelungslösung (nachfolgend Varianten 3 und 4). An der B 293 neu und der B 10 (Bypass Nord) sind Lärmschutzwände zum Schutz des Wohngebiets „Untere Au“ vorgesehen. Das Wohngebiet vor und das Mischgebiet nach dem Einschnitt Sonnenberg werden ebenfalls durch Lärmschutzwände geschützt.

3.2.2 Variante 2 (unter Bahn)

Variante 2 unterquert im Unterschied zu Variante 1 die Bahnstrecke Karlsruhe-Pforzheim. Die anschließende Pfinzbrücke wird neu errichtet. Durch die Unterquerung liegt der Kreisverkehrsplatz tiefer. Diese Planung hätte zur Folge, dass im Falle einer Realisierung des Hopfenbergtunnels die Tunnelgradiente tiefergelegt werden müsste.

Die Trasse verläuft von der Kraichgaubahn abgerückt. Die Biotope im Deisental und im Einschnitt der Bahntrasse können erhalten werden. Durch die abgerückte Lage können die Böschungen weitgehend ohne Sicherungsmaßnahmen ausgebildet werden. Von Nachteil sind die zwischen der Umgehungsstraße und der Kraichgaubahn schlecht nutzbaren Flächen und dass der Flächenverbrauch größer ist als bei der Bündelungslösung (s. Variante 3 und 4). Der Schallschutz ist aufgrund der Tieflage für das Wohngebiet „Untere Au“ günstiger und es werden weniger Lärmschutzwände als in Variante 1 benötigt.

3.2.3 Variante 3 (über Bahn - Bündelung) – Antragsvariante

Variante 3 nutzt wie Variante 1 die beiden vorhandenen Brücken über die Bahnstrecke Karlsruhe - Pforzheim und über die Pfinz. Durch die Überführung der Bahn kann

die Planung des Hopfenbergtunnels nahezu unverändert beibehalten werden. Die Trasse rückt nahe an die Kraichgaubahn heran, sodass der Flächenverbrauch minimiert werden kann. Es werden jedoch die Biotope in der Tallage und im Einschnitt der Bahntrasse überbaut. Weiterhin werden zur Bahn hin umfangreiche Sicherungsmaßnahmen für die Böschungen notwendig. Zum Schutz des Wohngebiets „Untere Au“ werden Lärmschutzwände erforderlich, ebenso für das Wohngebiet vor und das Mischgebiet nach dem Einschnitt Sonnenberg.

3.2.4 Variante 4 (unter Bahn - Bündelung)

Im Unterschied zu Variante 3 unterquert die Variante 4 die Bahnstrecke Karlsruhe-Pforzheim. Durch die Unterquerung liegen B 293 neu und der Kreisverkehrsplatz ca. 5 m tiefer. Die Gradiente des B 10-Hopfenbergtunnels müsste deutlich abgesenkt werden. Dies hat zur Folge, dass der Tunnel und die Einfahrrampe verlängert werden müssten. Dies und der Umstand, dass die Straße im Grundwasser zum Liegen kommt, bedingt erhebliche Mehrkosten. Die Trasse rückt nahe an die Kraichgaubahn heran, was den Flächenverbrauch minimiert. Für die Böschungen sind zur Bahn hin umfangreiche Sicherungsmaßnahmen notwendig. Der Schallschutz ist aufgrund der Tieflage für das Wohngebiet „Untere Au“ günstiger, sodass weniger Wände benötigt werden.

3.2.5 Variante 5 („nördliche Bündelungstrasse“)

Variante 5 nutzt im Westen vorhandene Brücken zur Querung der Bahnlinie und der Pfinz, im Unterschied zu den übrigen Varianten unterquert sie die Kraichgaubahn im spitzen Winkel im Westen, überquert diese wieder im Osten (nördliche Bündelungstrasse) und verläuft im Deisental bis zum Anschluss an die B 293 auf einem Damm, bei der die Gradiente ca. 12 m über dem Gelände verläuft. Die ICT-Erschließungsstraße müsste erheblich angepasst werden. Es werden erhebliche Geländeanpassungen erforderlich und viel Flächen verbraucht. Die Umbaukosten für die ICT-Trasse betragen rund 3 Mio. €. Weiterhin werden Lärmschutzwände an der B 293 neu und an der B 10 (Bypass Nord) erforderlich, die das Wohngebiet „Untere Au“ schützen.

3.2.6 Variante 6 (Gemeinde Pfinztal)

Die Variante 6 schließlich wurde von der Gemeinde Pfinztal entwickelt und gehört zu den „südlichen Bündelungstrassen“. Variante 6 unterscheidet sich von den Vari-

anten 1-4 in der Führung der ICT-Straße, die bei Variante 6 sowohl die Kraichgaubahn als auch die B 293 unterquert und im Unterschied zu den Varianten 1-4 zu stärkeren Eingriffen nördlich der Kraichgaubahn führt. Durch die Trassierung wird das Erholungsgebiet nördlich der Bahntrasse beeinträchtigt. Der Schallschutz entspricht dem der Variante 2.

3.2.7 Vergleich der kleinräumigen Varianten

Aus dem Vergleich der verschiedenen kleinräumgien Varianten ergibt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante (nachfolgend Variante 3). Sie ist gefällig trassiert, weist einen geringeren Flächenverbrauch auf als die übrigen kleinräumigen Varianten, ist wirtschaftlicher und auch aus naturschutzfachlichen Gründen vorzugswürdig. Dies ergibt sich aus nachfolgenden Erwägungen:

Gegen die Variante 5 spricht, dass sie wegen der zweifachen Querung der Kraichgaubahn aufwändig und teuer ist, eine ungünstige Trassierung aufweist und am stärksten in die Landschaft und in ökologisch wertvolle Gebiete eingreift. Letzteres betrifft insbesondere hochwertige Bereiche im Deisental (hochwertige Böden, hochwertige Biotope) sowie an den Hängen von Rotberg und Sonnenberg sowie im Bereich der Schreibers Klamm. Im Gegensatz zu den südlich verlaufenden Varianten ist bei der „nördlichen Bündelungstrasse“ die im gültigen Regionalplan des Jahres 2003 dargestellte Grünzäsur nördlich von Berghausen betroffen.

Auch aus artenschutzrechtlicher Sicht sind bei Variante 5 erhebliche Konflikte zu erwarten. So wären insbesondere die Lebensstätten der Reptilienarten Schlingnatter und der Zauneidechse mit hoher Habitateignung betroffen. Es müsste in Gehölzbestände eingegriffen werden, die Lebensraum verschiedener im Bestand rückläufiger Vogelarten sind. Für die Revierverluste des stark gefährdeten Wendehals wären vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Hingegen fallen die naturschutzfachlichen Konflikte bei den Varianten 1-4 und damit auch bei der Antragsvariante geringer aus (Unterlage 19.4.1).

Berücksichtigt man zudem, dass die Erholungsfunktion der oberhalb der Trasse gelegenen Gartenhausgebiete massiv gestört würde, so stellt Variante 5 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine ernsthafte Alternative zur gewählten Antragsvariante dar, die die Planungsziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen würde. Auch Variante 6

wäre mit erheblichen Eingriffen nördlich der Kraichgaubahn verbunden, welche sich negativ auf das dortige Erholungsgebiet nördlich der Bahntrasse auswirken.

Vergleicht man die untersuchten Varianten 1-4, die aus umweltfachlicher Sicht vorzugswürdig sind, so spricht insbesondere der geringere Flächenverbrauch für die Antragsvariante, da diese im Unterschied zu den Varianten 1 und 2 nahe an die Kraichgaubahn heranrückt und damit den Flächenverbrauch minimiert („Bündelungslösung“). Das Heranrücken an die AVG-Trasse hat neben den deutlich geringeren Flächenverlusten den Vorteil, dass die Schutzabstände zur Wohnbebauung größer sind und die Immissionsbelastung (Lärm/Schadstoffe) für die siedlungsnahen Freiräume geringer sind.

Hierbei soll nicht verkannt werden, dass die Variante 4 sowohl aus umweltfachlicher als auch als schalltechnischer Sicht die vorteilhafteste Lösung ist, da sie noch etwas näher an die AVG-Trasse heranrückt als die beantragte Variante 3 und dementsprechend auch in der Umweltverträglichkeitsstudie favorisiert wird. Zudem unterquert Variante 4 die Bahnlinie Karlsruhe-Stuttgart, was die strukturelle Abriegelung der Ortsteile und Störungen der Luftaustauschbeziehungen minimiert und sich positiv auf die Verlärmungssituation jedenfalls nach Osten und Süden auswirkt.

Es ist aber zu berücksichtigen, dass der Vorhabenträger die Lärmauswirkungen der Antragsvariante durch umfassende Lärmschutzmaßnahmen weitestgehend minimiert (s. unter B.I.1.3.3 und B.VII.1.4.3). Die städtebaulichen Nachteile der Trennung des Wohngebiets „Untere Au“ vom Ortskern Berghausen durch die Lärmschutzwände können durch die Planung minimiert werden. Hinzu kommt, dass bei der beantragten Variante eine Anbindung der B 293 neu an die bestehende B 10 problemlos möglich ist. Bei nachträglicher Realisierung des Hopfenbergtunnels wären die Anpassungen am neuen Kreisverkehr äußerst gering und die Anbindung an den Tunnel wäre ohne Änderung der Tunnelplanung herzustellen.

Für die beantragte Variante spricht zudem, dass sie hinsichtlich der Trassierung am besten abschneidet und wirtschaftlicher ist, als die Varianten 2, 4 und 6. Die Mehrkosten bei den Varianten, welche eine Unterquerung der Bahn vorsehen, betragen rund 9,5 Mio. Euro. Die mit der Trassierung von Variante 3 verbundenen Eingriffe in geschützte Vegetationsbestände und hochwertige faunistische Artenvorkommen am Bahndamm können kompensiert werden (vgl. unter B.VIII.1). Insgesamt stellt die beantragte Variante 3 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde einen ausgewogenen Ausgleich zwischen privaten und öffentlichen Belangen dar. Keine der

sonstigen untersuchten kleinräumigen Varianten stellt sich als gleich geeignet oder besser dar.

Außer den hier behandelten kleinräumigen Varianten sind keine ernsthaft in Betracht kommenden Alternativtrassen ersichtlich.

3.3 Großräumige Linienalternativen zur nördlichen Umfahrung von Berghausen (NOU Berghausen)

Der Vorhabenträger hat 2019 auf Veranlassung der Öffentlichkeit die Untersuchung „Großräumige Linienalternativen zur nördlichen Umfahrung von Berghausen (NOU Berghausen) zwischen der B 293 / Bestand und der B 3“ (s. Unterlage 19.7.2) beauftragt. Diese Varianten sollen laut Vorhabenträger zugleich das grundsätzliche Ergebnis der UVS aus dem Jahr 1993 (dazu nachstehend unter B.XI.3.3.1) plausibilisieren. Es handelt sich hierbei um die Varianten

· Werrabronn A,
· Werrabronn B,
· Dachsbauschlag,
· Knittelberg A,
· Knittelberg B.

Die Varianten schließen allesamt an das westliche Ende der B 293 neu / OU Jöhlingen an und berücksichtigen damit die aktuelle Planung der OU Jöhlingen. Alle Alternativen wurden im Vergleich zu den Varianten der UVS 1993 (vgl. Unterlage 19.7.2, Abb. 1) durch den Vorhabenträger technisch optimiert bzw. an die heutigen fachlichen Vorgaben (Entwurfsparameter) angepasst; auch wurden die Tunnelstrecken im Hinblick auf die topographischen Gegebenheiten modifiziert.

3.3.1 Varianten der UVS 1993

Im Rahmen der UVS 1993 waren zunächst sechs großräumige Varianten zur Verlegung der B 293 zwischen Jöhlingen und Berghausen untersucht worden (Varianten der UVS 1993, Unterlage 19.7.2, Abb. 1). Es handelte sich um die

- Wöschbacher Taltrasse. Diese war mit dem Hopfenbergtunnel im Zuge der B 10 kombiniert,

- Jöhlinger Taltrasse. Diese sieht eine südliche Umfahrung von Jöhlingen, die Mitbenutzung der bestehenden B 293 sowie eine ortsnahe nördliche Umfahrung von Berghausen vor und entspricht damit dem aktuellen Ansatz zur Netzgestaltung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030,

- Mauertaltrasse,

- Werrabronner Taltrasse,

- Dachsbauschlagtrasse,

- Knittelbergtrasse.

Den vier letztgenannten Varianten ist gemeinsam, dass sie - ausgehend von einer südlichen Umfahrung von Jöhlingen im Zuge der B 293 neu - eine neue Querverbindung von der B 293 zur B 3 im Rheintal darstellen würden.

Die UVS 1993 kam in Bezug auf die Varianten „Mauertaltrasse“, „Werrabronner Taltrasse“, „Dachsbauschlagtrasse“ und „Knittelbergtrasse“ (Varianten 1-4 der UVS 1993) allerdings zu dem Ergebnis, dass die von der bisherigen B 293 abgesetzten Querverbindungen zur B 3 mit gravierenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Risiken für Umweltschutzgüter und Umweltrisiken verbunden wären. Der Vorhabenträger hat die vorgenannten Varianten daher schon zu einem frühen Verfahrensstadium ausgeschlossen, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist.

Die Varianten der UVS 1993 wurden durch die 2019 untersuchten großräumigen Linienalternativen (s. nachfolgender Abschnitt) insofern überholt, als sie durch den Vorhabenträger technisch optimiert bzw. an die heutigen fachlichen Vorgaben angepasst wurden. Sie stellen sich damit als „optimierte“ großräumige Varianten dar, die den aktuellen räumlichen Gegebenheiten sowie den aktuellen fachlichen und rechtlichen Anforderungen Rechnung tragen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war es somit nicht angezeigt, die Varianten 1-4 der UVS 1993 (Mauertaltrasse, Werrabronner Taltrasse, Dachsbauschlagtrasse und Knittelbergtrasse) weiter zu verfolgen. Auf eine detaillierte Darstellung dieser Varianten wird daher verzichtet. Die Varianten 5 (Jöhlinger Taltrasse) und 6 (Wöschbacher Taltrasse) wurden nach dem Ergebnis der UVS 1993 als tragfähige Lösungsansätze betrachtet, wobei bei Verwirklichung der Jöhlinger Taltrasse eher Siedlungsräume und siedlungsnahe

Freiflächen, bei der Wöschbacher Taltrasse eher die übrigen Freiraumfunktionen beeinträchtigt würden. Nach dem Ergebnis der UVS 1993 sei daher weder die Jöhlinger Taltrasse, noch die Wöschbacher Taltrasse eindeutig vorzugswürdig (im Einzelnen: Unterlage 19.7.2, S. 2 und Unterlage 19.8, S. 20). Eine Auseinandersetzung mit der Wöschbacher Taltrasse erfolgt nachstehend unter B.IX.3.3.9.

Eine weiter nördlich liegende Variante wie die im Jahr 1993 untersuchte „Mauertaltrasse“ brächte zum einen massive umweltfachliche Konflikte mit sich. Zum anderen hätte eine solche nördlich verlaufende Variante nicht die erwünschte Verkehrswirksamkeit, da sie aufgrund ihrer Lage im Raum für die maßgeblich auf die Relation Karlsruhe - Bretten ausgerichteten Verkehrsströme zu weit nördlich läge und damit die Planungsziele verfehlen würde. In Anbetracht dieser Umstände war es auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt, die „Mauertaltrasse“ in den weiteren Planungen zur berücksichtigen, da sie weder naheliegt, sich ernsthaft anbietet oder aufdrängt.

3.3.2 Werrabronn A

Die Variante „Werrabronn A“ beginnt bereits am ehemaligen Sportplatz bzw. Steinbruch beim „Jöhlinger Buckel“ und verläuft am Bauende auf der Trasse der Variante Werrabronn B. Sie verlässt die Trasse der vorhandenen Bundesstraße südlich des Gewanns „Prinzhölzle“ und überquert die Kraichgaubahn südlich eines Bahntunnels. Die im Zuge der „B 293, OU Jöhlingen“ geplante Grünbrücke ist zur Einhaltung der Haltesichtweite zu verbreitern. Die B 293 alt wird plangleich (mit einer Einmündung) angeschlossen. Dabei wird in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ (DE 6819-311) eingegriffen. Die B 293 neu verläuft mit einer Steigung von 2,3% in Dammlage bis zum Wald im „Distrikt Ruppertszeil“, wo das Gelände zum Heuberg hin ansteigt und der ca. 1,335 km lange Tunnel beginnt. Nach ca. 350 m fällt die Gradiente im Tunnel mit ca. 2,2 % bzw. westlich des Tunnels mit 5,5 % zur B 3 hin. Der Anschluss an die B 3 erfolgt mit einem teilplanfreien Knotenpunkt.

3.3.3 Werrabronn B

Die Variante „Werrabronn B“ verläuft am Bauanfang auf der Trasse der Variante „Dachsbauschlag“. Sie schließt an die Maßnahme „B 293, OU Jöhlingen“ an und überquert die Kraichgaubahn nördlich des „Wochenendhausgebietes im Sandgrubengrund“, sodass in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ nicht eingegriffen wird. Die B 293 alt wird plangleich (Einmündung) angeschlossen. Die B 293 neu verläuft

in wechselnder Einschnitts- bzw. Dammlage mit einer Neigung von ca. 3 % bis zum Hochpunkt bei Station ca. km 1+600 und fällt anschließend mit 5 % zur B 3 hin ab. Dabei wird ein ca. 0,66 km langes Tunnelbauwerk erforderlich. Der Anschluss an die B 3 erfolgt mit einem teilplanfreien Knotenpunkt.

3.3.4 Dachsbauschlag

Auch die Variante „Dachsbauschlag“ schließt an die Maßnahme „B 293, OU Jöhlingen“ an, verlässt die vorhandene Trasse aber früher und überquert die Kraichgaubahn nördlich des „Wochenendhausgebietes im Sandgrubengrund“, sodass in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ nicht eingegriffen wird. Die B 293 alt wird plangleich (Einmündung) angeschlossen. Die B 293 neu verläuft in wechselnder Einschnitts- bzw. Dammlage mit einer geringen Neigung bis zum Hochpunkt bei dem Wochenendhausgebiet und fällt anschließend mit 3 % bzw. 5 % zur B 3 hin ab. Dabei wird ein ca. 1,22 km langes Tunnelbauwerk erforderlich. Um den Eingriff in den Waldbereich zu minimieren wird als Knotenpunktform die Raute gewählt. Die Verbindungsrampen und die Zufahrt zum Baggersee, der der Naherholung dient, werden mittels Kreisverkehrsplätzen an die B 293 neu angeschlossen.

3.3.5 Knittelberg A

Die Variante „Knittelberg A“ entspricht im Wesentlichen der Knittelbergvariante der ursprünglichen Variantenuntersuchung. Der Baubeginn liegt ca. 1 km nördlich von Pfinztal-Berghausen. Der vorhandene Kurvenbereich wird den aktuellen Richtlinien entsprechend angepasst, wodurch in das angrenzende FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ eingegriffen wird. Die im Zuge der B 293 alt auf eine Länge von ca. 0,5 km neu zu bauende Straße wird plangleich angebunden. Im weiteren Verlauf steigt die Gradiente der B 293 neu mit ca. 2,4 % an und die Trasse quert das Jöhlinger Tal sowie die Kraichgaubahn auf einer ca. 430 m langen Talbrücke. Es folgt ein ca. 1,92 km langer Tunnel mit einer Neigung von ca. 2 %. Am nördlichen Rand von Karlsruhe-Grötzingen bindet die B 293 neu in einem Abstand von ca. 150 m zur Wohnbebauung mit einem teilplanfreien Knotenpunkt an die B 3 an. Dabei wird in das FFH-Gebiet „Pfinzgau West“ (DE 7017-342) eingegriffen. B 3 und die Verbindungsrampen weisen nur geringe Abstände zur Bebauung auf.

3.3.6 Knittelberg B

Die Variante „Knittelberg B“ ist eine Abwandlung der Variante „Knittelberg A“, bei der das Tunnelbauwerk möglichst kurz werden sollte. Um die Relationstrassierung

einzuhalten, schließt die Variante mit einer Geraden an die Maßnahme „B 293, OU Jöhlingen“ an. Bei dem „Wochenendhausgebiet im Sandgrubengrund“ verlässt die B 293 neu die vorhandene Trasse und quert dabei das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“. Die B 293 alt wird plangleich (Einmündung) angeschlossen. Im weiteren Verlauf werden die Kraichgaubahn sowie ein Wirtschaftsweg unterfahren. Danach steigt die Gradiente mit ca. 4 % an und umfährt mit zwei gegenläufigen Radien die Erhebung „Hohbrunn“ im Einschnitt. Nach der Zufahrt zum Fraunhofer Institut ICT („Joseph-von-Fraunhofer-Straße“) fällt die Gradiente zur B 3 hin mit 4 % und die Straße verläuft auf eine Länge von ca. 980 m im Tunnel. Der Anschluss erfolgt wie bei der Variante „Knittelberg A“ am nördlichen Rand von Karlsruhe-Grötzingen, wo die B 293 neu in einem Abstand von ca. 150 m zur Wohnbebauung mit einem teilplanfreien Knotenpunkt an die B 3 angebunden wird. Dabei wird in das FFH-Gebiet „Pfinzgau West“ (DE 7017-342) eingegriffen. B 3 und die Verbindungsrampen weisen nur geringe Abstände zur Bebauung auf. Der Anschluss an die B 3 sowie deren Ausbau entsprechen der Beschreibung bei der Variante „Knittelberg A“.

3.3.7 Vergleich der großräumigen Linienalternativen

Den großräumigen Linienalternativen ist die beantrage Variante einer nördlichen Umfahrung von Berghausen (NOU) gegenüberzustellen.

Allen 2019 untersuchten großräumigen Linienalternativen ist gemeinsam, dass aufgrund der topographischen Gegebenheiten umfangreiche Tunnelbauwerke von bis zu 1.920 m Länge erforderlich würden, was sich erheblich in den Kosten niederschlägt (vgl. Unterlage 19.7.2, Kap. 3.6). Bei der Variante „Werrabronn B“ wären als Realisierungskosten (Bau- und Grunderwerbskosten) ca. 99 Mio. Euro, bei der Variante „Knittelberg B“ ca. 106 Mio. Euro, bei der Variante „Dachsbauschlag“ ca. 125 Mio. Euro und bei der Variante „Werrabronn A“ 130 Mio. Euro Bau- und Grunderwerbskosten zu veranschlagen. Die Variante „Knittelberg A“ ist in der Realisierung mit Abstand die teuerste und würde mit rund 165 Mio. Euro zu Buche schlagen. Dem stehen Realisierungskosten der Antragsvariante von gerundet 25,9 Mio. Euro gegenüber.

Bei den großräumigen Linienalternativen kommen zu den Realisierungskosten hohe jährliche Tunnelunterhaltungs- und –betriebskosten, die mit 0,9 % der Tunnelbaukosten anzusetzen sind. Dies ergibt jährliche Unterhaltungskosten für die Tunnel von 297.000 Euro für die Variante Werrabronn B. Für die Varianten „Werrabronn A“ fallen ca. 600.750 Euro, für die Variante „Knittelberg A“ sogar 846.000 Euro an (im

Einzelnen Unterlage 19.7.2, Tabelle 33). Hinzu kommen Sanierungskosten abhängig von der Tunnellänge (im Einzelnen, Unterlage 19.7.2, Tabelle 35). Im Vergleich zur beantragten Variante B 293 neu mit der NOU Berghausen ergeben sich für die großräumigen Linienalternativen inklusive der Folgekosten (Unterhaltungs-und Betriebskosten und Sanierungskosten für die Tunnelbauwerke) für einen angenommenen Zeitraum von 10 Jahren Mehrkosten von mehreren hundert Prozent.

Hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit ergibt sich ein differenziertes Bild: Laut Gutachten käme es auf der Neubaustrecke zwischen der B 293 im Osten und der B 3 im Westen bzw. der B 10 westlich Berghausen je nach Variante zu einer Neubelastung zwischen ca. +10.100 Kfz/24h und +15.700 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung auf der Neubaustrecke nimmt kontinuierlich zu, je weiter südlich der Neubaustreckenzug im Netz liegt. So läge die Verkehrsbelastung auf der B 293 neu bei den Varianten „Werrrabronn A / B“ zwischen +10.100 und +11.800 Kfz/24h, bei der Variante „Dachsbauschlag“ bei +15.600 Kfz/24h, bei den Varianten „Knittelberg A / B“ bei +15.700 Kfz/24h und im Falle der NOU Berghausen bei +17.400 Kfz. Bei den großräumigen Trassenvarianten kommt es auf der B 3 zwischen Weingarten und dem Knotenpunkt mit der B 10 westlich Grötzingen auf unterschiedlich langen Streckenabschnitten zu Mehrbelastungen zwischen ca. 2.800 Kfz/24h und 10.800 Kfz/24h. In der Folge wäre die B 3 auszubauen. Die großräumigen Varianten führen auf der B 3 zwischen Verknüpfung mit der B 3 und Weingarten zu Entlastungen in der Größenordnung von – 2.500 Kfz/24h bis – 4.000 Kfz/24h. Hingegen nimmt die Verkehrsbelastung bei Realisierung der NOU Berghausen auf der B 3 auf gesamter Länge um ca. 1.500 Kfz/24h (ca. 6%) ab. Die Verkehrsbelastung auf der Neubaustrecke OU Jöhlingen bleibt bei allen Varianten hingegen nahezu identisch. Die Entlastungen auf der L 559 zwischen Jöhlingen und Weingarten liegen bei allen Netzkonzeptionen von der Größenordnung her zwischen ca. 30% und 44% und sind damit nicht entscheidungserheblich.

Hervorzuheben ist die Entlastungswirkung im innerörtlichen Straßennetz von Berghausen, d.h. insbesondere auf der B 293 alt, der B 10 zwischen Knotenpunkt B 293 alt / B 10 und Ortseingang West, der Gewerbestraße und der Weiherstraße. Diese fällt bei der beantragten Variante am höchsten aus. Die vergleichsweise geringste Entlastung ist mit den Varianten „Werrabronn A“ und „Werrabronn B“ verbunden. Die beantragte Variante ist damit besonders geeignet, das Planungsziel einer Verkehrsentlastung des Ortszentrums von Berghausen zu erreichen. Dies wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation im Ortszentrum aus. Auch die Entlastungswirkungen auf der B 293 alt zwischen „Absprung der B 293 neu“ und dem nördlichen Ortsrandbereich Berghausen bzw. im nördlichen Ortsrandbereich von Berghausen sind

bei der Netzkonzeption mit einer nördlichen Umfahrung von Berghausen mit Abstand am höchsten.

Die Gesamtmassenbewegung fällt mit 185.250 m³ bei der beantragten Variante am geringsten aus. Bei den fünf großräumigen Varianten fänden weitaus größere Massenbewegungen statt. Die Variante „Knittelberg A“ ist mit einer Massenbewegung von 388.000 m³ die günstigste, die Variante „Knittelberg B“ mit 642.200 m³ ist die ungünstigste unter den weiträumigen Trassenalternativen. Die beantragte Variante zieht unter maximaler Ausnutzung des Bestandsnetzes mit 10 ha den geringsten Flächenbedarf nach sich, gefolgt von der Variante „Knittelberg A“, alle anderen Varianten beanspruchen im Durchschnitt das 2 bis 2,5 - fache an bisher unverbauten Flächen.

Allerdings führt der Flächenverlust bezogen auf einzelne Schutzgüter zum Verlust von Flächen mit unterschiedlicher Bedeutung und Schutzbedürftigkeit, sodass noch weiter zu differenzieren ist.

Alle großräumigen Varianten liegen durchgängig in einem Regionalen Grünzug gemäß Regionalplan. Bei den Varianten „Werrabronn A“, „Werrabronn B“ und „Dachsbauschlag“ werden bei den offenen Trassierungsabschnitten durchgängig Erholungswälder durchschnitten oder randlich tangiert. Die Varianten „Dachsbauschlag“, „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ durchschneiden in den offenen Trassierungsabschnitten großräumigere „Schutzbedürftige Bereiche für die Erholung“ gemäß Regionalplan.

Bei der beantragten Variante NOU Berghausen werden Erholungswälder und „Schutzbedürftige Bereiche für die Erholung“ nur in vergleichsweise geringem Umfang und nur randlich tangiert und neue Zerschneidungen sind nicht gegeben. Hier wirkt sich die gewählte Bündelung mit der AVG-Trasse positiv aus. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die großräumigen Trassenalternativen dazu führen, dass ein bisher weitgehend ungestörter freier Landschaftsraum großflächig verlärmt wird, was sich ebenfalls negativ auf die Erholungsnutzung auswirkt. Insgesamt wird deutlich, dass alle Varianten / Netzkonzeptionen außer denjenigen mit der NOU Berghausen den ungestörten Freiraum / Landschaftsraum zwischen B 3 / B 10 / B 293 / L 559 erheblich einschränken und in seiner Funktion beeinträchtigen.

Die Flächeninanspruchnahmen sind auch im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt / Naturschutz unterschiedlich zu beurteilen. Die

Linienalternativen „Werrabronn A und Werrabronn B“ sowie „Dachsbauschlag“ sind mit gravierenden und umfänglichen Beeinträchtigungen der Biotopstruktur verbunden; die Varianten „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ sind mit mittleren bis hohen Beeinträchtigungen verbunden. Hier wären Beeinträchtigungen des großräumigen Biotopverbunds zu besorgen. Bei der beantragten Variante NOU Berghausen ist dies hingegen nicht der Fall.

Bei den großräumigen Linienalternativen fällt weiterhin negativ ins Gewicht, dass diese durchgängig im Landschaftsschutzgebiet liegen. Die Varianten „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ beeinträchtigen im Deisental zwischen Jöhlingen und Berghausen „Schutzbedürftige Bereiche für Naturschutz und Landschaftspflege“ gemäß Regionalplan. Die Variante „Knittelberg B“ greift in erheblichem Umfang in geschützte Biotope gemäß § 33 NatSchG ein.

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden ist zu bemerken, dass die großräumigen Linienalternativen größtenteils Böden der Bewertungsklasse 4 mit sehr guter Funktionserfüllung in Anspruch nehmen. Die beantragte Variante realisiert den Flächenbedarf durchgängig auf Böden mit hoher Funktionserfüllung (Bewertungsklasse 3) und ist damit leicht vorzugswürdig. Weiterhin erweisen sich die großräumigen Linienalternativen bzgl. der Flächenverluste für landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzflächen als sehr viel konfliktträchtiger als die Netzkonzeption mit einer nördlichen Umfahrung von Berghausen (im Einzelnen: Unterlagen 19.7.2, Kap. 10.2.4.2 und Kap. 10.2.4.3).

Die großräumigen Linienalternativen erweisen sich auch als konfliktträchtiger für das Schutzgut „Wasser“, da sie im Bereich der Verknüpfung mit der B 3 in die Zone IIIB des Wasserschutzgebiets „Hardtwald“ und den in der Rheinebene ausgewiesenen großräumigen „Bereich zur Sicherung von Wasservorkommen“ gemäß Regionalplan sowie randlich in „Überschwemmungsgefährdete Bereiche bei Katastrophenhochwasser (Vorbehaltsgebiet)“ eingreifen.

Auch im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft erweist sich die beantragte Variante als vorzugswürdig, das sich bei den großräumigen Linienalternativen sehr nachteilige Effekte durch den hohen Flächenverlust und Zerschneidung hochwertiger Landschaftsräume mit hoher und sehr hoher Landschaftsbildqualität ergeben.

Der Vorhabenträger hat die großräumigen Trassenalterativen zudem auf ihre FFH-Verträglichkeit untersucht. Die Trassierungsalternativen „Werrabronn A“, „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ wären mit Eingriffen in Flächen des FFH-Gebiets DE 6918 „Mittlerer Kraichgau“ verbunden. Betroffen wären die Teilflächen „Lehrwald“ mit Waldmeister-Buchenwald-Beständen mit den für das Gebiet gemeldeten waldbewohnenden Fledermaus- und Vogelarten sowie die Teilfläche „Deisental“ mit einem Biotoptypenmix und besonderen Standortverhältnissen, die einen Lebensraum für den „Großen Feuerfalter“ darstellen.

Durch die Trassierungsalternativen „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ sind weiterhin Teilflächen des FFH-Gebiets DE 7017-342 „Pfinzgau West“ betroffen. So sind bei der Variante „Knittelberg B“ im Osten des FFH-Teilgebietes durch die offenen Trassierungsabschnitte sowie (potenziell) „Kalk - Magerrasen“, „Entwicklungsflächen für Kalk - Magerrasen“ sowie „Magere Flachland - Mähwiesen“ betroffen. Bei den Varianten „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ sind im Westen des FFH-Teilgebietes durch die offenen Trassierungsabschnitte sowie Voreinschnittsbereiche (potenziell) „Kalk - Magerrasen“, „Magere Flachland-Mähwiesen“ sowie Entwicklungsflächen für diese beiden FFH-Lebensraumtypen betroffen. Insgesamt ist der Umfang potenzieller Konflikte bei der Variante „Knittelberg B“ deutlich umfänglicher einzustufen.

Weiterhin kommt es bei allen großräumigen Linienalternativen sowie bei der beantragten Variante zu potenziellen Verschlechterungen des Erhaltungszustands der betroffenen FFH-Lebensraumtypen durch Stickstoffdepositionen, wobei diese Betroffenheiten nach gutachterlicher Einschätzung in der Summe bei der beantragten Variante vergleichsweise am geringsten ausfallen. Die Auswirkungen durch Stickstoffeinträge sind bei den Varianten „Werrabronn A“, „Werrabronn B“ und „Dachsbauschlag“ am gravierendsten, da es großräumig zu erhöhten Eingriffen in hochwertige und sehr hochwertige Vegetationsbestände (v. a. Waldflächen) kommt.

Artenschutzrechtlich ist zu berücksichtigen, dass die großräumigen Varianten einer Querspange zwischen der B 293 und der B 3 allesamt mit erheblichen Eingriffen entweder in große zusammenhängende Waldflächen oder in strukturreiche Offenlandflächen verbunden sind, die von artenreichen Gemeinschaften der Brutvögel und Fledermäuse besiedelt werden. Bei den Varianten „Knittelberg A“ und „Knittelberg B“ ist von einem erhöhten Tötungsrisiko für das vom Aussterben bedrohte Graue Langohr sowie für zahlreiche weitere Fledermausarten auszugehen. Für die

Variante „Dachbauschlag“, „Werrabronn A“ und „Werrabronn B“, die das große, zusammenhängende Waldgebiet queren, besteht ein Tötungsrisiko für voraussichtlich seltene und stark gefährdete Fledermausarten. Bei den Trassen mit umfangreicher Waldinanspruchnahme „Dachsbauschlag“, „Werrabronn A“ und „Werrabronn B“ besteht die Gefahr, dass Wochenstubenvorkommen der Bechsteinfledermaus, des Braunen Langohrs und der Fransenfledermaus und ggf. weiterer Arten zerstört werden. Auch bei den Trassen im Offenland ist mit einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen. Insgesamt ist bei allen großräumigen Linienvarianten damit zu rechnen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. Die Variantenuntersuchung 2019 sieht hier gewisse Zweifel, ob eine Vermeidung des Verstoßes gegen Verbotstatbestände insbesondere durch funktionserhaltende Maßnahmen möglich ist.

3.3.8 Abwägung der großräumigen Linienalternativen

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchung großräumiger Linienalternativen 2019 und unter Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass keine der untersuchten großräumigen Linienalternativen gegenüber der beantragten Variante vorzugswürdig ist.

Ein wesentlicher Aspekt für dieses Ergebnis ist hierbei, dass die großräumigen Linienalternativen zu einer Neubelastung zwischen ca. 10.100 Kfz/24h und 15.700 Kfz/24h in einem bisher unzerschnittenen und relativ störungsfreien Naturraum führen, abgesetzt von jeglichen Siedlungsstrukturen und vorhandener Infrastruktur. Im Fall der beantragten NOU Berghausen kommt es zwar auch zu einer erheblichen Neubelastung von ca. 17.400 Kfz/24h (s.o.). Hier ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch in die Abwägung einzustellen, dass die Neubelastung in enger Anlehnung an bereits vorhandene Infrastrukturtrassen und Siedlungsstrukturen entsteht. Hierbei ist das vom Vorhabenträger vorgesehene umfassende Lärmschutzkonzept zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit ist hervorzuheben, dass die Verkehrsentlastung auf der B 293 alt sowie im innerörtlichen Straßennetz von Berghausen in der Summe bei Realisierung der Netzkonzeption mit einer nördlichen Umfahrung von Berghausen vergleichsweise am höchsten ist. Die beantragte Variante ist daher besonders geeignet, die verkehrlichen Zielsetzungen einer Ortsumfahrung zu erfüllen. Die beantragte Variante führt zum nachhaltigsten Rückgang von Trenneffekten in

der Ortsdurchfahrt. Zwar ergibt sich auf der Neubaustrecke NOU Berghausen eine hohe Verkehrsbelastung (s.o.). Die Strecke verläuft jedoch im Ortsrandbereich und wird mit den entsprechenden Querungshilfen ausgestattet.

Insgesamt weist die beantragte Variante mit der nördlichen Umfahrung von Berghausen somit erhebliche Vorteile im Hinblick auf die Verkehrswirksamkeit bzw. die Verteilung von Verkehren im Bezugsraum zwischen B 3 / B 10 / B 293 / L 559 auf, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde klar für die beantragte Variante spricht. Nicht unberücksichtigt bleibt bei der Abwägung indes der Aspekt, dass die Netzkonzeption NOU Berghausen zu einer Verkehrszunahme auf der B 10 zwischen Berghausen und der B 3 von ca. 15 % führt, wohingegen die großräumigen Linienalternativen auf der B 10 zu Entlastungen zwischen 6 % und 20 % führen. Diese Verkehrszunahmen auf der B 10 betreffen allerdings die Tunnelstrecke im Bereich Grötzingen, sodass sich hieraus keine direkten Folgen für die umgebenden Siedlungsbereiche ergeben. Nach den plausiblen Ausführungen des Vorhabenträgers (Unterlage 19.7.2, S. 208f.) führt die beantragte Planung insbesondere durch den vorgesehenen Kreisverkehr mit Bypass von Karlsruhe in Richtung Berghausen verbunden mit dem Wegfall der Lichtsignalanlage am Grenzweg zu einer spürbaren Verbesserung im Grötzinger Tunnel.

Weiterhin ist im Ergebnis keine der 2019 untersuchten großräumigen Trassenvarianten ersichtlich schonender für Natur und Umwelt, da sie allesamt einen hochwertigen, bisher unzerschnittenen und relativ störungsfreien Naturraum beeinträchtigen. Insbesondere ist bei allen untersuchten großräumigen Varianten nach gutachterlicher Einschätzung von potenziellen Betroffenheiten von Natura 2000-Belangen auszugehen. Bei der beantragten Variante besteht hingegen keine Betroffenheit von FFH-Gebieten.

Insgesamt sind die (potenziellen) bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen für die betroffenen FFH-(Teil-)Gebiete bzw. deren maßgebliche Bestandteile und die hierauf gerichteten Erhaltungs- und Entwicklungsziele bei allen großräumigen Linienalternativen, d. h. Werrabronn A, Werrabronn B, Dachsbauschlag, Knittelberg A und Knittelberg B nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabenträgers deutlich umfänglicher und gravierender als dies bei der beantragten Netzkonzeption mit NOU Berghausen der Fall ist. In diesem Zusammenhang fällt auch ins Gewicht, dass ein Vorhaben bei Prognose erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets unzulässig wäre nach § 34 Abs. 2 BNatSchG. Ob eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden könnte, ist fraglich. Voraussetzung wäre,

dass zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Da jedoch mit der beantragten Variante der NOU Berghausen eine zumutbare Alternative vorläge, wäre eine Ausnahme voraussichtlich nicht zu erteilen.

Dabei soll nicht verkannt werden, dass das beantragte Vorhaben durchaus naturschutzrechtliche und artenschutzrechtliche Probleme aufwirft, sodass zahlreiche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Beeinträchtigungen insgesamt zu vermeiden, zu minimieren bzw. zu kompensieren. Diese konnten nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde allerdings durch das Kompensationskonzept gelöst werden (vgl. hierzu unter B.VIII.1.).

Weiterhin erweist sich keine der untersuchten großräumigen Linienalternativen günstiger als die beantragte Variante im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, des Flächenbedarfs und der zu befürchtenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Wasser“ und „Boden“. Die beantragte Variante weist zudem die geringsten Gesamt - CO_2 – Emissionen“ bzw. Treibhausgasemissionen unter den großräumigen Varianten auf. Für die anderen Planvarianten wurden um 1% bis 5% höhere Emissionen ermittelt (Unterlage 19.7.2, Kap. 3.5.3 und Anlage V 11, CO_2-Bilanz). Bezieht man zudem die erheblichen Mehrkosten bei den großräumigen Linienalternativen von mehreren hundert Prozent ein, so ist im Ergebnis keine der untersuchten großräumigen Linienalternativen gegenüber der beantragten Variante vorzugswürdig.

3.3.9 Wöschbacher Taltrasse

Von verschiedener Seite ist im Verfahren eingewandt worden, es hätte die „Wöschbacher Taltrasse“ untersucht und in das aktuelle Planfeststellungsverfahren einbezogen werden müssen. Die Wöschbacher Taltrasse sieht die Trassenverlegung der B 293 ins Wöschbacher Tal vor unter Rückbau der B 293 alt und Bündelung mit der K 3541 (vgl. Unterlage 19.7.2, Abb. 1). Die Anbindung an die B 10 erfolgt östlich des Ortseingangs von Berghausen.

Von Einwenderseite ist vorgetragen worden, eine gerechte Abwägung aller sich aufdrängender Straßen-Varianten sei nicht erfolgt. Eine solche Abwägung hätte dazu geführt, dass die Wöschbacher Taltrasse hätte bevorzugt werden müssen. Der Vorhabenträger habe die Wöschbacher Taltrasse im aktuellen Verfahren nicht behan-

delt und lediglich darauf verwiesen, dass diese Variante nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei. Die Wöschbacher Taltrasse sei bis 2003 als die vorzugswürdigste Trasse angesehen worden, und dies auch bei Einbeziehung der ökologischen Aspekte. Fachliche ökologische Hinderungsgründe seien damals nicht gesehen worden. Teilweise verweisen die Einwender auf das Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, welches zur Lage der (beantragten) Trasse ausführt, dass der dargestellte Verlauf des Projekts nur „eine der Lösungsmöglichkeiten“ darstelle. Die Wöschbacher Taltrasse sei daher seitens des Bundes einer gerechten Abwägung nicht entzogen.

Die bereits unter B.XI.3.3 angesprochene Wöschbacher Taltrasse war als eine der Varianten der UVS 1993 mit dem Hopfenbergtunnel im Zuge der B 10 kombiniert und im Bundesverkehrswegeplan 1992 im vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft und geplant worden. Die Vorentwürfe für die „Verlegung der B 10 bei Berghausen“ bzw. „B 293, Verlegung zwischen Berghausen und Wössingen“ wurden am 18.05.1989 vom Innenministerium Baden-Württemberg und am 10. bzw. 11.08.1989 vom Bundesministerium für Verkehr genehmigt. Allerdings wurde das Planfeststellungsverfahren für diese Gesamtmaßnahme im Dezember 2004 aufgehoben, da im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Wöschbacher Taltrasse nicht mehr berücksichtigt wurde. In der aktuellen Fassung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Maßnahme „B 293, OU Berghausen“ als Teil der „B 293, Berghausen – Bretten“ (B 293-G30BW) als Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft. Darüber hinaus wurde der Hopfenbergtunnel als solcher wieder in den Bedarfsplan aufgenommen (BVWP 2030, B 10 OU Berghausen, B10-G20-BW).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Wöschbacher Talstrasse jedoch nicht für vorzugswürdig vor der beantragten Variante. Dabei kann die Beurteilung der Wöschbacher Taltrasse nicht isoliert, sondern nur unter dem Blickwinkel der geplanten Ortsumfahrungen Berghausen und Jöhlingen gesehen werden.

Die Wöschbacher Taltrasse würde ihre verkehrliche Wirkung, nämlich eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Berghausen, nur in Kombination mit dem Bau des Hopfenbergtunnels entfalten (Mitteilung des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Prüfung der Planungen B 10 n/ B 293 n, Ortsumfahrung Berghausen, und der B 3 n, Ortsumfahrung Weingarten, 13.08.2002, V 3 - 2002 - 1204). Ohne den Tunnel würde das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 10 in Berghausen stark ansteigen, da der Ver-

kehr der B 293 über die gesamte Länge der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 10 abgewickelt werden müsste. Das Planfeststellungsverfahren zum Bau des Hopfenbergtunnels ruht aktuell und soll nach den Planungen des Landes erst 2025 wieder beplant werden. Jedenfalls aktuell wäre mit dem Bau der Wöschbacher Taltrasse allein keine vergleichbare Entlastungswirkung gegeben. Die mit der Planung der Umgehungsstraße beabsichtigte verkehrliche Wirkung würde bei der Wöschbacher Taltrasse zunächst einmal ausbleiben. Demgegenüber entfalten die Ortsumfahrungen im Zuge der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen und Ortsumfahrung Berghausen eine eigenständige verkehrliche Wirkung (Mitteilung des Bundesrechnungshofs, a.a.O.).

Die Wöschbacher Taltrasse zusammen mit der Maßnahme B 10 (Hopfenbergtunnel) wäre im Vergleich zur Jöhlinger Taltrasse auch nicht wirtschaftlicher gewesen. Darauf hatte auch der Bundesrechnungshof in der o.g. Mitteilung des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 2002 (Gz.: V3-2002-1204), hingewiesen und zum damaligen Zeitpunkt die Wöschbacher Taltrasse mit Mehrkosten von rund 30,7 Mio. Euro und eine Kostendifferenz von ca. 45 % bewertet.

