

Verlängerung

des Planfeststellungsbeschlusses vom
10.10.2005 zum Bau der L 597neu zwischen
der K 4138 auf Gemarkung Ilvesheim und der
L 597 auf Gemarkung Ladenburg

Karlsruhe, den 18.12.2014

Az.: 24-0513.2 (L 597/7a)



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A.	<u>Verfügender Teil</u>	Seite
I.	Feststellung des Plans	5
II.	Nebenbestimmungen	5
III.	Planunterlagen	5
B.	<u>Begründender Teil</u>	
1.	Erläuterung des Vorhabens	6
2.	Verfahrensablauf	7
3.	Verfahrensrechtliche Bewertung	8
4.	Einzelheiten der Planung	10
4.1	Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Artenschutz	10
4.2	Verkehrsuntersuchung	11
4.3	Lärmschutz	13
4.4	Schutz vor Luftschadstoffen	14
5.	Private Einwendungen	15
6.	Anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes	16
7.	Träger öffentlicher Belange und Kommunen	17
8.	Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen und Verkehrswegen	18
C.	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	19

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Die Geltung des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der L 597neu zwischen der K 4138 auf Gemarkung Ilvesheim und der L 597 auf Gemarkung Ladenburg (Az.: 0513.2 (L597/7 und 7a)) wird bis zum 22.02.2020 verlängert.

II. Nebenbestimmungen

Laut Zusage des Baulasträgers werden passive Lärmschutzmaßnahmen auch an Gebäuden oder Gebäudeteilen, die im genannten Beschluss nicht erwähnt waren, bezuschusst, wenn eine Nachuntersuchung ergibt, dass die Grenzwerte überschritten sind.

Die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vorschriften wird durch eine Nachuntersuchung zum Artenschutz vor Baubeginn, durch Maßnahmen zum Individuenschutz und durch eine ökologische Baubegleitung gewährleistet.

III. Festgestellte Planunterlagen

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

Unterlage	Bezeichnung	Datum
1	Erläuterungsbericht	30.06.2014
2	Überprüfung der Verkehrsuntersuchung 2.1 Erläuterungsbericht 2.2 Anlagen	Juli 2014 Juli 2014

Unterlage	Bezeichnung	Datum
3	Arten- und naturschutzrechtliche Überprüfung 3.1 Erläuterungsbericht 3.2 Anlagen	30.06.2014 30.06.2014
4	Planfeststellungsbeschluss (nachrichtlich)	10.10.2005
5	Anlagen zum Erläuterungsbericht 5.1 Petition 14/1841 5.2 Untersuchungen zu Baudurchführung und -finanzierung 5.2.1 Bauvorbereitung Ablaufplan 5.2.2 Bauablaufplan und Mittelabfluss (nachrichtlich)	02.10.2008 15.11.2007 19.09.2009

B. Begründender Teil

1. Erläuterung des Vorhabens

Gegenstand des Verlängerungsantrages vom 03.07.2014 der Abteilung Straßenbau des Regierungspräsidiums Karlsruhe ist allein der Planfeststellungsbeschluss vom 10.10.2005, Az.: 0513.2 (L 597/7 und 7a), der das Straßenbauvorhaben von der K°4138 auf Gemarkung Ilvesheim bis zur L 597 jenseits des Neckars auf Gemarkung Ladenburg betrifft (sog. Bauabschnitt „Nord“ des 3. Bauabschnittes der L 597). Nach Rücknahme der letzten Klage erlangte der Beschluss am 22.02.2007 Bestandskraft. Nach § 38 Abs. 2 Satz 1 Straßengesetz (StrG) Baden-Württemberg endet die Wirksamkeit des Beschlusses nach 8 Jahren am 22.02.2015, wenn nicht vorher die Verlängerung beschlossen wird.

