REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Neubau der L 597 zwischen der L 637 in Mannheim-Seckenheim und der bestehenden L 597 in Ladenburg mit Bau einer Brücke über den Neckar, Teilabschnitt Süd zwischen L 637 und K 4138

Planfeststellungsbeschluss

Az.: 15-0513.2(L 597/8)

Karlsruhe, den 6. April 2006

Inhaltsübersicht

I.	Tenor	3
II.	Gründe	
1.	Verfahrensablauf	8
2.	Erläuterung des Vorhabens	8
2.1	Ausgangslage	8
2.2	Bildung von Teilabschnitten	9
2.3	Erforderlichkeit, Planrechtfertigung	10
2.4	Alternativen	11
2.5	Einzelheiten der Planung	14
2.6	Lärmberechnungen	17
3.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	19
4.	Vereinbarkeit mit öffentlichen Belangen	22
4.1	Bewertung der Umweltauswirkungen	22
4.2	Eingriffe in Natur und Landschaft	22
4.3	Eingriffe nach § 32 LNatSchG	24
4.4	Verträglichkeit nach § 38 LNatSchG	25
4.5	Artenschutz	25
5.	Private Einwendungen	25
6.	Stellungnahmen der Naturschutzvereine	29
7.	Träger öffentlicher Belange und Gemeinden	30
8.	Privatunternehmen öff. Versorgung	37
	Rechtbehelfsbelehrung	38

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 37 ff. Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

I.

Der Plan zum Bau der L 597-neu zwischen L 637 und der K 4138 mit Änderung des Kreuzungsbereiches aus dem Teilabschnitt Nord wird festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst insbesondere folgende Begleitmaßnahmen:

- Kreuzungsbauwerk im Bereich der L 637 zur Verknüpfung der vorhandenen L 597, der L 637 und des festgestellten Neubaus einschl. Nebenwegen,
- Anhebung der OEG im Kreuzungsbereich mit der L 597 und Bau einer OEG-Brücke über die L 597-neu mit einem parallel geführten Hauptwirtschaftsweg,
- Aufhebung des schienengleichen Bahnüberganges bei Seckenheimer Str. 1,
- Anschluss der K 4138 (Seckenheimer Straße) an die L 597,
- Entwidmung und Rückbau der K 4138 von Bahnüberführung in Seckenheim bis Kreuzung mit der L 597-neu,
- Überführung des Gemeindeverbindungsweges Neckarhausen - Ilvesheim-Neckarplatten über die L 597-neu samt einem parallel geführten Geh- und Radweg,
- naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet insbesondere in den Gewannen "Auf die Heidelberger Straße", und "Lämmertränk" auf Gemarkung Seckenheim, "Maßer", "Das Wörthfeld" und "Obere Stücke" auf Gemarkung Ilvesheim und "Altrottstücke" auf Gemarkung Neckarhausen,
- Bau eines unterirdischen Regenklärbeckens auf Gemarkung Ilvesheim nahe der Unterführung der OEG einschließlich Hebewerk und Anschluss an die Ortskanalisation zur Ableitung von Oberflächenwasser in den Neckar.

In dieser Feststellung sind alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen enthalten.

Änderungen und Ergänzungen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind in die nachgenannten Planunterlagen eingearbeitet. Sie sind Bestandteil der festgestellten Pläne. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts anderes bestimmt ist, die ursprünglich eingereichten Unterlagen. Alle Festsetzungen, Auflagen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der Planantragsunterlagen vor.

Auflagen und sonstige Maßgaben

1. **Werden während der Baumaßnahme Grundwasserhaltungen notwendig, die in den festgestellten Plänen vorgesehen sind, so sind sie der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Für darüber hinaus gehende Eingriffe ins Grundwasser ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.**

2. **Vorliegender Beschluss ändert den Beschluss über den Nordabschnitt (Az.: 0513.2-L 597/7a) von Baubeginn bis Bau-km 0+352 (vorläufige Anbindung an die K 4138 in Form eines Kreisverkehrs).**

3. **Die Ausführungspläne für die Kreuzung mit der OEG-Strecke sind dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht zur bahntechnischen Prüfung vor Baubeginn einzureichen.**

4. **Deckblatt 7.1b (Lärmschutz Seckenheimer Straße 1) ändert Plan 7.1a, soweit es abweichende Darstellungen enthält.**

5. **Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind auch die von den Verfahrensbeteiligten eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, die im einzelnen in der Begründung behandelt werden. Soweit ihnen nicht durch Zusagen, Planänderungen oder Maßgaben stattgegeben wurde, werden sie zurückgewiesen.**

Festgestellte Unterlagen im Einzelnen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
Planordner 1			
1.1b 1.2b		**Allgemeinverständliche Zusammenfassung** gem. § 6 UVPG **Erläuterungsbericht**	
2.1 2.2	1b 2b	**Übersichtskarte** Lage der Maßnahme im Straßennetz Übersicht der untersuchten Varianten (Luftbildplan)	1 : 25.000 1 : 5.000
3	1b	**Übersichtslageplan** Planfeststellungstrasse	1 : 5.000
4	1b	**Übersichtshöhenplan** Planfeststellungstrasse	1 : 5.000/500
Planordner 2			
6	1b-2b 3a-5a	**Regelquerschnitte**	1 : 50
7	1a,1b, 2b	**Lagepläne**	1 : 1.000
8	1 - 7	**Höhenpläne**	1 : 1.000/100
9		**Baugrunduntersuchung**	
10		**Verkehrsuntersuchung**	
11		**Schalltechnische Untersuchung**	

Planordner 3			
12		**Landschaftspflegerischer Begleitplan**	
12.0		Erläuterungsbericht	
12.1	1a	Bestandsplan	1 : 5.000
12.2	1a	Konfliktplan	1 : 5.000
12.3	1a, 2b	Maßnahmenplan	1 : 1.000
13		**Wasserrechtliche Untersuchung**	
13.1a		Erläuterungsbericht	
13.2a		Hydraulische Berechnungen	
14.1		**Grunderwerbsverzeichnis**	
14.2	1a, 1b, 2b	**Grunderwerbspläne**	1 : 1.000
15 / 15a		**Bauwerksverzeichnis, Deckblatt**	
15.1	1b	Leitungsbestandsplan	1 : 2.000
16		**Luftschadstoffuntersuchung**	
Grüner Planordner (nachrichtlich)			
1		**Variantenuntersuchung**	
1.1	1 - 5	**Tabellarischer Variantenvergleich**	1 : 5.000
		Übersichtlage- und -höhenpläne der untersuchten Varianten	bzw. 1 : 5.000/500
1.1.1	1 - 2	Variante 1a	
1.1.2	1 - 2	Variante 1b	
1.1.3	1 - 2	Variante 3	
1.1.4	1 - 2	Variante 4	

1.2	1 - 2	**Verkehrliche Beurteilung**	
1.3	1 - 2	**Kostenvergleich**	
1.4	1 - 2	**Flächenbilanz**	
1.5	1 - 2	**Massenbilanz**	
1.6	1 - 3	**Lärm- und Schadgasabschätzung**	
1.7	1	**Luftbild** mit untersuchten Varianten (entzerrtes Orthophoto	1 : 5.000
2.1		**Umweltverträglichkeitsstudie** (2004/05)	

II. Gründe

1. Verfahrensablauf

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren kam auf Antrag der Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr - des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 10. Oktober 2005 in Gang und wurde durch Beschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 11. Oktober 2005 eingeleitet.

Die Antragsunterlagen lagen vom 24. Oktober bis 23. November 2005 je einschließlich im Collini Center - Beratungszentrum Bauen und Umwelt - der Stadt Mannheim, im Bau- und Umweltamt der Gemeinde Edingen-Neckarhausen und im Bauamt der Gemeinde Ilvesheim zur allgemeinen Einsichtnahme aus, was zuvor in den amtlichen Mitteilungsblättern ortsüblich bekannt gemacht worden war (AS 69-73, 83-89, 93-97). Die Einwendungsfrist für Private endete am 07. Dezember 2005 bzw. für Träger öffentlicher Belange am 28. November 2005.

Die Einwendungen Privater, die Stellungnahmen der Behörden und der Naturschutzvereine wurden mit den Beteiligten am 21. Februar 2006 in Ilvesheim erörtert

2. Erläuterung des Vorhabens

2.1 Ausgangslage

Die L 597 beginnt im Norden an der B 44 in Mannheim-Waldhof als Waldstraße und bindet die Stadtteile Gartenstadt, Käfertal und Wallstadt an das überörtliche Straßennetz an. Sie durchquert Ladenburg und Neckarhausen, um dann über Mannheim-Friedrichsfeld nach Schwetzingen zu führen. Von Mannheim nach Ladenburg nimmt sie zusammen mit der L 536 als ihre Fortsetzung nach Osten vorwiegend den Ost-West-Verkehr auf der Achse Mannheim-Ladenburg-Schriesheim-Odenwald auf. Damit stellt sie eine der vier Ost-West-Achsen neben der A 656 Mannheim-Heidelberg, der L 637 Mannheim-Heidelberg und der A 659 Mannheim-Weinheim dar.