Es sprechen jedoch auch Gründe der Landesplanung und der Raumordnung für die beantragte Variante einer nördlichen Umfahrung von Berghausen unter Nutzung der bestehenden B 293. Die beantragte Maßnahme liegt auf einer Entwicklungsachse des Landesentwicklungsplans (LEP / Kap. 2.2. Verdichtungsräume), die das Oberzentrum Karlsruhe über das Kleinzentrum Pfinztal mit dem Mittelzentrum Bretten verbindet (Regionalplan Mittlerer Oberrhein – 2003 / Strukturkarte). Der Offenlageentwurf der Regionalplanfortschreibung („Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022“, Stand: 02/2021) weist die beantragte Trasse bereits als „Straße für den überregionalen Verkehr (N) (Z), Planung“ aus. Die beantrage Trasse ist zudem im Flächennutzungsplan 2030 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe, der zum 03.07.2021 wirksam wurde, als geplante Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

Die Entwicklungsachsen dienen der Konzentration und Bündelung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in gut erschlossenen und miteinander vernetzten Räumen. Sowohl die Gemeinde Pfinztal als auch die Gemeinde Bretten sind im Regionalplan 2003 (Raumnutzungskarte) als Schwerpunkte für Siedlungsentwicklung und als Schwerpunkte für die Entwicklung von Industrie, Gewerbe und gewerblich orientierten Dienstleistungen ausgewiesen. Die beantragte Maßnahme einer nördli-

chen Ortsumfahrung von Berghausen ist daher zum einen mit den landesplanerischen bzw. regionalplanerischen Zielen kompatibel. Zugleich stützt sie die Funktion der Landesentwicklungsachse mit den entsprechenden Entwicklungsschwerpunkten für die Gemeinde Berghausen (insbesondere geplante Erweiterung des Gewerbegebiets in Richtung der beantragten Trasse nach Norden). Durch den geplanten neuen Kreisverkehrsplatz wird das Gewerbegebiet an die neue Umgehungsstraße angeschlossen. Da die beantragte Trassenführung zu erheblichen Entlastungen im innerörtlichen Bereich von Berghausen führt und dadurch eine andere Raumnutzung bzw. signifikante Umgestaltungen innerorts ermöglicht, was ebenfalls Ziele des beantragten Vorhabens sind, hat sie zudem eine hohe städtebauliche Bedeutung. Hingegen hat die Wöschbacher Taltrasse keine vergleichbare Wirkung einer Bündelung von Infrastruktureinrichtungen, da diese Trasse außerhalb der geschlossenen Ortslage von Berghausen an die B 10 anknüpft. Es handelt sich um eine neue Trasse jenseits der Siedlungsbereiche und jenseits der Bereiche zur Entwicklung für Industrie und Gewerbe in einem freien unzerschnittenen Naturraum. Die Wöschbacher Taltrasse dient damit nicht in gleichem Maße wie das beantragte Vorhaben der Bündelung von Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung und von Gewerbe bzw. Industrie.

Auch aus naturschutzfachlicher Sicht ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Vorzugswürdigkeit der Wöschbacher Taltrasse gegenüber der beantragten Variante. Denn die Wöschbacher Taltrasse ist nicht ersichtlich schonender für Natur und Umwelt als die beantragte Variante einer nördlichen Umfahrung von Berghausen. Die Trassenverlegung ins Wöschbacher Tal würde vielmehr dazu führen, dass die Trasse durch einen relativ störungsfreien Naturraum und entlang des Waldgebietes „Hohberg“ verläuft.

Die Fläche im Gewann „Distr. Hohberg“ ist mittlerweile Teil des FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ (Teilgebiet Nr. 30, verordnet 2018), das aus mehreren Teilflächen besteht. Im Rahmen der UVS aus dem Jahr 1993 konnte daher zur FFH-Verträglichkeit noch keine Aussage getroffen werden. Die Trasse könnte zu erheblichen Beeinträchtigungen dieses Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen. In diesem Falle wäre fraglich, ob eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden könnte, da mit der schonenderen Antragsvariante, die keine Betroffenheit von FFH-Gebieten auslöst, eine zumutbare Alternative zur Verfügung stünde. Mithin drängt sich objektiv nicht die Erkenntnis auf, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden Umweltbelangen verwirklichen ließen.

Auch die UVS 1993, die damals sechs großräumige Varianten zur Verlegung der B 293 zwischen Berghausen und Jöhlingen untersucht hat (hierzu unter B.XI.3.3), kommt – entgegen dem Vorbringen der Einwender – nicht zu dem Ergebnis, dass der Wöschbacher Taltrasse vor der beantragten Variante der Vorzug zu geben wäre. Vielmehr werden sowohl die Wöschbacher Taltrasse, als auch die Jöhlinger Taltrasse als tragfähige Lösungsansätze betrachtet. Die Jöhlinger Taltrasse sieht eine südliche Umfahrung von Jöhlingen, die Mitbenutzung der bestehenden B 293 sowie eine ortsnahe nördliche Umfahrung von Berghausen vor und entspricht damit dem aktuellen Ansatz zur Netzgestaltung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030. Die damaligen Ausführungen der UVS 1993 sahen bei Verwirklichung der Jöhlinger Taltrasse eher Siedlungsräume und siedlungsnahe Freiflächen, bei der Wöschbacher Taltrasse eher die übrigen Freiraumfunktionen beeinträchtigt. Es wurden ökologische Risiken für alle großräumigen Trassenvarianten gesehen, wobei die Antragsvariante (Jöhlinger Taltrasse) und die Wöschbacher Taltrasse relativ gesehen mit den geringsten ökologischen Risiken verbunden seien. Zwar ist bei der Variante Wöschbacher Taltrasse der Rückbau der B 293 alt vorgesehen. Auch die UVS 1993 sieht jedoch bei der Wöschbacher Taltrasse die größeren ökologischen Risiken, insbesondere durch die Zerschneidung eines bisher weitgehend störungsfreien Naturraums und durch mögliche indirekte Effekte durch etwaige weitere Erweiterungen und Erschließungsmaßnahmen (vgl. UVS 1993, S. 245f.). Insgesamt wären daher die Beeinträchtigungen der Freiraumfunktionen bei der Wöschbacher Tal-Variante erheblich größer. Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages kam zu dem Ergebnis, dass neben den wirtschaftlichen Vorteilen der Jöhlinger Taltrasse die Bereiche Landschaftsentwicklung, Wasserversorgung und Natur- und Bodenschutz Vorteile gegenüber der Wöschbacher Tal-Variante ausweisen. Die beschriebenen ökologischen Risiken der Wöschbacher Taltrasse werden durch die o. g. Ausweisung des FFH-Teilgebiets Nr. 30 „Hohberg“ im Jahr 2018 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch erhöht.

Sofern von Einwenderseite geltend gemacht wird, die naturschutzfachliche Überprüfung der Wöschbacher Taltrasse sei letztmals 1993 erfolgt, für die Wöschbacher Taltrasse seien 2019 keine ökologischen Nacherhebungen vorgenommen worden, ist dem entgegenzuhalten, dass der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Wöschbacher Taltrasse nach der Änderung des Bundesverkehrswegeplans 2003 als weniger geeignete, da das Planungsziel einer Bündelung von Infrastruktureinrichtungen nicht erfüllende Variante, von den weiteren Untersu-

chungen ausnehmen durfte, u.a. mit dem Argument, eine Bündelung von Infrastruktureinrichtungen sei damit nicht zu erreichen. Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages kam im Mai 2004 zu dem Ergebnis, dass neben den wirtschaftlichen Vorteilen der Jöhlinger Taltrasse die Bereiche Landschaftsentwicklung, Wasserversorgung und Natur- und Bodenschutz Vorteile gegenüber der Wöschbacher Tal-Variante ausweisen. Die Ausweisung von Schutzgebieten im Bereich der Wöschbacher Taltrasse widerspricht zudem der Auffassung der Einwender, wonach seit Untersuchung der Wöschbacher Taltrasse in der UVS 1993 wesentliche Änderungen (zugunsten der Wöschbacher Taltrasse) im „Mobiliar“ des Freiraums, auch im Hinblick auf den Artenschutz eingetreten sein könnten.

Insgesamt drängt sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante auf. Die nördliche Umfahrung von Berghausen führt zu einer Bündelung von Belastungen im Zuge der Landesentwicklungsachse und berücksichtigt vorhandene Infrastrukturlinien sowie die aktuellen und zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Gewerbe gemäß den Planungen der Gemeinde Pfinztal. Durch die beantragte Variante können bisher weniger beeinträchtigte Bereiche, in denen sich eine Reihe relevanter Landschaftsfunktionen überlagern, geschont werden. Die vergleichsweise geringeren naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Konflikte der beantragten Trassenführung können durch das natur- und artenschutzrechtliche Kompensationskonzept gelöst werden. Die Trassenführung berücksichtigt verbleibende Risiken für die Siedlungsbereiche durch wirksame Lärmschutzmaßnahmen (s. o. unter B.VII.1.).

Die Wöschbacher Taltrasse hingegen weist die beschriebenen erheblichen umweltfachlichen Nachteile auf. Gemessen an der Zielsetzung des Vorhabens, vorhandene und künftige Belastungen im Zuge vorhandener Infrastrukturlinien zu bündeln und die Ortsdurchfahrt von Berghausen zu entlasten, stellt sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante dar. Ohne den Bau des Hopfenbergtunnels entfaltet diese Variante keine verkehrliche Wirkung. Mithin war es auch zulässig, die Untersuchung der großräumigen Alternativen zur derzeitigen Netzkonzeption zur Plausibilisierung der UVS 1993 auf diejenigen Varianten zu beschränken, die nach dem derzeitigen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kamen. Insgesamt ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger der beantragten Variante einer nördlichen Umfahrung den Vorzug gegeben hat.

3.5 Gesamtergebnis

Als Fazit des Variantenvergleichs ist nach alledem klar festzuhalten, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die beantragte Variante 3 (kleinräumige Varianten) als die vorzugswürdige darstellt. Die beantragte Variante ist auch geeignet, die verfolgten Planungsziele zu erreichen. Außer den hier behandelten sind keine sonstigen, ernsthaft in Betracht kommenden Alternativtrassen ersichtlich.

4. Klimaschutz

Dem Vorhaben stehen die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nicht entgegen. Diese Aspekte muss die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Planfeststellung des Vorhabens B 293, Ortsumfahrung Berghausen berücksichtigen.

4.1 Rechtliche Grundlagen und Prüfungsumfang

Aus Art. 20a des Grundgesetzes (GG) i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) folgt das Erfordernis, in der Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, Rn. 62). Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für künftige Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Ziels zur Herstellung der Klimaneutralität (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18, juris Rn. 198). Dieser Schutz ist nicht nur von der Legislative, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive, und damit in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen.

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert indes keine gesteigerte Beachtenspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich aus Art. 20a GG und aus § 13 KSG nicht ableiten. Im Konfliktfall ist das Klimaschutzgebot in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Das rela-

tive Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18, juris Rn. 198).

Das in Art. 20 GG beinhaltete Abwägungsgebot wird durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs.1 Satz 1 KSG konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und Satz 2 KSG).

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit o.g. Urteil vom 04.05.2022 klargestellt, dass das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde verlange, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO_2-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSG ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz, bezogen auf die in §§ 1,3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele, in die Entscheidungsfindung einzustellen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, juris Rn. 71). Dies entspricht dem Willen des Gesetzgebers, "die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen" (BT-Drs. 19/14337 S. 36).

§ 3 Abs.1 KSG legt fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Bis zum Jahr 2045 ist Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden (§ 3 Abs. 2 Satz 2 KSG).

Die Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele des § 3 KSG soll anhand einer sektorübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung überprüft werden. Basis dafür ist das jährliche Monitoring (Zweites Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes, BGBl. 2024 I Nr. 235 vom 16.07.2024, BT-Drs. 20/8290 S. 1). Zur Zielerreichung wurden Jahresemissionsgesamtmengen für alle Sektoren eingeführt,

§ 4 KSG. Hinsichtlich einer Überschreitung der zur Zielerreichung festgelegten Jahresemissionsgesamtmenge werden zukünftig Projektionsdaten zur Bewertung herangezogen, um eine mehrjährige und vorausschauende Betrachtung vorzunehmen. Für die einzelnen Sektoren sind Jahresemissionsmengen vorgesehen. Die Jahresemissionsmengen der einzelnen Sektoren dienen als Grundlage für das Monitoring. Entscheidend für die Auslösung einer Nachsteuerung ist eine sektor- und jahresübergreifende Gesamtbetrachtung der Jahresemissionsgesamtmengen der Jahre 2021 bis einschließlich 2030 (BT-Drucksache 20/8290, S. 2).

Nach § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG richten sich die Jahresemissionsgesamtmengen für den Zeitraum bis zum Ablauf des Jahres 2030 nach Anlage 2. Die jährlichen Minderungsziele für die Jahre 2031 bis einschließlich 2040 richten sich nach Anlage 3. Die jeweiligen Jahresemissionsmengen für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges bis einschließlich zum Jahr 2030 richten sich nach Anlage 2a, § 5 Abs. 1 Satz 2 KSG.

Auch vor Einführung der Jahresemissionsgesamtmengen durch die o.g. Gesetzesänderung wurde das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz verstanden, da Zweck und Ziel des KSG auf eine Gesamtbilanz gerichtet sind. Das Bundesverwaltungsgericht hatte zum KSG in der seit dem 31. August 2021 geltenden Fassung des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) ausgeführt, dass bei Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden müsse, ob und inwieweit diese Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21, juris Rn. 78). Es ist davon auszugehen, dass bei der Ermittlung der Auswirkungen eines Vorhabens nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG weiterhin alle Sektoren in den Blick zu nehmen sind, soweit das Vorhaben diesbezüglich Auswirkungen aufweist.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom 25.01.2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurden verbindliche „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eingeführt. Die Hinweise beziehen sich auf die ordnungsgemäße und angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen durch den Vorhabenträger, sowie deren Berücksichtigung im Abwägungsprozess durch die zuständige Planfeststellungsbehörde.

Die Ermittlung der THG-Emissionen für Straßenbauvorhaben erfolgt nach den Hinweisen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr getrennt für die folgenden Teilbereiche:

- THG-Lebenszyklusemissionen: Bau, Erhaltung und Betrieb der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke (Sektor Industrie i. S. d. KSG),
- Verkehrsbedingte THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung (Sektor Verkehr i. S. d. KSG)
- Landnutzungsbedingte THG-Emissionen: Inanspruchnahme (und Neuanlage) von Böden oder Biotopen mit Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgassenke (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft i. S. d. KSG).

Für Projekte des Bedarfsplans sind die THG-Emissionen im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellt. Grundlage dieser Darstellung ist die Methode aus dem BVWP-Methodenhandbuch. Die Methode ermöglicht u.a. eine Berechnung der THG-Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur (Tabelle 64) sowie der verkehrsbedingten Emissionen aus dem prognostizierten Fahrbetrieb (Tabelle 56). Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen findet eine Betrachtung der Inanspruchnahme von Böden und Biotopen nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung statt.

4.2 Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben für die Erstellung des Abwägungsmaterials ruft das Vorhaben nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers die folgenden klimarelevanten Auswirkungen hervor:

Das beantragte Vorhaben wirkt bezogen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen emissionsmindernd (vgl. Unterlage 21.2, Kap. 2.2). Die verkehrsbedingten THG-Emissionen bilden diejenigen THG-Emissionen ab, die durch die Fahrzeuge ausgestoßen werden, die die Infrastruktur nach Verkehrsfreigabe nutzen. Betrachtet wird die durch die Planung ausgelöste Veränderung der THG-Emissionen, die mit der verkehrlichen Nutzung des Projektes voraussichtlich verbunden ist, d.h. die Differenz

zwischen Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) und Prognose-Planfall (mit Vorhaben).

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der verkehrsbedingten THG-Emissionen auf die im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) hinterlegten Zahlen zurückgegriffen. Die benachbarten Straßenbauvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ und „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ in PRINS sind darin als ein Gesamtprojekt B 293 Berghausen - Bretten gelistet, was sich aus der Projekthistorie erklärt. Die festzustellende, im BVWP 2030 verbindlich festgelegte Netzkonzeption wurde dabei als eine Maßnahme betrachtet und im Projektdossier dargestellt.

Die Angaben in Modul A in PRINS sind monetarisiert und wurden vom Vorhabenträger über eine Hilfsrechnung in CO_2-Äquivalenten pro Jahr (CO_2-eq/a) umgerechnet. Als Gesamtwirkung der Straßenbauvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ und „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ ist für die verkehrsbedingten Emissionen ein Barwert von 2,999 Mio. € angegeben, was einer Einsparung von -1.022 t CO_2-Äquivalent im Jahr entspricht und damit auch anteilig eine Einsparung für das Vorhaben B 293, OU Berghausen bedeutet.

Dass der Vorhabenträger zur Ermittlung der projektspezifischen betriebsbedingten THG-Emissionen auf PRINS zurückgegriffen hat, erscheint nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit gerechtfertigt, da andernfalls die Erstellung neuer Verkehrsgutachten ausschließlich zur Abschätzung der Klimawirkung der Maßnahme notwendig geworden wäre. Der Vorhabenträger hat hierzu im Klimabeitrag erläutert, dass das im Verkehrsgutachten untersuchte Netz nicht ausreichend weit gefasst sei, um den Vorgaben des Hinweispapiers zu genügen. Dass geeignetere Daten vorliegen, ist nicht ersichtlich. Auch die Rechtsprechung verlangt nicht die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose lediglich zur Beurteilung der Klimaauswirkungen, wenn dies einen unverhältnismäßigen Aufwand darstellen würde, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch vorliegend der Fall wäre. Zur Erfüllung der Anforderungen des Berücksichtigungsgebots nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ist – bezogen auf die konkrete Planungssituation – mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche CO_2-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 82).

Die in der Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 23.07.2024 geäußerte Kritik hinsichtlich des Rückgriffs auf die Angaben in PRINS einschließlich der Forderung zur Neuermittlung der Klimaauswirkungen u.a. auf Basis einer neuen Verkehrsuntersuchung und unter Einbeziehung elektrisch-regenerativ angetriebener Kraftfahrzeuge wird daher zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen die bei Erlass des Beschlusses verbindlichen Vorgaben aus den o. g. Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu Grunde gelegt. Eine Veranlassung die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen in einem neuen Gutachten zu ermitteln, sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Der Vorhabenträger hat die emissionsmindernde Wirkung des Gesamtvorhabens damit begründet, dass bei Umsetzung der Projekte der Verkehr in den Ortsdurchfahrten Berghausen und Jöhlingen jeweils verstetigt werde, weil er aus den Ortsdurchfahrten herausverlegt werde. Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge durch Engstellen und Lichtsignalanlagen könnten weitestgehend entfallen und die neuen Knotenpunkte ermöglichten eine zügige Verkehrsabwicklung ohne Wartezeiten durch Rückstau. Im Klimabeitrag wird ausgeführt, dass sich dabei besonders die regionalen Verkehrsverlagerungen emissionsmindernd auswirken. Verkehre, die aktuell aufgrund der störungsanfälligen und von Engstellen geprägten innerörtlichen Verkehrssituation von Berghausen und Jöhlingen auf weiteren Umwegen zwischen Heilbronn und Karlsruhe verkehren, würden auf die neuen direkteren Trassen gezogen. Für die Einwohner von Berghausen sei die CO_2-Einsparung dagegen geringfügiger. Teilweise könne es sogar – wie bei den Anwohnern des Wohngebiets Untere Au für die Fahrtrichtung nach Karlsruhe – zu Verlängerungen der Strecken kommen. Dies stellt jedoch nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabenträgers die emissionsmindernde Wirkung der verkehrsbedingten Emissionen nicht in Frage. Das Projekt B 293, OU Berghausen weist eine eigenständige verkehrliche Bedeutung auf (Antwort auf die Kleine Anfrage des Abg. Ansgar Mayr, CDU, Drs. 17/6307, Nr. 5). Allein durch den zu genehmigenden Abschnitt kommt es, infolge von Verlagerungen des regionalen Verkehrs auf die direktere Strecke von Berghausen zu gewissen klimapositiven Wirkungen. Dabei ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Ortsumfahrung Berghausen den kleineren Anteil an der Gesamtentlastungswirkung beider Projekte hat (im Einzelnen: Klimabeitrag, Unterlage 21.2, Kap. 2.2). Der Vorhabenträger hat dabei darauf hingewiesen, dass die optimale verkehrliche Wirkung nur bei Realisierung beider Bauvorhaben erreicht werden könne. Die

genaue Ermittlung der Verkehrsverlagerungen für das Einzelvorhaben OU Berghausen wäre jedoch nur mit Hilfe eines neuen Verkehrsgutachtens zu ermitteln gewesen. Dies erscheint aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht geboten.

Insgesamt hat der Vorhabenträger im Klimabeitrag nachvollziehbar begründet, dass es allein durch die Verlagerungen eines Teils des regionalen Verkehrs auf die direktere Strecke von Berghausen zu gewissen klimapositiven Wirkungen bzgl. des zu genehmigenden Abschnitts kommt. Für die verkehrsbedingten THG-Emissionen ergibt sich somit für das Vorhaben eine (leicht) emissionsmindernde Wirkung.

Weiterhin wirkt das beantragte Vorhaben im Hinblick auf die THG-Lebenszyklusemissionen emissionserhöhend (vgl. Unterlage 21.2, Kap. 2.1). Unter den Lebenszyklus fallen alle THG-Emissionen, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung), dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme, sowie dem Rückbau verbunden sind.

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der dem Vorhaben zuzurechnenden THG-Lebenszyklusemissionen auf die Daten in PRINS (Tabelle 64 des BVWP-Methodenhandbuchs) zurückgegriffen, was den Vorgaben des Hinweispapiers entspricht. Für das Gesamtprojekt „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ und „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ ist in PRINS Modul A ein Barwert von -1,184 Mio. € angegeben. Der Vorhabenträger hat den Barwert zunächst in CO_2-Äquivalente umgerechnet und diese im Verhältnis der Länge des Abschnitts OU Berghausen (1,8 km) an der Gesamtstrecke (4,6 km) heruntergerechnet. Hieraus ergibt sich, dass durch den Lebenszyklus des Straßenkörpers und die Ingenieurbauwerke der OU Berghausen ca. 157,56 t CO_2-Äquivalent im Jahr zusätzlich emittiert werden.

Das Herunterrechnen auf den Bereich Berghausen begegnet nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, da der Abschnitt OU Berghausen gegenüber dem Abschnitt OU Jöhlingen keine klimarelevanten Besonderheiten aufweist. Beide Straßenbauvorhaben weisen eine ähnliche Streckencharakteristik auf und es müssen in beiden Straßenbauvorhaben Ingenieurbauwerke zum Ansatz gebracht werden.

Im Hinblick auf die landnutzungsbedingten THG-Emissionen wird im Klimabeitrag ausgeführt, dass das Vorhaben keine Böden berührt, die als besondere CO_2-Senken oder –Speicher dienen und damit für den Klimaschutz besonders wertvoll sind.

Als kohlenstoffreiche Böden sind insbesondere organische Böden (Moore, Anmoore), aber auch bestimmte Mineralböden (Terrestrische Feuchtgebiete, Grünland i.e.S.) einzustufen. Gem. Bodenkarte (BK50) liegen im Bezugsraum überwiegend Parabraunerden aus würmzeitlichem Löss und kleinflächig Kolluvium aus holozänen Abschwemmmassen und damit keine der o. g. wertvollen Böden vor. Die Böden sind im Bereich der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz und nahe der bestehenden Bahnlinie zudem bereits vorbelastet. Im naturschutzrechtlichen Sinne nicht ausgleichbare erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch die Maßnahmen 7.1 A, 7.2 A, 8.1 A, 8.3a A, 8.4a A, 8.5a A, 9.1a A, 9.2a A und 10.2 A (neu) kompensiert (siehe unter B.VIII.1.2, Eingriffsregelung).

Bei der Einbindung von Kohlenstoff spielen daneben insbesondere Wälder und weitere Gehölze eine entscheidende Rolle als Netto-Kohlenstoffsenke. Es ist zu untersuchen, inwieweit Wälder oder Gehölze durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, V.2.c). Nicht vermeidbare Eingriffe in die Klimafunktionen von Vegetationsflächen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Vorrangig werden jedoch durch die optimierte Trassenführung Eingriffe vermieden, da es sich bei der beantragten Trassenvariante um die klimafreundlichste Variante handelt (Unterlage 21.2, Kap. 3). Dies gilt nach den Ausführungen des Vorhabenträgers auch im Vergleich der großräumigen Trassenvarianten untereinander und auch bezogen auf die landnutzungsbedingten Emissionen. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das notwendige Maß begrenzt. Nicht mehr benötigte Flächen werden nach Möglichkeit entsiegelt. Einsparpotentiale durch eine weitere Verschlankung der zu errichtenden Straßeninfrastruktur bestehen nicht. Während der Baumaßnahme wird das Baufeld zum Schutz von Vegetationsbeständen begrenzt (s. insbesondere die Maßnahmen 2.1 V, 5.1 V, 6.1.1 V).

Nicht vermieden werden kann indes, dass durch das beantragte Vorhaben 1,43 ha klimarelevante Gehölzstrukturen dauerhaft und 0,34 ha vorübergehend, sowie 0,20 ha Grünland/Wiese/Magerrasen dauerhaft und 0,008 ha vorübergehend verloren gehen (Unterlage 19.8b, Kap. 4.3.2 Übersicht 2). Dem stehen als Kompensation 1,95 ha Gehölzanpflanzungen sowie die Pflanzung von mind. 103 Bäume gegenüber, die teilweise als CEF-Maßnahmen umgesetzt werden.

Im Einzelnen hat der Vorhabenträger die folgenden Kompensationsmaßnahmen als klimarelevant erachtet (Unterlagen 9.1a und 9.3a):

- Begrünung von Straßennebenflächen und technischer Bauwerke (1.2 A/G, 3.2 A/G, 4.3 A, 4.4 A, 5.3 A, 5.4 A, 6.3 A),
- Wiederherstellung beseitigter Landschaftselemente (u.a. Gehölze, Streuobstbestände 1.3 A, 2.3 A, 3.3a A),
- Gestaltung des Straßenraumes (3.1a A/G),
- Wiederherstellung von Streuobstwiesen (7.2 A).

Insgesamt entspricht die Ermittlung der projektbedingten THG-Emissionen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der derzeit verfügbaren Methodik zur Erfassung von THG-Emissionen bei Straßenausbauvorhaben und den nach dem o.g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.05.22 und den Hinweisen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im o.g. Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom 25.01.2023 derzeit zu stellenden Anforderungen.

4.3 Bewertung

Das Vorhaben ruft durchaus gewisse negative Auswirkungen im Hinblick auf die Klimawirkungen hervor. Insbesondere durch den Bau, den Erhalt und den Betrieb der Straßeninfrastruktur werden zusätzliche THG-Emissionen frei. Auch werden klimarelevante Gehölzstrukturen dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen.

Durch den Lebenszyklus des Straßenkörpers und die Ingenieurbauwerke der OU Berghausen werden ca. 157,56 t CO_2-Äquivalent im Jahr zusätzlich emittiert, was für sich betrachtet dem Ziel der für 2045 angestrebten Netto-Treibhausgasneutralität, den Jahresemissionsgesamtmengen nach § 4 KSG sowie den in Anlage 2a zu § 5 Abs. 1 Satz 2 KSG festgelegten sektorenspezifischen Jahresemissionsmengen entgegensteht. Die dem Vorhaben zurechenbare jährliche CO_2-Belastung aus den Lebenszyklusemissionen ist jedoch im Verhältnis zu den Jahresemissionsmengen, die nach Anlage 2a zu § 5 KSG im Industriesektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zulässig sind, als gering zu betrachten. Danach beläuft sich die zulässige jährliche Emissionsmenge im Industriesektor im Jahr 2024 auf 165 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent, die nach dem dort festgelegten Reduktionspfad bis zum Jahr 2030 auf 118 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent zu reduzieren sind. Bezogen auf diese 118 Millionen Tonnen zulässige Jahresemissionsmenge bis zum Jahr 2030 macht die dem Vorhaben zurechenbare Veränderung der Lebenszyklusemissionen von ca. 157,56 t CO_2-Äquivalent pro Jahr einen lediglich kleinen Anteil am Gesamtbudget von lediglich ca. 0,000001 Prozent aus. Auch wenn sich diese Aussage si-

cherlich für eine Vielzahl von Verfahren treffen lassen wird, so muss dennoch konstatiert werden, dass es aktuell keine rechtlichen Vorgaben gibt, ab welcher Größenordnung an THG-Emissionen ein Vorhaben unzulässig wäre.

In Bezug auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen ergibt das Gesamtvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ und „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ eine Einsparung von 1.022 t CO_2-Äquivalent im Jahr. Auch wenn die Einsparung von verkehrsbedingten THG-Emissionen durch die B 293, OU Berghausen den geringeren Anteil an der Gesamtentlastungwirkung beider Projekte hat, kommt es infolge von Verkehrsverlagerungen zu gewissen klimapositiven Wirkungen, sodass das Vorhaben bezogen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen mit den Zielen des § 3 KSG in Einklang steht. Bei Verwirklichung beider Vorhaben ist nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabenträgers von einer Einsparung von -619,033 t CO_2-eq/a auszugehen.

Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen sind im gegenständlichen Planungsgebiet keine wertvollen Böden, die als CO_2-Senken oder CO_2-Speicher wirken könnten, vorhanden. Bei Beachtung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für entfallende Gehölze, die als Kohlenstoffsenke wirken, ist im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung von einer Kompensation auszugehen. Der vorgesehene Neuaufbau von Gehölzgruppen und Obstbäumen ist dabei als besonders relevant für den Klimaschutz anzusehen.

Insgesamt überwiegen aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Vorteile die durch die Realisierung eintretenden Nachteile. Einer Erhöhung der THG-Lebenszyklusemissionen stehen die Einsparungen bei den verkehrsbedingten THG-Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs und die Beseitigung von Kreuzungen und Engstellen gegenüber. Hinzu kommt, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele wie die Minderung von Trennwirkungen und die Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen, die Entlastung des regionalen und überregionalen Verkehrs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs für dieses streiten.

Zudem sieht der Vorhabenträger geeignete Maßnahmen vor, um durch das Projekt bedingte zusätzliche THG-Emissionen soweit wie möglich zu reduzieren. So stellt die gewählte Trasse die klimafreundlichste Variante in Bezug auf die Lebenszyklusemissionen dar, da Tunnelbauwerke vermieden werden. Letzteres wirkt sich auch auf die landnutzungsbedingten Emissionen aus. Weiterhin wird die zu schaffende

Infrastruktur auf das unbedingt notwendige Maß verschlankt, nicht mehr benötige Flächen entsiegelt und bestehende Brückenbauwerke weiter genutzt werden. In der Ausführungsplanung wird die Verwendung klimafreundlicher Recycling-Baumaterialien angestrebt.

Der Vorhabenträger hat im Februar 2021 vor dem Hintergrund der Anforderungen des Klimaschutzgesetzes die „Gesamt - CO_2 – Emissionen“ bzw. Treibhausgasemissionen ermittelt. Unter den Planvarianten weist das beantragte Vorhaben (Planfall mit B 293 neu) die geringsten Emissionen auf, bezogen auf die betriebsbedingten Emissionen. Für die anderen Planvarianten wurden um 1% bis 5% höhere Emissionen ermittelt (Unterlage 19.7.2, Kap. 3.5.3 und Anlage V 11, CO_2-Bilanz). Dass der Vorhabenträger die Variantenbetrachtung auf die betriebsbedingten Emissionen beschränkt hat, erscheint vor dem Hintergrund, dass bei den einzelnen u.a. im UVP-Bericht bzw. im Erläuterungsbericht dargestellten Variantenvergleich keine signifikanten (respektive deutlich positiven) Unterschiede in Bezug auf die THG-Emissionen zu erwarten sind, vertretbar.

Bei den nahräumigen Varianten gibt es nur geringe Unterschiede der Trassenlängen. Die verkehrsbedingten THG-Emissionen werden durch die Verstetigung des Verkehrs, durch einen besseren Verkehrsfluss und durch die regionalen Verkehrsverlagerungen vermindert. Weiterhin werden bereits durch die Trassenführung Eingriffe in Gehölze vermieden (Bündelungslösung, vgl. unter B.XI.3.2). Während der Baumaßnahmen werden Vegetationsbestände geschützt, das Baufeld so weit wie möglich begrenzt und die Inanspruchnahme von Gehölzen kompensiert.

Weiterhin fordern sowohl Art. 20a GG als auch § 13 KSG nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden. Die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber (zum KSG in der seit dem 31. August 2021 geltenden Fassung: BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – Az.: 9 A 7.21, Rn. 97).

Die Bundesregierung legt in Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG fest, welche Maßnahmen sie in den einzelnen Sektoren sowie sektorübergreifend zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele gemäß § 3 Absatz 1 ergreifen wird. Die Nachsteuerung bei Abweichungen von den Jahresemissionsgesamtmengen erfolgt nicht projektbezogen, sondern mit Gegenmaßnahmen. Bei Überschreitungen nach § 8 Absatz

1 KSG sollen nach § 8 Abs. 2 KSG alle zuständigen Bundesministerien und insbesondere jene, in deren Zuständigkeit die Sektoren liegen, die zur Überschreitung beitragen, Vorschläge für weitere Maßnahmen vorlegen.

Steuerungsmaßnahmen im Verkehrssektor können nach dem oben genannten Urteil des BVerwG z. B. die Förderung der Elektromobilität, Geschwindigkeitsbegrenzungen, der Ausbau des Schienenverkehrs sowie die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs sein. Das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr wird als solches nicht in Frage gestellt. Der Bundesgesetzgeber hat den Bedarf für das Vorhaben im Sinne der Planrechtfertigung im Bedarfsplan verbindlich konkretisiert, sodass ein verbindlicher Planungsauftrag vorliegt. In der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung sollen künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29. Oktober 2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3).

Aspekte des globalen Klimaschutzes stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

5. Immissionsschutz

Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 BImSchG nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, sind beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen (vgl. VGH BW, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99).

Dies gilt auch für Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte, da diese durchaus noch als belästigend empfunden werden. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z.B. Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10) stellt das Interesse, von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn die planbedingte Verkehrslärmzunahme die Geringfügigkeitsschwelle überschreitet.

Ob vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigungen mehr als geringfügig zu Buche schlagen, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen. Dies beurteilt sich nach den Umständen des Einzelfalls, d. h. nach der jeweiligen konkreten Situation

und dem jeweils verfolgten konkreten Planungsziel. Abzustellen ist auf eine wertende Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des Gebiets (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.05.2007, 2 4BN 16/07). Jedenfalls bei Betroffenheiten im Bereich der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) ist dies grundsätzlich abwägungsrelevant.

Hat die Planfeststellungsbehörde die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle fehlerfrei bestimmt, genügt es für die Abwägung grundsätzlich, die Lärmschutzbelange ausgehend von dieser Schwelle zu gewichten: Sie sind umso gewichtiger, je näher die Lärmbelastungen an die maßgeblichen Grenzwerte heranreichen, ihr Gewicht ist umso geringer, je weiter sie hinter dieser Schwelle zurückbleiben (BVerwG Urteil vom 4. April 2012, 4 C 8/09, juris Rn. 190).

Bei dieser Betrachtung wird nicht in Abrede gestellt, dass das Interesse von zusätzlichem Lärm verschont zu bleiben, keineswegs geringwertig ist. Einen Anspruch auf Anordnung von Schutzmaßnahmen vermittelt das Abwägungsgebot allerdings nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Schutz abwägungsfehlerhaft ist (BVerwG, Urteil vom 17.3.2005, 4 A 18/04). Die Planfeststellungsbehörde hat daher geprüft, ob es besonders bewältigungsbedürftige Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über die Zumutbarkeitsgrenzen hinausgehend weitere Maßnahme vorzusehen. Vorliegend sind keine Anhaltspunkte für eine derartige, im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV atypische Konstellation erkennbar. Insbesondere sind keine Verkehrsbelastungen absehbar, die wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder mit Rücksicht auf die in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung festgelegten Berechnungsmethoden zur Bestimmung der maßgeblichen Beurteilungspegel auch unter Berücksichtigung des Kompromisscharakters der in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung bestimmten Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung erkennbar in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst werden, was z. B. bei Lärmspitzen der Fall sein kann (VGH BW, Urteil vom 13.03.1996, 5 S 1743/95, juris, Rn. 57).

Dies gilt zum einen für die Wohngebiete „Sonnenberg“ und jedenfalls Teile der „Unteren Au“ (im Wesentlichen die nördlichen Bereiche, Richtung Weiherstraße), die gegenüber dem Bestand durch mehr Lärm, auch unterhalb der Immissionsgrenzwerte belastet werden. Dies trifft auch auf die Belastung durch Luftschadstoffe zu. In allen betroffenen Bereichen werden allerdings die der Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten.

Dies gilt im Weiteren auch im Hinblick auf diejenigen 16 Gebäude, bei welchen sich die Beurteilungspegel infolge der korrigierten Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils >2,8 t (Schalltechnische Untersuchung vom 21.10.2024, Unterlagen 17.1b-17.3b) im Vergleich zu den offengelegten Unterlagen 17.1a-17.3a um >2,1 dB(A) bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erhöht haben. Diese Gebäude liegen in der Hans-Thoma-Straße, der Scheffelstraße, der Steinertstraße, der Weiherstraße und der Jöhlinger Straße 64. Bei diesen Gebäuden liegen die Pegel auch nach der Neuberechnung ganz überwiegend erheblich unter den gesetzlichen Grenzwerten der 16.BImSchV, was sich auf die Gewichtung der Lärmschutzbelange auswirkt (BVerwG Urteil v. 4. April 2012, 4 C 8/08, juris Rn. 190). Die durchaus vorhandenen Lärmauswirkungen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das planfestgestellte Vorhaben bisher wenig durch Lärm vorbelastete Gebiete von Berghausen (Bereiche Weiher, Steinert und Sonnenberg) stärker beeinträchtigt werden. Dem steht jedoch das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens gegenüber. Ziel der Ortsumfahrung von Berghausen ist es, den Ortskern maßgeblich vom Verkehr zu entlasten. Für die Bewohner innerhalb der Ortsdurchfahrt entsteht bezüglich Lärm- und Abgasemissionen eine wesentliche Entlastung durch eine Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie eine Minderung der Trenn- und Zerschneidungswirkung. Darüber hinaus erfolgt eine deutliche Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des innerörtlichen Verkehrs. Von den im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen profitieren auch Gebäude im Bereich Unter Au, in der Nähe des geplanten Kreisverkehrs B 10 / B 293. Dort kommt es im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu einer hörbaren Verminderung der Beurteilungspegel. Sofern es Pegelzunahmen infolge des Vorhabens gibt, erscheint die Lärmbelastung der Anwohner in Anbetracht der Vorteile, die das Vorhaben bringt, zumutbar.

Der Bereich der Georgstraße ist bereits durch die vorhandenen Bundesstraße B 10 erheblich vorbelastet. Für die im Bereich der Georgstraße befindlichen Gebäude wird durch die Baumaßnahme kein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst (s. unter B.XV.2.). Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV liegt nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass mit dem beantragten Lärmschutzkonzept und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen unter A.IV.6. noch Lärmauswirkungen auf Außen- und Gartenbereiche durch Verkehrslärm verbleiben und dass diese Bereiche im Hinblick auf die Erholung und gesundheitliche Prävention der Anwohner eine wichtige Bedeutung haben.

Das beantragte Lärmschutzkonzept bietet zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis und trägt dem Vorrang aktiven Lärmschutzes in ausreichender Weise Rechnung (s. hierzu unter B.VII.1.4.3). Einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand LA 06 ab Baukilometer 0+153 bis Baukilometer 0+364 auf eine Höhe von 5 m zum Schutz der trassennahen Wohngebiete, insbesondere der Unteren Au, stehen städtebauliche Gesichtspunkte und erheblich höhere Kosten entgegen. Hierdurch würde die optische Trennwirkung der Planung mit beiderseitigen Lärmschutzwänden verstärkt und die Sichtbeziehungen aus den oberen Stockwerken zum Kernort von Berghausen gestört. Die erheblich höheren Kosten sowie städtebauliche Aspekte stehen auch der Forderung einer Einhausung zum Schutz des Gebiets Weiher entgegen.

Die sicherlich bestehenden Lärmauswirkungen auf Außenbereiche unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern.

Die beantragte Variante stellt sich unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes als günstig dar, da sie nah an die vorhandene AVG-Trasse heranrückt, sodass die Schutzabstände zur Wohnbebauung größer sind und die Immissionsbelastung (Lärm/Schadstoffe) für die siedlungsnahen Freiräume geringer sind. Räumliche Trassenvarianten, die dem Abwägungsgebot Stand halten und zugleich eine weitergehende Optimierung im Hinblick auf die Immissionen bieten, sind nicht ersichtlich. Auf die vorstehende Variantenprüfung wird verwiesen (insbesondere Vergleich der kleinräumigen Varianten, Abschnitt vgl. B.XI.3.2.7).

In Bezug auf berechtigte Einwände zum Baulärm wurden umfassende Nebenbestimmungen verfügt (unter A.IV.6.2).

6. Umweltbelange

Der Neubau der Ortsumfahrung führt zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Zu nennen sind ein erheblicher Flächenverbrauch, die Zerschneidung von Landschafsräumen, die der Erholung dienen, die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die technische Überprägung sowie Beeinträchtigungen der Tierwelt. Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Boden/Fläche, Wasser, Landschaftsbild und kulturelles Erbe. Negativ ins Gewicht fällt neben dem Eingriff in das Schutzgut Boden durch Flächenneuversiegelung und Umwandlung von Straßennebenflächen insbesondere der Verlust von Biotoptypen mittlerer bis hoher und hoher Bedeutung, die damit einhergehende Minderung der Lebensraumfunktionen für die Tierwelt sowie die Eingriffe in ein Landschaftsschutzgebiet und geschützte Streuobstbestände. Weiterhin sind zu nennen die Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes durch die Überbauung von Freiräumen mit gestalterisch wirksamen Strukturen (Gärten, Grünflächen), die technische Überformung des Talraums und den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen (Bachlauf mit Begleitvegetation) sowie die optische Abriegelung des Tales. Das Vorhaben ist auch mit bau- und verkehrsbedingten Emissionen verbunden. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden allerdings soweit wie möglich vermieden oder minimiert. Die verbleibenden Eingriffe werden – wie unter B.VIII.1.1 ausgeführt – kompensiert. Insgesamt sind die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Nutzen des Vorhabens gerechtfertigt. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen gegen diese wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Interesse des Vorhabenträgers.

7. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die bauliche Ausgestaltung des Straßenvorhabens ermöglicht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine sichere Verkehrsführung, die im Einklang mit den durch das Straßenbauprojekt verfolgten Zielen steht, und ändert den bisherigen Verkehrsfluss nicht wesentlich oder unzumutbar.

Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen, § 45 Abs. 3

der Straßenverkehrsordnung (StVO). Dies gilt auch für die teilweise in Einwendungen geforderten Geschwindigkeitsüberwachungen.

Die angestrebte stetige und langsame Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 50 km/h im ersten Abschnitt der B 293 neu, von Bau-km 0+000 bis ca. Bau-km 0+650, wird baulich, durch die Anordnung von Kreisverkehrsplätzen, unterstützt. Zugleich wird mit der Anordnung der verkehrsrechtlichen Unterordnung der Knotenpunktzufahrten bei den Kreisverkehrsplätzen in allen Knotenpunktarmen eine Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten erreicht. Die Abwicklung des Verkehrs in den Kreisverkehrsplätzen erfolgt in stetiger und geschwindigkeitsdämpfender Form. Aufgrund der entfallenden Linkseinbiege- und Kreuzungsvorgängen (nur noch Rechtseinbiege-, Kreisfahr- und Rechtsabbiegevorgänge) reduzieren sich die Konfliktpunkte sich kreuzender Verkehrsströme und dadurch entsprechend die zu erwartende Unfallhäufigkeit. Aufgrund des insgesamt geringeren Geschwindigkeitsniveaus ist bei Unfällen mit einer geringen Unfallschwere zu rechnen. Durch den Kreisverkehr am Vogelpark werden die Bereiche mit unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeit (50 km/h / 70 km/h) auch optisch getrennt. Die geplanten Entwurfsparameter der räumlichen Linienführung mit Abstimmung der Trassierung in Lage- und Höhe und die Einhaltung von ausreichenden Haltesichtweiten gewährleisten einen verkehrssicheren Ausbau der Ortsumgehung B 293 neu.

7.1 Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit

Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs B 10 / B 293

Seitens der Gemeinde Pfinztal und in mehreren Einwendungen wurde die Leistungsfähigkeit des geplanten Kreisverkehrs B 10 / B 293 bezweifelt.

Aus Unterlage 22.2 „Fortschreibung Verkehrsuntersuchung 2013“ zeigt sich sowohl für die morgendlichen wie die nachmittäglichen Spitzenstunden, dass unter Berücksichtigung der geplanten Bypässe im Zuge der B 10 eine hinreichende Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der „Worst-Case“-Ansätze entsprechend der Verkehrsprognose 2035 nachgewiesen werden kann. In der Leistungsfähigkeitsberechnung für den Kreisverkehr B 10/ B 293 wurde auch der Schwerverkehr berücksichtigt. Aufgrund der sehr guten Leistungsfähigkeit (QSV B) des Kreisverkehrsplatzes mit zwei Bypässen ist auch nicht mit einem Rückstau in den Grötzinger Tunnel zu rechnen. Dies gilt auch für eine mögliche Realisierung des Hopfenbergtunnels.

Sofern die Interessengemeinschaft Hopfenbergtunnel befürchtet, in dem äußerst engen Radius der Kreisel-Einfahrt aus der B 293 aus Richtung Bretten und der sofortigen Wiederausfahrt „im spitzen Winkel" aus dem Kreisel in Richtung Karlsruhe läge eine ganz erhebliche Leistungs-Einschränkung durch/für Schwerverkehrsfahrzeuge (Sattel- und Hänger-Züge), außerdem eine damit einhergehende Gefahr für Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehre, ist diese Befürchtung nicht berechtigt. Der Schwerverkehr wurde in der Leistungsfähigkeitsberechnung für den Kreisverkehr B 10 / B293 berücksichtigt.

7.2 Straßenwesen, Feintrassierung und Verkehrssicherheit

In den Einwendungen wird vorgetragen, aufgrund der räumlicher Enge im westlichen Abschnitt sei keine regelkonforme Ausbildung der geplanten Straße in allen Bereichen möglich. Es seien weitergehende Schutzmaßnahmen nötig.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) werden aber eingehalten. Sie sind für die Planung von Straßen im Vorfeld der Bebauung einschlägig. Auch im westlichen Abschnitt erfolgt die Ausbildung der geplanten Straße regelkonform. Schutzeinrichtungen nach den Richtlinien sind vorgesehen. Passive Schutzmaßnahmen sind nach den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009)“ erst bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 60 km/h vorgesehen, weshalb im westlichen Abschnitt der B 293 neu darauf verzichtet werden konnte. Zu den in den Einwendungen teilweise geforderten Geschwindigkeitsüberwachungen s. die Ausführungen in Abschnitt B.XV.2.

Der Vorhabenträger hat in den vorgelegten Planunterlagen die Details der Trassierung, Linienführung und Querschnitte einschließlich der zu beachtenden Zwangspunkte und Vorgaben nachvollziehbar dargelegt, sodass zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf verwiesen werden darf.