Der Bauabschnitt „Süd“ von der L 637 (ehemalige B 37) auf den Gemarkungen Mannheim-Friedrichsfeld und Mannheim-Seckenheim bis zur K 4138 wurde durch Planfeststellungsbeschluss vom 06.04.2006 festgestellt (Az.: 15-0513.2 (L 597/8)) und erlangte nach Rücknahme der erhobenen Klagen am 03.06.2008 Bestandskraft.

Der hier getroffene Beschluss sieht zwar einen Teilabschnitt vor, der selbstständige Verkehrsbedeutung hätte und auch selbstständig gebaut werden könnte. Auf der po-

litischen Ebene wurde jedoch vereinbart, dass beide Teile, Nord- und Südabschnitt, nur zusammen gebaut werden. Insbesondere ist das wichtig in Bezug auf die im Plan des Nordabschnittes enthaltene provisorische Anbindung an die K 4138. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat mitgeteilt, dass 2015 mit dem Bau des Südabschnittes begonnen wird. Um europarechtliche Vorgaben des Kleintierschutzes zu erfüllen, sollen insbesondere Hamsterschutzeinrichtungen gebaut werden. Daher wird der Lückenschluss zwischen der L 637 und der L 597 in Ladenburg mit dem Bau des Südabschnittes bis zur K 4138 begonnen und gleich die endgültige Lösung gebaut. Die provisorische Anbindung, wie sie im festgestellten Nordabschnitt enthalten ist, wird also nicht realisiert werden.

2. Verfahrensablauf

Die zuständige Straßenbaubehörde - Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - legte dem Regierungspräsidium Karlsruhe - Planfeststellungsbehörde - mit Datum vom 03.07.2014 einen Antrag auf Verlängerung der Geltungsdauer des o. g. Beschlusses vor. Mit Verfügung v. 04.07.2014 wurde hierzu das Planfeststellungsverfahren, Az.: 24-0513.2 (L597/7a), eingeleitet.

Die festgestellten Planunterlagen lagen zusammen mit den Verlängerungsunterlagen vom 22.07.2014 bis einschließlich 21.08.2014 während der gesamten Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme in den jeweiligen Rathäusern der Stadt Ladenburg und den Gemeinden Ilvesheim und Edingen-Neckarhausen sowie im Beratungszentrum Bauen und Umwelt der Stadt Mannheim aus. Die Auslegung war zuvor in den amtlichen Mitteilungsblättern am 10. bzw. 11.07.2014 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die betroffenen Grundstückseigentümer ohne Wohnsitz in den vorgenannten Städten/Gemeinden wurden von der Auslegung gesondert benachrichtigt.

Einwendungen gegen den Plan konnten bis einschließlich 04.09.2014 erhoben werden. Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden im Erörterungstermin am 18.11.2014 vom Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde erörtert. Der wesentliche Inhalt und die Ergebnisse des Erörterungstermins sind in der Niederschrift über die Erörterungsverhandlung, die sich in der Verfahrensakte befindet, festgehalten. Dieser Erörterungstermin war zuvor im Amtsblatt bzw. in den

Mitteilungsblättern der auslegenden Städten/Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht worden. Außerdem wurden der Träger des Vorhabens, die beteiligten Behörden und Verbände sowie die Personen, die Einwendungen erhoben hatten, mit gesondertem Schreiben der Planfeststellungsbehörde über den Erörterungstermin benachrichtigt.

3. Verfahrensrechtliche Bewertung

§ 38 Abs. 2 Satz 1 Straßengesetz (StrG) Baden-Württemberg lautet: "Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von 8 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens 5 Jahre verlängert". Der Antrag wurde vom zuständigen Baulastträger wie soeben unter 2. beschrieben bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde (§ 37 Abs. 8 StrG) gestellt. Mit vorliegendem Beschluss wird über eine Verlängerung vor Ablauf der Geltungsdauer am 22.02.2015 entschieden.