Die zweite Funktion erfüllt die L 597, von Ladenburg ab bis nach Schwetzingen, indem sie den örtlichen und regionalen Verkehr in Nord-Süd-Richtung zwischen der A 5 und der A 6 aufnimmt. Dies wird aus den zeichnerischen Darstellungen der Verkehrsuntersuchungen deutlich, die auf diesen beiden Achsen die stärksten Verkehrsströme verzeichnen. Die L 597 kann dabei ihre Funktion in der Nord-Süd-Richtung nur teilweise erfüllen, weil sie keine durchgängige Linienführung aufweist, sondern in Neckarhausen und Ladenburg nur bis zu einer Fähre über den Neckar führt. Dadurch entsteht das Problem, dass der den Neckar querende Verkehr im Zuge der L 542 ausschließlich über die Altneckarbrücke in Seckenheim und über die Neckarkanalbrücke in Ilvesheim abgewickelt werden kann. Daher betragen bereits heute die Verkehrsbelastungen bei der ersten Brücke 19.000, bei der zweiten 14.000 KFZ täglich (der ermittelte sogenannte durchschnittliche tägliche Verkehr, DTV). Infolge der vielen Abbiegevorgänge und Ampeln staut sich der Verkehr in den Morgen- und Abendstunden durch beide Orte. Die Verkehrsverhältnisse sind damit mehr als unzureichend. Sie stellen für die Anwohnerschaft eine hohe Belastung an Lärm und Abgasen dar und führen zu umwegigen Verkehrsstrecken, die die Fahrtzeiten verlängern und den Schadstoffausstoß unnötig erhöhen.

2.2 Bildung von Teilabschnitten

Der im Ausgangsverfahren L 597/7 vorgesehene Neubau der Straße sollte von der L 637 bis zur L 597 in Ladenburg gehen. Während des Verfahrens stellte sich heraus, dass eine Reihe von Unterlagen nicht ausreichend waren und sich bezüglich des Artenschutzes und den dazu von der EU erlassenen Richtlinien neue Probleme auftaten, die abzuarbeiten waren. Diese betrafen aber nicht den Nordabschnitt mit dem Bau der Neckarbrücke selbst, sondern lediglich die Überquerung des sog. Wörthfeldes und die technische Ausführung der Kreuzung mit der L 637. Da der Bau der Brücke erheblich aufwendiger ist als der Tiefbau und alleine etwa 2 Jahre brauchen wird, und da jedes Straßenbauvorhaben mit den Hochbauten, also hier den Brückenbauten beginnt, beschloss der Antragsteller, das Ver-

fahren zu spalten und zunächst den Nordabschnitt feststellen zu lassen. Dies ist mit Beschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 10.10.2005 geschehen. Nachdem mittlerweile die Artenschutzproblematik gelöst worden ist und für den verbleibenden Lückenschluss die Umweltverträglichkeitsstudie neu erstellt worden ist, hat der Straßenbaulastträger nun für die verbleibende Lücke zwischen bestehender L 597 und dem festgestellten Nordabschnitt die Antragsunterlagen eingereicht, über die in diesem Beschluss zu befinden ist.

2.3 Erforderlichkeit, Planrechtfertigung

Laut Erläuterungsbericht dient das vorgelegte Vorhaben der Entlastung der Ortsdurchfahrten in Seckenheim und Ilvesheim und damit gleichzeitig der Entlastung der beiden Neckarbrücken über Kanal und Altneckar. Laut Verkehrsgutachten ist die vorgelegte Planung dazu geeignet.

Das festgestellte Vorhaben ist im gültigen Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 1994 bis 2012 im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Auch im geltenden Regionalplan Unterer Neckar ist das Vorhaben unter Plansatz 4.5.5, S. 160 aufgeführt. Nach Angaben des Regionalverbandes dient die Straße vor allem dazu, die mangelhafte Verbindung der zentralen Orte Schwetzingen, Ladenburg und Heddesheim zu verbessern. In seiner Stellungnahme vom 11.11.2005 hat der Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald darauf hingewiesen, dass die gewählte Linienführung genau den abgestimmten Bedürfnissen zwischen schutzbedürftigem Bereich für die Landwirtschaft und den Verkehrsbedürfnissen entspricht, wie er im geltenden Regionalplan niedergelegt ist. Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim von 1982 ist die Straße bereits enthalten. Alle betroffenen Gemeinden haben die grundsätzliche Notwendigkeit der Baumaßnahme anerkannt.

Die Gesamtmaßnahme verfolgt laut Erläuterungsbericht die Ziele, die Orte Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dass dieses erforderlich ist, wurde bereits in der Planfeststellung zum Nordabschnitt ausführlich begründet worauf inhaltlich verwiesen wird. Vor allem zwingen die

Schadstoffrichtlinien, hier insbesondere die Werte für Stickstoffoxide und für Feinstaub dazu, über Maßnahmen für Ilvesheim und Seckenheim nachzudenken. Mit Verwirklichung des Neubaus werden die Schadstoffkonzentrationen in den bestehenden Ortsdurchfahrten sinken. Daher ist das Vorhaben Bestandteil des Luftreinhalteplanes der Stadt Mannheim. Zu den Einzelheiten wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, Umweltmedium Luft, verwiesen.

Bei der Erforderlichkeit des Südabschnittes ist von der Wirksamkeit des Beschlusses über den Nordabschnitt auszugehen. Dabei sind an Zwangspunkten für den Südabschnitt die Anbindung der L 597 an die L 637 und der Kreisverkehr an der K 4138 gegeben. Vor allem die Gebietskörperschaften aber auch viele Einwender haben betont, dass bei Gegebenheit des Nordabschnittes unbedingt auch der Südabschnitt gebaut werden muss. Daher war die Erforderlichkeit des Südabschnittes an sich im vorliegenden Verfahren nicht Gegenstand von Zweifeln.

2.4 Alternativen

Der Planung lagen verschiedene Varianten zugrunde, die in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht worden sind. Aufgrund der gegebenen Lage der Neckarbrücke unterscheiden sich die Varianten nur südlich des Neckars und treffen dann südlich der vorhandenen L 637 wieder auf die vorhandene L 597.

- Variante 1 durchschneidet das Wörthfeld südlich der K 4138 in etwa mittig. Sie schneidet die K 4138 etwa 100 m weiter westlich als die nun festgestellte Untervariante 1a und damit weiter von der Bebauung Neckarhausens entfernt (der Abstand zur Wohnbebauung Wingertsäcker, Haus Nr. 71 beträgt ca. 300 bzw. 200 m).
- Variante 2 aus dem Ausgangsverfahren L 597/7 lief etwa auf der jetzt beantragten Linienführung der Variante 1 a, aber noch näher am Ortsrand, (etwa 120 m zu Wingertsäcker 71) entfernt und wurde wegen der Lärmschutzproblematik nicht weiterverfolgt.

- Variante 3 spart das Tiefgestade weitgehend aus und fährt in großem Bogen auf dem Hochgestade entlang bis auf die K 4138. Damit führt sie in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung Kappesgärten entlang.
- Variante 4 bleibt so weit als möglich auf dem Bestand der K 4138 und lässt so das Hochgestade nördlich der L 637 unberührt und das Tiefgestade weitestgehend unberührt.

Die bei **Variante 1** im Laufe der Verfahren untersuchten und diskutierten Untervarianten 1a und 1 b sind keine Varianten im echten Sinne, sondern nur unterschiedliche Detaillösungen der Variante 1. Varianten unterscheiden sich in ihren qualitativ unterschiedlichen Auswirkungen auf die Umweltmedien, indem z.B. die eine Variante ein Naturschutzgebiet betrifft, dafür keine Lärmauswirkungen hat während die andere Variante Lärmauswirkungen hat, dafür aber das Naturschutzgebiet unberührt lässt. Hier haben aber die Varianten 1, 1a und 1 b nur quantitative Unterschiede, die sogleich bei den "Einzelheiten der Planung" zu beschreiben sind.

Variante 2 ist im Vergleich zu Varianten 1, 1a und 1 b noch näher an der Wohnbebauung, ohne dass diese Linienführung in Bezug auf andere Belange Vorteile brächte. Sie ist von daher schon im Ausgangsverfahren ausgeschieden worden.

Variante 3

Anfangs der Untersuchung sprachen formale Gründe für diese Variante: sie nimmt das Landschaftsschutzgebiet weniger in Anspruch und durchschneidet den Neckarbogen Wörthfeld nicht auf seiner gesamten Länge, sondern nur peripher. Auch die Auswirkungen auf die Hamstervorkommen schienen hier geringer zu sein.

Nach den genaueren jahrelangen Untersuchungen zeigt sich jedoch ein anderes Bild. Für den Anschluss-Ast an die bestehende L 597 südlich der L 637 müsste das einzige noch vorhandene Hamstervorkommen in diesem Raum überbaut werden. Außerdem befände sich die Brücke zur Überquerung der L 637 mit Dämmen und Anschlüssen in einem der wertvollsten Gebiete für wildlebende Vö-

gel. Sie würde den Lebensraum von Dorngrasmücke, Sumpfrohrsänger und Hänfling zerstören. Ob das Vorhaben nur regional oder überregional bedeutsam ist, ist nach den Artenschutzvorschriften irrelevant. Eine Befreiung nach § 62 BNatSchG, die beim Bau dieser Variante gegeben werden müsste, setzt voraus, dass diese Variante den anderen Varianten vorzuziehen ist. Dass die Variante 3 als die günstigste für Tiere und Pflanzen dargestellt wird, kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Sie ist die einzige, die in großen Umfang gegen das Verbot nach § 42 BNatSchG verstößt, wild lebende besonders geschützte Arten und europäische Vogelarten zu stören. Sie hat Lärmauswirkungen wie keine andere Variante für den Westrand von Neckarhausen, die nur durch umfangreiche bauliche Lärmschutzmaßnahmen unter die gesetzlichen Grenzwerte gedrückt werden können. Dadurch entstünde ein zusätzlicher Flächenbedarf, der zusätzlich auszugleichen wäre und der die Trennwirkung und den Eingriff ins Landschaftsbild noch verstärkte. Außerdem erforderte sie eine ca. 270 m lange Grundwasserwanne bei der Unterquerung der L 637 und der OEG. Die Einschätzung in der UVS wird daher ausdrücklich nicht geteilt. Variante 3 bewirkt größere Beeinträchtigungen der Umwelt als Variante 1a. Durch die Bauwerke im Grundwasser sind die Kosten um 2,6 Millionen € höher als bei Variante 1, ohne dass dem für Mensch, Natur und Landschaft irgendwelche erkennbaren großen Vorteile gegenüberstehen. Daher scheidet Variante 3 aus.