Die Gemeinde Pfinztal hat im Verfahren eingewandt, es müsse eine Mindestfahrbahnbreite der Rheinstraße von 6,50 Meter gewährleistet sein und hat sich gegen eine Verengung auf 5,50 m gewandt. Die gewählte Fahrbahnbreite von 5,50 m ist jedoch nicht zu beanstanden, da die Dimensionierung der neuen Gemeindestraße vom Wohngebiet „Untere Au“ bis zum Kreisverkehr B 293 neu / Weiherstraße / Rheinstraße den RASt 06 entspricht („Sammelstraße“). Sammelstraßen sind gemäß RASt Kapitel 5.2.3 u.a. charakterisiert durch überwiegende Wohnnutzung mit ein-

zelnen Geschäften bzw. Gemeinschaftseinrichtungen und einem Verkehrsaufkommen von 400 Kfz/h – 800 Kfz/h. Bei Straßen ohne Linienbusverkehr und einem Verkehrsaufkommen von 400 – 1000 Kfz/h werden 5,50 m empfohlen. Mit einem regelmäßigen Linienbusverkehr ist nach Auskunft des Vorhabenträgers nicht zu rechnen. Da im Wohngebiet Untere Au ca. 500 Personen wohnen und ausgehend von dem Leistungsfähigkeitsnachweis für den Kreisel B 203 neu / Weiherstraße von ca. 144 Pkw-Einheiten in den nachmittäglichen Spitzenstunden, die die neue Gemeindestraße befahren werden (Unterlage 22.2, Kap. 4.1.2), entspricht die vorlegte Planung den RASt 06.

Den Einwand der Gemeinde Pfinztal, wonach das Wohngebiet Untere Au gemäß der Begründung zum Bebauungsplan „Untere Au, 1. Änderung“ außerdem die Funktion als wechselseitige Not-Entlastung für die B10 (Grötzingen – Berghausen) erfülle, erachtet die Planfeststellungsbehörde als im vorliegenden Verfahren nicht einschlägig. Der Einwand steht der beantragten Planung nicht entgegen.

Kreisverkehr B 10 / B 293, Ein- und Ausfahrt zur Tankstelle

Mehrere Einwender sowie die Gemeinde Pfinztal haben auf eine Verschlechterung der Verkehrssituation infolge der beantragten Planung an der Tankstelle/ Karlsruher Straße hingewiesen. Auch seitens der Stadt Karlsruhe wird die Lage der westlichen Zufahrt der Tankstelle nicht als optimal angesehen. Um die Anlieferung der Tankstelle zu gewährleisten, könne die Zufahrt jedoch nicht geschlossen werden. Vorgetragen wurde u.a.: Die Konfliktpunkte bei der Ein- und Ausfahrt der Tankstelle seien nicht reduziert worden. Hier bestünde weiterhin ein erhöhtes Unfallrisiko durch die Überlagerung von Rad- und Autoverkehr. Bereits im Bestand führe die direkte ungehinderte Einfahrt mit einer Fahrspur aus Karlsruhe kommend in den Ort zu kritischen Situationen an der Tankstelleneinfahrt und Ausfahrt. Mit der aktuellen Planung sei hier eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu erwarten, da zwei Fahrspuren gebündelt würden. Bei einem Einfädelvorgang aus dem Bypass müsste der Fahrzeugführer gleichzeitig die Abbiegevorgänge in und aus der Tankstelle berücksichtigen die wiederum bereits durch die Radwegeführung beeinträchtigt würden.

Das Landratsamt Karlsruhe, Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – Verkehrswesen hat gebeten, das Sichtdreieck der Autofahrer vom Einfädelungsstreifen auf den rechten Radfahrer auf dem gemeinsamem Fuß- und Radweg entlang der B 10 Richtung Berghausen planerisch darzustellen und zu prüfen.

Die Gemeinde Pfinztal hat im Verfahren auf den beigelegten skizzenhaften Entwurf eines Kreisverkehrs verwiesen, der an einen sog. „Turbokreisel“ angelehnt ist (E-Mail an die Planfeststellungsbehörde vom 29.02.2024). Nach diesem Entwurf könnte die Verkehrssituation unter anderem an der Tankstelle deutlich entschärft werden.

Der Vorschlag sieht vor, dass der Bypass Süd in die B 10 übergeht. Bei der westlichen Tankstellenzufahrt entsteht ein Aufstellbereich zwischen G+R-Weg und Fahrbahn. Vor der westlichen Zufahrt der Tankstelle ist eine plangleiche Querungshilfe vorgesehen. Bei der östlichen Zufahrt ergibt sich keine Änderung gegenüber der vorgelegten Planung. Laut dem Vorschlag der Gemeinde könne beim Turbokreisel die Einfädelspur entfallen und somit ein Gefahrenpunkt gemäß Konfliktpunktanalyse an der Tankstellenzufahrt reduziert werden. Durch die Reduzierung der Fahrspuren könne die gewonnene Fläche zur Ausbildung eines Fahrbahnteilers mit Querungshilfe für eine plangleiche Radwegführung genutzt werden.

Die bauliche Ausgestaltung der Ein-und Ausfahrt zur Tankstelle ermöglicht jedoch eine sichere Verkehrsführung und behindert die Verkehrsteilnehmer nicht unzumutbar. Die Echo Tankstellen GmbH, Hamburg, haben im Jahr 2020 beim Landratsamt Karlsruhe einen Bauantrag für den Umbau der Tankstelle eingereicht. Nähere Informationen zum Verfahrensstand liegen nicht vor.

Der Vorhabenträger hat geprüft, ob die westliche Zufahrt der Tankstelle entfallen oder verkehrlich eingeschränkt werden könne. Dies hätte gemäß Aussage des Betreibers jedoch dazu geführt, dass die Tankstelle nicht mehr rentabel betrieben werden könne. Um die Anlieferung zu gewährleisten, könne die Zufahrt nicht geschlossen werden.

Gegen einen Turbokreisel spricht, dass dieser nach den nachvollziehbaren Angaben des Vorhabenträgers größere Durchmesser von 45 m – 70 m benötigt. Da die maximale Höchstlängsneigung von 6% bei den Rampen bereits erreicht ist, müsste der Kreisel entsprechend näher an die Ortslage verschoben werden. Zudem leidet die Leistungsfähigkeit von Turbokreisverkehren aufgrund des mangelhaften Gewöhnungseffekts bzw. der Begreifbarkeit mit einer Zunahme von Fehlfahrten. Eine richtliniengerechte Beschilderung wäre im Endausbau aufgrund des geringen Abstandes zur B 10 (Hopfenbergtunnel) kaum möglich.

Der Vorhabenträger hat zum Vorschlag der Gemeinde ergänzend ausgeführt, dass aufgrund der Verkehrsbelastung von über 1.000 Kfz/ Spitzenstunde auf dem Bypass Süd eine plangleiche Führung des Fußgänger- und Radverkehrs über die Rampen des Turbokreises nur abgesetzt und mit einer Lichtsignalanlage zulässig wäre. Diese könne an der von der Gemeinde vorgesehenen Stelle nicht realisiert werden, da der Verkehr in den Kreisel zurückstauen würde. Diese Einwände erscheinen der Planfeststellungsbehörde plausibel. Nicht zuletzt würde eine Änderung der Knotenpunktform eine Anpassung der Planung sowie neue Gutachten und Untersuchungen erfordern, so dass sich die Planung laut Auskunft des Vorhabenträgers um mind. ein bis zwei Jahre verzögern würde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Planung des Vorhabenträgers zur Zufahrt zu der dortigen Tankstelle im Zusammenhang mit den Spurzusammenführungen nachvollziehbar und vertretbar. Bessere Alternativen sind nicht erkennbar. Die Querung des Verkehrs auf dem Geh- und Radweg erfolgt regelgerecht: Der Verkehr auf dem G+R-Weg hat Vorrang vor dem Verkehr auf der Tankstellenzufahrt. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) Tab. 14 sind Radwege an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage an Fahrbahnen heranzuführen. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL Ausgabe 2012) sollte die Querung einer untergeordneten Zufahrt nah zur übergeordneten Fahrbahn (i.d.R. bis zu 4 m entfernt) auf einer für den Radverkehr bevorrechtigten Furt erfolgen. Diese Vorgaben sind vorliegend eingehalten. Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass die Sicht für Autofahrer vom Einfädelungsstreifen auf den rechten Radfahrer auf dem gemeinsamem Fuß- und Radweg Richtung Berghausen gegeben ist, da der Radweg und die Fahrbahn in diesem Bereich annährend die gleiche Höhe besitzen. Einer Schließung der westlichen Tankstellenzufahrt stehen berechtigte Belange des Betreibers entgegen. Die Sicherheitsvorgaben sind eingehalten.

<u>Kfz-Verkehr im Bereich des Grenzwegs</u>
Die Gemeinde Pfinztal hat auf nach ihrer Auffassung durch das beantragte Vorhaben verursachte nachteilige Auswirkungen für den Kfz-Verkehr im Bereich des Grenzwegs verwiesen, da die Anbindung nach Karlsruhe erschwert werde. Der Verkehr werde sich auf die Rappenbergstraße verlagern, der Knotenpunkt Rappenbergstraße / B 10 weise nicht die entsprechenden Kapazitäten auf, um den Verkehr aufzunehmen. Diese Bedenken der Gemeinde sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht durchgreifend, da ausweislich der vorgelegten Planunterlagen nicht mit einer Verschlechterung der Verkehrssituation am Knotenpunkt B 10 / Rap-

penbergstraße zu rechnen ist. Gemäß Unterlage 22.1, Anlage 20 ergibt sich im Prognose-Planfall 2035 im Vergleich zum Basis-Nullfall kaum eine Veränderung des prognostizieren Verkehrsaufkommens in der Rappenbergstraße. Hinzu kommt, dass sich durch die Verlagerung des Verkehrs in Richtung Jöhlingen/Bretten auf die B 293 neu das Verkehrsaufkommen auf der B 10 / Karlsruher Straße vermindern wird und sich die Situation einmündender Fahrzeuge verbessern wird. Die geringfügige Verlängerung des Weges für die Autofahrer vom Grenzweg in Richtung Karlsruhe fahrend ist zumutbar. Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Insgesamt ergeben sich gegen die gewählte Trassierung und Linienführung bei der Planfeststellungsbehörde daher keine Bedenken. Vielmehr ist festzustellen, dass die gewählte Trassierung und Linienführung zur Abwicklung der Verkehre insgesamt angemessen und geeignet ist.

7.3. Fuß- und Radverkehr

Die Planung des Vorhabenträgers ermöglicht eine sichere Verkehrsführung für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Der Anschluss des Wohngebietes „Untere Au“ an das innerörtliche und überörtliche Straßennetz ist durch die neue Gemeindestraße und den Kreisverkehrsplatz am Vogelpark „B 293 neu / Weiherstraße / Rheinstraße“ gewährleistet. Für Fußgänger und Radfahrer entfällt die südwestliche Weiherstraße als Verbindung. Die künftige Anbindung der „Unteren Au“ war Gegenstand zahlreicher Einwendungen. Hierzu wird auf Abschnitt B.XV.7. verwiesen.

Die Planung sieht vor, den Radverkehr über Gemeindestraßen bzw. über das innerörtliche Wegenetz bzw. über das vorhandene Wirtschaftswegenetz abzuwickeln. Da die Verkehrsbelastung auf der neuen Bundesstraße die Führung des nichtmotorisierten Verkehrs auf der Straße nicht zulässt, kann ein straßenbegleitender Radweg zwischen Pfinztal - Berghausen und Walzbachtal - Jöhlingen nicht vorgesehen werden.

Entlang der neuen Gemeindestraße über die Pfinz ist ein 2 m breiter Gehweg vorgesehen, der an den Geh- und Radweg entlang der Pfinz anbindet bzw. in Richtung Vogelpark und vom Parkplatz beim Vogelpark zum Kreisverkehr B 293 neu /Weiherstraße führt. In der Folge quer der Gehweg den Bypass sowie die B 293 neu und schließt an den Geh- und Radweg beim Spielplatz an. Um die Befahrbarkeit für

Rollatoren und Rollstuhlfahrende zu erleichtern, ist an Übergangsstellen der Bordstein abgesenkt. Daneben kann die vorhandene Brücke am Rodbergweg bzw. Grenzweg barrierefrei als Zugang zum Wohngebiet genutzt werden. Die Verlängerung des Gehwegs über die Minigolfanlage bzw. den Vogelpark hinaus bis zum Kreisverkehrsplatz am Vogelpark und weiter zum Kinderspielplatz Kohlerwiesen entspricht einer Forderung zahlreicher Einwender (dazu auch unter B.XV.7).

Der neue Gehweg entspricht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußgängerverkehrs. Eine Querungshilfe ist aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsbelastung auf der „Rheinstraße“ nicht erforderlich. Die Breite des neu hinzugekommenen Gehwegs entlang der neuen Gemeindestraße von 2 m ist nicht zu beanstanden. Der Sicherheitsabstand ist durch das Bankett gegeben. Insgesamt weist der Seitenraum eine Breite von 3,75 m auf.

Die Stadt Karlsruhe hat den neuen Gehweg begrüßt. Es sei aber zu vermuten, dass der Gehweg auch durch den Radverkehr genutzt würde. Die Breite von 2 m sei dann nicht ausreichend. Dieser Einwand der Stadt ist zurückzuweisen, da ein Geh- und Radweg den Platz für das vorgesehene Regenbecken weiter einschränken würde. Der Radverkehr wird auf der „Rheinstraße“ im Mischverkehr geführt.

Der vorhandene Radweg entlang der Pfinz wird auf 2,5 m verbreitert. Der Anschluss an die Gewerbestraße erfolgt künftig rechtwinklig, um aus beiden Richtungen einen gleich guten Anschluss zu bieten. Eine ebenerdige Querung der B 293 neu, z.B. mit einer Fußgängerampel zwischen Pfinz und Kreisverkehrsplatz, scheidet aus Gründen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage aus.

Zwar verlängert sich der Weg zur B 10 vom Wohngebiet „Untere Au“ etwas. Diese Umwege sind aber vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens in Kauf zu nehmen.

Der vorhandene Radweg entlang der Pfinz wird auf 2,5 m verbreitert. Der Anschluss an die Gewerbestraße erfolgt künftig rechtwinklig, um aus beiden Richtungen einen gleich guten Anschluss zu bieten. Eine ebenerdige Querung der B 293 neu, z.B. mit einer Fußgängerampel zwischen Pfinz und Kreisverkehrsplatz, scheidet aus Gründen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage aus.

Künftige Ausweisung einer RSV-Verbindung

Die Planung steht einer künftigen Ertüchtigung des Geh- und Radweges nördlich der Pfinz, beispielsweise im Rahmen einer Radschnellverbindung (RSV-Verbindung) nicht entgegen.

Die künftige Planung einer RSV-Verbindung war Gegenstand verschiedener Stellungnahmen, u. a. des Landratsamts Karlsruhe - Amt für Straßen - Abteilung Radverkehr und Radverkehrsmanagement. Auch die Stadt Karlsruhe hat sich dahingehend geäußert, dass es im Bereich der beantragten Planung ein möglicher Verlauf einer Radschnellverbindung sei. Zwar läge noch kein Trassenverlauf vor und auch keine konkreten Planungen. Eine solche RSV-Verbindung sei aber in der Machbarkeitsstudie des Regionalverbandes hinterlegt. Eine RSV-Verbindung müsse weiterhin möglich sein.

Die der „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein“, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, 08.02.2019, zugrundeliegende Trasse für einen Radschnellweg Pfinztal – Karlsruhe verläuft nördlich der Bahnlinie durch die Wiesenäckersiedlung und das Wohngebiet Untere Au, unterquert die Weiherstraße und die Bahnlinie, bevor sie südlich der Bahnlinie in Richtung Söllingen weiterführt. Dieser Trassenverlauf sieht u. a. einen Lückenschluss im Bereich Untere Au/Weiherstraße vor und ist
Von den Planungen der B 293, OU Berghausen nicht unmittelbar tangiert. Der Vorhabenträger hat ergänzend mitgeteilt, dass eine Realisierung aktuell nicht absehbar sei. Sofern im Zuge der Realisierung eines RSV der Ausbau des Geh- und Radweges nördlich der Pfinz bzw. der Neubau eines Kreuzungsbauwerks zur Unterfahrung der Weiherstraße erforderlich wird, ist dies einem gesonderten Planfeststellungsverfahren für den RSV vorbehalten.

<u>Führung des Geh-und Radwegs an der B 10 zwischen Grenzweg und Rappenbergstraße</u>
Der nicht motorisierte Verkehr wird zwischen Grenzweg und Rappenbergstraße straßenunabhängig auf einem neu geplanten Geh- und Radweg (im Folgenden G+R-Weg) geführt. Die Radwegeführung zwischen Grenzweg und der Haltestelle Pfinzbrücke ist u.a. in Plan 26 des Radverkehrskonzepts der Gemeinde Pfinztal als Nebenradstrecke ausgewiesen. Der G+R-Weg an der B 10 / Karlsruher Straße soll als Zweirichtungsradweg bzw. einseitiger G+R-Weg im Zweirichtungsverkehr ausgeführt werden. Der 2,5 m breite Weg wurde infolge einer Zusage im Erörterungstermin bis zur Einmündung B 10/ Rappenbergstraße verlängert (Planänderung vom 16.05.2024, Deckblatt a, Unterlage 5, Lageplan 1a).

Zahlreiche Einwendungen, darunter der ADFC kritisieren die Breite von 2,5 m des Geh- und Radwegs südlich der B 10 zwischen Grenzweg und Kreuzung Rappenbergstraße. Diese wird als für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht ausreichend erachtet.

Die in Baden-Württemberg für Bundesstraßen geltenden ERA 2010 sind in Baden-Württemberg gemäß Schreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 10.08.2020, Az. 2-3942.31/166 auch für Bundesstraßen in Baden-Württemberg verbindlich eingeführt. Sie bilden die Grundlage für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Eine Anwendung als Stand der Technik wird von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) empfohlen. Abweichungen von ihren planerischen und entwurfstechnischen Vorgaben bedürfen der Begründung.
Das Regelmaß von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt gemäß ERA 2010, Kapitel 3.5 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung. Bei gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr hängt die Mindestbreite gem. Bild 15 von der Nutzungsintensität ab.

Der Vorhabenträger hat darauf verwiesen, dass gem. ERA 2010, Bild 15, eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr auf einem 2,5 m breiten G+R-Weg bis zu einer Gesamtbelastung von ca. 60 Fußgängern und Radfahrern je Spitzenstunde zulässig ist. Einseitige Zweirichtungsradwege außerhalb der Ortslage erhielten gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) eine Mindestbreite von 2,50 m. Bei geringer Radverkehrsstärke sei gemäß ERA Tabelle 5 bei einseitigen Zweirichtungsradwegen eine Breite von 2,50 m zulässig.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Tabelle 27 beträgt die maximal verträgliche Seitenraumbelastung durch Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde ca. 70 (FG+R)/h. Nach dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Pfinztal, Plan 4 2018 in 16/h seien 45 Radfahrer und Fußgänger zwischen Grenzweg und Grötzingen und 35 zwischen Grenzweg Berghausen gezählt worden seien. Dies entspräche einem Verkehrsaufkommen von ca. 6 – 7 Radfahrenden bzw. Fußgängern in der Spitzenstunde. Da mithin nicht von einem hohen Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern in diesem Bereich auszugehen sei, werde eine Breite von 2,5 m als ausreichend angesehen. Vorhandene Engstellen stünden

einer Verbreiterung des G+R-Weges auf 3 m entgegen. Eine Unterführung wie vom ADFC angedacht ist aufgrund der Rampenlängen nicht möglich.

Die Planung des G+R-Weges zwischen Grenzweg und Rappenbergstraße mit einer Breite von 2,5 m ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Dabei ist sich die Planfeststellungsbehörde bewusst, dass die Nutzung von Radwegen auf der linken Straßenseite innerorts eine häufige Unfallursache darstellt. Häufige Konfliktpunkte stellen Einmündungen und Grundstückszufahrten dar. Die Anzahl der Einmündungen und Grundstückszufahrten ist im Bereich des neuen G+R-Weges aber begrenzt. Zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr und dem Kfz-Verkehr besteht nach Auskunft des Vorhabenträgers, auch im Bereich der Engstellen ausreichend Sicht.

Insgesamt hat der Vorhabenträger im Verfahren ausreichend dargelegt, dass die Verkehrssicherheit mit einer Ausführung von 2,5 m Breite des Zweirichtungsradwegs mit Fußgängerverkehr gewährleistet ist. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Gemeinde Pfinztal hat in Bezug auf den neuen G+R-Weg entlang der Karlsruher Straße kritisiert, dass der Weg entlang der B 10 an der Einmündung Rappenbergstraße ende und nicht über diese hinaus für eine sichere Querung bis an die Ampel geführt werde. Dies stelle ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar. Eine sichere Querung der B 10 an dieser Stelle sei nicht gewährleistet.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass der Radverkehr nicht über die Fußgänger-Ampel an der Georgstraße geführt werden kann. Radfahrer werden im Mischverkehr geführt oder müssen absteigen und als Fußgänger queren. Der VHT hat in einer Besprechung mit der Gemeinde und der Planfeststellungsbehörde am 11.04.24 jedoch zugesagt, dass im Zuge der Ausführungsplanung ein Umbau der Fußgänger-Lichtsignalanlage bei der Georgstraße geprüft werde (Zusage A.VI.4.).

Das Landratsamt Karlsruhe – Radverkehrsmanagement - hat darauf hingewiesen, es fehle in Bezug auf den Übergang vom Mischverkehr der B 10 auf den linksseitigen straßenbegleitenden Zweirichtungsgeh- und -radweg Richtung Durlach eine Querungshilfe (Musterlösung 9.5-11) mit zumindest beidseitigen Schutzstreifen ab der Georgstraße. Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass eine Breite von 2,50 m (incl. 0,5 m Schutzstreifen) als ausreichend erachtet werde. Ab der Rappenbergstraße werde der Radverkehr wie bisher im Mischverkehr auf der Straße geführt. Die

vorhandene Fahrbahnbreite der B 10 von ca. 6,30 – 6,90 m (laut Feldkarte) lässt die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen nicht zu.

Die Gemeinde Pfinztal hat darauf verwiesen, dass die Georgstraße künftig vermehrt durch den Radverkehr genutzt werde. Der am nördlichen Ende der Georgstraße anbindende Radweg führe einmal westlich um die Häuserreihe und schließe fiktiv am südlichen Einmündungsbereich der Georgstraße wieder an. Diese Führung werde nicht angenommen werden.

Eine vermehrte Nutzung der Georgstraße durch Radfahrer steht einer sicheren Verkehrsführung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht entgegen. Die Fußgänger-Lichtsignalanlage kann auch von Radfahrern zur Querung genutzt werden. Bei der Verkehrszählung 2018 der Gemeinde Pfinztal wurden in 16 Stunden 45 Radfahrer und Fußgänger zwischen Grenzweg und Grötzingen und 35 zwischen Grenzweg und Berghausen gezählt. Auch bei Zunahme der Zahlen könnte die Georgstraße sicher genutzt werden.

Geh- und Radweg entlang der Pfinz (nördlich), Bereich Weiherstraße

In vielen Einwendungen sowie Stellungnahmen, darunter des ADFC wird die Verkehrsführung über den Geh- und Radweg nördlich der Pfinz kritisiert und eine Verbreiterung des Geh- und Radweges auf 3,5 m bzw. 4 m an der Pfinz im Bauwerksbereich gefordert. In diesem Zusammenhang wurde auf die hohe Zahl an Radfahrern und Fußgängern verwiesen, die den G+R-Weg nutzen. Nach dem Vortrag des ADFC sei das Verkehrsaufkommen auf dem G+R-Weg hoch (im Juni 2018 seien 1635 Radfahrende pro 16 Stunden gezählt worden; Quelle: Radverkehrskonzept Pfinztal (April 2021), Plan 3 und 4). Es wird auf die Unübersichtlichkeit der Unterführung (Senke und Kurve) verwiesen. An Wochenende sei der Weg ein stark begangener Spazierweg. Bisher kreuzten Radfahrer nach dem Vortrag der Einwender die Weiherstraße über die Gewerbestraße. Durch die beantragte Planung werde keine Verbreiterung bzw. Verbesserung des Fuß-und Radweges im Bereich der Pfinzbrücke erreicht. Die Planung stünde auch einer künftigen Ausweisung einer RSV-Verbindung in diesem Bereich entgegen.
Seitens des Landratsamts Karlsruhe Amt für Straßen - Abteilung Radverkehr wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Gewerbestraße das RadNETZ BW verläuft. Eine Breite von 2,5 m entspreche nicht dem Regelwerk gemäß RadNETZ BW von 4 m.

Vorab ist hierzu Folgendes zu bemerken: Nach der Machbarkeitsstudie des Regionalverbandes verläuft eine künftige RSV-Verbindung im Bereich des Wohngebiets Untere Au und unterquert die Weiherstraße und die Bahnlinie, bevor sie südlich der Bahnlinie in Richtung Söllingen weiterführt. Dieser Verlauf ist von der Planung nicht unmittelbar tangiert. Die Planung einer RSV-Verbindung ist auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für eine Ortsumgehung Berghausen. Aktuell stellt die vorhandene Pfinzbrücke mit den Brückenpfeilern ein Hindernis für eine Verbreiterung des G+R-Weges nördlich der Pfinz dar. Ein Abriss der Brücke ist derzeit nicht geplant. Auch das Amt für Straßen des Landratsamts Karlsruhe - Abteilung Radverkehr räumt in seiner Stellungnahme ein, dass aktuell keine RSV-Verbindung in Planung ist.

Im Bereich der Weiherstraße führt der G+R-Weg an der Pfinz entlang und unter dem Brückenbauwerk BW 03 hindurch. Der vorhandene, im Bauwerksbereich ca. 1,85 m breite G+R-Weg erhält eine durchgehende Breite von 2,50 m. Die aktuelle Breite beträgt an dieser Stelle 1,85 m.

Der Vorhabenträger hat zu dem Vorbringen erwidert, die Breite für Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr hängt gem. ERA 2010 von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab (vgl. Bild 15) und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m. Diese Vorgaben sind vorliegend eingehalten. Die „Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg 2016“ sehen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts ein Regelmaß von 2,5 m vor. 3 m sind anzustreben. Eine Verbreiterung des G+R-Weges auf 4 m würde einen Neubau der vorhanden Pfinzbrücke, eine Absenkung des G+R-Weges (Erhöhung der Überflutungshäufigkeit) bzw. Eingriffe in das Gewässer erfordern.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt die Verbreiterung von 1,85 m auf 2 m eine gewisse Verbesserung der aktuellen Situation dar. Gleichwohl würde eine Verbreiterung des G+R-Weges nördlich der Pfinz eine Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger insbesondere im Bereich der Unterführung bewirken.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger auf die Einwendungen hin zugesagt, dass die Widerlager der neuen Brücke über die Pfinz (BW 03) um 0,5 m zurückgesetzt werden, sodass eine theoretische Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges von 3,0 m erreicht werden kann. Dies hat auch Eingang in die Planunterlagen gefunden (Planänderung vom 16.05.2024, Deckblatt a. Tatsächlich kann diese

Breite erst erreicht werden, wenn die bestehende Pfinzbrücke erneuert wird und deren Widerlager ebenfalls zurückversetzt werden. Dies lässt künftig eine Aufweitung des G+R-Weges entsprechend dem Zielstandard von RadNETZ Baden-Württemberg für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts zu. Die Sicherheitsabstände von 0,25 m zum Geländer bzw. zum Widerlager werden berücksichtigt.

Da eine Erneuerung der Pfinzbrücke aktuell nicht geplant ist, hat der Vorhabenträger in einer Besprechung mit der Gemeinde Pfinztal am 11.04.24 zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, ob der G+R-Weg im Bereich der Pfinzbrücke BW 03 auf 3 m verbreitert werden kann (z.B. mit einer Winkelstützmauer), Zusage A.VI.1. Da dies einen baulichen Eingriff in das Gewässerbett (Stützmauer) erfordern würde, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung gem. § 78a Abs. 2 WHG vorbehalten. Auf Abschnitt B.X.4 und A.III.Vorbehalt wird verwiesen. Damit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen nach einer sicheren Führung des G+R-Weges im Bereich der Pfinzbrücke hinreichend entsprochen.

Ergänzend wird noch auf Folgendes hingewiesen: Der Vorschlag der Gemeinde Pfinztal, die Flügelwände der beiden Pfinzbrücken entfallen zu lassen und dahinter eine Unterführung zu bauen, ist aus statischen Gründen nicht möglich. Eine Unterführung müsste hinter den Flügelwänden angeordnet werden.

Den Bau einer separaten Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung (FG+R-Unterführung) hat der Vorhabenträger aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Eine separate FG+R-Unterführung würde (bei einer Länge von ca. 24 m) eine Lichte Breite von ca. L/4 = 6 m erfordern (ERA Kap. 5.3). Der Abstand zwischen der Flügelwand und dem Gehweg entlang der Gewerbestraße wäre für ein solches Bauwerk nicht ausreichend. Daher müsste die Zufahrt zur Kläranlage zwischen das Gebäude Weiherstraße 2 und dem Freileitungsmast verlegt werden. Der neue G+R-Weg müsste in einem ca. 110 m langen Trogbauwerk verlaufen mit entsprechenden Leitungsverlegungen. Die Zufahrt zur Kläranlage würde erschwert, durch die engen Kurvenradien wäre eine Fahrbahnverbreiterung zu berücksichtigen. Aufgrund der Nähe zum Wohnhaus ist zu bezweifeln, dass die westliche Doppelhaushälfte erhalten werden könnte. Radfahrer und Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkte Personen vom Wohngebiet Untere Au müssten (aufgrund der nach Norden verschobenen Zufahrt) einen gegenüber der vorliegenden Planung größeren Umweg in Kauf nehmen.

<u>Anbindung Weiherstraße an den Radverkehr</u>

Die Gemeinde hat eingewandt, bei der beantragten Planung fehle die Anbindung der Weiherstraße (als Bestandteil des RadNETZ Baden- Württemberg) für den Radverkehr von Wöschbach und Richtung Bretten kommend.

Der Radverkehr auf der Weiherstraße kann die vorhandene Unterführung Weiherstraße / Pfinz künftig über das innerörtliche Straßennetz (Diesel- und Gewerbestraße) erreichen und hat somit einen planfreien Anschluss an das Radnetz Baden- Württemberg. Es besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher weiterhin eine geeignete Verbindung für den Radverkehr aus Wöschbach bzw. Bretten kommend.

Radverkehrsführung in der Rheinstraße

Eingewandt wurde auch, dass die Rad- und Fußgängerführung in der Rheinstraße mangelhaft sei. Die Gemeinde Pfinztal hat vorgetragen, die Wegbreiten seien zu gering und eine Anbindung fehle.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der Gehweg entlang der neuen Gemeindestraße ist an das vorhandene Wegenetz beim Vogelpark / Minigolfanlage sowie über die Zufahrt zum Klärwerk (Gewerbestraße-West) an den Geh- und Radweg nördlich der Pfinz angebunden. Es ist vorgesehen den Radverkehr auf der neuen Gemeindestraße zu führen. Nach den Planunterlagen (Unterlage 22.2 Verkehrsuntersuchung, 2013) werden auf der neuen Gemeindestraße (verlängerte Rheinstraße) im Planfall 2035 ca. 1.500 Kfz/24h erwartet (Unterlage 22.2), was einer Verkehrsbelastung von ca. 150 Kfz/h entspricht. Bei dieser Verkehrsbelastung ist eine Führung des Radverkehrs auf der Straße grundsätzlich verträglich (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, Kap. 2.3.3 bzw. 3.1). Ein breiterer Gehweg entlang der neuen Gemeindestraße wäre nur bei Kostenbeteiligung der Gemeinde möglich.

Insgesamt berücksichtigt die Planung damit die Belange auch von Radfahrern und Fußgängern ausreichend.

Wegeführung bei Überschwemmung

Die Pfinz überschwemmt wenige Tage im Jahr den nördlich gelegenen Geh- und Radweg. Fußgänger und Radfahrer können in diesem Fall nicht mehr direkt die Weiherstraße queren Fußgänger müssen den neuen Gehweg entlang der Gemeindestraße und über den Kreisverkehrsplatz nutzen, was eine gewisse Verlängerung des Weges bedeutet.

Die Planung ermöglicht auch im Falle eines Hochwassers eine sichere Verkehrsführung und beeinträchtigt den Verkehr für Radfahrer und Fußgänger nicht unangemessen. Fußgänger können den neuen Gehweg entlang der Gemeindestraße oder die Rodbergwegbrücke nutzen. Dies ermöglicht auch jüngeren Verkehrsteilnehmern eine sichere Verkehrsführung.

Radfahrer können bei Hochwasser über die Dieselstraße, welche rechts von der Gewerbestraße abzweigt zur Weiherstraße und zum Kreisverkehrsplatz am Vogelpark „B 293 neu / Weiherstraße / Rheinstraße“ und weiter auf die neue Gemeindestraße gelangen. Dass der Radverkehr im Falle von Hochwasser über den Kreisverkehr im Mischverkehr geführt wird, erscheint der Planfeststellungsbehörde vertretbar vor dem Hintergrund, dass die Geh- und Radwegunterführung maximal wenige Tage im Jahr überschwemmt wird. Eine eigene Ausfahrt für den Radverkehr im Kreisverkehr – wie vom ADFC gefordert – wäre nicht richtlinienkonform.

Alternativ können Radfahrer die Bahnunterführung an der S-Bahn-Haltestelle Pfinzbrücke nutzen, sofern diese nicht vom Hochwasser betroffen ist, um über die Georgstraße zum neu geplanten Geh- und Radweg an der B 10/ Karlsruher Straße zu gelangen. Möglich ist auch die Nutzung des Wirtschaftsweges nördlich der Kraichgaubahn, der über die die neue Gemeindestraße zum Wohngebiet Untere Au bzw. über die Hummelbergstraße zu erreichen ist. Die Nachteile, die durch die Umfahrung für den Radverkehr entstehen, können hingenommen werden, da sie nur an wenigen Tagen im Jahr entstehen. Der Einwand des ADFC, die Hochwasserumleitungen seien nicht attraktiv, wird zurückgewiesen.

8. Land- und Forstwirtschaft

Das Vorhaben steht Belangen der Land- und Forstwirtschaft nicht entgegen.

Das Landratsamt Karlsruhe, Landwirtschaftsamt und Forstamt, hat keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung geäußert. Waldflächen sind vom Vorhaben nicht betroffen Die Forstverwaltung hat mitgeteilt, dass für Sukzessionsflächen innerhalb von FFH-Gebieten keine Waldumwandlungsgenehmigung erforderlich sei.

Durch das Vorhaben kommt es zu Flächenverlusten für die Landwirtschaft im Umfang von rd. 7,3 ha. Dem steht aber das hohe öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens entgegen. Die beantragte Variante einer nördlichen Umfahrung von Berghausen überlagert lediglich in marginalem Umfang landwirtschaftliche Flächen (hier: Grenzfluren).

Das Landwirtschaftsamt hat die Planungen zu den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ausdrücklich begrüßt und darauf verwiesen, dass die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen landwirtschaftsverträglich gestaltet werden können. Durch die Maßnahme 8.1 A komme es zu einem verhältnismäßig kleinen Flächenverlust von ca. 0,6 ha für die Landwirtschaft.

Ziel des Maßnahmenkonzeptes war es, die Inanspruchnahme besonders geeigneter Böden für die landwirtschaftliche Nutzung durch Kompensationsmaßnahmen auf das fachlich mögliche Mindestmaß zu beschränken gemäß dem Gebot nach § 15 Abs. 3 BNatSchG zur Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Flächenauswahl (Unterlage 19.8b, Kap. 9.2.1). Die naturschutzrechtliche Ausgleichskonzeption berücksichtigt somit agrarstrukturelle Belange und nimmt für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch. Die Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen für Kompensationsmaßnahmen ist bei Abwägung der privaten Interessen der Einwender mit dem öffentlichen Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinzunehmen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen eignen sich zur Eingriffskompensation bzw. für Maßnahmen des Artenschutzes (dazu unter B.VIII.1.1) Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Größtenteils wurden öffentliche Flächen in das Ausgleichskonzept einbezogen. Die Einbeziehung eines privaten Grundstücks (Flurstück Nr. 5627) in das Ausgleichskonzept ist erforderlich, da das Flurstück zentral innerhalb des Offenlandkomplexes /der Maßnahmenabgrenzung liegt. Bei einer Intensivierung der Nutzung wären nachteilige Auswirkungen auf die angrenzenden Bereiche des Biotopkomplexes zu erwarten, deswegen wird es räumlich und funktional als notwendig erachtet, um das Kompensationsziel zu erreichen (s. auch unter B.XI.11).

Von der höheren Landwirtschaftsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarforderung und Strukturentwicklung) wurden mit Stellungnahme vom 29.09.2021 keine agrarstrukturellen Bedenken gegenüber dem Vorhaben und den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen geltend gemacht. Es wurde aber darauf hingewiesen, dass im Falle der temporären Nutzung landwirtschaftlich genutzter Flächen zu beachten sei, dass einige Bewirtschafter zum 15. Mai eines jeden Kalenderjahres flächengenau Subventionsanträge stellen. Dies gelte auch für Extensivnutzungen. Daher sollten die betroffenen Personen frühzeitig

vor diesem Stichtag, im Umsetzungsjahr über Umfang und Dauer der beanspruchten Flächen unterrichtet werden, damit sie diese Flächen im Gemeinsamen Antrag fristgerecht aus der Antragstellung herausnehmen können. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit Nebenbestimmung A.IV.8 die früh- und rechtzeitige Unterrichtung der Bewirtschafter – wenn möglich vor dem 15. Mai des Ausführungsjahres - verfügt. Zudem sind auch für vorübergehende Inanspruchnahmen die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

Im Variantenvergleich erweisen sich die großräumigen Linienalternativen bzgl. der Flächenverluste für landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzflächen als sehr viel konfliktträchtiger als die Netzkonzeption mit einer nördlichen Umfahrung von Berghausen (im Einzelnen: Unterlagen 19.7.2, Kap. 10.2.4.2 und Kap. 10.2.4.3).

Insgesamt erscheint die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verhältnismäßig.

9. Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Mit E-Mail vom 03.08.2021 hat das Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart mitgeteilt, dass Belange der Denkmalpflege nicht betroffen sind.

10. Kommunale Belange

Kommunale Belange sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nachteilige Auswirkungen auf die Planungshoheit der Kommunen und damit auch auf die städtebauliche Entwicklung sind mit der Straßenbaumaßnahme jedoch nicht verbunden. Weder stört die beantragte Planung bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig noch ist das Vorhaben derart großräumig, dass es wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, 9 VR 5.07).

Bei der Variantenuntersuchung sind die baulichen Entwicklungen der Gemeinde Pfintal berücksichtigt worden. Insbesondere soll das vorhandene Gewerbegebiet in Richtung der geplanten Trasse nach Norden erweitert werden und erhält mit dem Kreisverkehrsplatz B 293 neu / Weiherstraße / „Rheinstraße“ einen Anschluss an die Ortsumgehung. Dass das planfestgestellte Straßenbauvorhaben wesentliche

Gemeindegebiete der kommunalen Planungshoheit entzieht oder kommunale Planungen in nachhaltiger Weise stört, ist von den betroffenen Kommunen weder vorgetragen worden noch ersichtlich. Die Gemeinde Pfinztal hatte im laufenden Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Interessenlage und hat hiervon auch Gebraucht gemacht darzustellen. Auf das Vorbringen der Gemeinde wird unter XII.2.2 eingegangen.

11. Private Rechte und Belange/Eigentum

Zur Realisierung des Vorhabens müssen private Grundstücke dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die erforderlichen Grundstückseingriffe ergeben sich aus den planfestgestellten Grunderwerbsplänen und aus den Grunderwerbsverzeichnissen als Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Unterlagen 10.1 und 10.2a).

11.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum

Vorangestellt sei, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass jede Inanspruchnahme von Grundstücken, seien sie privat, landwirtschaftlich, gewerblich oder anderweitig genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist allerdings in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG und § 19 Abs. 1 S. 2 FStrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an dem Neubau der B 293, Ortsumfahrung Berghausen das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

Generell ist anzumerken, dass – soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind – zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95),

soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfindet, ist durch das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch trotz des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange. Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Dabei hat sie insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum bzw. die Beeinträchtigung, die sich für Nutzungsmöglichkeiten der betroffenen Grundstücke ergeben, hätten gemindert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planziele zu beeinträchtigen oder in Frage zu stellen oder Rechte anderer zu beeinträchtigen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die für das Vorhaben streitenden Belange die Eigentumsbetroffenheiten überwiegen. Maßgeblich ist nicht zuletzt, dass auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke im vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden kann, ohne das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse am Planungsziel als solches zu gefährden. Das öffentliche Interesse der Allgemeinheit am Bau der B 293 Ortsumfahrung Berghausen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und damit den Schutz von Leib und

Leben der Verkehrsteilnehmer zu verbessern sowie die Verlagerung des Durchfahrtsverkehrs auf die Ortsumfahrung zur Entlastung von Lärm und Luftschadstoffen in der Ortslage überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der uneingeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss. Der Neubau der B 293 stellt sich in der hier planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung des Vorhabens zugegriffen werden muss, als die verhältnismäßigste Lösung dar.

Die unmittelbaren Eingriffe in das Grundeigentum wurden auf das erforderlich notwendige Mindestmaß reduziert. Die gewählte Variante weist im Vergleich mit den übrigen kleinräumigen Varianten einen geringeren Flächenverbrauch auf. Durch das Heranrücken an die Kraichgaubahn wird der Flächenverbrauch minimiert („Bündelungslösung“). Aufgrund der beengten Lage zwischen der Bebauung, den beiden Bahnlinien und der Pfinz wurde der Planung eine geringere Entwurfsklasse (EKL 3) zugrunde gelegt. Ein Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 293 mit einer Entwurfsklasse 1 oder 2 hätte größere Trassierungselemente und Fahrbahnbreiten erfordert und auch einen erhöhten Flächenbedarf. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären.

Weitergehende Möglichkeiten die Trasse unter Verzicht auf die Inanspruchnahme einzelner Grundstücke oder Grundstücksteilflächen bzw. mit geringerem Flächenbedarf oder geringeren Einschränkungen zu realisieren, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und die landschaftspflegerische Begleitplanung. Dabei gebietet es der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Der Vorhabenträger war bei der Konzeptionierung der Ausgleichsplanung bestrebt, die planungsbedingten Eingriffe in Privatflächen so gering wie möglich zu halten. Die für die naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen vorgesehen Flächen sind zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Verpflichtung erforderlich, da entsprechende Maßnahmen an anderer Stelle keinen Erfolg unter geringerer Flächeninanspruchnahme versprechen (siehe hierzu unter B.VIII.1.).

Das als Naturschutzgebiet auszuweisende Gebiet in den Gewannen Hochwiesen bzw. Hohwiesen – Spechtwiesen umfasst größtenteils Grundstücke der Gemeinde Pfinztal. Sofern auch ein privates Grundstück (Flurstück Nr. 5627, Gemarkung Berghausen) in das Ausgleichskonzept einbezogen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass das Flurstück zentral innerhalb des Offenlandkomplexes /der Maßnahmenabgrenzung liegt. Bei einer Intensivierung der Nutzung wären nachteilige Auswirkungen auf die angrenzenden Bereiche des Biotopkomplexes zu erwarten, deswegen wird es räumlich und funktional als notwendig erachtet, um das Kompensationsziel zu erreichen.

Den Enteignungsbetroffenen steht selbstverständlich eine angemessene Entschädigung für den Verlust oder die vorübergehende Inanspruchnahme ihres Grundeigentums zu. Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Sofern es insoweit zu keiner anderen Lösung kommt (z.B. freihändiger Verkauf, Flächentausch, Nutzungsvereinbarung), ist hierüber in einem dann vom Vorhabenträger zu beantragenden Enteignungsverfahren nach dem Landesenteignungsgesetz zu entscheiden (vgl. §§ 19 FStrG, 7 ff. LEntG). Nach § 7 LEntG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

11.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum

Die Planfeststellung kann zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art 14 Abs. 1 S. 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss keine Schutzvorkehrungen i.S.d. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eintritt. Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung – dem Grunde nach – zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also ob insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche

erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995, 5 S 1701.94).

Angesichts der Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen (z.B. A.IV.6.), lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung. Insbesondere die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen sind unter Berücksichtigung der planerisch vorgesehenen Schutzvorkehrungen (Lärmschutzwand und –wälle, lärmarmer Asphalt) und den von der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachteten Ergänzungen in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Vor diesem Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

12. Erholungsnutzung

In zahlreichen Einwendungen werden Beeinträchtigungen der Naherholung, des Landschaftsbilds und der Lebensqualität gerügt. Die Einwender machen geltend, das Gebiet der Trasse stellte die einzige fußläufig erreichbare Naherholungsmöglichkeit dar. Die Erholungsfunktion der Landschaft werde durch die Zerschneidung, die massive Überprägung des Landschaftsraumes und die Lärmauswirkungen beeinträchtigt. Verschiedene Einwender, deren Grundstücke sich im Nahbereich der Trasse befinden, machen geltend, die Erholungsfunktion ihrer Außenbereiche sei insbesondere durch dem von dem Vorhaben verursachten Lärm eingeschränkt. Der Regionalver-band Mittlerer Oberrhein hat mit Schreiben vom 16.07.2021 gefordert, dass die sied-lungsnahen Gebiete für die landschaftsbezogene Erholung weiterhin zu erreichen sein müssten und dass die bereits vorhandene Einschränkung durch die bestehende Bahnlinie nicht weiter verstärkt werden dürfe.

Die Beeinträchtigungen fallen bei der Abwägung aber nicht derart ins Gewicht, dass der Plan nicht oder anders festzustellen wäre.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass gerade den nördlich der Kraichgaubahn gelegenen Gartenhausgebieten eine wichtige Funktion für die Erholung der Anwohner von Berghausen zukommt. Die Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung hat bezogen auf das Schutzgut Mensch / landschaftsbezogene Erholung ergeben, dass das geplante Vorhaben zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen des siedlungsnahen Freiraums (`Weiher`, Unterhang des Sonnenbergs, `Salbusch`, Deisental) durch Zerschneidungseffekte und betriebsbedingte Auswirkungen (Lärm) führt (Abschnitt B.III.1). Zu berücksichtigen ist aber, dass die Auswirkungen auf die funktionalen Bezüge des Raumes aufgrund der Bündelung mit der Bahntrasse (Bahnlinie in Richtung Bretten) weitgehend gemindert werden. Der Bahnkörper stellt bereits eine wesentliche Zäsur dar. Auch werden bestehenden Wegeverbindungen mit Querungen werden aufrechterhalten. So ist die Erreichbarkeit der Erholungsgebiete nördlich der Kraichgaubahn von dem Wohngebiet „Untere Au“ kommend über die neue Gemeindestraße sichergestellt. An diese schließt beim Vogelpark der vorhandene Wirtschaftsweg an, der die Bahnlinie unterfährt. Diese Verbindung ist von der Ortslage kommend über den vorhandenen Geh-und Radweg entlang der Pfinz zu erreichen. Die Gradiente der B 293 neu liegt überwiegend in Einschnittslage, so dass die Straße weitgehend kaschiert wird und in Verbindung mit der Errichtung von Lärmschutzwänden keine erheblichen Zusatzbelastungen beim Lärm entstehen. Beeinträchtigungen ergeben sich im Bereich der Überleitungsstrecke. Im Zuge der Querung des Deisentals wird der schmale Talraum zusätzlich eingeengt und die Zugänglichkeit vom Siedlungsbereich behindert. Dem steht jedoch gegenüber, dass niemandem ein Recht auf Fortbestand einer angenehmen, ruhigen und ortsnahen Erholungsmöglichkeit zukommt. Zum anderen sind umliegend weiterhin größere Grün- und Waldflächen für die Erholungsnutzung vorhanden.