Bei der verfahrensrechtlichen Bewertung des vorliegenden Antrags ist zu beachten, dass nicht das Verfahren insgesamt neu aufgerollt wird. Es handelt sich nicht um ein neues Verfahren oder die Wiederaufnahme des alten Verfahrens mit einer neu anzustellenden Abwägung der untereinander und gegeneinander abzuwägenden öffentlichen und privaten Belange. Es muss nur geprüft werden, ob die bestandskräftige und rechtswirksame Zulassungsentscheidung vom 10.10.2005 über den 22.02.2015 hinaus für weitere 5 Jahre Gültigkeit haben soll. Mit anderen Worten stellt sich die Frage: Wird das Vorhaben aus heutiger Sicht in den nächsten 5 Jahren verwirklicht werden oder lässt es sich nicht mehr verwirklichen?

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann man auf dem Standpunkt stehen, dass mit dem Vorhaben bereits begonnen worden ist und damit das Außerkrafttreten nach § 75 Abs. 4 nicht mehr eintreten kann. Denn auf Antrag des Baulastträgers wurde bereits am 17.10.2005 das Flurbereinigungsverfahren für das "Wörthfeld", über alle landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen hinweg, eingeleitet. Dieses soll dazu dienen, die für die Baumaßnahme nötigen Flächen zu beschaffen und die Grundstückseigentümer, insbesondere die Gemeinde Edingen-Neckarhausen, in Ersatzland zu befriedigen. Außerdem wurde auf der Ladenburger Seite, im Bereich des Anschlussohrs, bereits eine Baumaßnahme durchgeführt. Da dort schluffiger Boden mit hohem Wassergehalt vorhanden ist, hat man, um eine Auskofferung zu vermei-

den, einen Erdwall geschüttet, der nun das Wasser herausdrücken und damit für einen stabilen Untergrund sorgen soll. Auf neun Grundstücken, im Bereich des künftigen nördlichen Brückenwiderlagers, wurden zu diesem Zweck insgesamt 28.000 m³ Erde aufgeschüttet. Das vorliegende Verfahren wird dennoch durchgeführt, um eine mögliche Rechtsunsicherheit und ihre nachteiligen Konsequenzen zu verhindern.

Voraussetzung für die Verlängerung der Geltungsdauer ist, dass der Baulastträger das Vorhaben noch ausführen will und ausführen kann. Das ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eindeutig gegeben.

Das Vorhaben ist realistischer Weise in diesem Zeitraum finanzierbar.

Das zuständige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat dem Baulastträger mitgeteilt, dass in den nächsten 5 Jahren Mittel auch für den Bau des Nordabschnittes bereitgestellt werden. Es gibt keinen Grund, warum die Planfeststellungsbehörde an dieser Aussage zweifeln sollte, zumal mit dem Südabschnitt 2015 begonnen wird und die dort investierten Mittel nur mit dem Nordabschnitt zusammen sinnvoll sind.

Der Vorhabenträger hat das Vorhaben noch nicht aufgegeben, will es also noch realisieren.

Weder formal noch konkludent hat der Vorhabenträger das Vorhaben aufgegeben. Die Einleitung der Flurbereinigung und die Verwirklichung des Südabschnittes beweisen dies.

Der Vorhabenträger hat nicht bereits ein anderes Vorhaben verwirklicht, das dem in Frage stehenden Vorhaben die Rechtfertigung entzieht.

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben wäre entfallen, wenn ein anderes Verkehrsprojekt die Verkehrsprobleme bereits gelöst hätte, die zur Planung geführt haben. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Seckenheim und Ilvesheim und damit die Beseitigung der Grenzwertüberschreitungen in den Ortsmitten für Schadstoffe als Planungsziele sind nicht durch andere Verkehrsprojekte erreicht worden oder sollen erreicht werden. Es wurde vorgetragen, der Ausbau der A 656 könne die Neckarbrücke Ladenburg entfallen lassen. Das ist falsch, da die A 656 ausschließlich dem Verkehr zwischen Mannheim und Heidelberg in Ost-West-Richtung dient, während die Entlastungswirkung über den Neckar hinweg in Nord-Süd-Richtung erbracht werden muss. Auch der geplante S-Bahn-Ausbau im Rhein-Neckar-Gebiet kann den Ziel- und Quellverkehr, insbesondere in die Gewerbegebiete in Ladenburg, nicht vollständig aufnehmen. Vor allem der Schwerverkehr wird dadurch überhaupt nicht verändert. Aber auch der motorisierte Individualverkehr wird durch einen verbesserten