Variante 4 würde weitestgehend auf Bestand geführt und wäre auch in Bezug auf die zusätzliche Trennwirkung im Wörthfeld die beste. Sie hätte auch die geringsten Lärmauswirkungen auf Neckarhausen. Allerdings stehen dem Lärmauswirkungen in Neckarplatten und in der Lämmertränk gegenüber, für die zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften Lärmschutzwälle vorgesehen werden müssten, während bei Variante 1 a und 1 b keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären. Auch diese Variante beinhaltet technisch aufwendige Kunstbauten bei der Kreuzung mit der L 637, die diese Variante gegenüber Variante 1 a um 2,2 Millionen € verteuern. Sie erfordert einen Grundwassereingriff zum Bau der Unterführung unter der L 637. Auch der auf den ersten Blick bestehende Vorteil, dass beim Mitbenutzen einer vorhandenen Straße der Eingriff in Natur und

Landschaft am geringsten ist, relativiert sich durch die Nähe zu einem gemeldeten FFH-Gebiet. Wie aus der ergänzenden Stellungnahme zur UVS (Anhang an Unterlage 2.1 nach S. 82) vom Juli 2005 hervorgeht, zeigt eine überschlägige Beurteilung des Grüngutachters, dass alle Varianten gegenüber dem heutigen Zustand eine Verbesserung für das ausgewiesene Gebiet darstellen, Variante 4 jedoch anders als Variante 1 a und 1 b einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bedürfte. Diese Einschätzung schmälert den Vorteil, den Variante 4 gegenüber den anderen Varianten im Bereich Natur und Landschaft hat.

Der auf den ersten Blick bei dieser Variante hervorstechende Vorteil der Mitbenutzung der vorhandenen Kreisstraße verflüchtigt sich bei näherer Planung. Die Länge der Straße ist etwas größer als bei Variante 1a/1b, die Flächenversiegelung in etwa gleich. Der Vorteil, dass für die Inanspruchnahme vorhandener Straßenfläche keine Ausgleichsmaßnahmen nötig sind, wird dadurch bei Var. 1a ausgeglichen, dass die vorhandene Kreisstraße rekultiviert wird. Dass der Antragsteller wegen des großen technischen Aufwandes und der um 30 % höheren Kosten die Variante 4 verworfen hat, wird für sachgerecht gehalten. Die Variante 1a ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegenüber allen anderen Varianten eindeutig vorzuziehen.

2.5 Einzelheiten der Planung

2.5.1 Planungsparameter

Die hier festgestellte Straße wird komplett außerhalb von Baugebieten liegen und wird anbaufrei sein. Sie ist ihrer Funktion nach regional bedeutsame Verbindungsstraße. Da außerorts straßenverkehrsrechtlich grundsätzlich auf Landstraßen 100 km/h gefahren werden darf, durfte der Antragsteller zurecht seinem Antrag eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde legen (Erläuterungsbericht, S. 47). Für die übrigen Planungsparameter wird hierauf verwiesen. Um dem bisherigen Ausbauquerschnitt der bestehenden L 597-alt zu folgen, wurde als Querschnitt ein einbahniger, zweispuriger Aufbau gewählt, der nach RAS-Q einem Querschnitt von RQ 10,5 zzgl. 25 cm für Randstreifen entspricht. Damit ist

der Antragsteller an die untere Grenze der Ausbauquerschnitte gegangen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt dies bei 20.000 bis 23.000 prognostizierten KFZ das Mindestmaß an Ausbaubreite dar.

2.5.2 Feinplanung von Variante 1

Während Variante 1 im Ausgangsverfahren L 597/7 aus dem Jahr 2000 am Schnittpunkt der K 4138 etwa 300 m von der Wohnbebauung Kappesgärten entfernt war, ist die Entfernung der vorliegenden Untervarianten 1a und 1b nur noch 200 m von der Wohnbebauung entfernt. Dadurch wird der Straßenlärm in dem genannten Wohngebiet steigen. An der lautesten Stelle der Wohnbebauung (Wingertsäcker 71) wird nach Bau des Vorhabens im Jahr 2020 an der Westfront ein Lärmwert von max. 55,3 dB(A) tags und 46,5 dB(A) nachts errechnet. Damit sind die Grenzwerte tags um rund 4 und nachts um rund 2 dB(A) unterschritten. Bei Ausführung der Variante 1 wie im Ausgangsverfahren wären die Lärmwerte ca. 3 dB(A) tiefer ausgefallen. Dafür hätte die Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe (ohne Hamsterschutzmaßnahmen) ca. 8,4 ha Gestaltungsmaßnahmen und 12 ha Kompensationsmaßnahmen betragen. Nun werden es im Nord- und Südabschnitt zusammen 7,3 ha Gestaltungsmaßnahmen und 10 ha Kompensationsmaßnahmen sein. Das bedeutet für die Landwirtschaft im Neckarbogen Wörthfeld rund 3 ha weniger Flächeninanspruchnahme.

Die alte Variante 1 wäre mitten durch das Biotop 6517-226-0074 gegangen und hätte dadurch einen zusätzlichen Ausgleichsbedarf ausgelöst. Da dieser Eingriff jedoch durch geringfügige Verschwenkung der Trasse vermeidbar ist, wäre dieser Eingriff in ein 24a-Biotop nach § 21 Abs.1/§ 32 Abs.2 LNatSchG unzulässig gewesen. Allein aus diesem Rechtsgrund hätte die alte Variante 1 nicht festgestellt werden dürfen. Sie hätte zudem weniger Straßenrückbau der alten Kreisstraße berücksichtigen können, und auch dadurch wäre wiederum zusätzlicher Ausgleichsbedarf entstanden.

Auch der Eingriff ins Landschaftsbild ist dadurch geringer geworden. Im Bereich des Südabschnittes mit Variante 1 hätte sich ein bis zu 300 m breiter Geländestreifen durch die Landschaft gezogen, der von einer Bahnstromleitung mit 110

KV, zwei Starkstromleitungen mit 20 KV, einer Gasleitung und der geschwungenen Straßentrasse westlich der Versorgungsleitungen besetzt gewesen wäre. Nun verläuft die Straßentrasse im Mindestabstand entlang der 110 KV-Leitung und benutzt teilweise die Schutzstreifen der Gas- und der Hochspannungsleitung mit, und zwar weitestgehend parallel zu den vorhandenen Trassen. Dadurch wird die nur eingeschränkt oder gar nicht nutzbare Fläche und die Zäsur im Landschaftsbild schmäler als bei der alten Planung.

Bei Abwägung der privaten Interessen an einem möglichst geringen Lärmpegel einerseits und einem möglichst geringen Eingriff in Natur und Landschaft andererseits wurde daher die Untervariante 1 a bevorzugt. Untervariante 1 b unterschied sich von Untervariante 1 a dadurch, dass erstere in Tieflage vorgesehen ist, um die Sichtbarkeit in der Landschaft und die Lärmemissionen zu verringern, während letztere in leichter Dammlage geführt wird. Untervariante 1 b bewirkt damit eine völlige, nicht aufhebbare Trennwirkung für alle Laufkäfer und Kleinsäuger, die Untervariante 1 a nicht hat, ohne dass dem irgendwelche erkennbaren Vorteile entgegenstehen. Fixpunkte für beide Untervarianten sind die Unterquerung der L 637 und die Kreuzung mit der K 4138. An diesen beiden Punkte sind beide Verläufe annähernd gleich. Hinzu kommt die Querung der Gasleitung bei Bau-km 1+377. Auf 1100 m Länge verlaufen die beiden Untervarianten gleich. Auf ca.900 m Länge verläuft Untervariante 1a gegenüber dem heutigen Geländeniveau in einer Dammlage von maximal 1 m, Untervariante 1 b erfährt eine Absenkung von maximal 3 m. Bei einer Böschungsneigung von 1:1,5 bedeutet das einen verbreiterten Geländestreifen von 9 m gegenüber der reinen Straßentrasse, die selbst 10,5 m haben wird. Der Lärmvorteil zwischen den beiden wird bei höchstens 1 dB(A) liegen. Das ist ein nicht hörbarer Unterschied.