Maßnahmen wie die Eingrünung der Bauwerke und Lärmschutzanlagen und die landschaftliche Einbindung der Straße im Bereich des Freiraumes südlich der Bahnlinie durch geschlossene Gehölzpflanzungen entlang der Straßenböschungen kommen schließlich auch der Erholungseignung des Gebiets zugute.

Die verbleibenden nicht erheblichen Auswirkungen auf den Erholungswert durch trassennahen Lärm waren in die Abwägung einzustellen, führen vorliegend aber nicht zu einer anderen Entscheidung. Insgesamt sind die verkehrlichen Interessen am Bau der Ortsumgehung Berghausen und die damit verbundenen innerörtlichen

Entlastungwirkungen jedenfalls vorrangig gegenüber einer vollständig unverlärmten Erhaltung der Naherholungsgebiete und der Aufrechterhaltung aller vorhandener Wegebeziehungen.

13. Zerschneidungswirkung, Trennwirkung durch Lärmschutzwände

Mit dem Vorhaben sind gewisse Trennwirkungen verbunden. Städtebaulich hat die gesamte Planung mit vielbefahrener Bundesstraße mit beiderseitigen Lärmschutzwänden bereits eine optische Trennwirkung. Die Lärmschutzwände sind jedoch zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Trennwirkung umso größer ist, je höher die Lärmschutzwand ist. Dieser Aspekt ist in die Abwägung eingeflossen. Während bei einer 3 m hohen Wand zumindest bereichsweise aus den oberen Stockwerken der Unteren Au noch die Sichtbeziehung zum Ortsteil jenseits der neuen Bundesstraße gegeben ist, wäre diese Sichtbeziehung mit einer 5 m hohen Wand definitiv nicht mehr gegeben. Da die Lärmschutzwände hochabsorbierend ausgeführt werden, ist eine durchsichtige Ausführung nicht möglich. Die Lärmschutzwände sind zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV und damit zur Sicherung der Ansprüche der Bewohner auf aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht verzichtbar (dazu unter B.VII.1.4.3). Die beantragte Vorzugsvarianten V11 und V21 mit 3 m hohen Lärmschutzwänden bieten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis und ermöglichen den besten Ausgleich der betroffenen Schutzgüter. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann eine optisch ansprechende Gestaltung der Wand gefunden werden.

Weiterhin sind der Ortsteil Untere Au und der Kernort weiter miteinander verbunden (dazu auch unter B.XV.7.) Fußgänger und Radfahrer können alle bisherigen Ziele erreichen, auch wenn die südwestliche Weiherstraße als Verbindung entfällt. Durch die Trassenführung, insbesondere durch die Anbindung an die Bahnlinie Karlsruhe – Bretten werden neue Trennwirkungen weitgehend vermieden. Die Strecke im Ortsrandbereich wird mit entsprechenden Querungshilfen ausgestattet. Im Bereich der Ortsdurchfahrt kommt es zu einer Minderung von Trennwirkungen.

Insgesamt werden Trennwirkungen somit weitgehend gemindert. Verbleibende Trennwirkungen, insbesondere durch Lärmschutzwände im Bereich der Unteren Au müssen vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an dem Vorhaben hingenommen werden.

XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

1. Träger öffentlicher Belange

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und
Kommunen so weit wie möglich Rechnung getragen. Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen fanden ihren Niederschlag in den Planungsänderungen, in den Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Abschnitt A.VI) sowie in den in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A.IV).

Im Rahmen der Anhörung haben folgende Stellen der Planfeststellungsbehörde Stellungnahmen zum Vorhaben übersandt.

- Landratsamt Karlsruhe
    - Amt für Straßen
    - Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – Verkehrswesen
    - Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement
    - Amt für Mobilität und Beteiligungen
    - Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz (untere Naturschutzbehörde, untere Wasserbehörde, untere Bodenschutzbehörde, untere Abfallrechtsbehörde, untere Immissionsschutzbehörde)
    - Gesundheitsamt
    - Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz – Landwirtschaftsamt
- Gemeinde Pfinztal
- Stadt Karlsruhe
    - Verkehrliche Belange
    - Tiefbau und Entwässerung
    - Grünordnung
    - Immissionsschutz
    - Naturschutz
    - Abfall/Altlasten
- Nachbarschaftsverband Karlsruhe
- Eisenbahn-Bundesamt
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 und 53.2 (Landesbetrieb Gewässer)
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 - Referat 56 – Naturschutz und Landschaftspflege
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein.

Stellungnahmen, die sich auf die Feststellung beschränken, dass keine Betroffenheit der jeweiligen öffentlichen Belange gegeben ist bzw. dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, sind vorgehend nicht aufgeführt. Auf die wesentlichen Aspekte der vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wird an den Stellen des Beschlusses eingegangen, an denen diese jeweils inhaltlich von Bedeutung sind.

Sofern auf die in den Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise nicht bereits an anderer Stelle eingegangen wurde, ist im Übrigen folgendes zu bemerken:

1.1 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1. und 53.2, Landesbetrieb Gewässer

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 und 53.2, hat in seiner Funktion als Landesbetrieb Gewässer, d. h. als Träger der Ausbau- und Unterhaltungslast an den Gewässern I. Ordnung dem Vorhaben nach Maßgabe verschiedener Auflagen mit Schreiben vom 14.10.2021 zugestimmt. Dazu hat der Vorhabenträger Stellung genommen und zugesagt, dass die geforderten Punkte beim Bau beachtet werden. Entsprechende Nebenbestimmungen sind in den verfügenden Teil des Beschlusses aufgenommen worden (vgl. unter A.IV.5.2 Baubetrieb.).

Weiterhin haben die Referate 53.1 und 53.2 den Nachweis gefordert, dass der Bau der neuen Brücke BW 03 über die Pfinz (Brücke an der Rheinstraße) hochwasser-

neutral sei. Ein ausreichender Abstand der Brückenunterkante zum Bemessungshochwasserstand sei einzuhalten. Dieser Nachweis ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erbracht, da die neue Pfinzbrücke Abmessungen entsprechend der bestehenden Brücke erhält, welche gemäß Hochwasserrisikokarte der LUBW auch bei HQ Extrem nicht eingestaut ist. Die geplante Brücke hält einen ausreichenden Abstand zum Bemessungshochwasserstand ein. Der korrekte Wasserspiegel bei HQ 100 (Hochwasserabfluss, der im statistischen Mittel einmal in 100 Jahren erreicht oder überschritten wird) südöstlich der bestehenden Pfinzbrücke von 125,4 m ü. NN wird in die Ausführungsplanung übernommen. Weiterhin hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass bei der Bauwerksentwurfsplanung auf der Südseite möglichst vier Leerrohre DN 70 vorgesehen seien. Dies werde im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Der Vorhabenträger hat auch zugesagt zu prüfen, ob die Bestandspläne nach Fertigstellung der Anlage im Koordinatensystem UTM und im Höhensystem DHHN2016 ausgegeben werden können.

Soweit in dem Schreiben der Referate 53.1. und 53.2 vom 14.10.2021 unter Ziff. 14-17 weitere Nebenbestimmungen gefordert werden, wird dies als Hinweis auf die bestehende Rechtslage angesehen.

Soweit ein Ersatz von Schäden an der Anlage des Vorhabenträgers durch das Land infolge Einwirkung des Gewässers, insbesondere von Hochwasser in der Nebenbestimmung ausgeschlossen werden soll, wird dies als Hinweis auf die bestehende Rechtslage angesehen. Eine rechtliche Grundlage für einen über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehenden Haftungsausschluss im Planfeststellungsbeschluss ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

1.2 Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

In seiner Stellungnahme vom 24.09.2021 hat das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) zu den Bereichen „Boden“, „Mineralische Rohstoffe“, „Bergbau“, und „Geotopschutz“ keine Hinweise, Anregungen, Bedenken oder Einwendungen vorgebracht.

Hinsichtlich der Geotechnik empfiehlt das LGRB die Übernahme verschiedener geotechnischer Hinweise. Insbesondere ist mit einem oberflächennahen saisonalen

Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens sowie mit einem kleinräumig deutlich unterschiedlichen Setzungsverhalten des Untergrundes zu rechnen. Ggf. vorhandene organische Anteile können zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen. Der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein. Die anstehenden Gesteine der Rötton-Formation neigen zu Rutschungen. Auf Nebenbestimmung A.IV.11 wird verwiesen.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass ein geotechnisches Gutachten aus dem Jahr zu sieben Kernbohrungen im Bereich der Trasse vorliege. Ein weiteres Bodengutachten sei 2019 vergeben worden. Mit Bohrungen sei 2022 zu rechnen. Das im Trassenverlauf anfallende Regenwasser werde i.d.R. in Mulden gefasst und mittels Sammelleitungen den Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt. Eine Abdichtung der Mulden sei derzeit nicht vorgesehen. Sollte sich durch das Baugrundgutachten die Notwendigkeit ergeben, eine Versickerung zu verhindern, würden die Mulden zumindest bereichsweise abgedichtet. Auf Nebenbestimmung A.IV.11 wird verwiesen.

1.3 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst

Das Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement bittet in seiner Stellungnahme vom 16.09.2021 darum, temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.) mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Karlsruhe bzw. für die Maßnahmen auf der Gemarkung Durlach mit der Branddirektion Karlsruhe abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dies wurde von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmung verfügt (vgl. A.IV.9.1.).

1.4 Landratsamt Karlsruhe

Das Landratsamt Karlsruhe hat mehrere umfassende Stellungnahmen zu dem Vorhaben abgegeben. Auf diese wird an den jeweils passenden Stellen des Beschlusses eingegangen. Die Stellungnahmen wurden größtenteils berücksichtigt.

2. Kommunen

2.1 Stadt Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe hat sich mit einem Schreiben vom 24.09.2021 zu dem Vorhaben geäußert. Mit weiterem Schreiben vom 02.02.2023 hat die Stadt Karlsruhe mitgeteilt, dass die Ausführungen des Vorhabenträgers in der Erwiderung zu den von der Stadt Karlsruhe eingebrachten verkehrlichen Belangen im Wesentlichen nachvollzogen werden können. Soweit den Anregungen nicht gefolgt werden, habe dies aus verkehrlicher Sicht keine erheblichen negativen Konsequenzen für die Belange der Stadt Karlsruhe. Eine weitere Stellungnahme der Stadt Karlsruhe betraf den neuen Gehweg zwischen dem Parkplatz beim Vogelpark Berghausen und dem Kreisverkehr B 293 neu / Weiherstraße und datiert vom 24.07.2024 bzw. 17.09.2024.

Folgende Punkte zu verkehrlichen Belangen wurden nochmals in dem Schreiben vom 02.02.2023 angesprochen:

Deutlichere Verschwenkung der Einmündung des Grenzweges: Diese Anregung bezog sich darauf, die vorgeschriebene Fahrtrichtung nach rechts zu verdeutlichen. Dies ließe sich auch noch nachträglich und kurzfristig realisieren.

Die Begründung des Vorhabenträgers zur Bevorrechtigung Kreisel Bypass ist aus Sicht der Stadt Karlsruhe nachvollziehbar.

Die Frage der Anbindung der Augustenburgstraße war Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens „B 10, Verlegung bei Grötzingen“ geregelt (1988/1989). Zu den Anregungen der Stadt Karlsruhe zur Zu- und Ausfahrt aus der Tankstelle/ B 10, s. die Ausführungen unter B.XI.7.

Die Stadt Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme vom 24.09.2021 darauf hingewiesen, dass der Kanalneubau im Rodbergweg vertraglich geregelt werden müsse. Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass der Kanal im Rodbergweg im Eigentum der Stadt Karlsruhe verbleibe. Die Planung des Kanals werde mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt (Zusage Nr. A.VI.3.1).

Die Stadt Karlsruhe hat gefordert, dass, soweit in Verlängerung des Kanals unter dem Rodbergweg baubedingt ein Eingriff in den Uferbereich der Pfinz erfolge, dieser so gering wie möglich zu halten sei und die Fläche anschließend ordnungsgemäß zu rekultivieren. Eventuelle temporäre Umleitungsstrecken sollten so gewählt werden, dass umgebende Schutzgebiete nicht mit Umgehungsverkehr belastet würden.

Der Vorhabenträger hat darauf verwiesen, dass gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan Vorkehrungen zur Vermeidung bauzeitlicher Auswirkungen getroffen werden (Unterlage 9.2, Blatt 1a).

Die Stadt Karlsruhe hat weiter darauf hingewiesen, westlich an der Straße Rodbergweg seien geschützte Bäume auf privaten Flächen vorhanden. Sofern Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme nicht auszuschließen seien, müssten geeignete Schutzmaßnahmen durchgeführt werden. Auf die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe wurde hingewiesen. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass – sofern erforderlich – bei der Ausführungsplanung geeignete Schutzmaßnahmen nach RAS-LP 4 vorgesehen seien (Zusage Nr. A.VI.3.2).

Die städtische Grünfläche am Köblerweg mit Gehölz-/Baumbewuchs sei von baubedingter Beanspruchung freizuhalten. Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, sofern über die in Unterlage 10.1 Blatt 1a dargestellten Flächen hinaus Flächen beansprucht würden, erfolge dies nach Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe (Zusage Nr. A.VI.3.3).

Im Ausbauabschnitts der B10 auf Gemarkung Karlsruhe, der 1991 planfestgestellt wurde, ist die begleitende Pflanzung von Baumreihen vorgesehen Diese auf der Nord- und Südseite größtenteils bereits realisierten Baumreihen seien zu schützen und zu erhalten. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die Bäume nach derzeitigem Stand von der vorliegenden Maßnahme (B 293, OU Berghausen, einschließlich Ausbau der B 10 bis zur Gemarkungsgrenze) nicht betroffen seien.

Zur ergänzenden Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zu dem neuen Gehweg zwischen dem Parkplatz beim Vogelpark Berghausen und dem Kreisverkehr B 293 neu/ Weiherstraße vom 24.07.2024 bzw. 17.09.2024 wird auf den begründenden Teil des Beschlusses, insbesondere auch auf B.XI.7. verwiesen.

2.2 Gemeinde Pfinztal

Die Gemeinde Pfinztal hat sich mit Stellungnahme vom 27.09.2021 und mit ergänzenden Stellungnahmen im Verfahren geäußert. Anregungen der Gemeinde fanden ihren Niederschlag z. T. in Planungsänderungen, in den Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Abschnitt A.VI) sowie in den in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A.IV). Auf die umfassende Begründung in diesem Beschluss wird verwiesen.

Auf einzelne Aspekte wird nachfolgend nochmals gesondert eingegangen:

Entwässerung
Die Gemeinde Pfinztal hat in Bezug auf die Entwässerung des Außenbereichs des Hummelbergs im Verfahren die Errichtung eines Rückhaltebeckens gefordert. Diese Forderung wird zurückgewiesen, da nicht davon auszugehen, dass die Kanalisation infolge des zufließenden Außengebietswassers überlastet ist. Eine Optimierung der Außengebietsentwässerung obliegt der Gemeinde. Die Gemeinde hat im Erörterungstermin konstatiert, dass zu allen Punkten nachgewiesen worden sei, dass es keine Probleme und negative Auswirkungen für die Kanalisation geben wird (Protokoll S. 132).

Zur Frage der Entwässerung am Bahnübergang Hummelberg hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die Bauwerksentwässerung des Kreuzungsbauwerks B 293 neu / Hummelbergstraße an die Streckenentwässerung der B 293 neu angeschlossen werde. Die Entwässerung der Schreibersklamm werde nicht verändert. Die Entwässerungsleitungen der B 293 neu würden über das Kreuzungsbauwerk hinweggeführt.

Zu der im Erörterungstermin (Protokoll S. 132) seitens eines Vertreters der Gemeinde Pfinztal angesprochenen Verdolung auf Höhe der Haltestelle „Hummelberg“ beim Bahnübergang auf der rechten Seite hat der Vorhabenträger auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, im Bereich des P+R-Platzes befände sich ein Kanal DN 250, der durch die beantragte Planung tangiert werde. Die Leitung werde lage- und höhenmäßig angepasst. Der vorhandene Durchlass werde durch einen neuen Kanal mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation ersetzt.

Der Vorhabenträger hat Bedenken der Gemeinde Pfinztal, ob das bestehende Kanalnetz die Einleitungsmengen des Niederschlagswassers der B 293 neu aufnehmen kann, entkräftet. In Bezug auf die Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA) 1 erfolgt keine Einleitung in Kanäle der Gemeinde Pfinztal. Bei RWBA 2, die ebenfalls durch direkte Einleitung in die Pfinz entwässert, wird nur das Restwasser aus der Vorstufe (ca. 5 m³) in die Kanalisation abgeleitet. Eine Ableitung des Schmutzwassers erfolgt erst nach dem Regenereignis, sodass es nicht zu einer Überlastung der Ortskanalisation kommt. Das Schmutzwasser wird über eine Druckleitung in eine Freispiegelleitung gepumpt, die an die Ortskanalisation der Gemeinde Pfinztal an-

geschlossen wird. Da eine Ableitung des Schmutzwassers erst nach dem Regenereignis erfolgt, ist eine Überlastung der Ortskanalisation bzw. der Kläranlage auszuschließen.

Bei RWBA 3 erfolgt die Entlastung in den Allmendgraben, der in der Ortslage verdolt ist. Im Drosselabfluss von 120 l/s ist die Ablaufmenge aus dem Drainagenetz des kombinierten Sedimentations- und rückhaltebeckens enthalten. Der VHT hat damit nachvollziehbar dargelegt, dass das aus dem Bereich der B 293 anfallende Niederschlagswasser vom Kanalnetz der Gemeinde aufgefangen werden kann.

Der Vorhabenträger hat den Einwand einer Überlastung der Ortskanalisation damit nachvollziehbar entkräftet. Die Gemeinde Pfinztal hat im Erörterungstermin auch konstatiert, dass der Vorhabenträger zu allen Punkten nachgewiesen habe, dass es keine Probleme und negative Auswirkungen für die Kanalisation geben wird (Protokoll des Erörterungstermins, S. 132). Die zur Einleitung vorgesehenen Gewässer sind damit auch geeignet, die Wässer aufzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Frage der Abwasserbeseitigung in einer für die Planfeststellung ausreichenden Weise geklärt ist. Es ist auch davon auszugehen, dass die Fragen des Anschlusses an die gemeindliche Entwässerungsanlage mit hinreichender Sicherheit gelöst werden. Die Gemeinde Pfinztal hat im Verfahren keine weiteren Bedenken im Hinblick auf die vorgesehenen Einleitungen in die Kanalisation der Gemeinde (Indirekteinleitungen) erhoben.

Gemeindliche Planungen und Flächenverbrauch

Die Gemeinde Pfinztal hat in ihrer Stellungnahme vom 27.09.2024 darauf verwiesen, dass im aktuellen Flächennutzungsplan 2030 zwei gewerbliche Flächen sowie eine gemischte Baufläche enthalten seine, die für die städtebauliche Weiterentwicklung vorgesehen seien. Diese Potentialflächen (PF-G-014, PF-G-008 sowie PF-M-101) seien durch die Trassenführung der B 293 neu in erheblichem Umfang in Anspruch genommen. Alternativflächen seien aufgrund der bestehenden Flächenkulisse (Landschaftsschutzgebiet, bestehende Verkehrsinfrastruktur, Hochwasserschutz, usw.) nur unter erheblichen Schwierigkeiten bzw. nicht zu generieren. Im Bereich der FNP Flächen (Innenbereichsflächen) solle deshalb auf das Anbauverbot an Bundesstraßen verzichtet werden (Planbereich Weiherstraße, Steinwiesen, Tankbau-Ludwig Erweiterung).

Diese Forderung muss zurückgewiesen werden, da ein Verzicht auf das Anbauverbot an Bundesstraßen nach § 9 FStrG aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht kommt.
Weiterhin hat die Gemeinde Pfinztal eingewandt, die Gesamtkonzeption des Kreisverkehrsknotens für die Anbindung der Weiherstraße, des Wohngebiets „Untere Au“ und den Außenbereich (Bahnunterführung Kraichgaubahn) basiere auf einem enormen Flächenverbrauch. Von Seiten der Gemeinde werde hier Potential für eine bauliche Entwicklung gesehen. Die Parkplatzfläche des Parkplatzes Vogelpark und das geplante Retentionsbecken seien in ihrer Ausformulierung zu überdenken. Wünschenswert sei eine Anpassung der Parkplatzordnung, sodass mehr Stellplätze und Gestaltungsmöglichkeiten möglich seien.

Der Vorhabenträger hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Fläche des Parkplatzes von der Straßenbauverwaltung nicht erworben, sondern nur vorübergehend für den Bau in Anspruch genommen werde. Die Fläche verbleibe im Eigentum Privater. Um dem Anliegen der Gemeinde zu entsprechen hat der Vorhabenträger im Abstimmungstermin am 11.04.24 mit der Gemeinde zugesagt (Zusage A.VI.5.1), dass die Ausgestaltung der Parkplatzfläche im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde und den Eigentümern der Flächen abgestimmt werde. Die geplante Regenwasserbehandlungsanlage stellt die beste technisch durchführbare Regenwasserbehandlungsanlage dar. Sie ermöglicht eine weitgehende Reinigung der Straßenabflüsse, sowohl durch Sedimentationsprozesse als auch über die Filtration, und kann daher nicht durch ein unterirdisches Becken ersetzt werden.

Die Inanspruchnahme von kommunalen Liegenschaften wurde im Zuge der Planung reduziert. Die westliche Doppelhaushälfte Weiherstraße 32 kann erhalten bleiben, die bestehende Zufahrt sowie Grunderwerbsgrenze wurden angepasst. Zum Schutz des Gebäudes wurde die Lärmschutzwand LA 06 um 30 m verlängert.

Der Vorhabenträger hat weiter zugesagt, die neue Lage der Trafostation im Bereich des Grenzwegs im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Pfinztal abzustimmen (Zusage A.VI.5.2). In Bezug auf vorhandene Wasserleitungen im Bereich der Unteren Au hat der Vorhabenträger bestehende Bedenken der Gemeinde entkräftet, da die Wasserleitungen nicht tangiert bzw. deren Zugänglichkeit gesichert wird.

<u>Knotenpunkt Jöhlinger Straße / B 293</u>

Nach Auffassung der Gemeinde Pfinztal ist der geplante Knotenpunkt der B 293 neu / Jöhlinger Straße zu eng bemessen. Dem ist entgegenzuhalten, dass die dem Antrag zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen der im Untersuchungsplan liegenden Städte und Gemeinden mit den jeweils eingetragenen Nutzungen berücksichtigt. Eine Verkehrsprognose der Gemeinde Pfinztal für das Quartier Sonneberg liegt nicht vor.

Neue Buslinie Richtung Jöhlingen und Haltestelle Hummelberg

Die Gemeinde Pfinztal hat im Verfahren vorgebracht, die neue Buslinie, die Ende 2021 verwirklicht werden solle, müsse in der Planung berücksichtigt werden, um eine Anbindung sicherzustellen. Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, Auswirkungen der Buslinie auf die beantragte Planung seien nicht erkennbar.

Weiterhin müsse eine Anbindung der S4 Haltestelle Hummelberg realisiert werden, falls es zu einem Schienenersatzverkehr komme. Ein Schienenersatzverkehr ist im Zuge des Baues der B 293 neu nach aktuellem Stand nicht vorgesehen. Die Ersatzhaltestelle der Haltestelle Hummelberg befindet sich an der B 293 alt, Jöhlinger Straße. Eine längerfristige Sperrung der B 293 alt ist derzeit nicht vorgesehen. Für den Bau der Wirtschaftswegbrücke am Bauende ist eine Umfahrung berücksichtigt.

Barrierefreiheit Bushaltestelle Rodbergweg

Die Gemeinde Pfinztal hat angeregt, die Bushaltestelle am Rodbergweg barrierefrei auszugestalten. Dies war auch Gegenstand des Erörterungstermins. Bei der Haltestelle im Bereich der Rodbergwegbrücke handelt es sich nicht um eine reguläre Haltestelle, sondern um eine Haltestelle für den Schienenersatzverkehr. Diese Bedarfsbushaltestelle kann leider wegen der Höhendifferenz zwischen der Haltestelle und dem Fußpunkt der Rampe zum Bauwerk Rodbergweg nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Ausgleichsflächen

Die Gemeinde Pfinztal hat mitgeteilt, dass sie sich in einem intensiven Austausch mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 5, bezüglich der Ausweisung des geplanten Naturschutzgebiets Hohwiesen bzw. Hochwiesen und der damit verbundenen Änderungen des Bebauungsplanes befindet. Dies betrifft auch den Bereich des für das planfestgestellte Vorhaben vorgesehenen „Ausgleiches Hochwiesen", Maßnahmenkomplex 10. Die Gemeinde hat bzgl. der Schutzgebietsauswei-

sung verschiedene Anregungen im Verfahren eingebracht. Dies betrifft insbesondere einen Radweg, Besucherlenkung und Zugang zum geplanten Naturschutzgebiet, Standorte von Sitzbänken, den Erhalt eines Gehölzstreifens, landwirtschaftliche Nutzung und ein Regenrückhaltebecken.

Die Schutzgebietsausweisung ist nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren inkludiert und es können keine Festlegungen hinsichtlich der Schutzgebietsverordnung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens getroffen werden. Das planfestgestellte Maßnahmenkonzept steht im Einklang mit den für das Naturschutzgebiet `Hohwiesen` angestrebten Entwicklungszielen. Nach kursorischer Prüfung der von der Gemeinde Pfinztal vorgebrachten Punkte hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die Anregungen den Zielsetzungen des Maßnahmenkomplexes 10 nicht entgegenstehen. Das bestehende Regenrückhaltebecken ist von der Ausgleichsmaßnahme ausgenommen.

XIII. Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes

1. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Karlsruhe

Der ADFC hat eine umfassende Stellungnahme abgegeben. Das erste Schreiben datiert vom 28.09.2021, weitere Stellungnahmen gingen im Nachgang an den Erörterungstermin vom 14.02.2023 bei der Planfeststellungsbehörde ein.

Der ADFC trägt insbesondere vor, der Geh- und Radweg nördlich der Pfinz sollt mindestens eine Breite von 4,0 m erhalten (statt wie geplant 2,5 m), Umleitungen für den Radweg nördlich der Pfinz bei Hochwasser dürfte nicht unnötig umständlich sein (Überflutung bei Hochwasser), der Radweg solle direkt an den Kreisverkehr anschließen. Der Geh- und Radweg südlich der B 10 zwischen Grenzweg und Kreuzung Rappenbergweg wird mit einer Breite von 2,5 m als nicht ausreichend erachtet. Der ADFC weist auf eine Unfallgefahr im Bereich der Ein- und Ausfahrt zur Tankstelle hin.

Die vom ADFC angesprochenen Punkte werden an verschiedenen Stellen in diesem Beschluss angesprochen, auf welche zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird (s. insbesondere B.XI.7. und BV.7.). Teilweise haben die Hinweise zu Planänderungen geführt (Verlängerung des Geh-und Radwegs entlang der B 10) und Zusagen des Vorhabenträgers geführt (s. unter A.VI.1. und A.VI.4.).

Ergänzend wird auf folgende Punkte hingewiesen: Im Bereich des Kreisverkehrs wird der Sicherheitsabstand des Geh- und Radweges eingehalten.

Die Breite des Geh- und Radweges im Bereich der Rappenbergstraße wurde angepasst. Eine bauliche Querungshilfe in der B 10 westlich der Rappenbergstraße ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich. Ab der Rappenbergstraße wird der Radverkehr - wie bisher - im Mischverkehr geführt. Die vorhandene Fahrbahnbreite der B 10 von ca. 6,30 – 6,90 m lässt die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen nicht zu. Radfahrer können sowohl von der B 10 in die Rappenbergstraße abbiegen als auch als Fußgänger die vorhandene FG-LSA nutzen.

Der ADFC hat im Bereich Ortsausgang Berghausen Richtung Jöhlingen gefordert, die Lücke des geplanten Radwegendes (mit Querungshilfe zum seitenrichtigen Einordnen) und der Ortslage mittels baulich getrennten Radwegs zu schließen. Damit würde eine Vorgabe aus dem Radverkehrskonzept Pfinztal erfüllt. Planungen der Gemeinde sehen die Ausweisung eines Gewerbe- und Mischgebietes Sonnenberg – Salbusch zwischen der Ortslage und der B 293 neu vor, wobei die endgültige Lage der Erschließungsstraßen und einer Querungshilfe noch nicht festgelegt wurde. In diesem Zusammenhang soll nach Abstufung der B 293 alt Grenze der Ortsdurchfahrt verlegt werden. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten und um Eingriffe in den Wald zu vermeiden, wurden Radwege nur im Knotenpunktbereich vorgesehen.

Sofern der ADFC darauf verweist, dass durch das neu zu errichtende Kreuzungsbauwerk BW 05 im Bereich der ICT-Zufahrt Gefährdungen für den bergauf fahrenden Fahrradverkehr führen können, wäre ein etwaiger Konflikt im Rahmen des Zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn zu bewältigen.

2. Naturschutzverbände

Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (BUND), der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) sowie der Landesverband Baden-Württemberg e.V. (NABU) haben sich als nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannte Naturschutzvereinigungen mit einer gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021, die von der BUND-Ortsgruppe Pfinztal erstellt wurde, im Rahmen ihres Mitwirkungsrechts nach Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geäußert. Im Rahmen der Nachanhörung gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG ging mit Schreiben vom 23.07.2024 eine weitere gemeinsame Stellungnahme ein.

Die gemeinsame Stellungnahme stellt insbesondere die Planrechtfertigung und die Finanzierbarkeit des Vorhabens in Frage, ein wirtschaftlicher Nutzen sei nicht gegeben.
Es sei eine „Klammerung“ der Projekte OU Berghausen und OU Jöhlingen und geboten, 6.) die Planung verstoße gegen die nationalen Klimaschutzziele. Die Naturschutzverbände wenden sich außerdem gegen die projektbezogene Verkehrsprognose. Diese sei offensichtlich fehlerhaft, was auf die Einschätzung der Entlastung von Lärm und Luftschadstoffen durchschlage. Eine Prüfung der Summationswirkungen von geplanter Straßentrasse und geplantem 2. Bahngleis – Kraichgaubahn sei nicht erfolgt und die Planung verstoße gegen die Schutzzwecke des Landschaftsschutzgebiets „Pfinzgau“. Kritisiert wird weiterhin die in den Planunterlagen getroffenen Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Die Eingriffe in Natur und Landschaft seien nicht ausreichend kompensiert, das Vorhaben sei nicht umweltverträglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Vorbringen der Naturschutzverbände an mehreren Stellen in diesem Beschluss ausführlich befasst. Im Hinblick auf die jeweils vorgebrachten Einwendungen und Anregungen wird daher grundsätzlich auf die Nebenbestimmungen und Maßgaben dieses Beschlusses (A.IV.), die Zusagen des Vorhabenträgers (A.VI.) sowie die Ausführungen in den Abschnitten B.IV, B.XV.3 (Planrechtfertigung), B.XV.4. (Klammerung), B.XI.4. (Klimaschutz), B.VII.1.3, B.XV.1., (Verkehrsuntersuchung), B.VII. 1, B.XV.2 (Lärmimmissionen), B.VII.3., B.XV.2 (Luftschadstoffe), B.VIII. (Natur- und Artenschutz) und B.III. (Umweltverträglichkeit) verwiesen.

3. Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K (BBSV) hat mit Datum vom 23.09.21 eine umfassende Stellungnahme abgegeben.

Der BBSV hat angemerkt, generell sei festzuhalten, dass bei der Umgehungsstraße keine Gehwege vorgesehen seien, weder an der Strecke noch bei den zahlreichen Kreisverkehren, Rampen und Zuführungen.

Beim Abzweig der Umgehungsstraße von der alten B 293 sei eine LSA geplant. Dort sei zu prüfen, ob dort Gehwege gebaut werden. Wenn ja, sei diese LSA mit akustischen Zusatzeinrichtungen auszustatten. Der Vorhabenträger hat erwidert, da es

sich um eine LSA außerhalb der Ortslage handele, seien keine Gehwege vorgesehen. Fußgänger- und Radverkehr würden ab der Zufahrt zum Anwesen Jöhlinger Straße 80 auf dem geplanten Wirtschaftsweg geführt. Dieser kreuzt die B 293 planfrei und ist daher nicht in die Signalsteuerung einbezogen. In der Jöhlinger Straße sei eine Querungshilfe vorgesehen. Diese Planung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Auf die Forderung des BBSV, Geh- und Radwege getrennt anzulegen, hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass Geh- und Radwege außerhalb der Ortslage in der Regel als kombinierte Geh- und Radwege angelegt würden.

Der Vorhabenträger hat in Bezug auf den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der B 10 / Karlsruher Straße und die seitens des BBSV befürchteten Unfallrisiken auf das geringe Verkehrsaufkommen von ca. 6 – 7 Radfahrenden bzw. Fußgängern in der Spitzenstunde verwiesen (Zählung der Gemeinde 2018). Gemäß ERA 2010 Bild 15 ist eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr auf einem 2,5 m breiten G+R-Weg bis zu einer Gesamtbelastung von ca. 60 Fußgängern und Radfahrern je Spitzenstunde zulässig. Das Verkehrsaufkommen liegt weit unterhalb. Überquerungshilfen am Grenzweg und auf der Rappenbergstraße sind wegen des dort prognostizierten Verkehrsaufkommens sind notwendig. Dies gilt ebenso für die Gewerbestraße, die zur Sackgasse wird, sowie für die Weiherstraße.

Seitens des BBSV wurde kritisiert, dass in Unterlage 5 Blatt 5 Geh- und Radwege im Nichts endeten. Für diese Wege sei eine Querung über die Jöhlinger Straße vorgesehen. Auch hier sei zu prüfen, ob und wie die beiden Verkehre getrennt werden können und wie auch für blinde und sehbehinderte Menschen eine ungesicherte Querungsstelle gebaut werden könne. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass der Radverkehr derzeit innerorts als Mischverkehr geführt werde. Gehwege seien im Bereich der Wohbebauung vorhanden. Da die Gemeinde Pfinztal die Ausweisung eines Bebauungsplans zwischen B 293 neu, B 293alt (Jöhlinger Straße) und Ortslage plane, die genaue Lage der Zufahrten aber noch festgelegt werde, ebenso die Führung des Geh- und Radverkehrs in diesem Bereich erfolge in Lageplan 4 der Anschluss des Geh- und Radweges außerhalb der Ortslage mit Ein- bzw. Ausschleifung auf die Jöhlinger Straße. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der BBSV hat sich mit den Planänderungen Deckblatt a vom 16.05.2024 (s. unter B.I.2.3.4) grundsätzlich einverstanden erklärt. Er hat die Aufnahme einer Auflage zur

Schaffung von baulicher Barrierefreiheit in den Planfeststellungsbeschluss gefordert. Damit blinde und sehbehinderte Menschen den neuen Fußweg eigenständig ohne fremde Hilfe nutzen können, seien Querungsstellen möglichst als gesicherte Querungsstellen mit normkonformen Leitsystemen (vgl. DIN 32984) und Zebrastreifen auszustatten. Dies sei vor allem wichtig bei den beiden Querungen in der Nähe des Kreisverkehrs. Als gesicherte Querungsstellen werden ausschließlich Übergangsstellen bezeichnet, die als Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) oder Fußgängerfurten („Fußgängerampeln“) ausgebildet sind. Da die neue Bundesstraße als anbaufreie Straße ohne Ortsdurchfahrt geplant ist, sind Fußgängerüberwege nur innerhalb bebauter Gebiete zulässig und dürfen daher hier nicht angeordnet werden. Es bestünde vorliegend auch die Gefahr eines Rückstaus in den Kreisverkehr. Blinden und sehbehinderten Menschen steht das innerörtliche Verkehrsnetz zur Verfügung.

XIV. Infrastrukturunternehmen

1. Träger von Versorgungsleitungen

Im Zuge des Verfahrens haben die Deutsche Telekom Technik GmbH, die Netze-Gesellschaft Südwest mbH, die Vodafone BW GmbH, die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH und die Netze BW GmbH in ihrer Eigenschaft als Träger von Versorgungsleitungen mitgeteilt, dass das Straßenbauprojekt bestimmte ihnen gehörende Leitungstrassen tangiert.

Dem Vorhabenträger wurde daher aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- und Ausführungsplanung, die den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen (vgl. A.IV.2.1). Dies umfasst auch die Abstimmung notwendiger Baufenster.

Die **Deutsche Telekom Technik GmbH** weist in ihrer Stellungnahme vom 16.07.2021 darauf hin, dass der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationsanlagen weiterhin gewährleistet bleiben müsse. Bei der Bauausführung seien Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden und aus betrieblichen Gründen müsse der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sein. Die Telekommunikationsanlagen seien ggf. zu schützen und zu sichern. Weiterhin sei die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom GmbH zu beachten. Dies wurde dem Vorhabenträger im verfügenden Teil

dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben (vgl. A.IV.10.2). Der Vorhabenträger hat die erforderlichen Leitungsverlegungen bei einer Besprechung am 17.01.2019 u.a. mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abgestimmt. Der Bitte, dass sich die bauausführende Firma vor Beginn der Bauausführung bei der Telekom Deutschland GmbH in Karlsruhe rechtzeitig zu informieren habe, wird mit der Verpflichtung zur rechtzeitigen Abstimmung (A.IV.2.1) entsprochen.

Die **Netze-Gesellschaft Südwest mbH** hat mit Schreiben vom 20.07.2021 auf vorhandene Erdgasleitungen im Planungsbereich hingewiesen und darum gebeten, bei Maßnahmen, die die Gasleitung tangieren, die Netze-Gesellschaft Südwest mbH rechtzeitig in die Planung einzubeziehen. Dieser Bitte wird mit der Verpflichtung zur rechtzeitigen Abstimmung (A.IV.2.1) entsprochen.

Der Vorhabenträger hat die erforderlichen Leitungsverlegungen bei einer Besprechung am 17.01.2019 mit der Netze-Gesellschaft Südwest mbH abgestimmt.

Die **Vodafone BW GmbH** hat mit Schreiben vom 21.07.2021 keine Einwände gegen die Planung erhoben und darauf hingewiesen, dass sich im Planbereich Versorgungsanlagen der Vodafone BW GmbH befinden. Weiterhin hat sie um Beachtung der Kabelschutzanweisung der Vodafone BW GmbH gebeten. Letzterem wurde mit Nebenbestimmung A.IV.10.3 entsprochen.

Konfliktpunkte mit Versorgungsanlagen der Vodafone BW GmbH gibt es im Bereich des „Rodbergwegs“ (Gemarkung Durlach, Stadtteil Grötzingen, Stadt Karlsruhe), da hier ein neuer Entwässerungskanal von der B 10 zur Pfinz geplant ist, sowie im Bereich der ICT-Zufahrt, wo ein neues Kreuzungsbauwerk sowie Stützwände (Bohrpfahlwand, angrenzend Gabionen) vorgesehen sind. Während die Leitung im Rodbergweg vermutlich nur gesichert werden muss, muss die Leitung in der ICT-Zufahrt (Joseph-von-Fraunhofer-Straße) verlegt werden.

Die Leitungsverlegungen wurden bei einer Besprechung am 17.01.2019 insbesondere mit Unitymedia abgestimmt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Verlegung der Leitung in der ICT-Zufahrt auf eigene Kosten durchzuführen. Die genaue Aus- und Durchführung wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der Vodafone GmbH abgestimmt (Zusage A.VI.7.1). Der Vorhabenträger hat auch zugesagt, vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.

Die Vodafone BW GmbH hat im Zusammenhang mit den Leitungsverlegungen darauf hingewiesen, dass die Vodafone BW GmbH erforderliche Umverlegungen ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien grundsätzlich durch ein von ihr beauftragtes Tiefbauunternehmen auf eigene Kosten bewirke, nach § 72 Absatz 3 des Telekommunikationsgesetzes (TKG), unabhängig davon, ob der Wegebaulastträger bereits Tiefbauunternehmen in o.g. Vorhaben – insbesondere im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung – beauftragt habe. Hierfür sei die Einräumung eines Bauzeitfensters notwendig, das der Wegebaulastträger und/ oder sein beauftragtes Tiefbauunternehmen bzw. Planungsbüro bei der Planung des Vorhabens zu berücksichtigen und auf Antrag der Vodafone BW GmbH ihr zu gewähren und mit ihr abzustimmen habe. Diesem Anliegen wird mit Nebenbestimmung entsprochen (A.IV.2.1).

Die **Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH** hat mit Stellungnahme vom 20.09.2021 auf im Planungsbereich befindliche Telekommunikationsanlagen hingewiesen. Diese Anlagen seien bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, würden der Auftrag des Vorhabenträgers mindestens drei Monate vor Baubeginn benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Auf die Nebenbestimmung zu Abstimmungspflichten mit den betroffenen Leitungsträgern in A.IV.2.1 wird verwiesen.

Die **Netze BW GmbH** hat mit Schreiben vom 15.09.2021 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben und darauf verwiesen, dass das Vorhaben die 110-kV-Leitung LA 3181 tangiert. Aufgrund des geringen Abstandes und des einzuhaltenden Mindestabstands von 3 m zu den Leiterseilen kommt es zu erheblichen Einschränkungen bei der Bauausführung. Der Vorhabenträger hat eine Einhaltung der Mindestabstände zu den Leiterseilen und Masten zugesagt (Zusage A.VI.7.2.1). Der Vorhabenträger hat weiterhin zugesagt die Hinweise zur Planung und Bauausführung in der Nähe von 110-kV-Leitungen aus der Stellungnahme vom 15.09.2021 zu berücksichtigen. Weiterhin hat der Vorhabenträger die Hinweise der Netze BW GmbH zur Verlegung von 20kV-Kabeln und Leitungen in der Planung, insbesondere im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11a) berücksichtigt. In Bezug auf aufgeworfene Haftungsfragen und Fragen der Kostentragung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Dem Anliegen der Netze BW GmbH über die Entwicklung der Neubaumaßnahme informiert zu wer-

den, ist mit Nebenbestimmung A.IV.2.1 entsprochen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Straßenbeleuchtung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Gemeinde abzustimmen. In Bezug auf Nachrichtenkabel im Eigentum der Netze BW, welche durch die NetCom BW betrieben werden, hat der Vorhabenträger zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung nochmals Leitungserhebungen durchzuführen.

2. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG)

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH hat im Verfahren mehrere Stellungnahmen abgegeben, u.a. vom 07.09.2021, 07.12.2021, 31.01.2022 und 04.04.2022.
Die Deutsche Bahn AG hat mit Schreiben vom 16.09.2021 um Berücksichtigung der Stellungnahme der AVG gebeten. Am 30.03.2023, im Nachgang an den Erörterungstermin fand ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Vorhabenträger, der AVG und der Planfeststellungsbehörde statt.

Die AVG plant den Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten Abschnitt A. Nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie vom November 2020 soll das 2. Gleis nördlich der Kraichgaubahn realisiert werden. Die Einleitung des Verfahrens ist aktuell zum 4. Quartal 2025 vorgesehen. Die Änderung des BÜ Hummelberg soll Teil der Maßnahme sein. In diesem Zuge soll der Haltepunkt Hummelberg barrierefrei ausgebaut werden.

Die Planung zum Neubau der B 293 wirft keine unüberwindbaren Hindernisse für den geplanten Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn auf. Die AVG hat mit Schreiben vom 31.01.2022 mitgeteilt, dass keine grundsätzlichen Konflikte gesehen werden, aufgrund derer die Planung abgelehnt werden müsste. Eine umfassende Abstimmung im weiteren Planungsverlauf sei aber aufgrund der räumlichen Enge zwingend erforderlich, um eventuelle zusätzliche Konfliktpunkte noch erkennen und rechtzeitig ausräumen zu können. Dies hat der Vorhabenträger zugesagt (Zusage A.VI.8.1).

Auf einzelne Aspekte der Stellungnahmen wird nachfolgend gesondert eingegangen:

<u>Bahnbegleitweg / Leitungsverlegungen</u>

Die AVG hat eingewandt, dass die im Rahmen der geplanten Ortsumfahrung erforderliche Leitungsverlegung im Bereich des bestehenden Haltepunkts Berghausen Hummelberg mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der Strecke kollidiere.

Dieser Konflikt zwischen Straßen- und Eisenbahnplanung kann jedoch gelöst werden. Die AVG kann in ihrer Planung zum Ausbau der Schienenstrecke die (dann) planfestgestellte Leitungsverlegung, wie sie aktuell in den Planunterlagen zum Neubau der OU Berghausen dargestellt ist, ändern. Die AVG-Planung wird dann mit dieser geänderten Leitungsverlegung planfestgestellt und mit der (eisenbahnrechtlichen) Planfeststellung wird auch der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der OU Berghausen nach § 17 d FStrG, § 76 Abs. 1 LVwVfG geändert, s. auch PlaFeR 2019, Nr. 45 Abs. 3: „Der festgestellte/genehmigte Plan kann auch durch Planfeststellungen/Plangenehmigungen aufgrund anderer Gesetze geändert werden."

Stützwand zwischen Kraichtalbahn und B 293 neu:
Bei der Stützwand sind Lasten aus der Bahnanlage zu berücksichtigen, die derzeit jedoch noch nicht bekannt sind. Die zu berücksichtigenden Lasten müssen rechtzeitig vor Ausschreibung der Bauwerke dem Baureferat sowie dem Referat Ingenieurbau mitgeteilt werden. Die AVG hat dies in der Besprechung mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde am 03.04.22 zugesagt. Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung detaillierte Bauwerkspläne mit den genauen Abmessungen, der Neigung sowie der Art der Bohrpfahlwand/Stützmauer (von km 0+760 bis km 0+980) zu erstellen und mit der AVG abzustimmen (Zusage A.VI.8.3).

Die Kostentragung für notwendige Änderungen und Verlegungen von Leitungsanlagen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Gemeinde Pfinztal hat im Verfahren eingewandt, die Planungen der AVG zum Umbau des Bahnübergangs Hummelberg müssten im Verfahren berücksichtigt werden. Die AVG hat vorgesehen, den Bahnübergang Hummelberg barrierefrei umzubauen. Der Umbau soll ggf. im Rahmen des noch nicht eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens zum „Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bretten (Abschnitt A)" erfolgen. Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, das geplante Brückenbauwerk richte sich lage- und höhenmäßig nach der Planung der AVG „Erneuerung BÜ 2,5 Berghausen – Hummelberg". Der Umbau der Sicherheitstechnik soll im Zuge des Zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn umgesetzt werden.

Haltestellenzugang Haltepunkt Hummelberg

Es ist davon auszugehen, dass die östliche Bauwerkskappe weiter verbreitert werden muss, um die Zugänglichkeit der geplanten südlichen Wartefläche der Haltestelle Hummelberg auch bei geschlossener Schrankenanlage zu gewährleisten. Die AVG hat in der Besprechung am 03.04.2023 zugesagt, die zu berücksichtigenden Abmessungen rechtzeitig vor Ausschreibung der Bauwerke dem Baureferat sowie dem Referat Ingenieurbau mitzuteilen.

Für die ICT-Zufahrt (BW 05) liegt noch keine Bauwerksskizze vor. Die Abmessungen wurden entsprechend der Planung der AVG für den Umbau des Bahnüberganges Hummelberg (Stand 2018) gewählt, so dass die Fahrbahnverbreiterung und der Gehweg im Bauwerksbereich berücksichtigt wird. Um eine möglichst kurze Sperrung der Hummelbergstraße bzw. Joseph-von-Fraunhofer-Straße zu ermöglichen, ist der Bau des Bauwerks auf der Trasse der B 293 neu und der Einschub des Bauwerks geplant.

Grunderwerb

Die AVG hat darauf hingewiesen, dass im Falle von Erwerbsabsichten von DB-Flächen aus der AVG-Pachtstrecke 94201 (Grötzingen - Bretten) eine Machbarkeitsprüfung durch die DB AG durchzuführen sei, ob die Flächen für den Bahnbetrieb auf Dauer entbehrlich seien. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dies im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (Nebenbestimmung A.VI.8.3).

Ausgleichsmaßnahmen:

Die AVG hat im Erörterungstermin (Protokoll S. 98) um enge Abstimmung bzgl. der geplanten Baumpflanzungen bzw. Ausgleichsmaßnahmen im Bahnbereich gebeten. Die erforderlichen Abstände zu Oberleitungen seien zu beachten. Auf die Nebenbestimmungen A.IV.4.4.5 und A.IV.4.4.9 wird verwiesen. Insgesamt wirft die Planung zum Neubau der B 293 keine unlösbaren Konflikte für den geplanten Zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn auf. Umleitungsstrecken werden mit der AVG abgestimmt (Nebenbestimmung A.IV.9.2).

Hinweise der AVG

Sofern die AVG in ihrer Stellungnahme vom 07.09.2021, S. 4, 5 umfassende Hinweise gibt, sind diese soweit möglich zu beachten (Nebenbestimmung A.IV.2.2). Die Planfeststellungsbehörde entscheidet jedoch nicht über etwaige Haftungsfragen, da diese nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

XV. Wiederkehrende Einwendungen

1. Projektbezogene Verkehrsuntersuchung

In verschiedenen Einwendungen und Stellungnahmen, u.a. in der Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 29.09.2021 wird gegen die den Planungen zugrunde gelegte Verkehrsprognose eingewandt, diese sei offensichtlich fehlerhaft in Bezug auf die angenommenen Verkehrszahlen sowie auf die Schwerverkehrsanteile. Die Einwender argumentieren, die Verkehrsprognose basiere im Wesentlichen auf Erhebungen aus dem Jahr 2006 und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung seien durch die punktuelle Nacherhebung im Jahr 2018, die eine Abnahme der Verkehrsbelastung um 5 % zeigten, widerlegt. Die Annahme einer Verkehrszunahme bis zum Jahr 2035 um ca. 22 % sei nicht gerechtfertigt. Es sei im Gegenteil eine weitere Abnahme des Verkehrs im Untersuchungsgebiet zu erwarten.

Die Naturschutzverbände argumentieren, die Prognosezahlen für den Basis-Nullfall seien insbesondere für die Situation in der Ortsdurchfahrt von Berghausen als signifikant zu hoch anzusehen. Dies gelte sowohl für den prognostizierten Gesamtverkehr, der voraussichtlich auf der B 293 am Ortsausgang eher (weiterhin) bei ca. 11.000 bis 12.000 als bei 16.000 Kfz/24h liegen dürfte, als auch noch mehr für den Schwerverkehrsanteil. Eine Steigerung des Schwerverkehrs auf mehr als das Doppelte sei bei weiter bestehendem Durchfahrtsverbot unwahrscheinlich. Die Fehlprognose bezüglich des Schwerverkehrs beruhe ggf. darauf, dass laut den Angaben auf S. 22 des Erläuterungsberichts das Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr (das seit 2015 ab 12 t, seit 2020 ab 7,5 t gilt) bei der Verkehrsuntersuchung überhaupt noch nicht berücksichtigt worden sei.

Diese Zweifel können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht durchdringen, die Verkehrsprognose ist schlüssig und nachvollziehbar, der Prognosehorizont ist ausreichend (vgl. Abschnitt B.VII.1.3.3). Das Ergebnis der Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Zieljahr 2035 wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde anhand geeigneter Methoden ermittelt und überprüft sowie nachvollziehbar fachlich begründet.

Voranzustellen ist, dass es keine gesetzliche Vorgabe gibt, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist. Eine Verkehrsprognose ist mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht zu erstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25.12, juris Rn. 30). Dabei ist auch zu beachten,

dass Verkehrsmodelle versuchen, menschliches Verhalten abzubilden. Sie basieren nicht auf festen Zusammenhängen, sondern auf statistischen Beziehungen, die für bestimmte Randbedingungen ermittelt wurden. Deshalb kann es nicht „das einzig richtige Modell" geben, sondern es sind verschiedene Ansätze möglich. Diese komplexen Modelle können nicht erfolgreich durch isoliertes Betrachten einzelner Knotenpunkte oder Verkehrsbeziehungen kritisiert werden (OVG Lüneburg, Urteil des Senats vom 19.02.2007, 7 KS 135/03, juris Rn. 135). Angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes ist das Ergebnis der Verkehrsprognose plausibel und liefert schlüssige, belastbare Ergebnisse.

Wie unter B.VII.1.3.3. bereits ausgeführt, ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unschädlich für die im Rahmen dieser Entscheidung anzustellenden Betrachtungen, dass einzelne der Verkehrsprognose zu Grunde liegende Entwicklungen nicht eingetreten sind und damit die Verkehrszahlen tendenziell eher etwas zu hoch ausfallen. Es ist somit nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger diese Zahlen den Untersuchungen zu den immissionsschutzrechtlichen und den artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu Grunde gelegt hat. Im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ kann so ein Schutzniveau gewährleistet werden, das Prognoseunsicherheiten zu Gunsten der vom Vorhaben beeinträchtigten Belange nutzt.

Die Verkehrsprognose 2018 geht – je nach Einwohnerentwicklung – für den betrachteten Zeitraum 2018 bis 2035 von einer Verkehrszunahme von 2018 bis 2035 zwischen 10,8 und 14,1 % aus. Die in der Verkehrsuntersuchung 2006 berücksichtigen +22,3 % liegen zwar über den Prognosezuwächsen der aktuellen Überprüfung, können jedoch auch weiterhin als belastbar angesehen werden. Auch vor dem Hintergrund bestehender Prognoseunsicherheiten, die – wie bereits dargelegt – zugunsten der durch das Vorhaben beeinträchtigten Belange streiten, ist davon auszugehen, dass weiterhin erhebliche Verkehrsbelastungen in der Ortslage von Berghausen vorliegen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eingewandt, dass das mittlerweile verhängte Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr mit zulässigem Gesamtgewicht >7,5 t bei der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden sei, weshalb die Schwerverkehrszahlen zu hoch angesetzt worden sein. Unter B.VII.1.3.2 wurden die werktäglichen Belastungen durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs >3,5 t in der Ortsdurchfahrt von Berghausen für das Jahr 2006 (Analyse-Nullfall) und für das Jahr

2035 ohne Ortsumgehung (Basis-Nullfall) dargestellt. Die Belastungen im Querschnitt unmittelbar vor der Einmündung in die B 10 liegen im Analyse-Nullfall bei 1.880 Sfz/24 h, was einem prozentualen Anteil des Schwerverkehrs <3,5 t am Gesamtverkehr von zw. 10,1 % entspricht, im Basis-Nullfall ist von 2.260 Sfz/24 h auszugehen, was einem Anteil am Gesamtverkehr von 11,2 % entspricht.

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass bei der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung im November 2018 auf der B 293 bereits ein ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot mit zulässigem Gesamtgewicht >12 t bestanden habe und dass dieses in der Fortschreibung auch berücksichtigt worden sei. Richtig ist, dass seit 2020 ein Verbot für Lkw-Durchgangsverkehrs ab 7,5 t gilt. Allerdings gehören zum Lkw-Durchgangsverkehr keine Fahrzeuge, deren Zielort der Fahr im Umkreis von 75 km liegt. D. h. trotz des Durchfahrtsverbots bleiben Fahrten für Fahrzeuge ab 7,5 t Gesamtgewicht bis zu einem Zielort der Fahrt im Umkreis von 75 km zulässig. Derartige Fahrten aber machen laut Auskunft des Gutachters ca. 98 % des Schwerverkehrs aus. Die Auswirkungen des Durchfahrtsverbots sind daher begrenzt. Die Prognosezahlen basieren darüber hinaus auf einer zu erwartenden Zunahme des Wirtschaftsverkehrs (z. B. Paket-, Express- und Kurierdienste) durch Fahrzeuge im Segment zwischen 3,5 t und 7,5 t. Dies erklärt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel die angenommenen steigenden Schwerverkehrszahlen.

Die Naturschutzverbände haben in Ihrer Stellungnahme vom 23.07.2024 als Beleg dafür, dass der Verkehr seit 2018 bis heute abgenommen habe, auf die Zahlen der kontinuierlichen Verkehrszählung der LUBW an der B 10, Karlsruher Straße in Pfinztal-Berghausen (Knoten B 10 / B 293) verwiesen. Der durchschnittliche tägliche Gesamtverkehr an der kontinuierlichen Verkehrs-Zählstelle hätte von 20.500 Kfz/24 h im Jahr 2018 auf 17.400 Kfz/24 h im Jahr 2023, also um 15 % weiter abgenommen. Der Schwerverkehr habe im selben Zeitraum an derselben Stelle von durchschnittlich 960 Fz/24h auf 560 Fz/24h abgenommen, also sogar um 42 %.

Der Verweis auf Daten der Zählstellen aus der Straßenverkehrszählung bzw. des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg stellt die Verkehrsprognose nicht in Frage. Es ist zutreffend, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr an der B 10 nach den Daten der kontinuierlichen Verkehrszählung der LUBW im Vergleich 2018 – 2023 abgenommen hat. Im Vergleich 2021/2022 – 2023 ist jedoch bereits wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Die Zahlen der Dauerzählstellen sind auch nur bedingt aussagekräftig, da Zeiten mit Baustellen, Sperrungen und Umleitungen nicht

herausgerechnet werden. Die Übersicht der Verkehrsentwicklung an den Verkehrszählstellen seit 2007 weist starke Schwankungen auf (vgl. https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/luftqualitaet-2023-verkehrsentwicklung-2023). Der Rückgang von 2019 auf 2020 kann durch die Corona-Pandemie erklärt werden. Im Zeitraum August 2023 bis Dezember 2023 war die B 293 zwischen Walzbachtal und Bretten gesperrt, sodass davon auszugehen ist, dass der Baustellenbereich insbesondere vom Schwerverkehr großräumig umfahren wurde. Die Daten der Dauerzählstelle sind daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Beleg für eine allgemeine Verkehrsabnahme im Untersuchungsgebiet. Hinzu kommt, dass innerörtliche Verkehrszählstellen für sich alleine nicht aussagekräftig sind. Innerörtliche Zählstellen liefern höhere Werte, da sie den Ziel- und Quellverkehr der Gemeinde mit abbilden. An den Zählstellen wird der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr) über alle Tage (Mo – So) angegeben. Im Verkehrsgutachten werden hingegen die höheren werktäglichen Verkehre angegeben und miteinander verglichen. Dies wird in der Verkehrsuntersuchung auch dargelegt.

Abweichungen zwischen Verkehrszählungen durch Ingenieurbüros und den Ergebnissen von Straßenverkehrszählungen bzw. Verkehrsmonitorings sind eher die Regel statt die Ausnahme, da sich die Erhebungsmethoden und Berechnungen nicht gleichsetzen lassen und zum Teil auch dort auf Fortschreibungen beruhen. Den im Basis-Nullfall für das Jahr 2035 sowie im Prognose-Planfall 2035 angenommenen Ergebnissen und den Ergebnissen der Verkehrsmonitorings liegen unterschiedliche Ansätze zugrunde, sodass es nachvollziehbar zu Abweichungen kommt. Der Basis-Nullfall – ebenso wie der Prognose-Planfall – stellt keine Trendprognose nur hinsichtlich des Verkehrsaufkommens dar. Er berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung und die Entwicklung der Kfz-Zulassungen ebenso wie die in den Regionalplänen ausgewiesenen Flächen, auch wenn diese noch nicht bebaut sind und nicht sicher ist, ob und wann sie bebaut werden – und somit derzeit noch keinen Verkehr erzeugen, der sich in den Verkehrszählungen niederschlägt. Auch werden Verkehrsverlagerungen berücksichtigt, da Verkehr, der derzeit auf Nebenstrecken ausweicht, wieder auf die Hauptstrecke zurückkehrt, wenn er hier schneller ans Ziel gelangt. Dies gilt auch für die Verkehrsverlagerungen aus dem weiträumigen Straßennetz infolge des Baus einer Umgehungsstraße. Im Übrigen wird darauf die obigen einleitenden Ausführungen verwiesen, wonach komplexe Verkehrsmodelle nicht erfolgreich durch isoliertes Betrachten einzelner Knotenpunkte oder Verkehrsbeziehungen kritisiert werden können.

In die Prognoseansätze der Verkehrsuntersuchung sind u.a. auch Daten des statistische Landesamtes Baden-Württemberg zur Bevölkerungsentwicklung sowie Prognoseansätze zur Motorisierungsentwicklung entsprechend des Bundesverkehrswegeplans, Verkehrsprognose 2030 eingeflossen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere wird nicht dargelegt, dass die Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung offenkundig überholt wären. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde zudem gutachterlich nochmals bestätigt, dass es insgesamt auf der Gesamtachse, unter Mitberücksichtigung der B 293 in Berghausen, zu weiträumige Verkehrsverlagerungen kommt. Der Basis-Nullfall – ebenso wie der Prognose-Planfall – stellt somit keine Trendprognose dar.

Insgesamt ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger die Zahlen aus der Verkehrsprognose den Untersuchungen zu den immissionsschutzrechtlichen und den natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu Grunde gelegt hat. Verkehrsmodelle versuchen menschliches Verhalten abzubilden und basieren insoweit (auch) auf statistischen Beziehungen. Angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes ist das Ergebnis der Verkehrsprognose plausibel und liefert schlüssige, belastbare Ergebnisse. Folglich liegen die Prognosewerte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde „auf der sicheren Seite“ so dass sie eine hinreichende Grundlage für weitere, in diesem Beschluss getroffenen Entscheidungen bilden. Der Verzicht auf eine umfassende Neuberechnung der Verkehrsprognose für das Zieljahr 2035 wurde einleuchtend begründet. Auch die vorgelegten Zahlen aus automatisierten Verkehrszählstellen lassen die vorgelegte Prognose und ihre Erstellungsgrundlage nicht weniger plausibel erscheinen.

2. Lärmschutz und Schalltechnische Untersuchung

In zahlreichen, auch formularmäßig erhobenen Einwendungen wurde eine Verstärkung der Lärmschutzmaßnahmen am Kreisverkehr West B 10 / B 293 gefordert.

Gefordert wurde u.a.:

1. Verstärkung der Lärmschutzmaßnahmen am Kreisverkehr West / B 10,

2. Bau einer aktiven Lärmschutzmaßnahme, ausgeführt als Wand oder Wall, entlang der Strecke Bypass Nord zwischen Karlsruher Straße / Georgstraße

1 und der Unterführung Weiherstraßenbrücke auf deren nördlicher bzw. östlicher Seite. Diese Maßnahme sei umso dringender, solange der Bau der Ortsumfahrung B 10 (Hopfenbergtunnel) nicht realisiert sei, da über diesen Bypass der gesamte Verkehr der B 10 aus Richtung Pforzheim in Richtung Karlsruhe geführt werde. Es wurde gefordert, dies in einer gesonderten Schalltechnischen Untersuchung darzustellen und auf Einhaltung der Grenzwerte zu prüfen,

3. Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Ostseite der Weiherstraße vom Kreisverkehr B 10 durchgängig bis zum Kreisverkehr Rheinstraße / B 293 neu,

4. Aktive Lärmschutzmaßnahme am Kreisverkehr Rheinstraße / B 293 neu auf deren Südseite bzw. am EnBW Umspannwerk zur Reduktion des Lärmeintrags Richtung Georgstraße aus nördlicher Richtung,

5. Verwendung lärmmindernder Asphaltbeläge auf allen Strecken der Baumaßnahme zwischen Anschluss B 10 und Anschluss B 293 alt.

Zu den Forderungen hat der Vorhabenträger ausgeführt:

Zu 1. und 2.:
Der Ausbau der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs B 10 / B 293 neu sei aus Gründen der Verkehrssicherheit (z.B. Sichtbeziehungen) problematisch. In den meisten Bereichen des Knotenpunkts seien die technischen Möglichkeiten bereits ausgereizt, sodass bautechnisch eine Ergänzung allenfalls für den Bereich zwischen östlichem Bypass Nord und Georgstraße möglich sei. Für die in diesem Bereich der Georgstraße befindlichen Gebäude werde jedoch durch die Baumaßnahme kein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst. Die Prüfung weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen entbehre daher der rechtlichen Grundlage. Weiterhin hätten sich im Verfahren keine Hinweise auf einen übermäßigen Lärmeintrag in Richtung Georgstraße aus nördlicher Richtung ergeben. Die Belastung in der Georgstraße resultiere im Wesentlichen aus der bestehenden B 10 / Karlsruher Straße sowie aus dem Kreisverkehr/ Bypass Nord. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Ostseite der Weiherstraße bzw. das Schaffen einer aktiven Lärmschutzmaßnahme im Bereich des Kreisverkehrs am Vogelpark würde keine zusätzliche Schutzwirkung für die Georgstraße entfalten.

Während das östliche Bauende an der Ortsdurchfahrt der B 10 in der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Fischer (26.01.2021) noch in Höhe der westlichen Grenzen der durch die Georgstraße erschlossenen Grundstücke Georgstraße 1 bis 15 (ungerade) lag, wurde das Bauende nach dem Erörterungstermin auf die Ostseite der genannten Grundstücke verschoben und liegt nun im Verlauf der Georgstraße (s. Abschnitt B.VII.1.4.3.1). Bereits im Bestand liegen im Bereich der Georgstraße hohe Beurteilungspegel vor. Allerdings liegt keine wesentliche Änderung nach § 2 der 16. BImSchV vor.
Die Georgstraße ist durch die bestehende B 10 / Karlsruher Straße schon in erheblichem Maße vorbelastet. Diese Vorbelastung mindert die Schutzansprüche der Nachbarschaft (Michler in: Ziekow, Fachplanungsrecht, § 10 Rn. 34, 3. Auflage 2024). Mithin besteht auch kein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Zu 3. und 4.:
Der Vorhabenträger hat ausgeführt, es bestünden keine Hinweise auf einen übermäßigen Lärmeintrag in Richtung Georgstraße aus nördlicher Richtung. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Ostseite der Weiherstraße bzw. das Schaffen einer aktiven Lärmschutzmaßnahme im Bereich des Kreisverkehrs am Vogelpark entfalte keine zusätzliche Schutzwirkung für die Georgstraße und sei daher aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen.

Diese Ausführungen des Vorhabenträgers sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel. Der Lärmeintrag im Bereich der Georgstraße resultiert größtenteils aus der Vorbelastung der bestehenden B 10 / Karlsruher Straße.

Zu 5.:
Zur Forderung der Einwender, lärmmindernder Asphaltbeläge auf allen Strecken der Baumaßnahme zwischen Anschluss B 10 und Anschluss B 293 alt zu verwenden, hat der Vorhabenträger erwidert, dass sich lärmarme Fahrbahnbeläge aufgrund ihrer besonderen physikalischen Eigenschaften nicht für alle Belastungen eignen. Insbesondere für Knotenpunktbereiche seien lärmarme Fahrbahnbeläge ungeeignet. Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorgenommenen Planänderungen. Danach sind ein lärmtechnisch optimierter Asphalt sowie ein offenporiger Asphalt vorgesehen (s. unter B.I.1.3.3). Weitergehende lärmarme Fahrbahnbeläge kommen nicht in Betracht.

Mehrere Einwender haben die Lärmauswirkungen auf Gärten, Terrassen und Balkone kritisiert bzw. Entschädigungen dafür gefordert. Dazu ist festzuhalten, dass

eine Entschädigung für Außenwohnbereiche nur bei Überschreitung der Taggrenzwerte vorgesehen ist, weil diese Bereiche in aller Regel tagsüber genutzt werden. Die sicherlich bestehenden Lärmauswirkungen auf Außenbereiche unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern (s. hierzu unter s. unter B.VII.1.4.5 und B.XI.5).

Zur Berücksichtigung der Lärmauswirkungen auf Nebenstraßen wir auf Abschnitt B.VII.1.4 verwiesen.

Teilweise tragen die Einwender vor, für das Wohngebiet „Untere Au“ könnten die Lärmschutzwerte nur durch eine Tempo-50-Regelung erreicht werden. Die täglichen Erfahrungen zeigten bundesweit, dass hier (deutlich) schneller gefahren werde. Die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung sei durch permanente stationäre Geschwindigkeitsüberwachung bestmöglich zu gewährleisten.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass die vorhandenen Trassierungselemente im Bereich der beiden bestehenden Brücken über die Bahn bzw. die Pfinz nur die Haltesicht für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zuließen. Diese Höchstgeschwindigkeit sei daher auch der Schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt worden. Dies begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Ergänzend ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen bleibt, § 45 Abs. 3 StVO und nicht Gegenstand dieses Beschlusses ist. Dies gilt auch für die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungen.

Mehrere Einwender haben einen zusätzlichen finanziellen Ausgleich für Lüftungsanlagen gefordert. Teil der vom Straßenbaulastträger zu finanzierenden passiven Lärmschutzmaßnahmen sind auch sogenannte Schalldämmlüfter für betroffene Schlafräume, also Lüftungsanlagen, die auch bei geschlossenem Fenster einen ausreichenden Luftaustausch erlauben. Für taggenutzte Räume ist es den Eigentümern dagegen zuzumuten den notwendigen Luftaustausch durch ein geeignetes Lüftungskonzept (Stoßlüften) herbeizuführen.

Es ist einzuräumen, dass infolge der Lärmschutzwände eine Trennungswirkung für das Wohngebiet Untere Au entsteht. Die Lärmschutzwände sind aber nicht verzichtbar und schützen insbesondere die Anwohner des Wohngebiets Untere vor Lärm.

Bereich Hans-Thoma-Straße:
Im Bereich der Hans-Thoma-Straße ergeben sich mit dem beantragten Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers / Vorzugsvariante V21 (Wand-Wall-Kombination sowie abschnittsweise Einbau eines lärmarmen Asphalts) keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen können damit nicht verlangt werden. Der Vorhabenträger hatte im Zuge der Erstellung des Vorentwurfs den Bau einer 80 m langen Einhausung im Bereich des Wohngebietes „Sonnenberg“ bzw. des Haltepunkts Hummelberg lärmtechnisch untersucht. Die Einhausung würde aufgrund der „Portalwirkung“ im Bereich der Hans-Thoma-Straße 22-28 zu höheren Lärmpegeln führen als bei Anordnung einer Lärmschutzwand und auch in angrenzenden Bereichen keine Verbesserung bewirken. Das beantragte Lärmschutzkonzept bietet zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter B.VII.1.4.3.3 und B.XI.5 verwiesen.

Die Naturschutzverbände sowie weitere Einwender haben eingewandt, dass bei einer Lärmprognose für das Jahr 2035 zwingend berücksichtigt werden müsse, dass bis dahin ein signifikanter Anteil an Elektrofahrzeugen auf unseren Straßen unterwegs sein werde. Dies führe zu einer (weiteren) signifikanten Minderung der zu prognostizierenden Lärmbelastungen – ganz ohne Straßen-Neubau.

Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass die hier anzuwendenden RLS-90 keine Berücksichtigung der Elektromobilität vorsehen. Hierdurch wird nicht in Frage gestellt, dass die Elektrifizierung der Fahrzeuge eine wichtige Bedeutung für die Erreichung der Klimaziele hat (vgl. hierzu unter B.XI.4.). Nach dem Vortrag der Naturschutzverbände bleibt zudem fraglich, welche Reduktionsfaktoren aufgrund der möglicherweise zu erwartenden Steigerung der Elektromobilität in Ansatz zu bringen wären. Für eine Reduzierung des wahrgenommenen Verkehrsgeräuschs ist der Anteil an alternativen Antrieben in der Flottenzusammensetzung vernachlässigbar, da die Elektrifizierung nur das Antriebsgeräusch (Motorengeräusch) mindert und auf das Reifenabrollgeräusch keinen Einfluss hat. Vermindert sich durch die Elektrifizierung das Antriebsgeräusch, so wird es bei niedrigeren Geschwindigkeiten vom Reifenabrollgeräusch überdeckt. Nicht zuletzt kommt die vorliegende „konservative Abschätzung“ den Lärmbetroffenen vorliegend zugute.

3. Planrechtfertigung
Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellung bereits

aufgrund der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ gegeben (s. Ausführungen unter B.IV.). Die Planrechtfertigung kann auch durch die im Verfahren erhobenen Einwendungen nicht erschüttert werden. Im Einzelnen:

3.1 Fernverkehrsrelevanz der B 293

Die Naturschutzverbände und einige Einwender haben in ihrer Stellungnahme vom 29.0.2021 eingewandt, die B 293 diene im Bereich Pfinztal-Walzbachtal-Bretten fast ausschließlich dem lokalen und regionalen Verkehr. Sehr deutlich belegt werde dies durch die Tatsache, dass seit 2015 auf der Strecke ein Durchfahrtsverbot für den weiträumigen Schwerlastverkehr (ab 12 Tonnen, seit 2020 ab 7,5 Tonnen) gelte. Dem weiträumigen Schwerverkehr diene die Strecke demnach überhaupt nicht; die Kriterien des § 1 Abs. 1 FStrG seien nicht erfüllt. Durchgangsverkehr jedoch, der aus den anderen Pfinztaler Ortsteilen Söllingen, Kleinsteinbach oder Wöschbach, aus Walzbachtal oder aus Remchingen kommt, sei kein Fernverkehr. Der (Durchgangs-)Verkehr aus Söllingen, Kleinsteinbach, Wöschbach und Remchingen werde auch nach Realisierung des geplanten Vorhabens weiterhin durch den Ortskern von Berghausen fahren (müssen). Im Jahr 2000 sei durch das Ingenieurbüro für Verkehrswesen Köhler, Leutwein und Partner GbR eine Verkehrsbefragung für den Streckenabschnitt bei Pfinztal durchgeführt worden mit dem Ergebnis eines Fernverkehrsanteils von lediglich 2 %.

Die in § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG angeordnete Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung beschränkt sich nicht nur darauf, dass für ein bestimmtes Vorhaben ein Verkehrsbedarf überhaupt besteht. Der Bedarfsplan konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ für „einen weiträumigen Verkehr“ darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird (§ 1 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 1 FStrAbG). Die Bindungskraft der Bedarfsfeststellung erfasst auch eine im Bedarfsplan dargestellte überregionale Verkehrs- und Netzfunktion (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.06.1997, a C 3/95)

Die B 293 ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Bundesfernstraße im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden (Netzzusammenhang) und einem weiträumigen Verkehr dienen oder durch die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion zu dienen bestimmt sind (Verkehrsbedeutung).

Die B 293 ist – unstrittig - Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird eine Bundesfernstraße in der Regel dadurch Teil eines zusammenhängenden Netzwerkes, „dass sie beidseitig mit anderen Bundesfernstraßen verbunden ist, die ihrerseits wiederum in gleicher Weise Teil des zusammenhängenden Verkehrsnetzes sind“. Der „tragende Gesichtspunkt“ des erforderlichen Netzzusammenhangs liegt nach Ansicht des Gerichts in der „verkehrlichen Anbindung der Straße an ein Straßensystem, um gerade dadurch als Teil dieses Systems dessen verkehrliche Leistungsfähigkeit mitzubegründen, zu stützen oder auch nur zu erweitern“. Der durch das Verkehrsnetz aufzunehmende Verkehr muss sich „ohne Wechsel der verkehrlichen Qualität in einem zusammenhängenden Straßennetz bewegen können“ (vgl. BVerwG, Beschluss v. 23.12.1992, 4 V 188/92). Dies ist bei der B 293 der Fall. Die B 293 verbindet Karlsruhe über Bretten mit Heilbronn einschließlich des Anschlusses an das dortige Fernverkehrsnetz (B 27, B 39). In Bretten erfolgt zudem ein Anschluss der B 293 an die B 35 bzw. B 294. Ferner besteht eine Verbindung der B 293 mit der B 10 von Karlsruhe über Pforzheim nach Stuttgart. Beide Bundesstraßen stellen eine nicht unbedeutende Verknüpfung im Fernverkehrsnetz für den Wirtschaftsraum Karlsruhe – Heilbronn – Stuttgart dar. Im weiteren Umfeld ist eine Weiterfahrt auf der B 3, der A 5 oder der A 6 möglich. Die mit dieser Einbindung in das Verkehrsnetz verbundene Funktion schließt aber eine Bündelung mit anderen, lokal oder regional ausgerichteten Zielen nicht aus.

Als Bundesfernstraßen erachtet § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG darüber hinaus nur solche öffentlichen Straßen, die dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Zuordnungskriterien „dienen“ oder „zu dienen bestimmt“ sind nicht gleichbedeutend, sondern stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander. Während das Kriterium „dienen“ auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen abstellt, bezieht sich das Kriterium „zu dienen bestimmt“ auf die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion (BVerwG Beschluss v. 23.10.2002, 4 B 49/02, juris Rn. 4). Nach der Rechtsprechung weist der Begriff der Verkehrsbedeutung demnach eine tatsächliche und eine rechtliche Komponente auf, sodass nicht bloß die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen maßgeblich ist, sondern auch die durch die Funktion im Verkehrsnetz bestimmte Qualität der Straße (vgl. VGH München, Urteil v. 24.02.1999, 8 B 98.1627, juris Rn. 28).

Das Bundesfernstraßengesetz trifft keine ausdrückliche Regelung zu der Frage, welche Quantität dem überregionalen Verkehrsvorkommen – gemessen an den gesamten Verkehrsvorgängen, bei denen es sich regelmäßig um Mischverkehre handelt – zukommen muss. Eine Straße dient jedenfalls dem weiträumigen Verkehr, wenn dieser Verkehrsanteil den anderen Verkehren überwiegt. Abzustellen ist dabei auf die Verkehrsvorgänge des gesamten Straßenzugs. Nach der Rechtsprechung sind *„generalisierende Angaben darüber, ab welcher absoluten oder relativen Größenordnung ein weiträumig ausgerichtetes Verkehrsaufkommen (…) anzuerkennen ist, nicht möglich,* (vgl. BVerwG, Beschluss v. 16.01.2007, 9 B 14/06, juris Rn. 7).

In den Prognosen des BMVI zum Bundesverkehrswegeplan wird Fernverkehr definiert als Verkehr mit einer Fahrweite ab 50 Kilometern (vgl. BVU Beratungsgruppe u.a., Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger – Los 4: Netzumlegung Straßenverkehr Ergebnisbericht, 30. April 2014, Kapitel 4.2.3.1.). Dabei kann auch Quell- und Zielverkehr, sowie Schwerverkehr, der die B 293 zulässigerweise befährt, Fernverkehr sein. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung im Planfeststellungsverfahren Jöhlingen insoweit mitgeteilt, dass sich aus dem Verkehrsmodell ein Verkehrsanteil mit Reiseweiten > 50 km von ca. 13 % ableiten lasse. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe ersichtlich, an dieser Aussage grundlegend zu zweifeln. Dass auf der B 293 ausschließlich nur noch regional bedingter Verkehr sein wird und weiträumiger Verkehr letztlich vollständig ausbleibt, kann vorliegend jedoch ausgeschlossen werden.

Selbst wenn man dazu käme, dass die B 293 nicht dem „weiträumigen Verkehr dient“ so ist vorliegend jedenfalls das zweite Kriterium „zu dienen bestimmt“ einschlägig i. S. d. § 1 Abs. 1 FStrG. Das Merkmal stellt nicht auf das tatsächliche weiträumig ausgerichtete Verkehrsaufkommen und einen zu prognostizierenden „Mindestanteil“ des weiträumigen Verkehrs an der Gesamtbelastung der Straße ab, sondern auf die funktionalen Zielsetzungen, die der Straße im Hinblick auf die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG zugedacht sind. Andernfalls könnten Straßen die Funktion, die ihnen im Gesamtstraßennetz an sich zukommt, vielfach nicht erfüllen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 08.10.1999, 4 B 53/99, juris Rn. 9) Maßgeblich ist insbesondere deren raumordnerische Funktion, die sich nicht zwangsläufig aus einem förmlichen Verkehrswegeplan ergeben muss, sondern auch aus dem bestehenden Netz, das einem bestimmten Verkehrskonzept Ausdruck verleiht, abgeleitet werden kann. Das Verkehrskonzept der B 293 ergibt sich gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG aus

dem Bedarfsplan, dessen Vorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entsprechen. Damit ist auch die Forderung, die B 293 sei zwischen Berghausen und Bretten zur Landesstraße abzustufen, zurückzuweisen.

Sofern die Einwender Zweifel an der konzeptionellen Einstufung des Vorhabens als Hauptverkehrsachse äußern, ist festzuhalten, dass sich dieser Begriff auf das „Landeskonzept für die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen“ (Stand März 2013) bezieht, der Hauptverkehrsachsen definiert als „eine durchgehende Verbindung zwischen zwei Bundesfernstraßen (..), die durchgängig eine Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24h sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen. Diese Kriterien werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Auf der B 293 zwischen Berghausen und B 35 wurden bei der bundesweiten Verkehrszählung 2010, die dem Landeskonzept zugrunde gelegen haben dürfte, zwi-chen Berghausen und Walzbachtal-Jöhlingen 12.424 Kfz/24 (Zählstelle Nr. 6917 1102) und in der Ortsdurchfahrt Pfinztal bis zu 15.063 Kfz/24h (Zählstelle Nr. 6917 1107) ermittelt.

3.2 Verkehrsprognose und gesetzliche Bedarfsfeststellung

Der Bund führt in seiner Stellungnahme vom 29.09.2021 u.a. aus, die “Verkehrsprognose sei deutlich überhöht“, was auch auf den tatsächlichen finanziellen Nutzen durchschlage. Damit sei der angegebene wirtschaftliche Nutzen und damit der vordringliche Bedarf nicht gegeben.

Den Annahmen und Ergebnisse einer projektbezogenen Verkehrsprognose kommt für die Frage der Planrechtfertigung eines bundesfernstraßenrechtlichen Neu- oder Ausbauvorhabens nach ständiger Rechtsprechung keine maßgebliche Bedeutung zu, denn die Planrechtfertigung folgt bereits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, die insbesondere auch den Zweck hat, das Planfeststellungsverfahren von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Mithin schließt der Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Daraus folgt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung grundsätzlich nicht durch Geltendmachung etwa methodischer Mängel einer im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Verkehrsprognose in Frage gestellt werden kann (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 8 C 10494/14, juris Rn. 78). Entscheidend ist allein, ob das Er-

gebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (vgl. BVerwG, Urteil v. 03.05 2013, 9 A 16/12, juris Rn. 22 ff BVerwG, Urteil v. 17.01.2007, 9 A 20.05).

Demzufolge mangelt es nicht an der Planrechtfertigung, weil eingewendet wird, die projektbezogene Verkehrsprognose des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG sei methodisch fehlerhaft, die prognostizierten Verkehrszahlen unrealistisch hoch und damit kein tatsächlicher Bedarf für das Vorhaben gegeben wäre. Der Einwand greift auch schon nicht, weil die behaupteten Mängel der projektbezogenen Verkehrsprognose - ihr Vorliegen unterstellt - keine Rückschlüsse auf die den Prognosen des Bedarfsplans zugrundeliegenden Annahmen zulassen (vgl. BVerwG, Urteil v. 03.05 2013, aaO, juris Rn. 24). Denn sie unterliegt anderen Grundannahmen und Prognosemethoden als die projektbezogene Verkehrsprognose. Eine Ausnahme von der Bindungswirkung könnte nur insofern gelten, wenn die dem Bedarfsplan zugrunde gelegte Prognose eine in jeder Hinsicht unhaltbare Einschätzung der Verkehrsentwicklung darstellt. Hierfür liegen der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte vor. Der Bundesverkehrswegeplanung und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen bezogen auf das Jahr 2030 zugrunde. Diese umfasst die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger, die Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur und den Endenergieverbrauch sowie die CO_2-Emissionen der Verkehrsträger (vgl. BVWP 2030, S. 54). Es handelt sich um eine deutschlandweite, großräumige Planung (vgl. BVWP 2030, S. 54). Wesentliche grundlegende Ergebnisse der Prognose waren, dass bis 2030 kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland zu erwarten sind und zwar sowohl beim Güterverkehr (38 %), als auch – trotz abnehmender Einwohnerzahl - beim Personenverkehr (13 %)

Demgegenüber betrachtet die projektbezogene Verkehrsprognose 2030 ein sehr viel kleinräumigeres Untersuchungsgebiet um den Planungsraum der Ortsumfahrung Berghausen und beschränkt sich auf Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr (vgl. Unterlagen 22.1 und 22.2).

Unabhängig davon ist es gemäß § 4 FStrAbG dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat gem. § 4 S. 1 FStrAbG das Bundesverkehrsministerium jeweils nach Ablauf von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine solche

Überprüfung findet auch regelmäßig statt. Bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Bedarfsplans (bzw. bis zu einer etwaigen und bisher weder eingetretenen noch zu erwartenden widerlegten grundlegenden Wandlung der Verhältnisse) behält der Bedarfsplan seine Gültigkeit.

Hinsichtlich der Einwendungen zur projektbezogenen Verkehrsuntersuchung wird im Übrigen auf die vorstehenden Ausführungen unter B.XV.3.1 verwiesen.

3.3 Finanzierbarkeit und Baulastträgerschaft

Die Naturschutzverbände haben im Verfahren eingewandt, der Mangel der Finanzierbarkeit des Vorhabens stelle die Planrechtfertigung in Frage. Das Bundesverwaltungsgericht habe mit seinem Urteil vom 20. Mai 1999, Az.: 4 A12.98 festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde den Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens nicht ignorieren dürfe. Eine aus finanziellen Gründen nicht realisierbare Planung sei rechtswidrig und unzulässig.

Die beantragte Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Ausweisung als "vordringlicher Bedarf" unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt das genannte Urteil die Finanzierbarkeit nicht in Frage. Die Planrechtfertigung ist nur dann zu verneinen, wenn die Finanzierbarkeit ausgeschlossen erscheint. Die Aufnahme des Vorhabens im Zuge der Fortschreibung des Bedarfsplans in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 als „vordringlicher Bedarf“ rechtfertigt die Annahme, dass diese Maßnahme auch tatsächlich aus Mitteln des Bundeshaushalts finanziert und im Auftrag des Bundes realisiert wird (vgl. auch OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 06.11.2019, Az.: 8 C 10240/18). Die Ausweisung als "vordringlicher Bedarf" unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben. Durchgreifende Zweifel, dass die Finanzierbarkeit des Neubaus der B 293, Ortsumfahrung Berghausen innerhalb eines Zeithorizonts von 10 bzw. max. 15 Jahren (vgl. § 17c Nr. 1 FStrG), gerechnet ab dem Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses, ausgeschlossen erscheint, bestehen daher nicht. Der Bund, vertreten durch Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat dem Vorentwurf den Gesehen-Vermerk erteilt. Die Baulastträgerschaft wurde zu keinem Zeitpunkt angezweifelt.

Die Naturschutzverbände tragen weiter vor, der Bundesrechnungshof habe für die 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe mit einem Fernverkehrsanteil von 5 % die Finanzierbarkeit des Vorhabens durch die Bundesrepublik Deutschland in Frage gestellt. Dies müsse erst recht für das beantragte Vorhaben gelten.

Es ist zutreffend, dass der Bundesrechnungshof in seinen „Prüfungsmitteilungen an das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung über die Prüfung zum Neubau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10 vom 25.07.2013“ vor dem Hintergrund des damals prognostizierten Fernverkehrsanteils von 5 % des Verkehrsaufkommens Bedenken geäußert hat, ob es sich um eine Bundesfernstraße handeln könne. Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hat in seinem Urteil vom 06.11.2019, 8 C 10240/18 aber überzeugend dargelegt, dass der Argumentation des Bundesrechnungshofs nicht gefolgt werden könne (vgl. Rn. 119 ff).
Auch der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht aus dem Jahr 2002 die Baulastträgerschaft des Bundes für die B 293 anerkannt. Die Erreichbarkeit grundsätzlicher Planungsziele wurde vom Bundesrechnungshof nicht in Frage gestellt. Der Bundesgesetzgeber hat im Bundesverkehrswegeplan 2030 an der Einstufung des Vorhabens im vordringlichen Bedarf festgehalten. Daher sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch grundsätzliche Zweifel daran, dass diese Maßnahme auch tatsächlich vom Bund finanziert und im Auftrag des Bundes realisiert werden wird, nicht angebracht (vgl. Vorwort Bundesverkehrswegeplan "Nationales Prioritätenkonzept zur effizienten Mittelverteilung“).

Ungeachtet der aufgeworfenen Frage, ob der Bund der einzig mögliche Baulastträger der Baumaßnahme sei, liegt ein ernsthafter Antrag eines geeigneten und realisierungswilligen Baulastträgers vor, über den die Planfeststellungsbehörde ungeachtet des Nachweises der Wirtschaftlichkeit entscheiden muss. Dem Vorhaben steht ein Mangel der Finanzierung daher nicht entgegen und die Bundesrepublik Deutschland ist insoweit auch der richtige Baulastträger.

3.4 Nutzen-Kosten-Verhältnis

In mehreren Einwendungen wird vorgetragen, die Planung erfüllt nicht den erforderlichen volkswirtschaftlichen Nutzen. In PRINS sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis nur für das Gesamtprojekt ausgewiesen. Da die Verfahren zwischenzeitlich getrennt worden seien, sei ein Nutzen-Kosten-Verhältnis nur für die Teilplanung unterlassen worden.

Der Einwand vermag nicht zu überzeugen. Die Wirtschaftlichkeit einer Straßenbaumaßnahme wird vom Bund in eigener Regie durch die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ermittelt. Bei der wirtschaftlichen Bewertung durch eine Nutzen-Kosten–Analyse werden die Projektwirkungen soweit möglich monetär erfasst und den Investitionskosten gegenübergestellt. Vorhaben sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 haben (d. h. die Summe aller monetarisierten Nutzen ist größer ist als die Investitionskosten).

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist ein wesentliches Priorisierungskriterium und das zentrale Bewertungsmodul bei der Bundesverkehrswegeplanung (vgl. BVWP 2030 S. 59), das die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darstellt. Die zur Ermittlung des NKV durchgeführte Nutzen-Kosten-Analyse stellt den voraussichtlichen Investitionskosten eines Projektes alle monetär darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüber, wie z.B. Reisezeitgewinne, Betriebskosten, Aspekte der Verkehrssicherheit und Umweltindikatoren wie Lärmwirkung, Schadstoffe oder Klimagase (vgl. BVWP S. 59 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, dass die Methodik des BVWP 2030 geeignet ist, den Nutzen der Ortsumgehung zu quantifizieren.

Das Nutzen- Kosten-Verhältnis wurde im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans BVWP 2030 für das „Maßnahmenbündel“ B293-G30-BW Berghausen – Bretten ermittelt, die sich aus den beiden Teilabschnitten T1 – OU Berghausen und T2 – OU Jöhlingen zusammensetzt. Für das Hauptprojekt B 293 Berghausen – Bretten ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,6 ausgewiesen (vgl. PRINS Punkt 1.7.), sodass das Nutzen-Kosten-Verhältnis als hoch eingeschätzt wurde. Die Dringlichkeitseinstufung des Hauptprojekts (B 293, Berghausen –Bretten) erstreckt sich auch auf das Teilprojekt Ortsumgehung Berghausen (vgl. Vorbemerkung zu Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Für das Teilprojekt ist von einem eigenen Nutzen auszugehen.

Der größte jährliche Nutzen wird durch die Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr und durch die Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr erzielt, gefolgt von der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Während innerorts den Veränderungen der Geräuschbelastung ein positiver Nutzen zugeschrieben wird, führen die Belastungen außerorts gerade zu einem negativen Gesamtwert. Der insgesamt positive Nutzen für die Ortsumgehung Berghausen basiert

daher auf mehreren Komponenten. Der Einwand, Reiszeitgewinne hätten keinen finanziellen Nutzen erscheint der Planfeststellungsbehörde nicht überzeugend.

Insgesamt steht die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für den Bund nicht in Frage und zwar selbst vor dem Hintergrund allgemeiner Baupreissteigerungen bei lang laufenden Vorhaben. Dies zeigt sich – wie bereits oben erwähnt - auch in der Erteilung des „Gesehen"-Vermerks vom 25.09.2018 durch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Durch diesen wurde zudem die Übereinstimmung mit dem im FStrAbG aufgeführten Projekt sowie dessen Erforderlichkeit bestätigt. Auch der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundes hat trotz Kenntnis der Berichte des Bundesrechnungshofs das Projekt nicht in Frage gestellt. Nach Ansicht des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich anschließt, ist davon auszugehen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens auch weiterhin deutlich über 1 liegt und die Maßnahme somit wirtschaftlich ist.

Darüber hinaus wird nochmals darauf hingewiesen, dass der Deutsche Bundestag über die Aufnahme der Projekte des Bundesverkehrswegeplans und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze beschließt. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt. Eine andere Auffassung würde auch der mit dem Fernstraßenausbaugesetz bezweckten öffentlich-rechtlichen Aufgabenverteilung bei der Fortschreibung der Fernstraßenausbauplanung widersprechen. Nachträgliche Veränderungen, die so gewichtig sind, dass sie den kraft gesetzgeberischer Entscheidung feststehenden Bedarf überwinden können, liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Demzufolge war es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, das Vorhaben erneut einer eingehenden Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen.