Ob die Sichtbarkeit in der Landschaft bei einem tieferliegenden 20 m breiten Landschaftseinschnitt stärker ist oder bei einer leicht erhöhten Straße in Trassenbreite, ist unterschiedlich bewertbar. Die Planfeststellungsbehörde kann jedenfalls darin keinen wesentlichen Vorteil fürs Landschaftsbild entdecken, die Trasse auf 900 m abzusenken. Dieser Abschnitt beträfe nur den ausgeräumten landwirtschaftlichen Landschaftsteil, während dort wo sich der Freizeitverkehr befindet -

am Neckardamm - beide Untervarianten gleich sind. Es wurde auch vorgeschlagen, diese Barrierewirkung aufzuheben, indem Grünbrücken für Kleinsäuger und Laufkäfer vorgeschlagen wurden. Man hätte dann also mehrere Brückenbauwerke in der freien, ebenen Landschaft errichtet, um Hasen, Kaninchen, Mäuse und Hamster die Straße gefahrlos überqueren zu lassen. Erforderlich wäre das nur gewesen, weil durch die Tieferlegung der Eingriff ins Landschaftsbild hätte verringert werden sollen, der dann durch mehrere Brückenbauwerke quer zum Straßenband in sein groteskes Gegenteil verkehrt worden wäre. Da beide Trassen ohnehin teilweise eingegrünt werden, konnte die Planfeststellungsbehörde keine signifikanten Vorteile einer tiefer gelegten Straße für das Landschaftsbild bemerken, während die Höherlegung die Barrierewirkung für Tiere des Offenlandbereiches abschwächt. Da die Tieferlegung auf 900 m Länge eine Sammlung und Ableitung von Straßenoberflächenwasser verlangt, die zusätzliche Energie für die Hebeanlagen verbraucht und Baukosten Kosten von ca. 500.000 € verursacht, ist alleine dieser Nachteil ein Grund, die Untervariante 1 b abzulehnen. Daher hat der Antragsteller zu recht Untervariante 1a den Vorzug gegeben.

2.6 Lärmberechnungen

Die Auswirkungen von Lärmbelastungen neu zu bauender Straßen oder wesentlicher Änderungen bestehender Straßen stellt einen schwerwiegenden öffentlichen Belang dar und ist zugleich Kernaussage der meisten privaten Einwendungen. Daher hat die Planfeststellungsbehörde auf die Ermittlung der Lärmimmissionen und ihre rechtliche Bewertung im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung besonderes Gewicht gelegt.

Nach § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicher zu stellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. In Ausführung dieses Gesetzes wurde die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Diese setzt die Grenzwerte fest, die eingehalten werden müssen, um die Nachbarschaft vor schädlichem Lärm zu

schützen. Immissionen, die unter diesen Grenzwerten liegen, gelten als unbedenklich und sind hinzunehmen. Diese Rechtslage wurde von den obersten Gerichten seit Jahren bestätigt. Die Verkehrslärmschutzverordnung nennt Grenzwerte, die einzuhalten sind. Diese sind für allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete gleich hoch. Die Planfeststellungsbehörde hat daher nicht, wie die Gemeinde Edingen-Neckarhausen meint, den Unterschied zwischen reinen und allgemeinen Wohngebieten verkannt. Er spielt für die vorliegende Frage keine Rolle.

Ebenso entspricht es der 16. BImSchV und der langjährigen höchstrichterlichen Rechtsprechung, dass lediglich die neue Straße oder die wesentlich geänderte Straße in die Berechnung einbezogen wird, keineswegs aber andere bestehende Lärmquellen wie bestehende Straßen. Summenpegel aller Lärmquellen werden nicht gebildet. Nur wenn die Summe aller vorhandenen und hinzukommenden Lärmquellen ein Maß erreichen würde, das gesundheitsschädlich ist, wäre davon abzuweichen. Die wird im Allgemeinen bei 70 dB(A) tagsüber oder bei 60 dB(A) nachts angenommen. Bei den in Frage kommenden Gebäuden und den errechneten Werten von unter 59/49 dB(A) für das Neubauvorhaben ist es ausgeschlossen, dass durch die Addition mit den vorhandenen Lärmquellen gesundheitsschädliche Summenpegel erreicht werden. Die Bahn liegt im Osten der betroffenen Häuser ca. 400 bis 600 m entfernt, so dass jeweils andere Häuserfronten von der direkten Schallausbreitung betroffen sind.

Die Anwohner haben bei Überschreiten der Grenzwerte - aber auch nur dann - einen Anspruch zunächst auf aktiven Lärmschutz, das heißt auf bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg selbst durch entsprechende Beläge, Lärmschutzwände oder -wälle. Nur wenn dies technisch nicht möglich ist oder finanziell unzumutbar ist, kann die Planfeststellungsbehörde auf passiven Lärmschutz in Form von Dämmung an den Gebäuden selbst verweisen.

Im hier festgestellten Abschnitt waren die Grenzwerte nur für ein Anwesen im Außenbereich überschritten, so dass für dieses aktiver und passiver Lärmschutz anzuordnen war.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Nach § 2 Abs. 2 Ziff.5 LUVPG/3c Abs. 1 S. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1, Ziff. 2.4.2 war nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

3.1 Auswirkungen auf den Menschen

3.1.1 Lärm

Entlang der Neubautrasse wird der Verkehrslärm ansteigen. Davon sind Wohngebäude in Neckarhausen und im Außenbereich an der L 637 betroffen. Wie sich aus dem Lärmgutachten ergibt, wird das Vorhaben so geplant, dass die rechtlichen Grenzwerte nicht überschritten sind. Zugleich werden viele Wohngebäude in Seckenheim und Ilvesheim eine Entlastung vom Verkehr und damit eine Abnahme von Lärm erleben. Durch den möglichen Umbau der K 4138 in der Ortslage von Neckarhausen kann dort der Verkehr ebenfalls abnehmen und der verbleibende Verkehr beruhigt werden. Allerdings ist die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen ebenso wenig Gegenstand einer Planfeststellung wie die Umwidmung von Straßen. Ersteres liegt im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde. Letzteres im Zuständigkeitsbereich der Straßenbaulastträger.

3.1.2 Schadstoffe

Die Schadstoffprognose für das Jahr 2020 wurde für das vorhandene Straßennetz und für das hier festgestellte Vorhaben berechnet. Wenn beide Teilabschnitte verwirklicht werden, wird die Entlastung von Seckenheim und Ilvesheim noch stärker und die Belastung auf der Neubaustrecke noch größer als beim Bau des Nordabschnittes allein. Beim Bau der festgestellten Straße werden die Grenzwertüberschreitungen in Ilvesheim aufhören, in Seckenheim werden sie signifikant niedriger und seltener sein.

Die Belastung wird im Bereich Neckarhausen-West im Bereich der Wohnbebauung nicht merklich ansteigen. Die Belastungen durch Benzol und Ruß erfahren

keine spürbaren Änderungen durch das Vorhaben. Soweit die heutigen Mess- und Rechenverfahren bereits Aussagen über die Feinstaub-Belastungen erlauben, werden in Neckarhausen weder im Null-Fall noch im Plan-Fall die gesetzlichen Grenzwerte überschritten. In der Luftschadstoffuntersuchung (vgl. Unterlage 16, Abb. 4.5.) ist die Verteilung der Windrichtungen im Untersuchungsgebiet anhand der Messstation Ladenburg in Form eines Windrosen-Diagramms dargestellt. Die Häufigkeitsverteilung wird dominiert von Windrichtungen zwischen Südsüdwest und Südsüdost mit deutlicher Dominanz südlicher Windströmungen. Eine zweite, deutlich kleinere Häufigkeitsspitze liegt zwischen Nordwest und Nord mit einer gewissen Konzentration um nordnordwestliche Windrichtungen. Für die bestehenden und geplanten Wohngebiete im Südwesten von Neckarhausen kommt die Luftschadstoffuntersuchung zu der Aussage, dass die Schadstoffbelastungen im Bereich der örtlichen Hintergrundbelastung verbleiben.

Unterschiede zwischen den Untervarianten 1, 1a und 4 sind hinsichtlich der Abgasbelastung der bestehenden und geplanten Wohngebiete der Gemeinde Edingen-Neckarhausen nicht festzustellen.

Für Seckenheim und Ilvesheim ergeben sich im Prognose-Nullfall erhöhte Werte, die nach dem Bau der Straße zurückgehen werden. Daraus ergibt sich insgesamt, dass die leichten Erhöhungen am Ortsrand von Neckarhausen und Ladenburg wesentlich geringer sind und weniger Menschen betreffen werden als die Verringerungen in den Ortskernen von Seckenheim und Ilvesheim. Gerade das Gebot der Luftreinhaltung erfordert daher den Bau der L 597-neu. Er wird positive Auswirkungen auf die Umwelt haben, allein deshalb, weil gleichmäßig dahin rollende Fahrzeuge weniger Schadstoffe ausstoßen als vor der Ampel oder im Stau stehende Fahrzeuge. Die Verringerungen der Fahrstrecken werden auch eine Verringerung der Schadstoffemissionen bedeuten.

3.2 Tiere und Pflanzen

Siehe unten bei "Eingriff in Natur und Landschaft", 4.2 und in Antragsunterlage 12.

3.3 Boden

Der Boden wird vor allem durch Flächenversiegelungen, wie sie in der Umweltverträglichkeitsstudie und dem landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben sind, in Anspruch genommen. Durch Entsiegelung kann davon ein Teil ausgeglichen werden.

3.4 Wasser

Eingriffe in Oberflächengewässer und in das Grundwasser sind vernachlässigbar gering. Von ihnen wird keine Gefahr für die Umwelt ausgehen.

3.5 Klima und Luft

Klimaveränderungen sind nicht zu befürchten. Die Luftschadstoffe werden im Nahbereich der neuen Straße zunehmen, wie dies im Schadstoffgutachten Unterlage 16 berechnet ist. Zugleich werden in den austauscharmen Straßen in Seckenheim und Ilvesheim die Schadstoffbelastungen stark zurückgehen und so die Einhaltung aller gesetzlichen Grenzwerte näher rücken. Insgesamt ist damit eine Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen gegeben. Zu den Einzelheiten wird auf das Schadstoffgutachten verwiesen.