3.5 Nachhaltige Mobilität und Klimaschutz

Im Rahmen der Einwendungen, darunter auch der Naturschutzverbände vom 29.09.2021, wurde weiter eingewandt, die vorliegenden Planung berücksichtige nicht den politisch gewollten Ausbau des ÖPNV, der zwangsläufig zu einer Verringerung des Pkw- und Lkw-Verkehrs führe. Dabei wird beispielhaft der geplante zweigleisige Ausbau der Kraichgaubahn genannt sowie Überlegungen im Karlsruher Verkehrsverbund zum sog. Nordring (Schienenstrecke Walzbachtal, Weingarten Stutensee bis Eggenstein-Leopoldshafen).

In diesem Zusammenhang ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) plant im Auftrag des Landkreises Karlsruhe zur Verbesserung der Bedienungsqualität den zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn im Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Bretten mit insgesamt drei Bauabschnitten (A bis C). Es bestehen Überlegungen, mit einem vierten Zug pro Stunde mehr Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke zwischen Grötzingen und Heilbronn anzubieten. Das Scoping-Verfahren für die Abschnitte A und B ist abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2025 eingeleitet werden. Unbesehen der Tatsache, dass der Ausbau des ÖPNV keine Verbesserungen im Hinblick auf den hohen Schwerverkehrsanteil in Berghausen ergibt, so schlägt ein zweigleisiger Ausbau der Kraichgaubahn nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht auf die hohen Verkehrszahlen durch, wenn man von einer weiteren zusätzlichen vollbesetzten Bahn von 1000 Fahrgästen pro Stunde ausgeht. Dies stellt die Zahlen des Verkehrsgutachtens und der Erforderlichkeit der Maßnahme nicht in Frage. Nach der nachvollziehbaren Aussage des Gutachters führen neue Mobilitätskonzepte nicht dazu, dass sich der Durchgangsverkehr signifikant senken lässt. Sie betreffen in der Regel den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in der Gemeinde.

Auch Maßnahmen wie die verstärkte Nutzung von E-bikes und der Umstand, dass Arbeitgeber seit den 2020er-Jahren mehr Homeoffice ermöglichen, haben nach Aussage des Gutachters keine zu hoch zu bewertende Minderungseffekte.

Weiterhin ändert auch der Verweis einiger Einwender darauf, dass künftig mehr Elektrofahrzeuge unterwegs sein werden, nichts an dem Umstand, dass die Ortsdurchfahrt von Berghausen aktuell über eine zu geringe Leistungsfähigkeit verfügt. Die gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbedürfnisse rechtfertigen das Vorhaben. Trotz einer grundsätzlich wünschenswerten Mobilitätswende muss auch künftig von einem erheblichen Verkehrsauskommen im motorisierten Verkehr ausgegangen werden.

Dem Vorhaben wird entgegengehalten, dass die Belange des Klimaschutzes nicht bzw. nicht ausreichend beachtet wurden, da verfassungsrechtlich verbindlichen Zielvorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes außer Acht gelassen und die Klimaverträglichkeit des Vorhabens nicht geprüft worden seien. In diesem Zusammenhang seien übergeordnete Ziele des Bundes sowie die Förderung nachhaltiger Mobilität (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG), bei der Planung nicht berücksichtigt worden.

Hierzu ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens einen Beitrag zur Berücksichtigung des großräumigen Klimas vorgelegt hat. Den Einwendern kann nicht darin gefolgt werden, dass die Planung unter dem Aspekt des Klimaschutzes, insbesondere im Licht des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 nicht zu rechtfertigen sei. Dies wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht aufgrund des Berücksichtigungsgebot nach § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetz erschüttert. Die Planfeststellungsbehörde hat die dem Vorhaben zuzurechnenden Auswirkungen im Rahmen der Abwägungsentscheidung mit dem Ergebnis einbezogen, dass Aspekte des globalen Klimas dem Vorhaben nicht entgegenstehen (vgl. dazu B.XI.4.)

Für eine Verfassungswidrigkeit des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der hierauf beruhenden Ausbaugesetze nebst Bedarfsplänen liegen ebenfalls keine Anhaltspunkte vor. Wie bereits ausgeführt ist es zudem gemäß § 4 FStrAbG Aufgabe des Gesetzgebers, die Bedarfsfeststellung zu überprüfen. In der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung sollen künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29. Oktober 2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3).

4. „Klammerung“ mit der Ortsumfahrung Jöhlingen

Die Naturschutzverbände sowie weitere Einwender haben gefordert, dass zumindest genehmigungsrechtlich über eine „Klammerung“ der Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen und B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen sichergestellt werden müsse, dass der Bau eines der beiden Teilprojekte zwingend unter die Bedingung gestellt wird, dass auch das andere Teilprojekt rechtskräftig planfestgestellt ist und die Finanzierungszusage des Bundes für beide Teilprojekte vorliegt.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Denn bei einem Projekt, das im Bedarfsplan des Bundes in der Kategorie des Vordringlichen Bedarfs aufgeführt ist, kann regelmäßig von seiner Verwirklichung ausgegangen werden. Auch das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen, für das am 25.01.2021 der Antrag auf Planfeststellung eingereicht wurde, ordnet der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dem Vordringlichen Bedarf zu. Die Listung der benachbarten Straßenbauvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ und „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ als ein Gesamtvorhaben in PRINS ist der Projekthistorie geschuldet. Die Realisierung beider Vorhaben würde die verkehrlichen Wirkungen im Streckenabschnitt Pfinztal – Walzbachtal – Bretten nochmals steigern bzw. hiermit würde eine optimale verkehrliche

Wirkung erzielt. Gleichwohl kommt beiden Vorhaben unabhängig voneinander eine eigene verkehrliche Bedeutung zu und es besteht ein vordringlicher Bedarf für jedes der Teilprojekte. Die beiden Bedarfsplanmaßnahmen schließen räumlich nicht unmittelbar aneinander an und sind baulich weitestgehend unabhängig voneinander umsetzbar (s. auch Antwort auf die Kleine Anfrage des Abg. Ansgar Mayr, CDU, Drs. 17/6307, Nr. 5). Im Falle der Realisierung des Projekts B 293, OU Berghausen, käme es zu Verlagerungen des Verkehrs, welcher auf die direkte Strecke/ auf die Umfahrung gezogen würde.

Gewichtige Anhaltspunkte, dass das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen nicht realisiert bzw. vom Bund finanziert werden würde, sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Angesichts der dargelegten eigenen verkehrlichen Wirkung der Ortsumfahrung Berghausen und unter Berücksichtigung des weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens für eine Ortsumfahrung Jöhlingen hält es die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich, die Ortsumfahrung Berghausen zur aufschiebenden Bedingung für die Realisierung des mit diesem Beschluss genehmigten Vorhabens zu machen.

5. Berücksichtigung weiterer Alternativen

In verschiedenen Einwendungen wurde kritisiert, dass weitere Varianten nicht untersucht worden seien. Von den Einwendern wurden zwei weitere Varianten eingebracht, zum einen eine Variante, die eine Untertunnelung der Pfinz im westlichen Planungsabschnitt vorsah, sowie die Variante eines Tunnels unter dem Sonnenberg bzw. Hummelberg. Diese Varianten erweisen sich wegen sehr hoher prognostizierter Baukosten als offensichtlich ungeeignet (s. in Abschnitt B.XI.3.2). Die Variante 4, die eine südliche Bündelung der B 293 neu mit der Bahnlinie Karlsruhe – Eppingen – Heilbronn sowie die Unterführung der Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim und den Neubau einer Brücke über die Pfinz beinhaltet, ist in der Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung, Kurzfassung für den „Neubau der Ortsumfahrung (NOU) Berghausen im Zuge der B 293“, November 2009, von Herrn Dipl.-Ing. B. Stocks favorisiert worden. Wegen der zu erwartenden Mehrkosten von rund 9,5 Mio. Euro erweist sie sich aber nicht als eindeutig vorzugswürdig gegenüber der beantragten und planfestgestellten Variante 3 (dazu unter B.XI.3.2.7).

Der Seitens der IG Hopfenbergtunnel vorgetragene Einwand, alternative Varianten einer Führung der B 293 in Tieflage mit Unterquerung der DB- und AVG-Bahngleise, mit Überbrückung der Pfinz am westlichen Ortsrand Berghausen, seien nicht ge-

prüft worden, ist zurückzuweisen. Die im Zuge der Vorplanung untersuchten Varianten 2, 4 und 6 unterqueren die Bahnstrecke Karlsruhe – Pforzheim bzw. die AVG-Trasse der S 5 und überqueren die Pfinz auf einem neuen Bauwerk. Eine vergleichende Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der Varianten ist in Unterlage 19.7.1 „Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung“ enthalten, vgl. hierzu Abschnitt B.XI.3.2.

Vom Pfinztaler Kreis wurde im Verfahren eingewandt, dass die „Rhein-Kraichgau-Trasse“ in der Variantenabwägung nicht berücksichtigt worden sei. Diese vom Arbeitskreis vorgeschlagene Variante beruht auf der ehemaligen Knittelbergvariante (vgl. unter B.XI.3.3 – Varianten der UVS 1993). Sie beruht auf einer anderen Netzkonzeption, als diejenige, welche dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt, da die B 293 nicht an die B 10, sondern an die B 3 angeschlossen wird. Es ist somit nicht zu beanstanden, dass diese Variante bereits frühzeitig im Verfahren ausgeschieden wurde.

Bezüglich der Knittelbergvariante wird ergänzend noch auf Folgendes hingewiesen: Die Knittelbergvariante schnitt hinsichtlich der Entlastungswirkung für die bestehenden Ortsdurchfahrten, der Baulänge, sowie insbesondere der Kosten ungünstiger ab als die vom Vorhabenträger verfolgten Vorzugsvarianten. Es wurde festgestellt, dass im Vergleich der Verkehrsprognose für das Jahr 2015 bei der Knittelbergvariante in Berghausen mehr Fahrzeuge auf den Ortsdurchfahrten im Zuge der B 10 und B 293 verkehren würden als bei der Jöhlinger Tal-Trasse. Die Trassenlänge bei der Knittelbergvariante war mit ca. 7,5 km ca. 1 km länger als bei der Jöhlinger Taltrasse und die Baukosten um ca. 56 % höher als bei der Jöhlinger Taltrasse. Der pauschale Einwand der Einwender, die ermittelten erhöhten Kosten der Knittelbergvariante seien überhöht, wird zurückgewiesen. Die Kosten rechtfertigen sich u.a. daraus, dass im Fall des Anschlusses an die B 3 diese ausgebaut werden müsste.

Der Vorhabenträger hat verschiedene „großräumige Varianten“ untersucht, bei denen die B 293 zwischen Grötzingen und Weingarten an die B 3 anbindet (s. dazu unter B.X.3.3). Da aufgrund der Topographie nur wenige Bereiche für einen Anschluss an die B 3 geeignet sind, werden in allen Varianten Tunnel erforderlich, was sich auf die Kosten niederschlägt. Aufgrund der Topografie an der B 3 sind nur wenige Bereiche für einen Anschluss geeignet. Die Trassierung der B 293 neu wurde so gewählt, dass möglichst kurze Tunnel erforderlich werden. Gegenüber der früheren Variantenuntersuchung im Zusammenhang mit der Wöschbacher Tal-Trasse

wurden daher kleinere Kurvenradien, eine größere Kurvigkeit sowie größere Längsneigungen auf der Strecke bzw. in den Tunneln berücksichtigt. Die Untersuchung großräumiger Linienalternativen wurde dem Feststellungsentwurf als Unterlage 19.7.2 beigefügt. Auf den Vergleich und die Abwägung der großräumigen Linienalternativen unter B.XI.3.3.8 und B.XI.3.3.9 wird verwiesen. Danach erweist sich keine der untersuchten großräumigen Linienalternativen gegenüber der beantragten Variante als vorzugswürdig.

Der Pfinztaler Kreis hat eingebracht, die Varianten „Sandgrubentunel“ und „Alte Reut“ hätten untersucht werden müssen. Im Zuge der Planung wurden zahlreiche Varianten untersucht, um festzustellen, ob eine Trassierung ohne oder mit möglichst kurzem Tunnel möglich ist. Dabei wurden auch diverse Trassen untersucht, die durch das Gewann Sandgrubengrund führen und das ICT-Gelände umfahren. Aufgrund der vorhandenen Topografie an der B 3 wurde keine Lösung gefunden, bei der unter Einhaltung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL Ausgabe 2012) auf einen Tunnel verzichtet werden konnte. Dies brächte erhebliche Kosten mit sich, weshalb sich diese Varianten nicht als vorzugswürdig erweisen.

Weiterhin wurde von Seiten des Pfinztaler Kreises argumentiert, alle großräumigen Varianten hätten sowohl Berghausen als auch Grötzingen und Weingarten optimal vom Verkehr entlastet. Es ist zutreffend, dass die Entlastung für Weingarten umso größer ist, je näher die Trasse bei Weingarten verläuft, da sie als Ortsumfahrung von Weingarten wirkt. Allerdings wäre die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 in Berghausen bei den großräumigen Varianten fast doppelt bis 3,5-fach so hoch als bei der vorliegenden Trasse. Auf die Ausführungen zur Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt auf der B 293 in Berghausen und die Variantenabwägung wird verwiesen (B.XI.3.3.7 und B.XI.3.3.8).

6. Wertminderung von privaten Grundstücken

Mehrere Einwender befürchten Wertverluste ihres Grundstücks wegen lärm- und schadstoffbedingter Belastungen.

Grundsätzlich ist die Wertminderung eines Grundstücks (als solche) kein eigenständiger Abwägungsposten, da der den Verkehrswert bestimmende Grundstücksmarkt auch solche Umstände berücksichtigt, die von der Planfeststellungsbehörde nicht im Rahmen der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt werden können und müssen. Die Betroffenheit beurteilt sich nicht nach dem Umfang einer mögli-

chen Wertminderung eines Grundstücks, sondern (allein) nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen („in natura“), die mit der Planung verbunden sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11.02.2004, Az. 5 S 387/03). Auch sind gewisse Einbußen als Ausdruck der Sozialbindung insbesondere dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.09.2002, 9 A 5/02; Bayerischer VGH, Urteil v. 30.11.2020, Az. 22 A 19.40034, 22 A 19.40036).

Da der Bau der Ortsgehung dem Gemeinwohl zu Gute kommt, dient die Planung dem öffentlichen Interesse. Darüber hinaus kann ein Grund- oder Wohnungseigentümer nicht auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung vertrauen, da dem Fachplanungsrecht ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 28.03.2007, 9 A 17/06). Vor diesem Hintergrund stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende Grundstückswertminderung für sich allein grundsätzlich keine eigenständigen Abwägungsposten dar, die im Rahmen der Abwägung von vornherein Berücksichtigung finden müssten. Abwägungserhebliches Gewicht kann nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. Dazu zählen von einigen Einwendern kritisierte optische Beeinträchtigungen und damit einhergehende eingeschränkte Erholungswerte nicht. Für bauzeitlich auftretende Lärmbeeinträchtigungen wurden, soweit diese das unzumutbare Maß für Eigentümer und/oder Mieter überschreiten, gesondert Nebenbestimmungen festgesetzt. Etwaige darüberhinausgehende Wertminderungen von Grundstücken sind als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.09.2002, Az. 9 A 5/02). Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst (BVerwG, Urteil v. 24.06.1996, A 39.95, juris Rn. 19). Im Übrigen werden damit einhergehende Entschädigungsfragen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

7. Anbindung des Wohngebiets Untere Au, bauzeitliche Umleitungen

Anbindung des Wohngebiets Untere Au

Für Fußgänger und Radfahrer entfällt durch das Vorhaben die südwestliche Weiherstraße als Verbindung. Ein häufiger Einwand im Rahmen des Verfahrens war, dass das Wohngebiet „Untere Au“ von der Ortsmitte von Berghausen abgeschnitten werde. Dies betreffe insbesondere den Rad- und Fußverkehr. Hingewiesen wurde auf die trennende Wirkung der Lärmschutzwände.

Der Anschluss des Wohngebietes „Untere Au“ an das innerörtliche und überörtliche Straßennetz ist durch die neue Gemeindestraße, die an den Geh- und Radweg nördlich der Pfinz anschließt, gewährleistet. Ein Zugang für Fußgänger zur Minigolfanlage und zur Freizeitanlage ist über den Gehweg über den Kreisverkehrsplatz am Vogelpark „B 293 neu / Weiherstraße / Rheinstraße“ gewährleistet.

Weiterhin wurde im Verfahren eine Verlängerung des geplanten Gehwegs über die Minigolfanlage bzw. den Vogelpark hinaus bis zum Kreisverkehrsplatz am Vogelpark und weiter zum Kinderspielplatz Kohlerwiesen vorgesehen. Der Vorhabenträger trägt durch die geänderte Planung/ Schaffung einer Querungsmöglichkeit den Bedenken der Einwender Rechnung.

Während die vorhandenen Gehwege entlang der Weiherstraße aktuell lediglich eine Breite von ca. 1,50 m aufweisen, erhält der Gehweg entlang der neuen Gemeindestraße eine Breite von 2 m und bindet an den Geh- und Radweg entlang der Pfinz an bzw. führt in Richtung Vogelpark. Die Befahrbarkeit für Rollatoren und Rollstuhlfahrende wurde durch eine Absenkung des Bordsteins an den Übergangsstellen sichergestellt. Fußgänger und Radfahrer können alle bisherigen Ziele erreichen.

Die Einwender kritisieren, die Einwohner von Berghausen würden darauf verwiesen, einen viel zu schmalen, heute schon überlasteten und nicht hochwassersicheren Durchgang unter zwei Brücken, die Angsträume darstellten, zu nutzen, eine Trasse, deren Kurvenradien für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger problematisch sei. Sie fordern eine zeitgemäße und gleichberechtigte Verkehrsführung für Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen, Fußgänger und Radfahrer aus der Unteren Au Richtung Ortsmitte Berghausen.

Hierzu ist Folgendes zu bemerken. Den Einwendern ist zuzugeben, dass für Fußgänger und Radfahrer vorhabenbedingt die südwestliche Weiherstraße als Verbindung entfällt. Die Lage des Geh- und Radwegs nördlich der Pfinz ändert sich aber nur geringfügig. Durch die Verbreiterung im Bauwerksbereich von ca. 2 m auf 2,50 m wird sich die Befahrbarkeit (auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger) im Vergleich zum jetzigen Zustand verbessern. Der vorhandene spitzwinklige Anschluss des gewässerbegleitenden Geh- und Radweges an die Gewerbestraße wird durch einen relativ rechtwinkligen Anschluss ersetzt, der aus Richtung Grötzingen kommend zwar nicht so zügig befahren werden kann, der jedoch für Radfahrer aus beiden Richtungen gleich gut zu befahren ist. Durch den Entfall der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer an der südwestlichen Weiherstraße kommt es

zu geringfügigen Umwegen und die Verkehrsanbindung ändert sich. Diese Umwege aber beeinträchtigen den Geh- und Radverkehr nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unzumutbar und sind vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens in Kauf zu nehmen.

Eine ebenerdige Querung der B 293 neu z.B. mit einer Fußgängerampel zwischen Pfinz und Kreisverkehrsplatz scheidet aus Gründen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage aus. Dies würde gegebenenfalls zu einem Rückstau bis in den Kreisel führen.

Fußgänger, die aus der Unteren Au in Richtung Ortsmitte Berghausen unterwegs sind und die Unterführung an der Pfinz nicht nutzen möchte, können alternativ die barrierefreie Brücke am Rodbergweg nutzen. Dies gilt auch für den Fall, dass der Geh- und Radweg nördlich der Pfinz bei Hochwasser überschwemmt ist. Eine neue Brücke im Bereich zwischen Untere Au und Kraichgaubahn ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der erforderlichen Rampenlängen nicht möglich.

Bei Hochwasser können Radfahrer über die Dieselstraße und Weiherstraße zum Kreisverkehrsplatz und weiter auf die neue Gemeindestraße gelangen oder alternativ die Rodbergwegbrücke nutzen. Insgesamt wird das Wohngebiet Untere Aus somit nicht von den bisherigen Beziehungen abgeschnitten. Ergänzend besteht eine alternative Wegeführung über die barrierefrei nutzbare Brücke am Rodbergweg bzw. über den Grenzweg.

Es ist einzuräumen, dass infolge der Lärmschutzwände eine Trennungswirkung für das Wohngebiet Untere Au entsteht. Die Lärmschutzwände sind aber nicht verzichtbar und schützen insbesondere die Anwohner des Wohngebiets Untere vor Lärm.

<u>Anbindung Kinderspielplatz Kohlerwiesen</u>
Der Kinderspielplatz kann zum einen von der Unteren Au bzw. vom Vogelpark kommend für den nicht motorisierten Verkehr über die Unterführung bei der Pfinzbrücke und den vorgesehenen Geh- und Radweg erreicht werden. Wer bisher aus südlicher Richtung entlang der Weiherstraße zum Spielplatz kam, kann künftig entweder am Grenzweg die Rodbergwegbrücke nutzen und den Spielplatz Kohlerwiesen über die Untere Au erreichen. Alternativ besteht eine Erreichbarkeit von der Rappenbergstraße kommend über die Georgstraße zur Pfinz und unter der DB-Trasse hindurch zur Gewerbestraße. Aus den östlichen Richtungen ergibt sich keine Änderung. Weiterhin hat der Vorhabenträger Bedenken der Anwohner und der Gemeinde Pfinztal

während des Verfahrens aufgenommen und im Bereich des Kreisverkehrs, Untere Au eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger geschaffen. Der Kreisverkehr kann über eine Mittelinsel gequert werden. Somit besteht insbesondere auch in den Fällen, in welchen der Geh- und Radweg an der Pfinz wegen Hochwassers nicht nutzbar ist, eine Verbindung des Spielplatzes an das Wohngebiet Untere Au. Der längere Umweg über den Kreisverkehr von ca. 400 m ist vor dem Hintergrund, dass Hochwasserereignisse einzelne Tage im Jahr betreffen, hinzunehmen.

Erschließung während der Bauzeit

In verschiedenen Einwendungen, u.a. der Siedlergemeinschaft Grötzingen werden die Planungen zur Umleitung während der Bauzeit, insbesondere in Bauabschnitt 3 kritisiert. Hier ist vorgesehen, die Erschließung der „Unteren Au“ vorübergehend von Westen kommend über die Eisenbahnstraße, die Oberausstraße, den Tullaweg und den Wiesenäckerweg sicherzustellen. Kritisiert wird, die Verkehrstauglichkeit dieser Variante sei nicht nachgewiesen. Tullaweg und Wiesenäckerweg seien für einen erhöhten Begegnungsverkehr ungeeignet. Für Pkw und Lieferantenverkehr sei es schwierig, während der Bauzeit nach Pfinztal-Berghausen zu kommen. Auch für Fußgänger und Radfahrer entstünden Umwege. In diesem Zusammenhang wird auf eine Verlängerung der Wege für Kinder zur Schule bzw. Kindergarten hingewiesen. Die bisherige Zufahrt dürfe erst geschlossen werden, wenn die neue Pfinzbrücke zur Verfügung stünde.

Für die neue Pfinzbrücke ist laut Auskunft des Vorhabenträgers mit einer Bauzeit von ca. einem Jahr zu rechnen. Im Rahmen der Baumaßnahme wird es erforderlich werden, die jetzige Anbindung des Wohngebiets Untere Au an die Rheinstraße/Weiherstraße zu unterbrechen. Da derzeit die Notfallversorgung der „Wiesenäckersiedlung“ (Grötzingen) durch Feuerwehr und Rettungsdienst über die Unterführung der DB-Trasse Grötzingen - Eppingen bei Oberausstraße bzw. Tullaweg erfolgt, kann nach Auskunft des Vorhabenträgers von der Verkehrstauglichkeit der Umleitungsstrecke ausgegangen werden. Nach der Verkehrsprognose 2035 ist mit ca. 144 Kfz/Spitzenstunde aus dem Wohngebiet Untere Au auszugehen. Eine Überlastung während der Bauphase ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird u.a. der Bauwerksplan für die neue Pfinzbrücke sowie ein detaillierter Bauphasenplan erstellt. Auch die Baustellenverkehrsführung wird zu diesem Zeitpunkt festgelegt. In diesem Zusammenhang wird dann geprüft, ob die Zufahrt Pfinztal- / Rheinstraße in die Weiherstraße auch während des

Baus der neuen Pfinzbrücke mit Ampelregelung oder einer differenzierten Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung) befahren werden kann oder ob eine Umleitung erforderlich wird. Hierbei wird auch die bauzeitliche Fußgänger- und Radverkehrsführung festgelegt. Die Erschwernisse, die dadurch für die Anwohner der Unteren Au entstehen, sind vorübergehender Natur und den Anwohnern zuzumuten. Fußgänger und Radfahrer können zudem die barrierefreie Brücke am Rodbergweg nutzen. Diese verfügt über eine Rampe und einen Fahrstuhl. Der Vorhabenträger hat zudem zugesagt, die Wegebeziehung / Anbindung des Wohngebiets Untere Au an die Rheinstraße/Weiherstraße für den Fußgängerverkehr und für den Radverkehr möglichst lange aufrechtzuerhalten, sofern dies vom Bauablauf und unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten möglich ist und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist (Zusage B.VI.6.).

8. Entwässerung und Hochwasserschutz

Mehrere Einwender haben Bedenken bzgl. Entwässerung und Hochwasserschutz vorgebracht. Die zusätzliche Versiegelung von Naturflächen sei nicht mehr zeitgemäß und verringere die Aufnahmefähigkeit der Böden bei Starkregen. Die örtliche Kanalisation sei überlastet. Der Einwand der Überlastung der örtlichen Kanalisation wird unter B.VII.2. behandelt.

Der Fachbeitrag WRRL stellt fest, dass es durch die Entfernung von infiltrationsstarken Böden im Zuge des Vorhabens zu einem veränderten Oberflächenabfluss kommt. Das auf die neu versiegelte Fläche fallende Wasser fließt nun hauptsächlich über Mulden und Abläufe in das Entwässerungssystem (vgl. Abschnitt B.X.1.1). In diesem Zusammenhang wird von den Einwendern geltend gemacht, Berechnungen und Nachweise der Folgen der Baumaßnahme für Wasserstand und Hochwassergefahren der Pfinz fehlten vollständig. Die Planungsbehörde habe es versäumt, hinsichtlich der Oberflächenwassereinleitung ein hydraulisches Gutachten vorzulegen, das die Gesamtsituation Jöhlinger Tal, Wöschbacher Tal, Pfinz unter Berücksichtigung der jüngsten Ereignisse in Langensteinbach und Pfinztal-Kleinsteinbach (Überflutungen durch den Bocksbach) für Berghausen analysiere.

Die Einwendung der Hochwassergefahr durch das beantragte Vorhaben ist zurückzuweisen. Der Vorhabenträger hat dargelegt, warum es mit dem planfestgestellten Vorhaben bei HQ 100 zu keinen wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum Ist-Zustand kommen wird. Es begegnet keinen Bedenken, dass der Vorhabenträger zur Beurteilung der Hochwassergefahr auf ein 100-jährliches Hochwasser (HQ100) ab-

gestellt hat, also auf ein Hochwasserereignis, das statistisch im Verlauf von 100 Jahren einmal eintritt (BayVGH, Urteil vom 7. Mai 2001 - 22 B 94.3165 - juris Rn. 36). Der Vorhabenträger hat die bei einem HQ 100 auftretenden Wasserspiegel bzw. Hochwasserdurchfluss sachgerecht berechnet. Danach kommt es durch die Einleitung nicht zu einer wesentlichen Erhöhung des Wasserspiegels.

Alle drei Einleitungsstellen der neuen Ortsumfahrung befinden sich westlich der B 293 alt. Auswirkungen auf die Gewässer Wöschbach und Bocksbach sowie Walzbach sind somit nicht zu erwarten.

Sofern die Einwender befürchten, dass eine Änderung am Geh- und Radweg entlang der Pfinz den Querschnitt unter der Brücke („Lichtraumprofil für die Pfinz") verringere und somit auch die mögliche Wasserabflussmenge bei Hochwasser, sind diese Bedenken nicht durchgreifend. Denn die Verbreiterung des Geh- und Radweges geht mit einer Absenkung der Gradiente des Wegs einher, sodass der Querschnitt der Pfinz nicht vermindert wird. Im Übrigen wird auf Abschnitt B.X.4. zu baulichen Anlagen in Überschwemmungsgebieten verwiesen.

XVI. Einzelne Einwendungen

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird auf die Wiedergabe der Namen privater Personen, die Einwendungen erhoben haben verzichtet und stattdessen zur Identifikation eine Identifizierungsnummer, die sogenannte „Ident.-Nr.“ zugeordnet. Die Planfeststellungsbehörde führt eine Liste, mit der die hier aufgeführten Personen anhand der vergebenen Ident.-Nr. entschlüsselt werden können. Die Planfeststellungsbehörde wird Personen, die eine Einwendung abgegeben haben, sowie Betroffenen auf Anforderung die zugehörige Ident.-Nr. mitteilen, sofern der Einwendung eine Ident.-Nr. zugeordnet wurde.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG
Es wird darauf hingewiesen, dass sofern die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Namen, Anschriften oder vom Vorhaben betroffener Grundstücke von Beteiligten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17) Auskunft über diese Daten oder darüber erhalten kann, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt wird.

Die Inhalte von Einwendungen wurden zum Teil schon bei den vorstehend abgehandelten Themen oder im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird entsprechend verwiesen. Bedenken und Hinweise sonstiger Stellen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde, respektive sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben, werden zurückgewiesen.

Einwender, die ihre Einwendungen mit Hilfe eines Vordrucks oder mehrerer Vordrucke („Vordruck 1“, „Vordruck 2“ usw.) abgegeben haben, finden ihre Einwendungen im Abschnitt zum jeweiligen Vordruck.

Die Siedlergemeinschaft Grötzingen hat eine Einwendung eingereicht, der sich eine Vielzahl von Personen mittels einer Unterschriftenliste angeschlossen hat, ebenso die Interessengemeinschaft Hopfenbergtunnel und der Pfinztaler Kreis. Für diesen Personenkreis wurden keine Identifizierungsnummern vergeben. Es wird auf die Ausführungen unter B.XVI. 8-10 verwiesen.

Dabei gilt es zu bedenken, dass ein pauschaler Verweis auf einen Schriftsatz einer Einwendung bzw. eines Vordrucks nicht den Anforderungen genügen dürfte, die an eine Einwendung zu stellen sind. Eine Einwendung muss nämlich erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden (Vereins-)Stellungnahme als eigene Betroffenheit mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Dies ist vielfach nicht geschehen. Eine differenzierte Begründung der eigenen Betroffenheit ist dem Vordruck selbst in der Regel nicht zu entnehmen.

Im Folgenden werden insbesondere diejenigen Einwender einzeln abgehandelt, die über Vordrucke hinaus spezifische Einwendungen erhoben haben.

1. Einwendung Vordruck 1

Im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 haben mehrere Personen mit verschiedenen Schreiben gleichlautende Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben (sog. Vordruck 1). Auf dem Vordruck konnte vermerkt werden, welches Grundstück – nach Auffassung der Einwender – dauernd dem Verkehrslärm, den Autoabgasen und dem

Feinstaub der neuen Straße ausgesetzt ist. Das Anwesen sei vom prognostizierten Baulärm betroffen und würde dauerhaft von der Ortsmitte Berghau-sen abgetrennt.

Die Einwender stellen die Planrechtfertigung in Frage mit der Begründung, die Einstufung in die Dringlichkeitsstufe vordringlicher Bedarf in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 sei nicht korrekt. Die Leitvorstellung „Nachhaltige Mobilität“ nach dem Raumordnungsgesetz finde bei der Planung keine Berücksichtigung. Ziele bzw. Zweck der Maßnahme hätten nur einen schwachen bzw. keinen Bezug zu den übergeordneten Zielen des Bundes. Die Wöschbacher-Taltrasse hätte im Rahmen der Variantenabwägung geprüft werden müssen. Daneben sei die Planung auch wegen einer falschen Lärmberechnung abzulehnen.

Die geplante Straße sei nicht regelkonform ausgebildet. Die zusätzliche Versiegelung von Naturflächen verringere die Aufnahmefähigkeit der Böden bei Starkregen, die örtliche Kanalisation sei überlastet. Die Planung berücksichtige nur unzureichend den politisch gewollten Ausbau des ÖPNV, zerschneide die freie Landschaft und beeinträchtige das Landschaftsbild. Sie verstoße gegen geltendes Umweltrecht und beeinträchtige verschiedene, in dem Vordruck aufgelistete Ar-ten. Die Verkehrsanbindung der Unteren Au sei völlig unzureichend und das Wohngebiet werde während der Bauzeit abgeschottet.

Insgesamt kann hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. insbesondere zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zum Klimaschutz B.XI.4., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Zerschneidungswirkung B.XI.13., zur Beeinträchtigung des Landschafts-bildes B.XI.12., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7.).

Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

2. Einwendung Vordruck 2

Mehrere Personen haben im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 als Vorlage den sog. Vordruck 2 für ihre gleichlautenden Einwendungen verwendet.

Die Planung wird seitens der Einwender abgelehnt. Die Jöhlinger Taltrasse sei nicht vorzugswürdig. Eine gerechte Abwägung würde dazu führen, dass die Wöschbacher Taltrasse zu bevorzugen sei. Die Jöhlinger Taltrasse sei auch im Hinblick auf die Eingriffe in den Naturraum nicht die bessere Variante. Die Planung sei wegen einer falschen Lärmberechnung abzulehnen. Im westlichen Abschnitt sei wegen der räumlichen Enge keine regelkonforme Ausbildung der Straße möglich.

Insgesamt kann hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. insbesondere zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7.). Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

3. Einwendung Vordruck 3

Im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 haben mehrere Personen mit verschiedenen Schreiben gleichlautende Einwendungen gegen das Vorhaben mit Vordruck 3 erhoben. Dieser in dem Vordruck 3 aufgeführten Argumente entsprechen zum Großteil den Argumenten im Vordruck 1, teilweise werden die einzelnen Aspekte in anderer Reihenfolge eingebracht. Vorgebracht wird insbesondere, die Planung erfülle nicht die Voraussetzungen von § 1 FStrG und habe keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, die Planung sei wegen falscher Lärmberechnung abzulehnen. Nebenstraßen seien in den Lärmwerten nicht berücksichtigt und Ruheräume im Freien zu schützen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen (vgl. insbesondere zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zum Klimaschutz B.XI.4., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Zerschneidungswirkung B.XI.13., zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes B.XI.12., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7.).

Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

4. Einwendung Vordruck 4

Mehrere Personen haben im Rahmen der Offenlage mit Vordruck 4 Einwendungen erhoben.

Die Einwender sehen einen Eingriff in die Pflanzenwelt, die Flora und Gehölzbiotope, einen Eingriff in die Tierwelt, Fauna, Naturzerstörung. Weiterhin machen sie einen Verlust an Lebensraum für Mensch und Tier geltend, eine Beeinträchtigung für Mensch, Tiere, Pflanzen Luft, Wasser, Klima, Boden, Kultur, Sachgüter und Naherholung. Im Rahmen der Einwendung werden verschiedene zu beobachtende Tierarten genannt. Das Vorhaben stelle einen erheblichen Eingriff in Natur- und Landschaft gem. § 14 BNatSchG dar.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf den begründenden Teil des Beschlusses, insbesondere zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zu Landschaftsbild und Erholungsnutzung B.XI.12. und zur Umweltverträglichkeitsprüfung B.III. verwiesen.

Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

5. Einwendung Vordruck 5

Einige Einwender haben mit Vordruck 5 eine Einwendung erhoben. Sie tragen vor, der Behauptung in PRINS, dass die Trasse eine Entlastung für 676 Einwohner bringe und keine Mehrbelastung, sei bereits 2016 seitens der Interessengemeinschaft Sonnenberg/Hummelberg widersprochen worden. Die Wohnbebauung im Sonnenbergviertel reiche bis auf 20 m an die Trasse heran. In beiden Wohngebieten würden 550 Menschen stark belastet. Für die Gesamtheit der Menschen in Berghausen brächte die geplante Straße keine Verbesserung.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich in den Abschnitten B.VII., B.XI.5., B.XV.1. und BXV.2. umfassend mit den Themen Lärm- und Luftschadstoffe auseinandergesetzt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wir hierauf verwiesen. Weiterhin wird auf die umfassende Alternativenprüfung unter B.XI.3., auf die Planrechtfertigung bei B.IV.

und die Darstellung der Planungsziele bei B.I. verwiesen. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

6. Einwendung Vordruck 6

Mehrere Einwender haben mit Vordruck 6 gleichlautende Einwendungen erhoben. Vordruck 1 und 3 enthalten in großen Teilen gleichlautende Passagen. Die Einwender fordern zusätzlich eine „Menschen-Baubegleitung“. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen, B.VII.3., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7. und zum Baulärm B.VII.1.5 verwiesen. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

7. Einwendung Vordruck 7

Mehrere Einwender haben im Rahmen der Offenlage mit Vordruck 7 Einwendungen erhoben. Die Einwendung wurde federführend von den Einwendern mit den Lfd. Nr. 132 und 007 unterzeichnet sowie von mehreren Anwohnern der Georgstraße mitunterzeichnet. Die Straßenführung führe im Bereich der westlichen Bebauung der Georgstraße zu erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen durch den neuen Verlauf der B 293/ Weiherstraße und durch den neuen Kreisverkehr mit Bypass. Im Bereich der Georgstraße seien keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen geplant. Beeinträchtigt sei das Recht auf Lebensqualität, auf Gesundheit und Eigentum.

Die Anwohner machen u.a. geltend: Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend, um die nächtlichen Grenzwerte sicherzustellen. Die dargestellten Unterschreitungen seien teilweise nur minimal, was bei Ungewissheit der Prognosen nicht hinnehmbar sei. Sie sehen eine erhebliche Beeinträchtigung der Nutzung der Gärten und Außenbereiche, die Gärten lägen fast ausnahmslos in Richtung Bypass. Sie weisen auf die Funktion der Gärten und Außenbereiche für die Erholung und gesundheitliche Prävention hin. Sie gehen von einer starken Beeinträchtigung in den oberen Räumen der Häuser (Schlafräume) durch die Weiherbrücke aus. Passive Schutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Technische Lüftungsanlagen seien erforderlich.

Die Anwohner fordern eine Anpassung der Planung an folgenden Punkten:

1) Verstärkung der Lärmschutzmaßnahmen am Kreisverkehr West / B10,
2) Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Ostseite der Weiherstraße vom Kreisverkehr B 10 durchgängig bis zum Kreisverkehr Rheinstraße / B293 neu,
3) Bau einer aktiven Lärmschutzmaßnahme, ausgeführt als Wand oder Wall, entlang der Strecke Bypass Nord zwischen Karlsruher Straße/ Georgstraße 1 und der Unterführung Weiherstraßenbrücke auf deren nördlicher bzw. östlicher Seite,
4) Aktive Lärmschutzmaßnahme am Kreisverkehr Rheinstraße / B293 neu auf deren Südseite bzw. am EnBW Umspannwerk zur Reduktion des Lärmeintrags Richtung Georgstraße aus nördlicher Richtung,
5) Verwendung lärmmindernder Asphaltbeläge auf allen Strecken der, Baumaßnahme zwischen Anschluss B 10 und Anschluss B 293 alt.

Weiterhin machen die Anwohner eine Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität geltend und verweisen auf das im Anschluss an die Grundstücke der westlichen Georgstraße zwischen Weiherstraße, Karlsruher Straße und Bahnlinie befindliche durchgängige naturnahe Gebiet mit Streuobstwiesen, das beeinträchtigt werde. Sie verweisen auf starke optische Beeinträchtigungen durch den Straßendamm und fordern:

1) Erstellung einer Sichtbarriere durch Baum- oder Buschbepflanzung zwischen Streuobstgebiet und der geforderten Lärmschutzmaßnahme entlang des Bypasses Nord,
2) Dauerhafte Begrünung der Lärmschutzwand oder vorgelagerte Bepflanzung der Böschung entlang der Weiherstraßenbrücke.

Die Anwohner befürchten weiterhin eine Grundstücksentwertung und fordern:

1) Entschädigung des Wertverlustes der Immobilien auf Basis unabhängiger Gutachten zu Lasten des Bauträgers,
2) Entschädigung für eine verminderte Nutzung von Außenwohnbereichen,
3) Einen zusätzlichen finanziellen Ausgleich für den Einbau notwendiger Lüftungsanlagen.

Weiterhin kritisieren sie die schalltechnische Untersuchung sowie die Verkehrsprognose. Die geplante Maßnahme Hopfenbergtunnel dürfe nicht in das Lärmschutzkonzept einbezogen werden.

Zu der Forderung der Einwender, den Lärmschutz zum Schutze der Georgstraße zu ergänzen, wird auf die Ausführungen in den Abschnitten B.VII.1.4.3 und B.XV.2. verwiesen. Zu der Forderung der Einwender, Sichtbarriere durch Baum- oder Buschbepflanzung anzubringen und die Lärmschutzwand zu begrünen oder vorgelagerte Bepflanzung der Böschung entlang der Weiherstraßenbrück anzubringen, hat der Vorhabenträger auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (insbesondere 1.1.G und 1.2 A/G verwiesen. Dem Vorbringen ist damit entsprochen. Weiterhin ist die Wiederherstellung beseitigter Landschaftselemente des LSG `Pfinzgau` (Gehölz,- Streuobstbestände, Wiesen, Feldgärten) vorgesehen. Auf Abschnitt B.VIII.6. zu Streuobstbeständen wird verwiesen. Zu Fragen der Entschädigung s. Abschnitt B.XV.6. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

8. Pfinztaler Kreis

Der Pfinztaler Kreis hat mit Schreiben vom 27.09.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Der Pfinztaler Kreis wird von seinem Sprecher vertreten. Dieser hat nach Ablauf der Einwendungsfrist im Zuge des Verfahrens weitere Schreiben und E-Mails an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und sich im Erörterungstermin umfassend geäußert.

Er wendet sich gegen die immissionstechnische Untersuchung mit dem Argument, dass die Immissionsgrenzwerte durch den Wegfall der mit den bisherigen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeuge unterschritten werden. Hierzu wird auf die Ausführungen unter B.VII.1.4.2 verwiesen. Ausgehend von der aktuellen Prognose von 25% elektrischen oder teilelektrischen Fahrzeugen bis 2030 – und davon ausgehend, dass auch jeder Besitzer eines teilelektrischen Fahrzeugs den Elektroantrieb nutzt – reicht die Geräuschminderung durch die Antriebswende nicht aus, um die Anwohner in der Ortdurchfahrt von Berghausen wirksam zu entlasten. Der Effekt wäre geringer als 3 dB(A) und daher von den Anwohnern nicht wahrnehmbar. Die Immissionsgrenzwerte wären weiterhin überschritten und eine Entlastung weiterhin dringend geboten. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Zerschneidungs- und Barrierewirkungen in der Ortsdurchfahrt, deren Verminderung ebenfalls zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen gehört, nicht infolge eines höheren Anteils an Elektrofahrzeugen entfallen.

Zu dem Einwand, mehr Homeoffice führe zu einem Wegfall des Pendlerstaus im Bereich des Grötzinger Tunnels wird auf die Ausführungen unter B.XV.5. verwiesen. Aus der Verkehrsprognose 2035 ergibt sich, dass auch in Zukunft mit einem hohen Verkehrsaufkommen im Bereich der Ortsdurchfahrt gerechnet werden muss.

Der Sprecher des Arbeitskreises hat mit E-Mail vom 07.06.2021 die Originaldaten der Verkehrsbefragung aus dem Jahr 2000 durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG (ehemals Koehler, Leutwein und Partner GbR) erhalten. Eine erneute Verkehrsbefragung, wie vom Sprecher des Kreises im Erörterungstermin gefordert, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Die dem Vorhaben zugrunde gelegte Verkehrsprognose ist in der Methodik sowie hinsichtlich der Prognosezahlen nicht zu beanstanden (s. Abschnitt B.VII.1.3 und B.XV.1.) Zum Einwand der fehlenden Fernverkehrsrelevanz wird auf die Ausführungen unter B.XV.3.1 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich in der Abwägung mit den verschiedenen kleinräumigen und großräumigen Alternativen auseinandergesetzt. Die vom Einwender favorisierte Wöschbacher Taltrasse wird unter B.XI.3.2.9 im Rahmen des Variantenvergleichs eingehend betrachtet. Im Ergebnis ist der beantragten Trasse der Vorzug zu geben, da sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante darstellt. Zur Forderung der Einwender, die „Rhein-Kraichgau-Trasse“ in der Variantenabwägung zu berücksichtigen wird auf Abschnitt B.XV.5. verwiesen, ebenso in Bezug auf die Varianten „Sandgrubentunel“ und „Alte Reut“. Sofern eingewandt wird, es seien nicht alle Varianten hinsichtlich der Kosten untersucht worden, wird darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung sich aufdrängende Alternativen, auch kostenmäßig zu untersuchen sind. Dies ist vorliegend erfolgt.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen des Arbeitskreises ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Sofern sich die Einwendung mit der Erwiderung des Vorhabenträgers nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

9. Interessengemeinschaft Hopfenbergtunnel

Die Bürgerinitiative, IG Hopfenbergtunnel, hat vertreten durch ihren Sprechen Stellungnahmen vom 21.09.2021 und 20.09.2024 (zur 2. Offenlage) eingereicht.

Auf das Vorbringen der Bürgerinitiative wird an verschiedenen Stellen im begründenden Teil dieses Beschlusses eingegangen, auf welchen verwiesen wird.

Die IG Hopfenbergtunnel kritisiert einen „unzulässigen Verfahrensmix“ aus dem beantragten Vorhaben und dem Projekt im BVWP 2030, B 10 OU Berghausen, B10-G20-BW, der sich nach Ansicht der Interessengemeinschaft dadurch begründet, dass Bestanteile der Planung „B 10, Umgehung Berghausen (Hopfenbergtunnel) im beantragten Vorhaben berücksichtigt wurden.