3.6 Landschaft

Die neue Straße wird in jedem Falle ein zusätzlicher Fremdkörper in der Landschaft sein, der die schon stark durch Bauwerke gestörte Landschaft zusätzlich stören wird.

3.7 Kultur- und Sachgüter

Besondere Kultur- oder Sachgüter werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

4. Vereinbarkeit mit öffentlichen Belangen

4.1 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die Ermittlung und Beschreibung aller Auswirkungen auf die Umwelt ist in den Planantragsunterlagen ausführlich dokumentiert. Die nach § 6 Abs. 3 UVPG erforderlichen Unterlagen lagen zur Information der Öffentlichkeit aus. Die übrigen Spezialunterlagen zu Einzelfragen sind Gegenstand der Erörterung gewesen. Alle dazu eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sind in den Erörterungsterminen besprochen worden und sind bei der Abwägungsentscheidung berücksichtigt worden. Die festgestellte Variante hat keine unvertretbaren Umweltauswirkungen, die außer Verhältnis zur Wichtigkeit der Maßnahme stünden.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 20/21 LNatSchG

Der landschaftspflegerische Begleitplan setzt in idealer Weise die Vorstellungen des Landesnaturschutzgesetzes bei Eingriffen in Natur und Landschaft um. Durch das sogleich im Einzelnen beschriebene Konzept war es möglich, bei einer Versiegelungsfläche von 3,5 ha und einer Gesamtinanspruchnahme von 8 ha die Ausgleichsflächen auf 3 ha zu beschränken. Das war vor allem deshalb möglich, weil in großem Umfang Renaturierungen von versiegelten Flächen vorgesehen sind. Diese werden danach für landwirtschaftliche Bewirtschaftung vorgesehen. Außerdem wurden eine Vielzahl von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wie die Kleintierdurchlässe vorgesehen, die nicht in die Flächenbilanz eingehen. Sie kosten zwar zusätzlich Geld, belasten aber die ortsansässigen Landwirte nicht. Daher haben der Baulastträger und die Planfeststellungsbehörde den ursprünglich vorgetragenen Bedenken der Landwirtschaft weitestgehend Rechnung

getragen, ohne die erforderlichen Kompensationspflichten aus dem Naturschutz zu vernachlässigen.

Die vorgesehenen Baumaßnahmen führen durch die Zunahme von versiegelter Fläche, die Bodenumschichtungen im Böschungsbereich, die Zerschneidung von faunistischen Lebensräumen, den Verlust von Vegetationsstrukturen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Baubedingte Beeinträchtigungen werden durch bestimmte Schutzvorkehrungen, wie bspw. Sicherung wertvoller Flächen durch Schutzzaun, Ausweisung von Tabuzonen für Baustelleneinrichtungen und vollständige Rekultivierung von vorüberhegend beanspruchten Flächen für den Baubetrieb minimiert.

Die anlagebedingten Auswirkungen liegen vor allem in der Zerschneidung faunistischer Lebensräume im Niederungsbereich. Sie werden durch den Bau von Kleintierleiteinrichtungen mit Durchlässen entlang der geplanten L 597 gemindert. Der Eingriff ins Landschaftsbild soll durch Eingrünung verringert werden.

Durch eben diese Begrünungsmaßnahmen im Böschungsbereich werden die betriebsbedingten Auswirkungen reduziert. Dadurch werden Beeinträchtigungen des gesamten Naturhaushaltes (Boden, Wasser, Klima, Tier- und Pflanzenwelt) und die Erholung soweit als möglich gemindert, sowie der Straßenkörper in die Landschaft integriert. Das breitflächige Versickern des Oberflächenwassers über das leicht erhöhte Bankett dient auch der Minimierung des Eingriffs in Wasser- und Bodenhaushalt.

Trotz der Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen verbleiben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Die abgeleiteten Maßnahmen übernehmen Mehrfachfunktionen und tragen somit zur Kompensation von Eingriffen in verschiedene Landschaftspotentiale bei.

Die Eingriffe in die Landschaftspotentiale Boden, Wasser und Klima können durch funktional gleichartige Maßnahmen, nämlich durch die Rekultivierung bzw. die Renaturierung der K 4138, von Wirtschaftswegen bzw. Teilstücken an vorhandenen Straßen teilweise ausgeglichen werden. Durch ergänzende Maßnahmen, wie Extensivierungen und Gehölzpflanzungen, die u. a. zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bodens und damit des Wassers führen, werden die verbleibenden Eingriffe kompensiert.

Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere werden durch geeignete Extensivierungs- und Biotopvernetzungsmaßnahmen kompensiert (extensive Nutzung und Bewirtschaftung von Ackerflächen als Lebensraumangebot für Tierarten der offenen Feldflur, Anlage von Obstwiesen, Feldgehölzen und extensiv genutztem Grünland). Dabei wurde auch die Überbauung der im Planfeststellungsabschnitt Nord geplanten Ausgleichsflächen bilanziert und ein entsprechender Ausgleich in Form einer Obstwiese bzw. einer extensiven Ackernutzung vorgesehen.

Das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion werden durch die dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen landschaftsgerecht wiederhergestellt. Die bestehenden Wegebeziehungen sind nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme wieder durchgängig; eine zusätzliche Geh- und Radwegeverbindung ist entlang der L 597 vorgesehen.

4.3 Eingriffe in sog. 24a-Biotope nach § 32 LNatSchG

Die Eingriffe in vorhandene 24a-Biotpe sind im landschaftspflegerischen Begleitplan kartiert und dafür Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Daher können die Eingriffe zugelassen werden.

4.4 Verträglichkeit nach § 38 LNatSchG mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass keine erhebliche Beeinträchtigung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung durch das Vorhaben zu erwarten ist (siehe dazu auch Unterlage 2.1 der UVS, Anhang nach S. 82, Stellungnahme vom Juli 2005 zu FFH-Vorprüfung).

4.5 Artenschutz: Vorkommen des Feldhamsters cricetus cricetus

Art. 12 der Richtlinie 92/43/EWG der Europäischen Gemeinschaft (sog. FFH-Richtlinie) schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ein strenges Schutzsystem für Tierarten errichten, die in Anhang IV der genannten Richtlinie aufgeführt sind. Dieser Verpflichtung ist die Bundesrepublik Deutschland jedenfalls im Bereich der zulassungsbedürftigen Vorhaben durch die Änderungen im Bundesnaturschutzgesetz nachgekommen, wie sie heute im 5. Abschnitt des Gesetzes in Kraft sind (§§ 39 ff: BNatSchG). Der Landesgesetzgeber hat sie in §§ 41 ff. LNatSchG umgesetzt. Zu den geschützten Arten gehört auch der Feldhamster (cricetus cricetus). Unter Schutz stehen aber nur vorhandene Individuen und Lebensstätten. Im Bereich des Vorhabens sind solche nicht mehr vorhanden. Da die abiotischen Verhältnisse aber einen potenziellen Lebensraum für Hamster darstellen, wurde durch den Vorhabensträger durch das Einplanen von Kleintierdurchlässen dafür gesorgt, dass bei einem späteren Einwandern der Art der Neckarbogen wieder besiedelt werden kann. Da noch keine praktischen Erfahrungen beim Wiederbesiedeln von geleerten Flächen bestehen, konnten weitere Maßnahmen nicht verfügt werden.

5. Private Einwendungen

5.1 Lärmbetroffenheit und Schadstoffbetroffenheit Wohngebiet Kappesgärten

Die Einwender aus dem Gebiet "Kappesgärten" wohnen zwischen 200 und 400 m

von der Neubaumaßnahme entfernt und wenden sich hauptsächlich wegen der zu erwartenden **Lärmbelastung** gegen das Vorhaben. An der lautesten Stelle der Wohnbebauung (Wingertsäcker 71) wird nach Bau des Vorhabens im Jahr 2020 an der Westfront ein Lärmwert von max. 55,3 dB(A) tags und 46,5 dB(A) nachts errechnet. Damit sind die Grenzwerte tags um rund 4 und nachts um rund 2 dB(A) unterschritten. Für die Einwender in der Straße "Kappesgärten" mit den einstelligen Hausnummern wird der Lärm durch die Vergrößerung der Entfernung nochmals um ca. 3 dB(A) geringer ausfallen.

Die Einwender fordern, statt der jetzt gewählten Trasse die Variante 1 aus dem Ausgangsverfahren L 597/7 zu wählen. Dadurch erhoffen sie sich weniger Lärm. Da diese Trasse um bis zu 100 m weiter entfernt von ihren Wohnhäusern ist als die jetzt gewählte Linienführung, träfe dies auch zu. Nach § 50 BImSchG muss die Streckenführung so gewählt werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen - hier in Form von Lärm - nach Möglichkeit vermieden werden. Was eine schädliche Umwelteinwirkung ist, wurde in der Verkehrslärmschutzverordnung in Ausführung von § 42 BImSchG geregelt. DIN 18005 hat eine andere Funktion. Sie stellt einen Belang für die Abwägung bei der Bauleitplanung dar und ist hier daher nicht einschlägig. Nach den geltenden Grenzwerten wurde bei Untervariante 1a schädlicher Lärm vermieden, weil alle Grenzwerte sogar ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen vermieden werden können.

Der Lärm wird entgegen den Befürchtungen auch nicht in Wirklichkeit lauter als berechnet, weil für das Wohngebiet vorwiegend Westwind herrsche. Erstens stimmt das nicht, weil die Wetterstation Ladenburg am häufigsten Südwestwinde und danach Nordwestwinde misst. Zweitens sind die Rechenprogramme zur Lärmberechnung so geschrieben, dass sie immer von einer Mitwindsituation ausgehen. Das heißt, dass für jeden Immissionsort so gerechnet würde, als ob der Wind aus der Richtung der Lärmquelle käme. Insoweit haben die Rechenprogramme die angebliche Windrichtung bereits berücksichtigt.

Was angebliche **Schadstoffbelastungen** betrifft, so haben die Untersuchungen ergeben, dass bereits in einem Abstand von 10 bis 50 m die Zusatzbelastung durch das Vorhaben vor der Hintergrundbelastung nicht mehr erkennbar ist. Die

freie Lage sorgt für ein schnelles Verwirbeln und einen schnellen Abtransport der Schadstoffe. Durch das Neubauvorhaben sind keinerlei erhebliche Auswirkungen auf die Wohnhäuser zu erwarten. Der aus der allgemeinverständlichen Zusammenfassung zitierte "Schadbreitenkorridor" widerlegt dieses Ergebnis nicht. Dieser sogenannte Schadbreitenkorridor war nicht Ergebnis einer Messung oder genauen Berechnung, sondern diente im Rahmen des Variantenvergleichs einer groben Abschätzung der möglichen Auswirkungen der Varianten. Wie groß die tatsächlichen Auswirkungen sind, ergibt sich aus dem Schadstoffgutachten (Unterlage 16) und dem Lärmgutachten (Unterlage 11).

Die Einwender befürchten, dass durch die Erhebung der **Maut für LKW** auf Autobahnen noch mehr Verkehr auf die durchgehende L 597 angelockt werde. Das ist ein an vielen Orten beobachtetes Phänomen, spräche, falls das hier ebenfalls der Fall wäre aber nicht gegen die Zulässigkeit des Vorhabens, sondern müsste zu einer Überarbeitung der Verkehrsprognose führen. Da dafür heute keine verlässlichen Erfahrungswerte zugrunde gelegt werden können, hat die Planfeststellungsbehörde darauf verzichtet. Es wird aller Voraussicht nach auf der neu gebauten L 597 auch keinen wesentlichen Ausweicheffekt geben, und zwar aus folgendem Grund: Umgehungsstrecken sind nur dann betroffen, wenn sie weitgehend parallel zu einer Mautstrecke laufen. Für den Ost-West-Verkehr Heidelberg - Mannheim oder Mannheim - Weinheim - Odenwald ist der Neubau uninteressant. Er verbessert nur die Nord-Süd-Achse. Ein LKW auf der A 5 müsste zur Umgehung der Maut z.B. bei Schriesheim von der Autobahn und könnte dann bei Seckenheim wieder auf die Autobahn auffahren, um beim Heidelberger Kreuz wieder auf die A 5 zu gelangen. Er wäre dann statt 6 km Autobahn 13 km Landstraße gefahren, hätte ca. 15 Minuten länger gebraucht und hätte dadurch bei 14 Cent pro Kilometer 0,84 € gespart. Das wird kein LKW-Fahrer machen. Allenfalls wer von der A 5 auf die A 6 wechseln will, könnte statt auf der A 659 zu fahren über Schriesheim - L 597 - A 656 fahren. Er würde dadurch 10 km Mautstrecke sparen und hätte nur einen Umweg von 2 km. Wieviel LKW dies 2020 tun werden, lässt sich derzeit nicht prognostizieren. Der Lärmgutachter hat außerdem im Termin darauf hinge-

wiesen, dass selbst bei einer Verdoppelung des LKW-Verkehrs die Grenzwerte immer noch eingehalten werden.

Die **Tieferlegung** der Straße wird gegenüber der leichten Dammführung keinen messbaren oder hörbaren Vorteil bringen. Die Einwendung, das **Aufbringen von Flüsterasphalt** sei abzulehnen, da es bei Experten umstritten sei, geht an der Sache vorbei, da im Südabschnitt nicht vorgesehen ist, offenporigen Belag aufzubringen, soweit dies nicht bereits im Nordabschnitt für das Gebiet der Rudolf-Diesel-Straße mit festgestellt worden ist. Außerdem ist das Argument eindeutig falsch.

Im Übrigen wird auf die Erörterungen der Einwendungen verwiesen, die im Protokoll des Erörterungstermines festgehalten sind.

5.2 Weitere Einwender, die nicht erheblich lärmbetroffen sind.

Weitere Bürger haben Einwendungen erhoben, obwohl sie so weit von der Maßnahme entfernt wohnen, dass sie durch Lärm nicht betroffen sein können. Bewohner von Lämmerträänk werden durch die Maßnahme einen Lärmrückgang erfahren, weil der Verkehr auf der L 637 abnehmen wird.

5.3 Regelein, Günther, Seckenheimer Hauptstr. 1 in Mannheim

Der Einwender ist durch das Vorhaben stark in seinem Wohnbereich durch Erhöhung der Lärmimmissionen betroffen. Da die errechneten Lärmwerte die Grenzwerte der 16. BImSchV übersteigen, hat er Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG. Der Antragsteller hat ein Deckblatt vorgelegt, das dem Rechnung trägt, soweit es mit finanziell vertretbarem Aufwand technisch möglich ist, an dieser Stelle aktiven Lärmschutz zu schaffen (Maßgabe 4). Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze wird eine Lärmschutzwand gebaut. Diese ist allerdings in ihrer Länge dadurch begrenzt, dass auf beiden Längsseiten des Grundstücks Wirtschaftswege verlaufen, die angebunden bleiben müssen. Der aus Westen kommende Lärm von der Kreuzung der L 597 mit der L 637 wird dadurch verringert, dass entlang der Abbiegespur ein Lärmschutzwall geschüttet wird. Da

der Einwender seine Wohnräume schon heute nach Süden ausgerichtet hat und sich nach seinen Angaben im Norden nur Garagen und Wirtschaftsräume befinden, ist damit ein ausreichender Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gewährleistet. Der Einwendung ist so weit als möglich statt gegeben. Soweit nach Begutachtung des Hauses in Wohn- und Schlafräumen noch Immissionsgrenzwerte überschritten sind, hat der Einwender darüber hinaus Anspruch auf Entschädigung für Aufwendungen des passiven Schallschutzes. Diese sind im Einzelnen mit der Straßenbaubehörde vor Durchführung von Umbauten abzusprechen.

6. Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine

Neben ausführlichen Darstellungen der Planungsgeschichte und einer besseren regionalen Verkehrspolitik aus Sicht der Umweltverbände hat der BUND festgestellt, seiner Ansicht nach sei eine Querung der Niederterrasse wegen der Hamstervorkommen ausgeschlossen. Dazu wird auf die Variantendiskussion oben verwiesen. Der BUND übersieht dabei, dass die von ihm favorisierte Variante 3 gegen die Artenschutzvorschriften für wild lebende Vögel verstoßen würde und tatsächlich vorhandene Brutvorkommen von Arten wie Hänfling, Feldlerche und andere zerstören würde. Bei seinen Ausführungen zur "Umweltverträglichkeitsstudie" verweist der BUND darauf, dass zum Schutz des Hamsters schon längst Maßnahmen hätten ergriffen werden müssen. Das ist eine politische Forderung und kein möglicher Kritikpunkt an der UVS. Durch Schaffung von Kleintierdurchlässen in Verbindung mit einer Barriere, die das oberirdische Überqueren verhindert, hat der Antragsteller die Möglichkeit geschaffen, dass eine Wiederbesiedelung des Hamsterlebensraumes möglich ist. Dass ein möglicher Hamsterlebensraum auch besiedelt wird, wenn die Ernährungsgrundlage stimmt, zeigt die Tatsache, dass zwischen Lämmertränk und Friedrichsfeld heute Hamster vorkommen, obwohl diese Fläche von Autobahn, Eisenbahn, L 597, L 637 und weiteren örtlichen Straßen völlig eingeschnürt ist.

Zur Kritik, der LBP enthalte keine Ausgleichsmaßnahme zur Anlage eines Auwaldes, kann nur gesagt werden, dass der vorliegende Plan auch keinen Eingriff in einen Auwald oder ähnliche Strukturen in der Nähe von Gewässern enthält und daher auch keinen Ausgleich hierzu enthalten muss.

7. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Einzelnen

7.1 Gemeinde Edingen-Neckarhausen

Die Gemeinde hat mit ihrer Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange zugleich eine Einwendung abgegeben, in der sie auf Verletzung eigener Belange hinwies.

In Bezug auf eigene Rechte rügt die Gemeinde, es werde durch das Vorhaben in ihre Planungshoheit eingegriffen. Das Vorhaben liegt jedoch von Bauanfang bis etwa Bau-km 1+400 auf Gemarkung Ilvesheim und nicht auf Gemarkung Neckarhausen und kann daher gar nicht unmittelbar in die Planungshoheit der Gemeinde eingreifen. Nur auf dem Reststück, das den bereits planfestgestellten Nordteil auf ca. 300 m Länge umplant, könnte eine unmittelbare Betroffenheit der Planungshoheit vorliegen. Die Unterschiede der beiden Pläne ist jedoch so gering, dass die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen kann, inwieweit das hier festgestellte Vorhaben im Vergleich zum festgestellten Nordteil eine Beeinträchtigung der Planungshoheit bewirken soll. Die Gemeinde hat hierzu auch nichts vorgetragen. Die vorgetragenen Bedenken können sich also nur auf Beeinträchtigungen beziehen, die vom Gebiet der Gemarkung Ilvesheim ausgehen. Was das vorhandene, rechtskräftig festgesetzte Baugebiet "Kappesgärten" betrifft, so wird in die Festsetzung nicht eingegriffen. Das Vorhaben verläuft auch nicht innerhalb des Baugebietes. Die Bebaubarkeit des Gebietes oder das Recht der Gemeinde, städtebauliche Festsetzungen zu treffen, wird durch das Vorhaben nicht erkennbar eingeschränkt. Das Wohngebiet ist als reines Wohngebiet im Sinne des Baurechtes ausgewiesen und kann das auch bleiben.