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt:
Die Anbindung der neuen B 293 an die B 10 berücksichtigt grundsätzlich die Planung „B 10, Umgehung Berghausen (Hopfenbergtunnel)“. Da die Maßnahme B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel) im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, ist sie in der vorliegenden Planung insoweit zu berücksichtigen, dass die Realisierung weiterhin möglich ist. Da der Anschluss der B 293 neu an die B 10 einen Ausbau der B 10 erfordert, wird der Ausbau bis zum Anschluss an den planfestgestellten Abschnitt „B 10, Verlegung bei Grötzingen“ bzw. zur Gemarkungsgrenze berücksichtigt. Dadurch werden auch Bestandteile aus der Planung B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel) übernommen (z.B. der von der Gemeinde Pfinztal geforderte Anschluss des Grenzweges). Bestandteile der Planung B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel), die für die vorliegende Planung nicht benötigt werden, sind nicht enthalten. Soweit erforderlich wird im künftigen Planfeststellungsverfahren „B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)“ der Planungsbereich an die dann planfestgestellte / realisierte Trasse B 293 neu angepasst. Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar. Die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg hat mitgeteilt, dass das im Jahr 2011 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für das Bedarfsplanprojekt „B 10 OU Berghausen“ (Hopfenbergtunnel) derzeit ruht. Vor dessen Wiederaufnahme sei eine vollständige Überarbeitung der Planungsunterlagen erforderlich. Angesichts der Priorisierung der Planung anderer Vorhaben – wie unter anderem des beantragten Bedarfsprojekts „B 293 OU Berghausen“ wurde die Fortführung der Planung für das Vorhaben „B 10 OU Berghausen“ (Hopfenbergtunnel) von der Straßenbauverwaltung zurückgestellt. Entsprechend der Umsetzungskonzeption des Landes zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ist das Projekt in der „2. Stufe – Planungsbeginn ab 2025“ enthalten (Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Oliver Luksic vom 6. Mai 2024, BT-Drucksache 20/11318, S. 120). Ein unzulässiger Verfahrensmix liegt nicht vor.

Zum Vorbringen der IG Hopfenbergtunnel, das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach PRINS aufgrund der hinzukommenden Baukosten an der westlichen Baugrenze neu auszuweisen, hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass die Kosten in PRINS in Höhe von.21,5 Mio. € den Preisstand von 2014 angebem. Es sei zutreffend, dass diese Kosten noch nicht den Ausbau der B 10 zwischen dem Anschluss B 10/B 293neu und der Gemarkungsgrenze enthalten, da dieser Bereich im Planfeststellungsverfahren B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel) berücksichtigt wurde. Die Kosten für den Anschluss B 10 / B293 neu waren hingegen enthalten. Im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfs würden Kosten in Höhe von ca. 25,9 Mio. € genannt. Die Kosten für den Knotenpunkt B 10 / B 293 neu seien enthalten, ebenso die Kosten für den Ausbau der B 10 bis zur Gemarkungsgrenze.

Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers ist davon auszugehen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens auch weiterhin deutlich über 1 liegt und die Maßnahme somit wirtschaftlich ist. Auf die umfassenden Ausführungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis bei B.XV.3.4 wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine plausiblen Anhaltspunkte dafür, dass die Planänderungen (Deckblatt a) die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Frage stellen könnten.

Sofern die Rücknahme des Vorhabens „B 10 neu (Hopfenbergtunnel)" als überfällig kritisiert wird, ist dies nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Auf die Ausführungen in BT-Drucksache 20/11318 wird hingewiesen.

Sofern die konkret beantragte Trassenführung und ein nach Auffassung der Interessengemeinschaft nicht vorhandener Nutzen, eine Belastung der Anwohner und eine fehlerhafte Variantenabwägung im Rahmen der Untersuchung großräumiger Linienalternativen (Unterlage 19.7.2) kritisiert wird, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1. und zu Luftschadstoffen B.VII.3. verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, da in der Angabe der Kosten für die Vorzugsvariante in Höhe von 23,6 Mio. € die Kosten für den Knotenpunkt B 10 / B293 neu ebenso enthalten sind, wie die Kosten für den Ausbau der B 10 bis zur Gemarkungsgrenze. Im Zuge der Vorplanung wurden auch die Varianten 2, 4 und 6 untersucht, welche die Bahnstrecke Karlsruhe – Pforzheim unterqueren bzw. die AVG-Trasse der S 5 und die Pfinz auf einem neuen Bauwerk überqueren.

Weiterhin sind nach den Ausführungen des Vorhabenträgers, die Kosten für die Verbreiterung der Brücken wesentlich geringer als die Kosten für die Unterfahrung der DB-/AVG-Trassen mit einer Grundwasserwanne, einer neuen Brücke über die Pfinz im Zuge der B 293 sowie der bei der Tieflage erforderlichen Grundwasserwanne im Bereich der B 10. Diese Aussagen sind plausibel und werden durch die Planfeststellungsbehörde nicht in Zweifel gezogen. Auch bei einer Unterfahrung der Bahnlinie würden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen anfallen, sodass insgesamt nicht von einem besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis auszugehen ist. Im Falle einer Tieferlegung der Kreisverkehrsplatz ca. 5 m tiefer liegen mit der Konsequenz, dass die Gradiente des B 10-Hopfenbergtunnels gegenüber den derzeit vorliegenden Planfeststellungsunterlagen deutlich abgesenkt und damit der Hopfenbergtunnel wesentlich tiefer ins Grundwasser verlegt werden müsste Die tieferliegende Gradiente hätte eine Verlängerung des Tunnels sowie der Einfahrrampe zur Folge und bedingt erhebliche Mehrkosten (Baukosten, Unterhaltungs- und Erhaltungskosten). Infolge der Lage im Grundwasser werden aufwändigere Bauverfahren und eine aufwändigere Entwässerung erforderlich. Auf die Abwägung der kleinräumigen Varianten in Abschnitt XI.3.2 wird verwiesen.

Zur Behauptung eines fehlenden Nachweises der Fernverkehrsbedeutung und damit fehlendem Nachweis für die haushaltrechtliche Baulastträgerschaft und Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen durch den Bund wird auf B.XV.3.1 verwiesen.

Insgesamt kann hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. insbesondere zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zum Klimaschutz B.XI.4., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Zerschneidungswirkung B.XI.13., zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes B.XI.12., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7.).

Die IG Hopfenbergtunnel kritisiert die nach ihrer Auffassung bestehende mangelnde Belüftung bzw. Frischluftzufuhr der Tallage des Ortsteils von Berghausen als Folge des Vorhabens. Die Belüftung und Versorgung mit Frischluft des Ortsteiles Berghausen erfolge überwiegend in den Nachmittagsstunden durch die von den Kaltzonen der umgebenden Berghänge talabwärts strömende Kaltwinde. Nachteile brächten hier insbesondere die vorgesehenen 3 m hohen Lärmschutzwände bzw. die bis

7 m hohen Lärmschutzwände im Bereich des Verkehrsknotens B 293 neu / B 10 sowie die zusätzlichen Immissionen durch die neue Bundesstraße. Für die „Untere Aue“ verbleibe nur die Luftschneise Vogelpark Berghausen, angereichert mit Schadstoffen aus dem Verkehrsaufkommen des nördlichen Kreiselverkehrs sowie üblen Gerüchen aus dem Klärwerk Berghausen. Diesen Sachverhalt habe der Gutachter Dipl.- Ing. B. Stocks in seinem Umweltverträglichkeits-Gutachten (UVS) nicht untersucht.

Ausweislich Kap. 4.6. des Luftschadstoffgutachtens der Müller-BBM GmbH (Unterlage 17.4) wurden die örtlichen Gegebenheiten bei der Prognose berücksichtigt und eine Simulation der Kaltluftströmung durchgeführt. Im Simualtionsmodell wurde die Geländestruktur, die Oberflächenbeschaffenheit und Strömungshindernisse, wie Dämme, Wälle, Gebäude und Mauern berücksichtigt. Hangabflüsse werden nachweislich nicht behindert. Die gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten (s. in Abschnitt B.VII.3.). Die Bewohner an der Ortsdurchfahrt, die heute hohen Belastungen ausgesetzt sind, werden entlastet.

Durch die beantragte Variante einer nördlichen Umfahrung von werden weder innerörtlich (Querung Pfinztal) noch am Siedlungsrand (Führung südlich der Bahnlinie Karlsruhe - Bretten) wertvolle / relevante Bereiche für die Kaltluftproduktion überbaut bzw. in Anspruch genommen. Auch der Hangabfluss (Kaltluft / Frischluft) aus dem Bereich Sonnenberg / Rotberg nach Süden, der durch die Regionalplanung als „Grünzäsur mit Funktion Luftaustausch“ definiert ist, wird durch die tiefergelegte Trassierung der B 293 neu mit Lärmschutzwand und Lärmschutzwall nicht maßgeblich beeinträchtigt, da der Umfang bzw. die Menge der abfließenden Kaltluft / Frischluft in Strahlungsnächten so groß ist, dass die vergleichsweise niedrigen Hindernisse das Abflussgeschehen nicht maßgeblich stören werden. In der UVS zur Linienführung (Unterlage 19.7.1) des Dipl.- Ing. B. Stocks wird die beantragte Vorzugsvariante mit Überführung der B 293 neu über die Bahnlinie und das vorhandene Straßennetz im Zuge der Pfinztalquerung zwar kritisch beurteilt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Einschränkungen des Luftaustausches durch die zur Realisierung vorgesehene Vorzugsvariante bestenfalls trassen- und oberflächennah stattfinden. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zur Frage der Leistungsfähigkeit des geplanten Kreisverkehrs B 10 / B 293 s. unter B.VI.7.1.

10. Siedlergemeinschaft Grötzingen

Das Schreiben der Siedlergemeinschaft Grötzingen vom 28.09.2021 ist von 23 Personen unterzeichnet. Die Siedlergemeinschaft Grötzingen wird durch ihren Vorstand vertreten. Die Siedlergemeinschaft Grötzingen wendet sich gegen die bauzeitliche Umleitung des Verkehrs in Bauabschnitt 3 (Kapitel 9.2 in Unterlage 1b – Erläuterungsbericht). Hier ist vorgesehen, die Erschließung der „Unteren Au“ vorübergehend von Westen kommend über die Eisenbahnstraße, die Oberausstraße, den Tullaweg und den Wiesenäckerweg sicherzustellen.

Es wird vorgetragen, die Umleitungsstrecke sei unter Verkehrs- und Sicherheitsaspekten nicht geeignet: Wegen geringer Fahrbahnbreite von lediglich ca. 5,3 m, regem Fahrradverkehr und Begegnungsverkehr könne die vorgesehene Umleitungsstrecke das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Anwohner der Unteren Au mit ca. 100 PKW täglich und/oder Lieferfahrzeuge nicht bewältigen. Die vorgesehene Zufahrt sei ausschließlich Notzufahrt für die Untere Au und die Wiesenäckersiedlung. Gleiches gelte für die Pfinzbrücke und den Wohnpark/Speitel. Bei einem Problem innerhalb dieser Streckenführung sei keine Zufahrt mehr für Feuerwehr und Rettungsdienste möglich. Die Anwohner des Wiesenäckerwegs würden mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen während der notwendigen Umleitungsphase belastet. Es wird gefordert, dass
die bisherige Zufahrt zur Unteren Au erst geschlossen bzw. umgebaut werde, wenn die neue Zufahrt fertiggestellt und von den Anwohnern benutzt werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich in Abschnitt B.XV.7. mit dem Thema „bauzeitliche Umleitungen“, insbesondere mit der Erschließung der Unteren Au während des 3. Bauabschnitts befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu noch mitgeteilt, dass gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 400 Kfz/h ein Querschnitt der Entwurfssituation „Wohnstraße“ mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 – 5,5 m angeordnet werden kann. Sammelstraßen mit einer Breite von 5,50 m seien für eine Verkehrsbelastung bis ca. 1000 Kfz/h geeignet. Auch wenn das Verkehrsaufkommen aus der Wiesenäckersiedlung nicht im Detail bekannt sei, sei nicht damit zu rechnen, dass die Verkehrsbelastung insgesamt diesen Wert erreicht.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die Anwohner, insbesondere des Tullawegs und Wiesenäckerwegs mit zusätzlichen Belastungen verbunden ist. Allerdings sind die Beeinträchtigungen vorübergehend und wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses an dem Vorhaben hinzunehmen. Auf die Zusage des

Vorhabenträgers B.VI.6. wird hingewiesen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

11. Vordruck – Nachanhörung Lärm, auch Ergänzungsschreiben

Die Einwender haben im Rahmen der Nachanhörung zur Schalltechnischen Untersuchung zwei im Wesentlichen gleichlautende Schreiben verfasst. Schreiben 1 ging auf die Nachanhörung zur Schalltechnischen Untersuchung in Bezug auf die korrigierte Berechnung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils >2,8 t (Deckblatt b, Unterlagen 17.1b-17.3b, s. Abschnitt B.I.2.3.4) bei der Planfeststellungsbehörde ein. Im Wesentlichen wird darin vorgetragen, der Sachverhalt sei nicht transparent dargestellt worden und die Anhörung sei formell unrichtig. Weiterhin tragen die Einwender vor, es bestünde eine nicht nachvollziehbare Diskrepanz zwischen dem Gutachten zum Erörterungstermin (fischer – Unterlage 17) und dem Gutachten zur 2. Offenlage (Krebs+Kiefer – Unterlage 17a). Weiterhin kritisieren die Einwender, dass Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen erst im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren festgelegt würden. Es sei zudem ungeklärt, ob die Grenzwerte der 16. BImSchV mit passiven Schallschutzmaßnahmen überhaupt eingehalten werden könnten.

In Reaktion auf das im Wesentlichen gleichlautende Schreiben der Einwender hat die Planfeststellungsbehörde im Dezember 2024 ein ergänzendes Schreiben zur Nachanhörung vom Dezember 2024, Az.: RPK17-0513.2-1/15 verfasst. Als Reaktion auf das Ergänzungsschreiben der Planfeststellungsbehörde ging ein weiteres, ebenfalls größtenteils gleichlautendes Schreiben bei der Planfeststellungsbehörde ein, welches das Vorbringen der Einwender vertieft. Auf diese beiden Schreiben wird nachstehend eingegangen. Bei allen Einwendern im Rahmen der Nachanhörung zur Schalltechnischen Untersuchung werden in der beantragten Vorzugsvariante die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten. Da mithin kein Defizit bei der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleibt, besteht auch kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Auf Abschnitt B.XI.5. wird verwiesen.

Sofern die Einwender im Rahmen der Nachanhörung zur Schalltechnischen Untersuchung eingewandt haben, es sei nach § 73 Abs. 3 LVwVfG ein ergänzendes Anhörungsverfahren durchzuführen gewesen mit der Begründung, das ergänzende Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 8 LVwVfG sei nicht anwendbar, wenn nach Ab-

schluss der Auslegung ergänzende oder überarbeitete Planunterlagen, zum Beispiel weitere Gutachten vorgelegt werden, so fordern sie in der Sache eine weitere Offenlage der Planunterlagen. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Eine Nachanhörung fand in Bezug auf die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Eigentümerinnen und Eigentümer derjenigen Gebäude statt, welche durch die Umrechnung auf den Lkw-Anteil >2,8 t (Schalltechnische Untersuchung vom 21.10.2024, Unterlage 17.1b) mehr als nur geringfügig und damit erstmals oder stärker in ihren Belangen berührt waren. Dies wurde bei einer erstmaligen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. bei einer Erhöhung der Immissionsgrenzwerte von >2,1 dB(A) angenommen. Die Auswirkungen der Neuberechnung führen indes nicht zu einer grundlegenden Änderung der schallschutzrechtlichen Bewertung. Die Einbeziehung des Lkw-Segments >2,8 t führte zu einer vertieften Prüfung der Betroffenheiten in Lärmschutzbelangen, ohne dass hierdurch das Gesamtkonzept der Planung geändert worden wäre oder dass die Planfeststellungsbehörde hätte zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen gelangen müssen (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, juris Rn. 29). Erforderlich aber auch ausreichend war es, dass den Betroffenen, die durch die Neuberechnung erstmalig oder verstärkt berührt waren, Gelegenheit zu Einwendungen gegeben wurde. Wesentlich verschärfte Umweltauswirkungen sind hierdurch nicht erkennbar geworden, weshalb eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a. F. auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtbar war.

Sofern die Einwender, die nach ihrer Auffassung „nicht transparente Darstellung des Sachverhalts“ rügen und dass in dem Nachanhörungsschreiben der Planfeststellungsbehörde die „angepassten schalltechnischen Grundlagen“ nicht vor- und auch nicht dargelegt worden seien, sondern nur auf die Anlage zu den Schreiben verwiesen worden sei, wird auf das ergänzende Schreiben der Planfeststellungsbehörde zur Nachanhörung vom Dezember 2024, Az.: RPK17-0513.2-1/15 verwiesen.

In diesem Schreiben hat die Planfeststellungsbehörde den Einwendern den Anlass der Anpassung der schalltechnischen Grundlagen, nämlich dass nach den hier zur Anwendung kommenden Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 der schalltechnischen Untersuchung der Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht zugrunde zu legen ist. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich an der Gesamtzahl der zulässigen Fahrzeuge zwischen 2,8 t und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht nicht geändert hat. Die als Anlage zum Nachanhörungsschreiben beige-

fügte Tabelle wurde den Einwendern erläutert. Aus dieser Tabelle konnten die Einwender – im Vergleich mit den alten Berechnungsergebnissen – die erstmalige bzw. stärkere Betroffenheit infolge der Umrechnung des Lkw-Anteils >2,8 t erkennen. Die ursprünglichen Berechnungsergebnisse entsprechen denen der Unterlage 17.2a, dort Tabelle 4 der Unterlage 17.2.1, welche die Einwender auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe unter www.rp-karlsruhe.de unter „Über uns / Abteilung 1 / Referat 17- Recht, Planfeststellung / Aktuelle Planfeststellungsverfahren / Straßen“ einsehen konnten. Es wurde in dem ergänzenden Schreiben auch darauf hingewiesen, dass es sich um eine Nachberechnung der Vorzugsvariante handelt.

Insgesamt konnten die Einwender in ausreichendem Maße den Grad der Betroffenheit damit abschätzen sowie das Interesse, Einwendungen zu erheben.

Im Hinblick auf die vorgetragene Diskrepanz zwischen dem Gutachten zum Erörterungstermin (fischer – Unterlage 17) und dem Gutachten zur 2. Offenlage (Krebs+Kiefer – Unterlage 17a) ist zunächst darauf hinzuweisen, dass dies nicht den eigentlichen Grund der Nachanhörung betrifft. Dieser liegt, wie bereits dargelegt, in der Umrechnung auf den Lkw-Anteil >2,8 t nach den RLS-90.

Zwischen den beiden Gutachten fischer – Unterlage 17 und dem Gutachten Krebs+Kiefer – Unterlage 17a wurden die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Verkehrszahlen nicht verändert. Eine Anpassung der Grundlagen fand lediglich in Bereich des Knotenpunkts B 10 / B 293 statt, da in der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung fischer von einer zu hohen Verkehrsmenge auf der Kreisverkehrsbahn und einer zu niedrigen Verkehrsmenge auf dem Bypass Nord ausgegangen worden war. Im Bereich des Kreisverkehrs wurden die Verkehrsströme noch auf die Fahrbahnen verteilt. Die Diskrepanz zwischen den Beurteilungspegeln in den beiden Gutachten kommt dadurch zustande, dass im Erörterungstermin ein offenporiger Asphalt zwischen dem Kreisverkehr am Vogelpark und dem Knotenpunkt B 293 alt/ B 293 neu zugesagt wurde. Dieser entfaltet seine Minderungswirkung auch auf die Beurteilungspegel der Grundstücke der Einwender. Der Ansatz des offenporigen Asphalts in der neuen Berechnung ist in Unterlage 17.1a in Abschnitt 4.5.3 ausgeführt.

Auch müssen einzelne Rechenschritte der Schalltechnischen Untersuchung nicht erläutert werde, wie teilweise von den Einwendern im Rahmen der Nachanhörung gefordert. Gemäß § 73 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG hat der Träger des Vorhabens den Plan der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens einzureichen. §

73 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG bestimmt die Bestandteile des offenzulegenden Planes. Rechtlich notwendig ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht die Auslegung aller Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind. Vielmehr kann sich die Auslegung auf diejenigen Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, 4 A 18.99). Die Betroffenheit der nachangehörten Einwender ergab sich aus dem Nachanhörungsschreiben, dem ergänzenden Schreiben vom Dezember 2012 sowie aus den offengelegten Planunterlagen.

Sofern die Einwender darauf verweisen, die Unterlagen aus dem Nachanhörungsschreiben seien unbenannt und man könne nicht entnehmen, aus welchem Gutachten sie entnommen seien, wird auf die obigen Ausführungen zum ergänzenden Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom Dezember 2024, Az.: RPK17-0513.2-1/15 verwiesen. Die Tabelle entstammt der Nachberechnung des Gutachtens 17a unter Ansatz eines Schwerverkehrsanteils von >2,8 t anstelle von >3,5 t (Deckblatt b, Unterlage 17b). Die Unterlagen 17 und 17a machen zu der Neuberechnung der Schwerverkehrsanteile keine Ausführungen. Dies ist – entgegen dem Vorbringen der Einwender auch plausibel, da die Schwerverkehrsanteile >3,5t zulässigem Gesamtgewicht direkt aus dem Verkehrsgutachten, Unterlage 22, übernommen wurden. In Unterlage 17.1b findet sich in Abschnitt 5.2 ausdrücklich der Hinweis, dass hier Schwerverkehrsanteile >2,8t zulässigem Gesamtgewicht eingegangen sind. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiterhin wenden sich die Einwender nochmals gegen die inhaltlichen Ausführungen in dem Gutachten zur 2. Offenlage (Krebs+Kiefer – Unterlage 17a. Die Einwender kritisieren, sofern in Ziffer 5.4 des Gutachtens ausgeführt werde, für acht ungelöste Schutzfälle im Bereich des Knotenpunkts B 10/B293 sowie 49 ungelöste Schutzfälle entlang des Neubauabschnitts der B 293 bestünde ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen, werde nicht ausgeführt, welche passiven Schallschutzmaßnahmen dies seien. Es ergebe sich auch nicht, dass durch diese passiven Schallschutzmaßnahmen überhaupt die Lärmgrenzwerte eingehalten werden könnten und welche passiven Schallschutzmaßnahmen letztlich erfolgversprechend seien. Eine Verlagerung dieser Problematik auf einen Tag X nach Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, ohne dass die Lärmproblematik für diese Gebäude im Planfeststellungsverfahren geklärt wird, verbiete sich. Es bleibe ungeklärt, ob durch

die passiven Schallschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV überhaupt eingehalten werden könnten oder nicht. Schalltechnische Überlegungen hierzu würden überhaupt nicht angestellt.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Es ist nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger im Gutachten nicht im Einzelnen dargelegt hat, welche passiven Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist in der straßenrechtlichen Fachplanung dem Grunde nach festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990, 4 CB 1/90). Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (vgl. § 19a FStrG). Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich um Schallschutzmaßnahmen am Gebäude selbst, d.h. Lärmschutzfenster, Dämmungen von Rollladenkästen, Dächern und Fassaden, sowie Schalldämmlüftungsgeräte, die einen ausreichenden Luftaustausch auch bei geschlossenem Fenster erlauben. Da mit diesen Maßnahmen eine Einhaltung der gesetzlich festgelegten Innenraumpegel in direkter Nachbarschaft zu Autobahnen und Flughäfen möglich ist, sind sie auch geeignet eine Einhaltung der gesetzlich festgelegten Pegel in der Nachbarschaft der neuen Bundesstraße sicherzustellen.

Welche Maßnahmen dazu genau notwendig sind hängt jedoch von den individuellen Beurteilungspegeln am jeweiligen Gebäude, sowie Art und Zustand der aktuellen Umfassungsbauteile (Fenster, Wände, Dächer) der Gebäude ab. Für jedes dem Grunde nach anspruchsberechtigte Gebäude muss daher zunächst eine Ortsbegehung zur Erfassung der vorhandenen Umfassungsbauteile stattfinden, dann kann in einem Objektgutachten festgestellt werden, welche Maßnahmen geeignet sind, um einen entsprechenden Schutz für das Gebäude zu bieten.

Da passive Lärmschutzmaßnahmen einen Eingriff in das jeweilige Gebäude bedeuten, ist die Durchführung nur auf Antrag der Gebäudeeigentümer möglich. Eine verbindliche Vereinbarung mit den Eigentümern über die Erstattung kann erst nach Rechtskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffen.

Sofern in den Einwendungen bezweifelt wird, dass den schalltechnischen Untersuchungen zur Berechnung der voraussichtlichen Lärmpegel die zutreffenden Verkehrszahlen zugrunde gelegt worden sind, wird auf die ausführlichen Ausführungen zur Schalltechnischen Untersuchung, Abschnitt VII.1.4.verwiesen.

12. Ident.-Nr. 019

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke. Von Flurstück Nr. 2268/1, Gemarkung Berghausen werden 100 m² vorübergehend beansprucht. Von Flurstück Nr. 2268/2, Gemarkung Berghausen werden 76 m² dauerhaft für die B 293 neu und 268 m² vorübergehend beansprucht. Von Flurstück Nr. 2345, Gemarkung Berghausen werden 711 m² dauerhaft für die B 293 neu und 149 m² vorübergehend beansprucht. Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein unter B.XI.11.1 behandelt. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

13. Ident.-Nr. 026

Der Einwender ist wohnhaft in Karlsruhe-Grötzingen, Augustenburgstraße und hat mit Schreiben vom 26.09.2021 Einwendungen erhoben, auch namens weiterer Anwohner der Augustenburgstraße, die allerdings das Schreiben nicht unterzeichnet haben. Er wendet sich gegen die durchgängige, zweite Fahrspur zwischen dem Tunnel Grötzingen und dem geplanten Kreisverkehr B 10 / B 293.

Der Einwender befürchtet durch eine zweite Fahrspur ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Augustenburgstraße (ehemals B 10). Er fordert zwischen Berghausen und Grötzingen eine „zwangsweise Einfädelung“ bzw. „Ausfädelung“ mit einer baulichen Unterbrechung des weiteren Fahrstreifens. Es sei sicherzustellen, dass für den Durchgangsverkehr ausschließlich der Grötzinger Tunnel zur Verfügung stünde und Schleichverkehr verhindert werde. Die Planung führe zu einer zusätzlichen gesundheitlichen Belastung der Anwohner der Augustenburgstraße, deren Situation durch den Grötzinger Tunnel zwar verbessert worden sei, die aber immer noch durch Schleichverkehr wesentlich höher belastet seien als andere Anwohner.

Der Vorhabenträger hat hierzu Folgendes erwidert: Die Maßnahme B 293, OU Berghausen beinhaltete den Ausbau der B 10 bis zur Gemarkungsgrenze zwischen Stadt

Karlsruhe, Stadtteil Grötzingen, Gemarkung Durlach und Pfinztal, Gemarkung Berghausen. Der Ausbau der B 10 einschließlich Anbindung der Augustenburgstraße sei im Planfeststellungsverfahren „B 10, Verlegung bei Grötzingen“ geregelt worden. Die Länge des Ein- bzw. Ausfädelungsstreifens betage bei zweibahnigen Straßen 200 m (RAL, Kap. 6.4). Der Abstand zwischen der Ausfahrt beim Tunnel Grötzingen und der Zusammenführung der Rampenfahrbahnen in Richtung Karlsruhe sei für die Einziehung eines Fahrstreifens und der anschließenden Anlage eines Ausfädelungsstreifens nicht ausreichend. Daher könne diese Anregung nicht aufgegriffen werden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar. Ergänzend hat der Vorhabenträger noch darauf verwiesen, dass im Planfeststellungsverfahren „B 10, Verlegung bei Grötzingen“, wie vom Einwender zutreffend widergegeben, die Anbindung der B 293 an die B 10 östlich von Berghausen präferiert worden sei. In der „Verkehrsuntersuchung B 10 / B 293 Umgehung Berghausen / Jöhlingen – Variantenbetrachtung“ vom März 2001 mit dem Prognosejahr 2015 sei u.a. die Jöhlinger Taltrasse mit und ohne Hopfenbergtunnel betrachtet. Der Vergleich der Prognosebelastungen habe ergeben, dass bei der Variante 5 Jöhlinger Tal-Trasse ohne Hopfenbergtunnel gegenüber der Variante 6 Wöschbacher Tal-Trasse mit Hopfenbergtunnel nicht mit einer wesentlichen Änderung der Kfz-Verkehrsbelastung auf der Augustenburgstraße zu rechnen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

14. Ident.-Nr. 033

Die Einwender haben mit Schreiben vom 04.09.2021, 12.09.2021 und 16.09.2021 über Vordrucke Einwendungen gegen die Planungen erhoben. Zur Behandlung der Einwendungen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter B.XVI.2, B.XVI.4 und B.XVI.5. verwiesen.

Die Einwender haben sich weiterhin anlässlich der von der Planfeststellungsbehörde im November 2024 durchgeführten Nachanhörung zum Lärm mit Datum vom 24.11.2024 und vom 16.12.2024 geäußert. Eine Beteiligung der Einwender im Nachanhörungsverfahren fand nicht statt, da nur diejenigen Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG Gelegenheit zu Einwendungen gegeben wurde, die durch die korrigierte Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils >2,8 t mehr als nur geringfügig und damit erstmals oder stärker in ihren Belangen berührt wurden. Dies wurde bei einer erstmaligen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. bei einer Erhöhung der Immissionsgrenzwerte von >2,1 dB(A) angenommen (hierzu unter B.XVI.11.).

Die Einwender schreiben, sie hätten mit Erstaunen erfahren, dass es eine neue schalltechnische Untersuchung von „Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH“ gäbe, bei der an ihrem Gebäude neue Lärmwerte berechnet worden seien. Sie weisen darauf hin, dass die vorhandenen Gabionen entlang der Hummelbergstraße nur dem Sichtschutz dienten und keinerlei Lärmschutz böten.

Am Gebäude der Einwender kommt es durch die korrigierte Berechnung der Schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils >2,8 t statt (Schalltechnische Untersuchung vom 21.10.2024, Unterlagen 17.1b-17.3b, Deckblatt b) zu keinen Erhöhungen der Beurteilungspegel >2,1 dB(A) und auch nicht zu einem neuen Schutzfall. Am Gebäude der Einwender liegen ausweislich der Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV vor. Die Planfeststellungsbehörde zweifelt nicht an der Richtigkeit der Berechnungsergebnisse.

Es ist richtig, dass Gabionenwände andere Lärmschutzeigenschaften aufweisen und daher von ihrem Schutzniveau her nicht mit einer hochabsorbierenden Lärmschutzwand gleicher Höhe vergleichbar sind. Dennoch stellen sie ein Hindernis auf dem Ausbreitungsweg des Schalls dar und können aufgrund von Schallreflexionen zwischen den einzelnen Steinen der Gabionenwand einen Teil des Schalls in der Wand fangen. Sie leisten daher einen Beitrag zum Schallschutz, mit dem sie als Bestandsbauwerke notwendigerweise auch in die Planung aufzunehmen sind (Unterlage 17.3a und b, jeweils Plan 3). Bzgl. der weiteren Ausführungen im Schreiben vom 24.11.2024 und 15.12.2024 wird auf die Ausführungen unter B.XVI.11. verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

15. Ident.-Nr. 037

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, Flurstück Nr. 1978. Die Grundstücke seien als Bauvorratsland zur Bebauung bewertet und der Einwender widerspricht der Bewertung als Ackerland. Eine Bauvorratsplanung wie von der Gemeinde Berghausen einst vorgesehenen und in einer Bauplanung vorgestellt, werde hierdurch für das verbleibende Restgrundstück unmöglich gemacht.

Das Flurstück Nr. 1978, Gemarkung Berghausen weist eine Größe von ca. 820 m² auf. Hiervon werden ca. 267 m² für die B 293 neu erworben, 94 m² werden vorübergehend beansprucht und ca. 34 m² für die Verkabelung der Freileitung dauerhaft

belastet. Von der Planfeststellungsbehörde wird aufgrund der bahnparallelen Trassenführung keine Möglichkeit gesehen, die Maßnahme an anderer Stelle zu realisieren.

Im Bebauungsplanentwurf „Sonnenberg – Salbusch – Steinert“ der Gemeinde Pfinztal aus dem Jahr 1981 war entlang der Kraichgaubahn Wohnbebauung vorgesehen. Infolge der Landschaftsschutzgebietsverordnung wurde das Plangebiet geändert. Im Entwurf des Bebauungsplans „Sonnenberg – Salbusch – Steinert“ aus dem Jahr 1995 war eine Bebauung des Flurstücks dann nicht mehr vorgesehen. Auch in dem mit Beschluss vom 24.03.2020 eingeleiteten Bebauungsplanverfahren für das Plangebiet „Sonnenberg – Salbusch“ ist keine Bebauung des Flurstücks festgesetzt.
Ferner ist das Flurstück 1978 in den Flächennutzungsplänen 2010 bzw. 2030 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe nicht als geplante Wohnbaufläche ausgewiesen. Art und Höhe der Entschädigung sind im Nachgang an das Planfeststellungsverfahren zu klären, die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den tatsächlichen Verhältnissen.

Sofern der Einwender vorträgt, der gravierende Straßeneingriff in die bestehende Naturlandschaft im Sonnenberggebiet führe zu ihrer Zerstörung und zur Landschaftsverschandelung, wird auf Abschnitt B.VIII. zur Natur- und Artenschutz sowie auf Abschnitt B.XI.12. verwiesen. Durch die vorgesehen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden im Rahmen der Begrünung der Straßennebenflächen sowie Rekultivierung des Baufeldes charakteristische Landschaftselemente des betroffenen, siedlungsnahen Freiraum wiederhergestellt. Zudem hat sich die geplante „Bündelungstrasse“ auch aus naturschutzfachlicher Sicht als vorzugswürdig erwiesen. In der UVS wurde festgestellt, dass bei einer nördlichen Verlegung der Straße das Konfliktpotenzial als erheblich höher eingestuft würde. Der Sonnenberg, Rotberg sowie der Bereich Schreibers Klamm weisen gegenüber dem Freiraum südlich der Bahnstrecke eine höhere Bedeutung (z.T. regionale Bedeutung) für die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie für den Biotopverbund auf.

Sofern der Einwender befürchtet, eine Gesamtumleitungsplanung des Ortes B 10 / B 293 (Hopfenbergtunnel) würde planerisch unmöglich gemacht, wird darauf verwiesen, dass die beantragte Planung die Maßnahme „B 10 – Umgehung Berghausen“ (Hopfenbergtunnel) berücksichtigt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

16. Ident.-Nr. 042

Der Einwender wendet sich mit Schreiben vom 28.09.2021 gegen das Vorhaben mit der Begründung, seine Mutter sei Eigentümerin des Grundstücks Flurstück Nr. 8751, Gemarkung Berghausen. Das Grundstück wurde mittlerweile verkauft. Seitens des Einwenders liegt keine Betroffenheit mehr vor.

17. Ident.-Nr. 046

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstück Nr. 2956, Gemarkung Berghausen. Sie ist mit dem Verkauf des Grundstücks grundsätzlich einverstanden, möchte aber dass das gesamte Grundstück erworben wird. Für die verbleibenden 367 qm habe sie keine Verwendung, da das Grundstück ursprünglich als Garten genutzt worden sei. Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass der Erwerb des ganzen Grundstücks möglich ist, wenn die Restfläche im Rahmen des Grunderwerbs als Tauschfläche benötigt wird.

18. Ident.-Nr. 051

Die Einwenderin ist Pächterin der Grundstücke Flstr. Nr. 2269, 2270, 2271, 2340/1, 2341, 2342, 2343/1, 2345, 2268/1, 2268/2, Germarkung Berghausen und hat mit Schreiben vom 26.07.2921 und 03.08.2021 Einwendungen den Feststellungsentwurf bzw. den Artenschutzbeitrag erhoben.

Die Einwenderin hat darauf hingewiesen, dass in dem kleinen Folienteich im Bereich „Schreibers Klamm“, südlich der Bahn, westlich der ICT-Zufahrt wieder Springfrösche vorhanden seien. Insoweit widerspricht sie der Aussage im Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.4.2, S. 34. Auch die Naturschutzverbände haben auf Vorkommen des Springfrosches in diesem Bereich hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Hinweise berücksichtigt. Über die Umweltbaubegleitung ist vor Beginn der Bauarbeiten zu prüfen, ob im Bereich des Folienteichs zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen begründet sind, insbesondere die Errichtung von Amphibienschutzzäunen, um ein Einwandern der Tiere in das Baufeld zu vermeiden (Nebenbestimmung A.IV.4.4.3). Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen kann eine Tötung oder Verletzung von Individuen des Springfroschs im Zuge der Baufeldherstellung in diesem Bereich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit hoher Prognosesicherheit gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden (s. dazu unter B.VIII.4.).

Sofern die Einwenderin eine Beeinträchtigung der Flugstraßen für Fledermäuse im Bereich des bei km 0+700 bestehenden und zu verlängernden Durchlasses sowie eine Beeinträchtigung der Nahrungsquellen befürchtet, wird auf die Begründung dieses Beschlusses, insbesondere auf B.VIII.5.2.3 und die die artenschutzrechtlichen Nebenbestimmungen verwiesen. Bei der Bewertung ist zwischen Quartier- und Jagdgebieten zu unterscheiden, wobei entlang der geplanten Trasse beidseits der S-Bahnlinie keine Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen wurden. Die Bereiche beidseits der S-Bahnlinie stellen keine essentiellen Jagdgebiete der genannten Fledermausarten dar und wurden daher als regional bedeutsam eingestuft (was immer noch einer hohen Wertstufe entspricht).

Zu ggf. westlich der ICT-Zufahrt, südlich der Bahnlinie nahe der Schreibers Klamm, vorhandenen Vorkommen der Zauneidechse und der Schlingnatter wird auf die Ausführungen bei Abschnitt B.VIII.5.2.4 und auf Nebenbestimmung A.IV.4.4.11 verwiesen.
Der Vorhabenträger hat weiter mitgeteilt, dass das Gesetz zur Änderung des Naturschutzgesetzes und des Landwirtschafts- und Landeskulturgesetz vom 22. Juli 2020
keine maßgeblichen Auswirkungen auf die vorliegende Planung habe.

Zu dem Vorbringen, dass die betroffenen Gärten als Insektengarten bzw. Insektenbiotop angelegt wurde und weiteren Tieren (insbesondere Igeln, Dachsen) als Habitat dienten, wird auf Abschnitt B.VIII.5., insbesondere auf B.VIII.5.1 zur Methodik, Umfang und Ergebnissen der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme verwiesen. Danach erfolgte eine Bestandserfassung der planungsrelvanten Arten. Ein Großteil der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wirkt sich positiv auf den Insektenschutz aus, schafft neue Lebensräume und verbessert das Nahrungsangebot. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung A.IV.4.3.6 verwiesen. Danach ist im Hinblick auf die Biodiversität und zur Förderung der Insektenvielfalt auf allen Ausgleichsflächen der Einsatz von amphibien- und insektenschonenden Mähmethoden nach dem aktuellen Stand der Technik anzustreben und möglichst auf Mähgutaufbereiter / Konditionierer zu verzichten.

19. Ident.-Nr. 059

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks Nr. 2004, Gemarkung Berghausen. Von dem Grundstück sollen 150 m² erworben, 57 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 125 m² dauernd belastet werden. Der Einwender macht geltend, dass von ursprünglich 332 m² Grundstücksfläche praktisch keine zu nutzende Fläche mehr

übrig bleibe. Eine Zufahrt zum Grundstück wäre nicht mehr gegeben. Gerne sei er an einem Grundstückstausch interessiert. Der Vorhabenträger hat erwidert, dass dem Einwender eine Tauschfläche zur Verfügung gestellt werde, wenn sich im Rahmen des Grunderwerbs Tauschflächen ergeben bzw. Tauschflächen angeboten würden. Über die Frage des vollständigen Erwerbs eines Grundstücks wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden.

20. Ident.-Nr. 065

Der Einwender hat mit Schreiben vom 21.09.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er trägt u. a. vor, die Planung sei nicht mit den Klimaschutzzielen vereinbar. Der Lärmschutz sei unzureichend und der Schutz der Anwohner nur durch eine umfassende Überdeckelung der Straße und eine Unterquerung der Bahnlinie Karlsruhe-Pforzheim zu erreichen.

Hinsichtlich des Vorbringens des Einwenders wird auf die Ausführungen im begründenden Teil dieses Beschlusses verwiesen (vgl. insbesondere zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4, insbesondere B.VII.1.4.3 zum aktiven Lärmschutz sowie B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zum Klimaschutz B.XI.4.).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

21. Ident.-Nr. 066, 067

Die Einwender sind Prokurist/ Betriebsleiter bzw. Geschäftsführer der Firma Ludwig, eines in der Dieselstraße ortsansässigen Gewerbebetriebes.

Die Einwender wenden sich mit Schreiben vom Schreiben vom 30.08.2021 gegen die vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Bei anderen Maßnahmen seien diese in verheerendem Zustand zurückgegeben worden. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt:

Im Bereich des Flurstücks 2278/1 werden ca. 38 m² als Arbeitsraum für die Verlegung des Entlastungskanals von der Regenwasserbehandlungsanlage 2 zur Pfinz beansprucht. Für die Fläche ist eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) vorgesehen.

Von Flurstück 2239 werden ca. 110 m² und von Flurstück 2240 ca. 68 m² bauzeitlich u.a. für die Verlängerung des bestehenden Durchlasses und Anpassung der vorhandenen Böschung unter der Kraichgaubahn benötigt.

Als Lagerfläche, für Baustraßen sowie für die Verlegung von Leitungen werden von den Flurstücken vorübergehend beansprucht:

- 2241 ca. 369 m²
- 2242 ca. 603 m²
- 2246 ca. 1.228 m²

Für die geplanten Leitungsverlegungen ist bei folgenden Flurstücken eine dingliche Sicherung vorgesehen:

- 2241 ca. 81 m²
- 2242 ca. 85 m²
- 2246 ca. 159 m²

Im Erörterungstermin konnten die Bedenken des Vorhabenträger hierzu weitestgehend entkräftet werden. Einwender können sich mit Beschwerden an den örtlichen Bauleiter wenden. Weiterhin muss der Eigentümer die ordnungsgemäße Übergabe quittieren und kann Beanstandungen anbringen. Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein unter B.XI.11.1 behandelt.

Sofern sich der Einwender Ident.-Nr. 66 gegen den Erwerb seiner Flächen (Flurstück Nr. 2275 und Nr. 2239, Gemarkung Berghausen wendet, ist auf die Ausführungen in B.XI.11 zur unmittelbaren Inanspruchnahme verwiesen. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren. Die Flächen werden für die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes am Vogelpark sowie die Verlängerung eines Durchlasses benötigt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwender haben gefordert, es sei durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass ein Transport ihrer Erzeugnisse mit obigen Abmessungen (Spezialfahrzeuge mit einer Länge von bis zu 55 m) weiterhin möglich sei. Der Vorhabenträger hat daraufhin durch das Ingenieurbüro Emch&Berger Schleppkurven für einen Variomax-Sattelschlepper erstellen lassen. Anhand dieser wurden die Flächen, die für das Befahren mit Sonderfahrzeugen befestigt werden müssen, festgelegt. Die Lage-

pläne wurden zur Prüfung an die Einwender übergeben. Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, im Bereich der B 10 würde die Kreisinsel tragfähig, z. B. mit Schotterrasen befestigt.
Die Kreisinsel im überstrichenen Bereich wird tragfähig z.B. mit Schotterrasen befestigt. Der Trennstreifen zwischen der Verbindungrampe und Bypass Süd wird befestigt (Schotterasen oder Pflaster). Der Kreisel im Bereich B 293 / Vogelpark erhält überfahrbare Trenninseln und eine teilweise überfahrbare Kreisinsel. Soweit erforderlich würden die standfesten Bankette verbreitert. Der Einwender haben hiergegen nichts eingewandt. Damit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass die Kreisverkehre mit den seitens der Einwender genutzten Sonderfahrzeugen befahren werden können.

Die Einwender haben noch Folgendes vorgetragen: Während der Bauarbeiten dafür Sorge zu tragen, dass die Firma ihre Waren jederzeit und ungehindert ausliefern könne. Wegen der engen Kurvenradien sei ein Abtransport über die Ortsmitte (Unterführung) nicht machbar. Auch für die Situation „Bau“ seien entsprechende Studien im Vorfeld zu erstellen. Da die Einwender dies aus den Unterlagen nicht erkennen könnten, legten sie Einspruch gegen den Neubau dieser Ortsumfahrung ein, weil diese Maßnahme geeignet sei, der Firma erheblichen Schaden zuzufügen und sogar ihren Bestand zu gefährden.

Laut Auskunft des Vorhabenträgers finden Sondertransporte der Firma, für welche Sonderfahrzeuge gebraucht werden, ca. ein- bis dreimal im Monat statt. Ein Transport über die Ortsmitte dürfte aufgrund der Kurve am Knotenpunkt mit der B 293 nicht möglich sein. In Bauabschnitt 3 wird in den derzeitigen Verkehrsablauf eingegriffen, so dass Verkehre umgeleitet werden müssen. Zur Herstellung des neuen Brückenbauwerks über die Pfinz im Zuge der neuen Rheinstraße wird die Anbindung der „Unteren Au“ an die Gewerbestraße unterbrochen. Eine ständige Zufahrtsmöglichkeit über die Weiherstraße zur B 10 wird nach Auskunft des Vorhabenträgers bauzeitlich nicht immer gegeben sein.

Dem Vorhabenträger wurde daher aufgegeben, den Bauablaufzeitenplan der Firma Ludwig in der Dieselstraße zur Kenntnis zu geben und sich mit der Firma abzustimmen (A.IV.12). Da die Benutzung einer Straße über den Gemeingebrauch hinaus als Sondernutzung gemäß § 8 FStrG der Erlaubnis bedarf und der Erlaubnisnehmer somit keinen Ersatzanspruch gegen den Träger der Straßenbaulast bei Widerruf der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße hat, kommt eine Entschädigung, ggf. im Rahmen eines Auflagenvorbehalts nicht in Betracht.

Dem Vorbringen wird hiermit Rechnung getragen.

22. Ident.-Nr. 072, 110

Die Einwender sind Miteigentümer von Flurstück Nr. 2227, Gemarkung Berghausen. Sie erheben mit einem Musterschreiben mit eigenen Ergänzungen vom 12.09.2021 Einwendungen gegen die Planung, das dem Vordruck entspricht. Bzgl. dieses Vorbringens wird auf Abschnitt B.XVI.2. Einwendung Vordruck 2 verwiesen.

Von Flurstück 2227 (1.047 m²) werden ca. 55 m² während der Bauzeit für Leitungsverlegungen benötigt. Auf ca. 30 m² ist eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) für die Rückverankerung der Stützwand sowie für Leitungen vorgesehen. Für das Vorhaben werden keine Teilflächen des Grundstücks 2228 in Anspruch genommen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass auf die dingliche Belastung des Grundstücks verzichtet werden könnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat die lärmmäßigen Betroffenheiten der Einwender umfassend in Abschnitt unter B.VII.1.4.3.3.3 gewürdigt. Hierauf wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Beurteilung der Betroffenheit der Einwender beide Flurstücke Nr. 2227 und 2228 einbezogen. Aufgrund der Planunterlagen ließ sich die Betroffenheit der Einwender auch erkennen. Die Berechnung von Punkten im 2. Und 3. OG des Gartengrundstücks beruht auf den angewandten Berechnungsmethoden („Überfliegungspunkte“) und stellen die ermittelten Werte nicht in Frage.