Die Pflicht aus § 50 S. 1 BImSchG, Planungen so zuzuordnen, das schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden, vermittelt der Gemeinde kein subjektives

Recht auf Einhaltung dieses Planungsgrundsatzes (Bundesverwaltungsgericht, U. v. 9.2.2005 - 9 A 62/03). Die Gemeinden sind nicht zugleich Sachwalterin der Rechte ihrer Bürger (siehe dazu: Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rdn. 302 zur Einwendungsbefugnis der Gemeinden; Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechtes S. 1009, 2. Aufl. 1998 mit Nachweisen von Literatur und Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes). Die Gemeinde kann gegen einen Planfeststellungsbeschluss nicht vorbringen, die Lärmbelastung ihrer Einwohner werde bei Realisierung des Vorhabens zunehmen. Zur Einstellung dieses Planungsgrundsatzes in die Abwägung und zur Einhaltung aller Grenzwerte, so dass schädliche Umwelteinwirkungen nicht eintreten werden, wurde oben 5.1 das Erforderliche gesagt.

Bezüglich des Flurstückes 1740 an der Seckenheimer Straße und bezüglich des geplanten Erweiterungsgebietes "Kappeseck" südöstlich von "Kappesgärten" macht die Gemeinde ebenfalls Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit geltend. Allerdings sind diese Wohngebietserweiterungen erst im Flächennutzungsplan enthalten. Weiter ist die Planung nicht gediehen. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist aber nur eine verfestigte Planung zu berücksichtigen, wie sie frühestens mit einem Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gegeben ist. Das ist hier nicht gegeben. Selbst wenn dies der Fall wäre, könnte die Gemeinde ihre Pläne ungehindert verfolgen. Sie müsste nur den Lärm von der Straße ebenfalls in ihren Abwägungsprozess mit einstellen, wenn eine Berechnung nach DIN 18005 ergäbe, dass der Richtwert von 55/45 dB(A) überschritten ist. Wie sich aus den Isophonenkarten der Umweltverträglichkeitsstudie, Karte III und IV für "Kappeseck" ergibt, werden die Lärmwerte bei ausgebauter Straße 2020 tags unter 54 dB(A) und nachts unter 45 dB(A) liegen und damit sogar die Richtwerte der DIN einhalten. Es wird also im Ergebnis keinerlei rechtliche oder planerische Auswirkungen auf die Entwicklung des geplanten Gebietes geben. Die Gemeinde ist von daher nicht in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt.

Weiter rügt die Gemeinde, es sei der Kompromiss für eine bestimmte Trassenwahl, der in jahrelanger Diskussion zwischen den Gemeinden gefunden worden ist, nicht beachtet worden. Damit scheint sie zu meinen, dass eine Abweichung von den Gemeinderatsbeschlüssen von Edingen-Neckarhausen ihre gemeindlichen Rechte verletze. Das allgemeine Interesse einer Gemeinde, ihr Gebiet von einem Vorhaben der Fachplanung (möglichst) verschont zu sehen, reicht für eine Verletzung der Planungshoheit nicht aus (BVerwG, Beschl. v. 17.04.2000 - 11 B 19.00 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 127 m.w.N.). Es gibt insoweit kein Gebot eines "interkommunalen Lastenausgleichs" (VGH Baden-Württemberg, U. v. 6.7.2004, 5 S 1706/03).

Es handelt sich beim vorliegenden Verfahren um die Planungen zum Bau einer Landesstraße. Diese liegt im Zuständigkeitsbereich des Landes Baden-Württemberg. Die Gemeinde ist in einem solchen Verfahren Verfahrenbeteiligte, nicht aber diejenige, die festlegt, wo die Straße gebaut wird. Dies ist Sache des Straßenbaulastträgers. Bei der Wahl zwischen den Varianten und bei der Trassierung einer gefundenen Variante mittels Feinplanung hat der Straßenbaulastträger auf die Rechte Privater und auf alle öffentlichen Belange zu achten. Gemeinderatsbeschlüsse gehören nicht dazu. Fühlte sich die Planfeststellungsbehörde an einen solchen gebunden, wäre das aufgrund Abwägungsausfalls sogar ein Grund für die Rechtswidrigkeit des Beschlusses. Es kommt allein auf die Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit des gewählten Vorhabens an.

Grund für die Festlegung des Verlaufes waren nicht die Hamstervorkommen, wie vermutet wird, sondern naturschutzrechtliche und landwirtschaftliche Belange, wie oben eingehend dargelegt. In ihrem Nordabschnitt schneidet die Trasse ein Geländerechteck zum Ortsrand von Neckarhausen aus, das aufgrund seiner geringen Größe als Biotop nicht mehr taugt. Je größer die dortige Fläche, umso höher der Ausgleichsbedarf und daher umso größer diejenige Fläche, die der Landwirtschaft zugunsten von Kompensationsmaßnahmen entzogen worden wäre.

Soweit die Gemeinde selbst in eigenen Belangen betroffen war, wurde durch die Planung weitestgehend auf ihre Wünsche eingegangen. In der Stellungnahme

des Ausgangsverfahrens v. 11.04.2001 war gefordert worden, dass Störungen durch Verkehrslärm zu vermeiden sind. Durch Aufbringen von offenporigem Asphalt wurde im Nordabschnitt gewährleistet, dass alle Grenzwerte eingehalten werden. Auch im Südabschnitt ist im Gemeindegebiet kein einziges Wohnhaus mit einer Grenzwertüberschreitung durch das Vorhaben betroffen. Der Geh- und Radweg führt wie gewünscht über eine Brücke. Die Landwirte werden durch die geradlinige Verkehrsführung der Variante 1 a geringst möglich beeinträchtigt. Insbesondere die Kompensationsmaßnahmen konnten so erheblich gesenkt werden. Durch die Zweckflurbereinigung werden größere und wirtschaftlichere Einheiten entstehen als vorher. Das ist der Grund, warum in diesem Verfahren kein einziger Landwirt und nicht ein einziger Grundstückseigentümer eine Einwendung erhoben hat! Daran wird erkennbar, dass sich das Vorhaben optimal an die Bedürfnisse der Mehrheit der Betroffenen anpasst. Die zerschnittenen Landschaftsteile werden durch Kleintierdurchlässe mit einander verbunden. Die Entsorgung des Oberflächenwassers erfolgt breitflächig und ohne Benutzung der Kläranlage.

Weiter ist die Gemeinde nach eigenem Vorbringen nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich als Verwaltungsbehörde betroffen.

7.2 Stadt Mannheim

Mit Datum v. 8.12.2005 hat das Dezernat IV der Stadt Mannheim eine umfangreiche Stellungnahme vorgelegt, deren einzelne Punkte Gegenstand der Erörterung waren.

1. Geh- und Radweg südlich der L 637

Zur Ausbaubreite hat sich folgendes ergeben: In den Planfeststellungsunterlagen ist der Neubau eines parallelen Rad- und Gehweges entlang der Südseite der L 637 vorgesehen. Dieser Geh- und Radweg weist eine Breite von 2,25 m auf und entspricht den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen für benutzungspflichtige Sonderwege für Radfahrer außerhalb der geschlossenen Ortslage. Ferner hat das UVM Baden-Württemberg in einem Erlass eine Prüfbemerkung des Landesrechnungshofes umgesetzt und verfügt, dass straßenparallele Geh- und Radwege außerorts nur in besonders begründeten Einzelfällen breiter als 2,25 m ausgebildet

werden dürfen.
Ein besonderes Verkehrbedürfnis für eine Mehrbreite des Geh- und Radweges entlang der L 637 ist jedoch nicht zu erkennen und wurde von der Stadt auch nicht geltend gemacht. Für den Straßenbaulastträger besteht daher keine Veranlassung, diesen Geh- und Radwegabschnitt breiter als 2,25 m auszubauen.
Bezüglich der Fortführung hat der Antragsteller wie folgt Stellung genommen:
Die Rad- und Gehwegplanung aus den Planfeststellungsunterlagen schließt nahtlos an den vorgesehenen Ausbau eines Geh- und Radweges an, den das frühere SBA Heidelberg bereits 1994 von östlich der heutigen Einmündung L 597/637 bis zur „Stahlkreuzung" (L 637/ 597/ K 4139) bei Neu-Edingen baureif geplant hat. Hierfür ist weder Grunderwerb noch ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft erforderlich, weshalb diese Baumaßnahme ohne Trägerverfahren umgesetzt werden kann (§ 37 Abs. 3 StrG B-W).
Der Ausbau war bislang unterblieben, da ab dem Anwesen Regelein (Seckenheimer Str. 1) der Lückenschluss zur „Lämmertränk" in Seckenheim Grunderwerb erforderte, welcher ohne die Rechtsgrundlage eines Planfeststellungsbeschlusses nicht zu bewerkstelligen war.
Spätestens beim Bau der L 597neu wird das Land aber auch den o.g. Radweg-Abschnitt entlang der L 637 bis zur „Stahlkreuzung" herstellen und damit die Radweglücke zwischen Seckenheim und Neu-Edingen entlang der L 637 schließen.
Zum weiteren Vorschlag einer direkteren Führung des Radweges hat der Straßenbaulastträger zugesagt, diese wie von Mannheim vorgeschlagen zu bauen.

Die Gradientenanhebung kann nicht wie von Mannheim vorgeschlagen unterbleiben. Die Gradientenanhebung im Zuge der L 637 (vgl. Höhenplan 8.3 der Planfeststellungsunterlagen) ist zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A 4 (Kleintierleiteinrichtungen und -durchlässe entlang der L 637) erforderlich. Die Gradientenanhebung ist mit einer Achsabrückung der L 637 nach Norden verbunden, die bei der Wirtschaftswegeinmündung Fl. St. Nr. 53833/2 bereits ca. 2 m beträgt und den um 30 cm größeren Höhenunterschied zwischen Straße und Ackerland kompensiert.

Hinsichtlich der Gashochdruckleitung bei Bau-km 0+390 (L 637) ist davon auszugehen, dass die Straßenkreuzung in einem Schutzrohr erfolgte. Damit ist die Erhöhung der Leitungsüberdeckung um 30 cm unerheblich. Der Straßenbaulastträger sagt aber zu, im Bedarfsfall entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Scheitelpanzerung) zu treffen.

2. schalltechnische Untersuchung

s.o. Die Lärmwerte bei Lämmertränk werden durch die Verwirklichung des Vorhabens abnehmen.

3. landwirtschaftliche Belange

a) Der Antragsteller hat im Termin überzeugend nachgewiesen, dass ein solcher Knoten nicht leistungsfähig genug wäre. Die Stadt hat den Vorschlag mit dem Kreisverkehr daraufhin zurückgezogen.

b) wird zugesagt

c) s.o. 1.

d) wird zugesagt

7.3 Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht

Der Landesbevollmächtigte hat keine Bedenken gegen das Vorhaben, sofern, wie mit Auflage 3 verfügt, die Ausführungspläne vorab vorgelegt werden.

7.4 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis

Als **Straßenbaulastträger** weist der Landkreis auf den Umbau der K 4138 im Bereich der Einmündung hin. Der Antragsteller sagt den einvernehmlichen Umbau zu. Da der Kreis der Rekultivierung eines Teiles der K 4138 nicht widersprochen hat, hat er diesem festgestellten Element des Vorhabens konkludent zugestimmt und damit auch der Entwidmung der Kreisstraße in dem Abschnitt zwischen OEG und Anbindung an die neue L 597 durch den Planfeststellungsbeschluss. Die Rechtsnatur der übrigen Kreisstraße ändert sich dadurch weder durch eine ausdrückliche Tenorierung noch rechtlich zwangsläufig, so dass ihre Eigenschaft wie

bisher erhalten bleibt. Die Planfeststellungsbehörde hatte auch keine Zuständigkeit, hier Änderungen vorzunehmen. Abstufungen einer Straße müssen immer einvernehmlich zwischen den beteiligten Rechtsträgern erfolgen.

Als **Untere Landwirtschaftsbehörde** hat das Landratsamt 5 Anregungen gegeben. Diese wurden im Erörterungstermin besprochen. Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die Ausgleichsmaßnahmen werden mit festgestellt und sind auf die jetzigen Flurstücke bezogen. Wenn die Flurbereinigungsbehörde andere Zuschnitte plant, kann sie nur im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde und den Grünplanern der Straßenbaubehörde Änderungen vornehmen. Die rekultivierte Kreisstraße wird vollständig in die Flurbereinigung mit einbezogen. Daher steht diese Fläche der Teilnehmergemeinschaft als Einwurfsfläche zur Verfügung. Den Anregungen der Behörde ist daher im Grundsatz nachgekommen.

Die übrigen Stellungnahmen des Landratsamtes wurden dem Antragsteller zur Berücksichtigung übergeben.

7.5 Regierungspräsidium Karlsruhe

Die Höhere Landwirtschaftsbehörde bittet um ausreichende Dimensionierung der landwirtschaftlichen Wege. Dimensionierung und Entwurf der landwirtschaftlichen Wege erfolgen nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999). Da der Wege- und Gewässerplan im Rahmen des beantragten Zweckflurbereinigungsverfahrens durch die Flurbereinigungsverwaltung aufgestellt und umgesetzt wird ist gewährleistet, dass die technischen Forderungen umgesetzt werden.
Die Lastannahmen für Brücken im Zuge landwirtschaftlicher Wege (BW 1, 3, und 5) erfolgen gemäß DIN-Fachbericht 101 und decken somit landwirtschaftliche Schwerfahrzeuge ab.

Obstbaumpflanzungen wurden nach der Kartierung des Untersuchungsraumes und der Bilanzierung des Eingriffs bewusst in den Rahmen der Ausgleichsplanung aufgenommen. So dienen die Gehölzpflanzungen als Ausgleich für den Verlust

von Gehölzen im geplanten Trassenverlauf der L 597 neu. Durch die Pflanzung von Obstbäumen und Feldgehölzgruppen werden vorhandene Obstbaumflächen weitergeführt und arrondiert, bezüglich der Tier- und Pflanzenwelt die Biotopvielfalt erhöht und die Biotopvernetzung gefördert. Die Gehölze dienen somit als Kompensation für den Verlust bzw. die Beeinträchtigungen von floristischen und faunistischen Lebensräumen. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die durch den Verlust von Gehölzen entstehen, werden ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird durch die neu anzulegenden Gehölzstrukturen gegliedert, was letztlich auch der Erholungseignung des Raumes zugute kommt. Das war auch eine Forderung der Anwohner im Erörterungstermin.

Das Referat Naturschutz ist nach eigenen Angaben nur in Bezug auf den Artenschutz zuständig. Diesbezüglich regt es an, Kleintierdurchlässe vorzusehen. Diese sind in den Plänen enthalten und wurden festgestellt.

7.6 Übrige Träger öffentlicher Belange

Soweit von den übrigen Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen eingingen, wurden ihre Anregungen durch Zusagen seitens des Straßenbaulastträgers erledigt bzw. handelt es sich um zustimmende Kenntnisnahmen.

8. Private Unternehmen des öffentlichen Versorgungsbereiches

Soweit von Privatunternehmen der öffentlichen Versorgung Einwendungen eingingen, hat der Straßenbaulastträger während des Verfahrens die Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Verkehrs, der Telekommunikation und der Leitungen für Gas, Wasser und Strom zugesagt. Alle Ausführungspläne sind im Einvernehmen mit den Versorgungsunternehmen zu erstellen. Sämtliche Kosten der Verlegung und des Schutzes von Leitungen sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Zusammenfassung

Nach Abwägung aller im Verfahren geltend gemachten Einwendungen und vorgebrachten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der gemachten Zusagen sowie der im Beschluß ausgesprochenen Maßgaben ist die vorgelegte Straßenplanung erforderlich und zweckmäßig.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe erhoben werden. Die Klage ist schriftlich oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des Gerichts zu erheben.

Dr. Michael Kromer

Karlsruhe, den 06. 04.2006
Regierungspräsidium Karlsruhe

Beglaubigt:

H. Baumann

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

L 597 Mannheim-Friedrichsfeld – Ladenburg,
3. Bauabschnitt (L 637 bis OU Ladenburg)

Teil-Planfeststellungsabschnitt Süd:
L 637 bei Mannheim-Seckenheim bis K 4138 bei Neckarhausen

Verzeichnis der Unterlagen

Unterlage Nr. 1	1.1b Allgemeinverständliche **Zusammenfassung** gem. § 6 UVPG 1.2b **Erläuterungsbericht**		**Ordner 1 von 3**
Unterlage Nr. 2	**Übersichtskarten** M 1:25.000 2.1 Lage der Maßnahme im Straßennetz 2.2 *Übersicht der untersuchten Varianten* (Luftbildplan M 1:5.000)	Blatt 1b Blatt 1b	
Unterlage Nr. 3	**Übersichtslageplan** M 1:5.000 Planfeststellungstrasse	Blatt 1b	
Unterlage Nr. 4	**Übersichtshöhenplan** M 1:5.000/500 Planfeststellungstrasse	Blatt 1b	
Unterlage Nr. 5	entfällt		
Unterlage Nr. 6	**Regelquerschnitte** M 1:50	Blatt 1b, 2b, 3a, 4a, 5a	Ordner 2 von 3
Unterlage Nr. 7	**Lagepläne** M 1:1.000	Blatt 1a, 2b	
Unterlage Nr. 8	**Höhenpläne** M 1:1.000/100	Blatt 1 – 7	
Unterlage Nr. 9	**Baugrunduntersuchung**		
Unterlage Nr. 10	**Verkehrsuntersuchung**		
Unterlage Nr. 11	**Schalltechnische Untersuchung**		
Unterlage Nr. 12	**Landschaftspflegerischer Begleitplan** 12.0 Erläuterungsbericht 12.1 Bestandsplan M 1:5.000 12.2 Konfliktplan M 1:5.000 12.3 Maßnahmenplan M 1:1.000	 Blatt 1a Blatt 1a Blatt 1a, 2b	Ordner 3 von 3
Unterlage Nr. 13	**Wasserrechtliche Untersuchung** 13.1a Erläuterungsbericht 13.2a Hydraulische Berechnungen		
Unterlage Nr. 14	14.1 **Grunderwerbsverzeichnis** 14.2 **Grunderwerbspläne** M 1:1.000	 Blatt 1a, 2b	
Unterlage Nr. 15	**Bauwerksverzeichnis** 15.1 Leitungsbestandsplan M 1:2.000	 Blatt 1b	
Unterlage Nr. 16	**Luftschadstoffuntersuchung**		