In Bezug auf das Vorbringen der Einwender unter 4 d), wonach die Überdeckelung der Trasse bei den Grundstücken der Einwender ende, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine Überdeckelung der Trasse nicht vorgesehen ist. Für Flurstück. Nr. 2227 besteht ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung dem Grunde nach. In Bezug auf die geltend gemachte Wertminderung des Grundstücks wird auf B.XV.6. verwiesen.

Die Einwender tragen weiter vor, die Gartenhausgrundstücke würden regelmäßig genutzt, um dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Familie nachzukommen. Hierzu wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XI.12. verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Erholungsfunktion der Gartenhausgrundstücke durch den Neubau der Ortsumfahrung eingeschränkt wird. Die lärmbedingten Be-

einträchtigungen sind jedoch angesichts der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange und des damit einhergehenden überwiegenden öffentlichen Interesses hinzunehmen.

Weiterhin befürchten die Einwender eine Beeinträchtigung des Gartenhauses durch die mit der Baumaßnahme verbundenen Erschütterungen. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass Gebäude in die Beweissicherung aufzunehmen, sofern dies aus gutachterlicher Sicht sinnvoll ist.

Weiterhin machen die Einwender geltend, das Vorhaben sei nicht erforderlich, da die Gewerbestraße bereits die Funktion der Ortsumfahrung erfülle. Hierzu lägen keine belastbaren Voruntersuchungen bzw. Verkehrszählungen vor. Dieser Einwand wird zurückgewiesen, da die Erforderlichkeit der Maßnahme gegeben ist (s. unter B.IV. und B.XV.3.). Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG). Ergänzend hat der Vorhabenträger hierzu mitgeteilt, dass die Gewerbestraße als Umgehungsstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr aufgrund der engen Radien nicht geeignet ist.

Die Einwender tragen weiter vor, die Planung berücksichtige nicht die aktuellen Verkehrswegeentwicklungen, insbesondere den Beschluss der 2. Rheinbrücke. Es sei geplant, eine "Spange" zwischen B 36 und B 293 zu schaffen, sodass hier zusätzlicher Verkehr angezogen werden werde, welchen die geplante zweispurige Trasse ohnehin nicht aufnehmen können werde. Da eine „Spange“ zwischen B 36 und B 293 im Bundesverkehrswegeplan bzw. Bedarfsplan nicht vorgesehen ist und daher auch nicht geplant wird, war eine solche Verkehrsverbindung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nicht zu berücksichtigen. Der Einwand in dem Schreiben der Einwender vom 26.11.2024, wonach bei der Verkehrsprognose für das beantragte Vorhaben nicht berücksichtigt sei, dass die Ortsdurchfahrt nach der Fertigstellung des Vorhabens wieder für den Lkw-Durchgangsverkehr geöffnet würde und damit mit erheblich höheren Emissionen auszugehen sei, verfängt nicht. Nach Auskunft des Vorhabenträgers kann durchaus davon ausgegangen werden, dass das Durchfahrtsverbot bestehen bleibt. Die Entscheidung hierüber obliegt der höheren Straßenverkehrsbehörde nach Notwendigkeit. Demnach konnte hierzu im Verkehrsgutachten auch keine Aussage getroffen werden.

Die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren wurde umfassend untersucht und in den Antragsunterlagen dargestellt. Die nachteiligen Umweltauswirkungen sind durch den Nutzen des Vorhabens gerechtfertigt. Auf die Abschnitte B.VIII. und B.III. wird verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

23. Ident.-Nr. 080

Die Einwenderin ist Eigentümer des Grundstücks Flurstück Nr. 2960, Gemarkung Berghausen, das für die Baumaßnahme vollumfänglich in Anspruch genommen wird.

Das Grundstück mit der Flst.Nr. 2960, der Ortsgemarkung Berghausen, wird durch die Planung des RP Karlsruhe voll in Anspruch genommen. Die Einwenderin wendet sich nicht generell gegen die Inanspruchnahme, bittet aber um einen Vorschlag für ein Ersatzgrundstück im Bereich Berghausen, Grötzingen, Durlach. Für die vorübergehend oder dauerhaft benötigten Flächen erfolgt grundsätzlich eine Entschädigung in Geld nach dem aktuellen Bodenwert, ggf. werden Gutachter beauftragt. Der Vorhabenträger stellt der Einwenderin eine Tauschfläche zur Verfügung, wenn sich im Rahmen des Grunderwerbs Tauschflächen ergeben bzw. Tauschflächen angeboten werden. Art und Höhe einer etwaigen Entschädigung sind im Nachgang an das Planfeststellungsverfahren zu klären.

24. Ident.-Nr. 084

Der Einwender teilt mit, er sei seit dem 18.11.2021 Eigentümer des Grundstücks Flurstück Nr. 8752, Gemarkung Berghausen. Die bisherige Eigentümerin des Grundstücks hat mit Datum vom 12.09.2021 und damit fristgemäß Einwendungen gegen das Vorhaben unter Verwendung des Vordrucks Nr. 2 erhoben. Diesen Einwendungen schließt sich der Einwender mit Schreiben vom 29.11.2021 an die Planfeststellungsbehörde an. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (s. BVerwG, Beschluss vom12.11.1992, 7 ER 300/92) ist es zulässig sich auf die fristgemäß eingelegten Einwendungen der bisherigen Eigentümerin zu berufen.

Von dem Flurstück Nr. 8752 (Steinertstr. 26, ca. 1.546 m²) werden ca. 225 m² für die Trasse der B 293 neu und ca. 129 m² vorübergehend während der Bauzeit beansprucht. Für die Verkabelung der Freileitung werden ca. 47 m dinglich belastet (Grundbucheintrag). Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass die Planung mit geringeren Eingriffen in das Eigentum des Einwenders realisiert

werden könnte. Durch die bahnparallele Trassierung werden Eingriffe möglichst gering gehalten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Vordruck Nr. 2 in Abschnitt B.XVI.2. verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

25. Ident.-Nr. 097

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, Flurstück Nr. 4922, Gemarkung Söllingen (Talberg). Der Einwender trägt vor, durch die Bebauung werde sein Grundstück wertlos. Die Inanspruchnahme seines Grundstücks sei auch nicht notwendig, es könne ebenso das Grundstück davor oder dahinter in Anspruch genommen werden. Ggf. sei über eine angemessene Entschädigung zu sprechen.

Das Flurstück Nr. 4922 wird für die Ausgleichmaßnahme 9.1a A (Förderung von Baumwiesen mit extensiver Grünlandnutzung) im Umfang von 531 m^2 dinglich belastet. Das Flurstück ist aktuell stark verbuscht bzw. bewaldet. Es liegt im FFH-Gebiet „Pfinzgau-West“ mit aufwertungsfähigen und aufwertungsbedürftigen Flächenanteilen. Im Managementplan „Pfinzgau-West“ wird als eine wesentliche Beeinträchtigung eine nicht angepasste Nutzung privater Grundstücke aufgrund nachlassender, ganz ausbleibender oder zu häufigen Nutzung genannt. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept zur B 293 sieht unter anderem entsprechende Pflegemaßnahmen im FFH-Gebiet „Pfinzgau-West“ vor. Neben dem Flurstück Nr. 4922 sind auf einer Fläche von ca.2,85 ha im FFH-Gebiet Pflegemaßnahmen geplant. Alternativflächen der öffentlichen Hand werden auch in Anspruch genommen, sind aber nicht in dem erforderlichen Umfang vorhanden, um die Eingriffe in Natur und Landschaft ohne Inanspruchnahme von Privatgrundstücken zu kompensieren. Um eine möglichst große funktionale Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen zu erreichen, werden auch möglichst große zusammenhängende Flächen angestrebt. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass Maßnahmen an anderer Stelle Erfolg unter geringerer Flächeninanspruchnahme versprechen. Art und Höhe der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses. Ergänzend wird auf Abschnitt B.VIII.1 und B.XI.11.1 verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

26. Ident.-Nr. 099

Der Einwender hat mit Schreiben vom 30.08.2021 und vom 12.09.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Diese entsprechen den Vordrucken 3 und 5, sodass hinsichtlich der Behandlung der Eiwendung auf B.XVI.3. und B.XVI.5. verwiesen wird. Im Hinblick auf die handschriftlich geltend gemachte Wertminderung seines

Anwesens durch Lärmbelästigung und Luftverschmutzung wird auf Abschnitt B.XV.6. verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

27. Ident.-Nr. 101, 102

Die Einwender haben mit Schreiben 10.09.2021 und 28.09.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Hinsichtlich des Vorbringens vom 10.09.2021 wird auf Vordruck 2 bei Abschnitt B.XVI.2. verwiesen.

Mit Schreiben vom 28.09.2021 tragen die Einwender vor, dass die Einwenderin Eigentümerin des Grundstücks Flurstück Nr. 8751, Gemarkung Berghausen ist. Von Flurstück 8751 (lfd. Nr. 3.35; 1.768 m²) werden ca. 341 m² für die B 293 neu und 161 m² vorübergehend beansprucht. Für die Verkabelung der Freileitung ist eine dingliche Sicherung auf ca. 47 m² vorgesehen. Hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme wird auf die Ausführungen in B.XI.11 zur unmittelbaren Inanspruchnahme verwiesen. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren. Dies trifft auch auf das Grundstück der Einwenderin zu. Zur Frage des Wertverlustes wird auf Abschnitt B.XV.7. verwiesen. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass ehe- oder familienrechtliche Bindungen auf der grundstücksbezogenen planungsrechtlichen Ebene keine eigenständigen Rechtspositionen zu vermitteln vermögen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit den seitens der Einwender geltend gemachten Belange auseinandergesetzt, u. a. mit der Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zur Zerschneidungswirkung B.XI.13., zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes B.XI.12.). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind am Grundstück der Einwender eingehalten. Die unterhalb dieser Schwelle verbleibenden Beeinträchtigungen müssen vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an dem Vorhaben hingenommen werden, vgl. dazu B.XI.5. Dies betrifft auch die seitens der Einwender geltend gemachten Gesundheitsbeeinträchtigungen. In Bezug auf die Stützmauer auf dem Grundstück der Einwender hat der Vorhabenträger zugesagt, sofern erforderlich, im Zuge der Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Hinsichtlich der Stellungnahmen, die im Rahmen der 2. Offenlage und der Nachanhörung Lärm eingingen, wird auf B.XVI.11 sowie das Vorbringen der Naturschutzverbände verwiesen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

28. Ident.-Nr. 103

Der Einwender macht geltend von der Planung betroffen zu sein, weil die Zufahrt zu seinem Grundstück, Fist-Nr 9070/1 mit Gebäude, mit einem Kraftfahrzeug deutlich erschwert werde, mit einem Fahrrad nicht mehr möglich sein werde und zu Fuß ebenso nicht mehr erreichbar sein werde. Der Einwender wohnt in der Unteren Au, Nagoldstraße. Das Flurstück liegt auf der anderen Seite der geplanten Trasse, in der Oberen Au. Der Einwender trägt vor, er nutze derzeit die Weiherstraße und erreiche nach ca. 200 m sein Grundstück. Um künftig mit dem Pkw zum Grundstück zu gelangen, müsste er über die neue Pfinzbrücke zum Nordkreisel (beim Vogelpark) fahren, von dort zum Südkreisel (B10), danach wieder zurück Richtung Nordkreisel und vor der Pfinzbrücke rechts abbiegen, um zu seinem Grundstück zu gelangen. Die Wegstrecke würde sich von 200 m auf 1500 m verlängern. Die Wegstrecke würde sich erheblich verkürzen, wenn vom Nordkreisel kommend links in das EnBW-Gelände abgebogen werden könnte. Auf Nachfrage werde aber die Möglichkeit einer Linksabbiegung nicht in Erwägung gezogen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht durchaus, dass sich der Weg mit dem Auto zum Grundstück des Einwender verlängert. Nach der Erwiderung des Vorhabenträger ist auch eher unwahrscheinlich, dass ein Linksabbiegen von der neuen Ortsumgehung zum Unspannwerk künftig zulässig sein wird. Eine gesicherte Führung auf einem Geh- und Radweg entlang der B 293 neu sowie eine ggfs. erforderliche Querungshilfe würden eine Verbreiterung des Bauwerks über die Pfinz erfordern und somit einen Eingriff in das neu gebaute Umspannwerk und ggfs. in das Wohngebiet "Untere Au". Auch eine Gehwegverbindung von der Gewerbestraße zum Umspannwerk scheidet aus, da hierzu der für die Brückenkontrolle erforderliche Notgehweg kostenaufwändig verbreitert und unterhalten werden müsste. Auch würde ein breiter Gehweg bis zur Einfahrt zum Umspannwerk Personen dazu verleiten, auf dem Bankett weiter zu gehen. Diese Nachteile müssen jedoch vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an dem Vorhaben hingenommen werden. Die Erreichbarkeit des Grundstücks mit dem Auto bleibt erhalten, wenn auch mit längerem Fahrtweg. Ein Recht auf „kurze Wege“ besteht nicht. Hinsichtlich der geltend gemachten Grundstücksentwertung wird auf Abschnitt B.XV.6. verwiesen.

29. Ident.-Nr. 107

Der Einwender hat mit Schreiben vom 18.09.2021 und auch im Erörterungstermin u.a. vorgebracht, der Schulweg der Kinder sei bei der Straßenquerung (Radweg) an der Pfinz mehrmals jährlich durch Hochwasser versperrt. Der Schulweg könne dann ohne Kreuzung der B 293 (neu) nicht mehr eigenständig durch die Kinder begangen / befahren werden.

Der Geh- und Radweg entlang der Pfinz steht Fußgängern und Radfahrern für die (wenigen) Tage der Überschwemmung im Jahr nicht zur Verfügung. Mit der barrierefreien Rodbergwegbrücke besteht allerdings eine hochwassersichere Verbindung zur Verfügung. Der Umweg, der hierdurch entsteht, kann vor dem Hintergrund, dass der Geh- und Radweg entlang der Pfinz nur wenige Tage im Jahr überschwemmt ist, hingenommen werden. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass eine Nutzung der Rodbergwegbrücke durch kleinere Kinder ausgeschlossen wäre. Der Grenzweg künftig auch mit weniger Kfz-Verkehr belastet sein wird.

Alternativ steht Fußgängern bei Überschwemmung der Weg über den Kreisverkehrsplatz am Vogelpark „B 293 neu / Weiherstraße / Rheinstraße“ zur Verfügung. Hierüber wird auch der Spielplatz Kohlerwiese angeschlossen. Der Vorhabenträger trägt durch die geänderte Planung/ Schaffung einer Querungsmöglichkeit den Bedenken des Einwenders Rechnung.

Im Hinblick auf das weitere Vorbringen wird auf den begründenden Teil dieses Beschlusses, insbesondere zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zum Klimaschutz B.XI.4., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7. verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

30. Ident.-Nr. 111, 112

Die Einwender sind in der Rheinstraße, Pfinztal-Berghausen wohnhaft und verfügt nach eigener Auskunft über zwei Gartengrundstücke „Am Rohberg“. Sie haben mit Schreiben vom 09.09.2021 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Hinsichtlich des Vorbringens wird auf den begründenden Teil dieses Beschlusses verwiesen,

insbesondere auf die Abschnitte zur Planrechtfertigung B.IV. und B.XV.3., zur Umweltverträglichkeitsprüfung B.III., zur Alternativenprüfung B.XI.3., zur Wöschbacher Taltrasse B.XI.3.4.8, zur schalltechnischen Untersuchung B.VII.1.4 und B.XV.2., zur Verkehrsuntersuchung B.VII.1.3 und B.XV.1., zu Luftschadstoffen B.VII.3., zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs B.XI.7., zum Natur- und Artenschutz B.XIII., zum Klimaschutz B.XI.4., zu Entwässerung und Hochwasserschutz B.XV.8., zur Zerschneidungswirkung B.XI.13., zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes B.XI.12., zur Anbindung des Wohngebiets Untere Au, auch während der Bauzeit B.XV.7. und B.XI.7.).

Sofern die Einwender eine Verletzung ihres Anliegerrechtes geltend machen, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Für das Vorhaben werden keine Teilflächen des Grundstücks in Anspruch genommen. Am im gemeinschaftlichen Eigentum stehenden Grundstück der Einwender liegt eine nächtliche Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV von 1,07 dB(A) im 3. OG, Ostseite vor. Die Eigentümer des Grundstücks haben Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. unter A.IV.6.3.1). Auf Abschnitt B.VII.1.4.3 wird verwiesen. Mangels Überschreitung der Taggrenzwerte liegt kein Anspruch auf Außenbereichsentschädigung vor. Darüber hinaus befürchtete wirtschaftliche Nachteile durch eine Minderung des Grundstückswertes oder eine Verschlechterung von Verwertungsaussichten sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, solange den Betroffenen kein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Dafür gibt es im konkreten Fall nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch keine Anhaltspunkte. Auf Abschnitt B.XV.6. wird verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

31. Ident.-Nr. 119

Die Einwendung ging mit Datum vom 30.09.2021 ein und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen: Das Grundstück des Einwenders, Flurstück Nr. 2288 weist eine Größe von ca. 261 m² auf. Hiervon werden ca. 118 m² für die neue Gemeindestraße erworben und ca. 143 m² vorübergehend für den Ersatzneubau des Parkplatzes beansprucht. Der Einwender wendet sich gegen den Entzug seines Grundstücks. Der Betreiber einer Minigolfanlage macht geltend, er wäre durch den Entzug des Grundstücks und den Bau der Straße in seiner Existenz gefährdet. Die neue Straße gefährde seine Gäste. Kinder könnten den gegenüberliegenden Spielplatz nicht mehr erreichen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass eine Erreichbarkeit des Kinderspielplatzes über den neuen Gehweg entlang der Gemeindestraße mit Anschluss an den Geh- und Radweg an der Pfinz gegeben ist. Alternativ besteht ein Zugang über den Gehweg, der über den Kreisverkehr verläuft. Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein unter B.XI.11.1 behandelt. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren. Auf die Gemeindestraße kann nicht verzichtet werden, ein anderweitiger Verlauf wurde in der Vorplanung geprüft, aber nicht als realisierbar angesehen. Bei der Trassierung der neuen Gemeindestraße wären nur geringere Radien möglich. dies würde sich negativ auf die Sichtverhältnisse und Befahrbarkeit auswirken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

32. Ident.-Nr. 134

Der Einwender wendet sich mit zwei Schreiben vom 10.09.2021 und 13.09.2021 gegen das Vorhaben. Hierbei handelt es sich um die Vordrucke 2 und 5, weshalb auf die Abschnitte B.XVI.2 und B.XVI.5. verwiesen wird.

Des Weiteren wendet sich der Einwender gegen die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme seiner Grundstücke. Von Flurstück 2211 (lfd. Nr. 3.22, ca. 231 m²) werden ca. 71 m² für die Trasse der B 293 und ca. 90 m² bauzeitlich beansprucht. Für die Verkabelung der Freileitung ist eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) auf ca. 53 m² vorgesehen. Von Flurstück 2212 (lfd. Nr. 3.20, ca. 264 m²) werden ca. 151 m² für die Trasse der B 293 und ca. 78 m² bauzeitlich beansprucht. Für die Verkabelung der Freileitung ist eine dingliche Sicherung auf ca. 34 m² vorgesehen. Von Flurstück 2221 (lfd. Nr. 3.28, ca. 673 m²) werden ca. 495 m² für die Trasse der B 293 und ca. 81 m² bauzeitlich beansprucht. Für die Verkabelung der Freileitung ist eine dingliche Sicherung auf ca. 97 m² vorgesehen.

Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein unter B.XI.11.1 behandelt. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren. Dies gilt auch für die Grundstücke des Einwenders, die sich in unmittelbarer Nähe zur Kraichgaubahn befinden. Wegen des engen Heranrückens an die Bahn-Trasse kann auf eine Grundstücksinanspruchnahme nicht verzichtet werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

33. Ident.-Nr. 178, 179

Die Einwender sind wohnhaft in der Hans-Thoma-Straße, Pfinztal-Berghausen. Sie wenden sich mit Schreiben vom 13.11.2024 gegen die nachträgliche Erhöhung der Lärmimmissionswerte um 3 dB(A). Dies entspreche physikalisch einer Verdopplung der Schallenergie. Die Einwender verweisen auf die negativen gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms. Eine Neubewertung der Lärmsituation sei unerlässlich, um sicherzustellen, dass die Interessen der Anwohner angemessen berücksichtigt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In dem Ergänzungsschreiben zur Nachanhörung Lärm vom 05.12.2024 wurde dargelegt, dass die Schalltechnischen Untersuchungen vom 26.01.2021 und vom 18.12.2023 den Lärmanteil des Lkw-Verkehrs auf der Basis des im Verkehrsgutachten ermittelten Schwerverkehrs über 3,5 t Gesamtgewicht errechnet haben. Nach den im Verfahren zur Anwendung kommenden Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 - ist der Schalltechnischen Untersuchung jedoch der Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht zugrunde zu legen. Daher wurde die Schallberechnung erneut – diesmal mit Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht – durchgeführt. Eine Änderung der Planung hat sich hieraus nicht ergeben. Grundlage der Neuberechnung war weiterhin die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers.

Bei dem Anwesen der Einwender werden in der beantragten Vorzugsvariante die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV auch mit der Neuberechnung auch bei Zugrundelegung eines Lkw-Anteils >2,8 t in eingehalten. Da mithin kein Defizit bei der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleibt, besteht auch kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Auf Abschnitt B.XI.5. wird verwiesen. Die durchaus vorhandenen Lärmauswirkungen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern.

34. Ident.-Nr. 144, 145

Die Einwender sind im Wiesenäckerweg wohnhaft und richten sich gegen die vorgesehenen Umleitungsstrecken, diese seien weder unter Verkehrs- noch unter Si-

cherheitsaspekten geeignet. Die während der Bauphase 3 der geplanten Ortsumfahrung Berghausen vorgesehene Umleitungsstrecke könne das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Anwohner der Unteren Au (ca. 100 PKW mit jeweils mind. 2 Fahrten täglich) und / oder zusätzlichen Lieferfahrzeugen nicht bewältigen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich in Abschnitt B.XV.7. mit den Umleitungen beschäftigt, hierauf wird verwiesen. Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen. Sofern die Einwender vorschlagen, für die Dauer der Umleitung eine Einbahnstraßenregelung im Wiesenäckerweg in West-Ost -Richtung und für den Brückenäckerweg in Ost-West Richtung anzuordnen, hat der Vorhabenträger zugesagt, den Vorschlag zu prüfen.

35. Ident.-Nr. 146, 147

Die Einwender haben zunächst mit Schreiben vom 09.09.2021 Einwendungen gegen die Planung erhoben.

Von dem Grundstück der Einwender, Flurstück 758/3 (lfd. Nr. 3.27; 518 m²), Gemarkung Berghausen werden ca. 73 m² vorübergehend für Leitungsverlegungen und ca. 61 m² für Leitungen bzw. für die Rückverankerung der Stützmauer dauerhaft belastet (Grundbucheintrag). Die Stellungnahme der Einwender entspricht zu großen Teilen dem Vordruck 2. Insofern wird auf die Ausführungen unter B.XVI.2. verwiesen.

Der Einwender trägt in Bezug auf die vorgesehenen Leitungsverlegungen vor, die beanspruchten Flächen seien durch verschiedene Baulichkeiten, insbesondere durch einen Schuppen belegt, der umfangreich genutzt werde. Letztendlich fielen auf dem Grundstück der Einwender relativ viele Pflanzen Zäune Kleinbauwerke den Planungen zum Opfer und daher auch Lebensraum für Mensch und Tier. Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, es sei geplant, die im Bereich des Bahnüberganges bzw. der Stützmauer vorhandenen Leitungen in den vorhandenen Wirtschaftsweg zu verlegen. Hierfür werden bauzeitlich Arbeitsraum und Lagerflächen benötigt. Auch müssten ggfs. Hausanschlüsse angepasst werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung werde ein Bauphasenplan erstellt und die erforderlichen Arbeitsflächen im Detail festgelegt. Soweit möglich, würden dabei Bewuchs und bauliche Anlagen geschont.

Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein unter B.XI.11.1 behandelt. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle

zu realisieren. Dies gilt auch für das Grundstück der Einwender. Die Leitungsverlegungen sind für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlich. Die Rückverankerung der Stützwand dient der baulichen Sicherung. Auf die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks kann nicht verzichtet werden. Art und Höhe der Entschädigung sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Sofern die Einwender Beeinträchtigungen für Menschen, Tiere, Pflanzen, Luft, Wasser, Klima, Boden, Kultur und Sachgüter geltend machen, wird auf die Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (B.III.) und zum Natur- und Artenschutz (B.VIII.) verwiesen.

Im Hinblick auf befürchtete Schäden an der Bausubstanz hat der Vorhabenträger zugesagt, möglichst erschütterungsarme Bauverfahren gewählt. Das Gebäude werde in die Beweissicherung aufgenommen. Gegebenenfalls würden Sicherungsmaßnahmen zum Erhalt des Baudenkmals und zur Vermeidung von Schäden ergriffen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde können Schäden damit weitestgehend ausgeschlossen werden.

Bzgl. des Vorbringens der Einwender zu den durch das Vorhaben verursachten Lärmbelastungen wir auf die umfassenden Ausführungen unter VII.1.4.3.3.3 verwiesen. Zum Schutz des Grundstücks Joseph-von-Fraunhoferstraße 5 hat die Planfeststellungsbehörde in Abschnitt A.IV.6.3 Nebenbestimmungen vorgesehen. Dem Vorhabenträger wurde aufgegeben, für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 zur bestmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Lärmschutzwand auf Basis eines aktualisierten Gesamtlärmgutachtens zu errichten, sobald die Planungen zum Zweistreifigen Ausbau der Kraichgaubahn hinreichend verfestigt sind, ist. Bereits vor Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch eine Lärmschutzwand für das Gebäude Joseph-von-Fraunhofer-Straße 5 sind an dem Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen (Nebenbestimmung A.IV.6.3.1). Weiterhin besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die durch das Vorhaben hervorgerufenen Belastungen der Einwender durch Immissionen erheblich sind. Die Gesamtlärmbetrachtung ergibt zum Nachtzeitpunkt maximale Immissionspegel von 66 dB(A), die Belastungen liegen damit im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Diese Belastungen werden aber durch die Herstellung einer Lärmschutzwand weitgehend minimiert. Die verbleibenden Belastungen sind in ihrer Intensität zumutbar und im

Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Der Vorhabenträger hat Bedenken der Einwender zur Erreichbarkeit des Grundstücks für Rettungskräfte wie Notarzt und Feuerwehr während der Herstellung des Kreuzungsbauwerkes der ICT-Zufahrt aufgegriffen und zugesagt im Zuge der Ausführungsplanung das Notfallkonzept zu erstellen und mit den Rettungskräften abzustimmen. Die Bedenken sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit entkräftet.

Hinsichtlich des weiteren Vortrags der Einwender zur Variantenauswahl, Baukosten und Baulärm wird auf den begründenden Teil dieses Beschlusses verwiesen. Insofern wird die Einwendung der Einwender zurückgewiesen.

Weiterhin haben sich die Einwender im Rahmen der 2. Offenlage geäußert. Sofern in der Stellungnahme der Einwender vom 29.08.2024 auf die Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV-Arbeitskreis Karlsruhe, Sprecher: Dr. Klaus-Helimar Rahn) vom 23. Juli 2024 verwiesen wird bezüglich der Verkehrs-, Schadstoff- und Lärmprognosen, sowie der Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen und sich die Einwender diese Stellungnahme zu eigen machen, wird auf die Abschnitte B.XI.4. (Klimaschutz), B.VII.1.3, B.XV.2., (Verkehrsuntersuchung), B.VII.1., B.XV.2. (Lärmimmissionen) und B.VII.3., B.XV.2. (Luftschadstoffe) verwiesen. Bzgl. der Ausführungen in den Schreiben vom 16.11.2024 und 17.12.2024 wird auf die Ausführungen unter B.XVI.11 verwiesen. Insofern wird die Einwendung zurückgewiesen.

Das Vorbringen im Rahmen der Nachanhörung zum Lärm (Schreiben der Einwender vom 16.11.2024) ist in Abschnitt B.XVI.11 behandelt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

36. Ident.-Nr. 152, 153

Die Einwender haben sich mit Schreiben vom 09.09.2021 gegen die Planung gewandt. Ihre Grundstücke Flurstück Nr. 2275 und Nr. 2340/1, Gemarkung Berghausen werde dauerhaft der Nutzung entzogen.

Die genannten Flurstücke werden durch die Trasse der B 293 gänzlich in Anspruch genommen. Die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein

unter B.XI.11.1 behandelt. Dort ist u. a. festgehalten, dass auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit gesehen wird, derartige Maßnahmen an anderer Stelle zu realisieren. Dies gilt auch für die Grundstücke der Einwender, die für den neuen Kreisel am Vogelpark benötigt werden. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, wie das Vorhaben auf eine die Grundstücke der Einwender schonende Weise verwirklicht werden könnte.

Hinsichtlich des übrigen Vorbringens wird auf die Behandlung von Vordruck 2 unter B.XVI.2. verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

37. Ident.-Nr. 184, 185

Die Einwender haben mit Schreiben vom 24.11.2024 im Rahmen der Nachanhörung zum Lärm Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Bzgl. des Vorbringens der Einwender wir auf die umfassenden Ausführungen unter VII.1.4.3.3.3 verwiesen. Zum Schutz des Grundstücks in der Joseph-von-Fraunhoferstraße hat die Planfeststellungsbehörde in Abschnitt A.IV.6.3 umfassende Nebenbestimmungen vorgesehen. Bzgl. der weiteren Ausführungen im Schreiben vom 24.11.2024 wird auf die Ausführungen unter B.XVI.11 verwiesen. Insofern wird die Einwendung zurückgewiesen.

XVII. Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der abschließenden Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt ist und den Planungsleitsätzen sowie den Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zum Neubau der Bundestraße B 293, Ortsumfahrung Berghausen nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden

öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bietet sich gegenüber dem beantragten Vorhaben grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach in der Gesamtbetrachtung die Vorteile des beantragten und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten Neubaus nicht in einer Weise, dass sie sich als eindeutig vorzugswürdig erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, durch Lärmbelastungen sowie die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum.

Das Vorhaben führt dazu, dass Flächen versiegelt oder umgewandelt werden, womit in diesen Bereichen die natürlichen Bodenfunktionen und auch Biotopstrukturen verloren gehen. Der festgestellte Plan sowie die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen tragen dem jedoch – unter Ansehung der fachplanerischen Erforderlichkeit des Vorhabens – im Rahmen der Verhältnismäßigkeit durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen Rechnung.

Die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum wurde ebenfalls auf das für die Umsetzung des Vorhabens erforderliche Minimum begrenzt.

Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger und unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

C. Wasserrechtliche Erlaubnis

I. Würdigung wasserrechtliche Erlaubnis

1. Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung

Für den Ausbau der B 293 wird folgende wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG erforderlich:

- Erlaubnis zur Einleitung von Straßenoberflächenwasser aus dem Bereich der neu geplanten B 293, Ortsumfahrung Berghausen über einen Retentionsbodenfilter, ein Regenrückhaltebecken und eine Sedimentationsanlage bzw. über einen Muldenüberlauf in die Pfinz, sowie über ein Versickerungsbecken in den Allmendgraben.

Die Einleitung des gesammelt abfließenden Straßenoberflächenwassers aus dem Bereich der geplanten Ortsumfahrung in die Pfinz und in den Allmendgraben ist eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Die wasserrechtliche Erlaubnis wurde im verfügenden Teil dieser Entscheidung unter Abschnitt A.V. erteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG. Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – Sachgebiet Wasserrecht, Gewässerschutz und Wasserversorgung und Abwasser (untere Wasserbehörde) hat mit Schreiben vom 30.08.2024 (Az.: 607.42) mitgeteilt, dass das gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG erforderliche Einvernehmen für die Einleitung von Straßenoberflächenwasser aus dem Bereich der neu geplanten Ortsumfahrung Berghausen der Bundestraße B 293 in die Pfinz und in den Allmendgraben unter Beachtung der in dem Schreiben genannten Nebenbestimmungen vorbehaltlich der Stellungnahme des Fachbereichs Kommunales Abwasser erteilt werde. Letzteres hat mit Schreiben vom 06.09.2024, ergänzt durch E-Mails vom 09.09.2024 und vom 04.11.24, das Einvernehmen erteilt. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen des Landratsamts Karlsruhe, Sachgebiet Kommunalabwasser, wurden mit geringfügigen sprachlichen Anpassungen übernommen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde handelte es sich bei einigen von der unteren Wasserbehörde vorgeschlagenen Bestimmungen nicht um klassische Nebenbestimmungen, sondern um den allgemeinen Verweis auf geltendes Regelwerk. Die Aufnahme solcher Hinweise in diesen Beschluss wird jedoch für sinnvoll erachtet.

Weiterhin hat die untere Wasserbehörde der Stadt Karlsruhe ihr wasserrechtliches Einvernehmen mit Datum vom 09.10.24 für die Einleitung des vorbehandelten Abwassers an den Einleitstellen EA 1.1 und 1.2 auf Karlsruher Gemarkung erteilt und

um die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis gebeten. Die Planfeststellungbehörde hat diese Nebenbestimmungen übernommen (unter A.V.3.).

Die genannten Erlaubnisse können auf Grundlage von §§ 10, 12, 13 und 57 WHG unter Beachtung der verfügten Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden. Schädliche Gewässerveränderungen sind nicht zu erwarten. Dabei handelt es sich gemäß § 3 Nr. 10 WHG um Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG oder aufgrund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Solche Auswirkungen werden durch das Vorhaben insgesamt und durch die Einleitungen und Gewässerquerungen im Besonderen nicht verursacht. Bzgl. der Einleitung des von den befestigten Straßenflächen und Brückenbauwerken der geplanten B 293 gesammelt abfließenden Oberflächenwassers in die Pfinz und in den Allmendgraben ist das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot gewahrt (s. im Einzelnen unter B.X.1. und B.X.2). Das vom Vorhabenträger vorgesehene Entwässerungskonzept entspricht dem Stand der Technik (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die Planfeststellungsbehörde sieht auch die übrigen Voraussetzungen von § 57 WHG als gegeben an. Der Vorhabenträger hat Abwasseranlagen im Sinne von § 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG vorgesehen, in welchen das auf der B 293 anfallende Straßenwassers gereinigt wird. Durch die gedrosselte Abgabe des Einleitungswassers können negative Auswirkungen auf die Gewässerorganismen vermieden werden. Das Landratsamt Karlsruhe, Fachbereich Abwasser, hat das Einvernehmen zur Einleitung erteilt, sofern die Gewässerbenutzung über die in der Stellungnahme vom 09.10.2024 aufgeführten Entlastungsbauwerke mit bestimmten Anlagenkennwerten erfolgt (A.V.2.).

Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis steht gem. § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Dies bedeutet, dass die Gesamtsituation des Wasserhaushaltes im Hinblick auf das Benutzungsvorhaben zu berücksichtigen und gegeneinander abgewogen werden musste. Ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der Ausführung des Vorhabens liegt vor. Durchgreifende Bedenken gegen die erteilten Erlaubnisse sind insbesondere auch in Ansehung der Stellungnahmen der Fachbehörden nicht ersichtlich.

Eine zeitliche Befristung der Erlaubnis hält die Planfeststellungsbehörde für entbehrlich. Eine solche Befristung ist im WHG selbst – im Unterschied zur Bewilligung

(§ 14 Abs. 2 WHG) – nicht vorgesehen und im Hinblick auf die gesetzliche Widerrufsmöglichkeit des § 18 Abs. 1 WHG auch nicht erforderlich. Da die Erteilung der Erlaubnis kraft Gesetzes unter dem Vorbehalt des Widerrufs steht, ist gewährleistet, dass die Anforderungen an die Entwässerungsanlagen beispielsweise bei einem entsprechenden Fortschreiten des Stands der Technik angepasst werden können. Aufgrund des dauerhaften Bestands der B 293 neu kann so auch dauerhaft eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet sein.

Die verfügten Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG. Sie sind zum Schutz des Gewässers geeignet, erforderlich und angemessen.

Die wasserrechtliche Erlaubnis erfasst auch die Einleitung über eine Mulde der Netze-BW aus EA 1.3 (Notüberlauf).

2. Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Weiterhin ist für das Vorhaben eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Errichtung von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern gemäß § 28 Abs. 1 WG i.V.m. § 36 Abs. 1 WHG erforderlich:

- Bau der neuen Pfinzbrücke (Bauwerk Nr. 3, Unterlage 11a, lfd. Nr. 56 bei Bau-km 0+184,63),
- Gasleitung unter der Pfinz (Unterlage 11a, lfd. Nr. 102, Bau-km 0+231 bis 0+315 links),
- Niederspannungskabel, das den Allmendgraben kreuzt (Unterlage 11a, lfd. Nr. 119 bei Bau-km 1+463),
- Durchlass des Allmendgrabens unter der B 293 neu (Unterlage 11a, lfd. Nr. 25, Bau-km 1+425 bis 1+454),
- Durchlass des Allmendgrabens unter Wirtschaftsweg (Unterlage 11a, lfd. Nr. 69, Bau-km 0+027).

Ob das Errichten ortsfester Anlagen in einem Gewässer wie das Verlegen von Rohren bei offenen Gewässerquerungen den Benutzungstatbestand des Einbringens von Stoffen gem. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erfüllt, ist streitig. Teilweise wird davon ausgegangen, dass der Benutzungstatbestand des Einbringens von Stoffen nur solche Vorgänge erfasst, in denen feste Stoffe zur Auflösung oder zu anderer wasserwirtschaftlich erheblicher Verbindung mit dem Wasser eingebracht werden (Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Auflage 2023, § 9 Rn. 28). Vorsorglich geht die

Planfeststellungsbehörde davon aus, dass für die genannten Tatbestände der Gewässerquerungen das Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis besteht.

Vorliegend kann nicht von vorneherein ausgeschlossen werden, dass durch die Gewässerkreuzungen die ökologischen Funktionen des Gewässers beeinträchtigt werden können, § 28 Abs. 1 WG. Nach § 28 Abs. 2 S. 1 WG i. V. m. § 36 WHG gelten für Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern die für die Zulassung einer Gewässerbenutzung und die für Wasserbenutzungsanlagen bestehenden Bestimmungen.

Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind nach § 36 Abs. 1 WHG so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Die Erlaubnis für die o. g. Anlagen kann erteilt werden, weil die Voraussetzungen unter Einhaltung der in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und den in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen hierfür vorliegen. Insbesondere können schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) ausgeschlossen werden.

Die Beeinträchtigungen durch den Bau der Gewässerkreuzungen, die bei offener Bauweise mit Eingriffen in das Gewässer verbunden sind, sind vorübergehender Natur. Die Pfinz wird im Bereich der Rheinstraße mit einem zusätzlichen Brückenbauwerk überspannt. Durch den bereits stark ausgebauten Zustand der Pfinz in diesem Bereich führen die Veränderungen an der Uferböschung jedoch zu keinen weiteren Beeinträchtigungen der Gewässerfunktionen (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.1.1.2, S. 28). Die baubedingten Wirkungen bzw. Verschlechterungen wie Barrierewirkung, Erschütterungen, Sedimenteinträge sind so lokal und kurzzeitig, dass davon ausgegangen werden kann, dass sich der bisherige Zustand kurzfristig wieder einstellt. Nach Beendigung der Baumaßnahme kann der natürliche Zustand wiederhergestellt werden. Während der Bauzeit der neuen Brücke wird die Pfinz geschützt. Maßnahme 2.2 V sieht vor, dass im Nahbereich des Gewässers (5 Meter) keine Baumaschinen abgestellt oder Lagerflächen vorhanden sein dürfen. Ergänzend wurde als Nebenbestimmung verfügt, dass während der Baumaßnahmen für die neue Brücke, an den Einleitungsstellen und an der bestehenden Brücke darauf zu achten ist, dass keine Baustoffe, Abfälle, Aushub usw. in das Gewässer gelangen

(A.IV.5.2.9). Es ist nicht ersichtlich, dass die Gewässerunterhaltung durch die Gewässerkreuzungen mehr als unvermeidbar erschwert wird.

Die untere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen zu den Gewässerkreuzungen in Form der neuen Durchlässe des Allmendgrabens unter Beachtung der Nebenbestimmung erteilt, dass die Sohle des Rohrs so tief unter der Gewässersohle einzubauen sei, dass sich im Rohr eine natürliche Sohlauflage in einer Höhe von mindestens 30 cm ausbilden könne. Diese Nebenbestimmung wurden in den verfügenden Teil des Beschlusses übernommen (A.V.3.8). Unter Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen und der Mindestanforderungen für Querungsbauwerke sind keine projektbezogenen Auswirkungen auf die Wasserkörper zu erwarten. Auch wird durch die neue Pfinzbrücke der Wasserabfluss nicht beeinträchtigt, § 28 Abs. 1 WG.

Ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der Ausführung des Vorhabens und der damit einhergehenden Folge- und Ausgleichsmaßnahmen liegt vor. Durchgreifende Bedenken gegen die erteilten Erlaubnisse, insbesondere auch in Ansehung der Stellungnahmen der Fachbehörden sind nicht ersichtlich.

Die verfügten Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG. Sie sind zum Schutz des Gewässers geeignet, erforderlich und angemessen.

II. Erlaubnisvorbehalte

1. Temporäre, bauzeitliche Verlegung des Allmendgraben

Im Rahmen des Vorhabens ist eine temporäre, bauzeitliche Verlegung des Allmendgrabens im Bereich ca. km 1+575 – 1+640 vorgesehen (Regelungsverzeichnis, Unterlage 11a, lfd. Nr. 24: NN-RU1).

Die untere Wasserbehörde hat hierzu mitgeteilt, dass für die temporäre, bauzeitliche Verlegung eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Umleitung des Gewässers erforderlich ist (Einbringen von Stoffen in Gewässer i. S. v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Im Rahmen der Ausführungsplanung seien der unteren Wasserbehörde noch Detailpläne vorzulegen. Das Einvernehmen könne in Aussicht gestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich die abschließende Entscheidung über diese Gewässerbenutzung gem. § 74 Abs. 3 LVwVfG unter A.V.4. vorbehalten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen der temporären Verlegung des Allmendgrabens

voraussichtlich keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, da es sich um eine vorübergehende Maßnahme zum Zwecke der Baustellenumfahrung beim Bau der WW-Brücke handelt.

2. Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse

Weiterhin sind im Zuge der Ausführungsplanung wasserrechtliche Erlaubnisse zum Entnehmen von Grundwasser, zum Einleiten von gefördertem Grundwasser in oberirdische Gewässer und für das Einbringen von Stoffen in Gewässer (z. B. Gründungsmaßnahmen) erforderlich.

Vorgesehen sind insbesondere folgende Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Grundwasser:

Einbringen der Tiefgründung ins Grundwasser

- Brücke im Zuge der Rheinstraße über die Pfinz (Tiefgründung)
- Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die B 293n (Tiefgründung)
- Stützwand entlang B 293n / DB Strecke (voraussichtlich Bohrpfahlwand; bei Verschiebebahn Stahlprofile; beides mit Rückverankerung)
- Evtl. bei LS-Wänden, da diese auf Pfählen gegründet

ggfs. auch bei Flachgründungen, sofern Schicht- oder Grundwasser nahe Oberfläche

- Brücke im Zuge der B 293n über Bypass Nord (Flachgründung)
- Durchlass unter der B 293 n und DB (bei Hohlweg; Flachgründung)
- Brücke im Zuge der ICT-Anbindung (Flachgründung)
- Stützwände / Gabionen

ggfs. bei Leitungsverlegungen und bei Regenbecken

- Einleitung Pfinz am Rodbergweg S = 122,10 m ü.NN. – liegt in jedem Fall im HQ 100
- RRB 1 Auslauf ca. 124,5 m ü.NN. - könnte im GW liegen („entspannter Zustand“)
- Leitungen bei BW Bypass Nord ca. 126,0 m ü.NN. – dürften über GW liegen
- Leitungen Bereich BK 5 bei ca. 149,5 m ü.NN. – dürften über GW liegen
- Leitungen Bereich AS bei ca. 145 m ü.NN. – könnten im „entspannten“ GW liegen

Das Entnehmen und Einleiten von Grundwasser und das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser bzw. in oberirdische Gewässer bedarf gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG als bauzeitliche Gewässerbenutzung der wasserrechtlichen Erlaubnis. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die bauzeitlichen Wasserhaltungen und Einleitungen in Gewässer, Entnahme von Grundwasser aus baubedingten Wasserhaltungen sowie Einleitungen aus baubedingten Grundwasserhaltungen in oberirdische Gewässer sollen nach Auskunft des Vorhabenträgers im Zuge der Ausführungsplanung beantragt werden. Die untere Wasserbehörde hat hierzu mitgeteilt, dass das notwendige Einvernehmen erst mit der konkretisierten Planung der baubedingten Grundwasserhaltungen und -einleitungen in Gewässer sowie zu notwendigen Gründungen im Grundwasser erteilt werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich daher eine abschließende Entscheidung vor, § 74 Abs. 3 LVwVfG (A.V.4.). Dem Vorhabenträger wurde aufgegeben, mindestens sechs Wochen vor dem geplanten Beginn der Arbeiten im Grundwasser der Planfeststellungsbehörde ein mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmtes Wasserhaltungskonzept zur hier vorbehaltenen abschließenden Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Die Einzelheiten der bauzeitlichen Wasserhaltung stehen noch nicht fest, sodass eine abschließende Entscheidung hierüber im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht möglich ist. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die bauzeitliche Wasserhaltung den gesetzlichen Anforderungen gerecht werden wird. Der Vorhabenträger hat im Fachbeitrag WRRL ausgeführt, dass es im Zuge des Projektes zu keiner signifikanten Grundwasserentnahme komme. Die Auswirkungen der Bauwasserhaltung sind lokal und kurzzeitig. Die untere Wasserbehörde hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die baubedingten Grundwasserhaltungen und Einleitungen in Gewässer erhoben. Dem Anliegen der unteren Wasserbehörde an einer rechtzeitigen Vorlage der Unterlagen wird mit der genannten Nebenbestimmung entsprochen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt sich die Gewässerbenutzung im Rahmen der bauzeitlichen Wasserhaltung als erlaubnisfähig dar, sodass einer abschließenden Gestattung im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde aller Voraussicht nach keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

D. Begründung der Kostenentscheidung

Der Antragssteller ist gemäß § 10 Abs. 1 S. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) gebührenbefreit. § 10 Abs. 5 S. 1 LGebG ist nicht einschlägig.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Klagen Dritter gegen den Planfeststellungsbeschluss haben keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Corinna Bossert

Karlsruhe, den 20.12.2024
Regierungspräsidium Karlsruhe