S-Bahn-Verkehr nur teilweise ersetzt. Die Vertreter der Naturschutzvereine und der Gemeinde Edingen-Neckarhausen haben selbst vorgetragen, dass alleine durch die Eröffnung eines Lebensmittelmarktes in Ilvesheim ca. 1000 bis 2000 KFZ täglich neu hinzugekommen sind. Diejenigen, die dort einkaufen, werden aber in den wenigsten Fällen von KFZ auf die S-Bahn umsteigen.

Dem Bauvorhaben stehen keine unüberwindbaren realen Hindernisse entgegen, die die Ausführung verhindern könnten.

Ein Hindernis bei der Verwirklichung des festgestellten Vorhabens könnte sein, wenn in der Zwischenzeit Veränderungen im Gebiet der beabsichtigten Maßnahme stattgefunden hätten, die einen Bau wie vorgesehen verhinderten, z. B. Neuerrichtung von Gebäuden, anderen Straßen, Kraftwerken oder die Umgestaltung des Neckarkanals. Das ist nicht geschehen. Das Vorhaben kann wie festgestellt, mit geringfügigen Modifikationen, auf der vorgesehenen Fläche verwirklicht werden.

Dem Bauvorhaben stehen keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse entgegen, die die Ausführung verhindern könnten.

Der Bau der L 597, einschließlich des hier verlängerten Nordteiles, ist Bestandteil des Generalverkehrsplanes, den die Landesregierung am 01.10.2013 beschlossen hat. Der Verband Metropolregion Rhein-Neckar hat, in dem dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vorliegenden Entwurf des "Einheitlichen Regionalplanes Rhein-Neckar" v. 27.09.2013, den Weiterbau der L 597 als überregionale Straßenverbindung in seine Planung aufgenommen. Der Flächennutzungsplan 2015/2020 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim v. 15.07.2006 enthält das hier verlängerte Straßenbauprojekt als "vordringlicher Bedarf". Mit anderen Worten: Alle Planungsinstanzen haben sich für das vorliegende Projekt ausgesprochen. In der Gemeinde Edingen-Neckarhausen gibt es in Bezug auf die überplante Fläche keine Planungsvorhaben, in das der hier verlängerte Beschluss eingreifen würde. Es gibt daher keine rechtlichen Hindernisse, die dem Bau des Projektes entgegenstehen.

4. Einzelheiten der Planung

4.1 Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Artenschutz

Dass die Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht vollständig alle Eingriffe in Natur und Landschaft kompensieren, wenn mit der Verwirklichung begonnen werden wird, ist kein Hindernis, sondern der Normalfall. Daher wird vor dem

Baubeginn immer ein sog. landschaftspflegerischer Ausführungsplan erstellt, der im Detail regelt, wie und in welcher Reihenfolge der Bau und die Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden können. Dies ist schon allein deshalb notwendig, da fast immer zwischen Zulassungsentscheidung und Verwirklichung mehrere Jahre liegen und in dieser Zeit im Bereich des Vorhabens Änderungen eingetreten sind, die berücksichtigt werden müssen.

Die Problematik des **Artenschutzes** als Individuenschutz wurde allerdings im zu verlängernden Beschluss noch nicht abgehandelt. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbietet verschiedene Beeinträchtigungen wild lebender Tiere der besonders und der streng geschützten Arten. Für alle besonders geschützten Arten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten (die gleichzeitig auch stets besonders geschützt sind, vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) darüber hinaus auch weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Bei allen in § 44 Abs. 1 BNatSchG enthaltenen Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote, d.h. bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art reicht aus, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

Da gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG alle europäischen Vogelarten zumindest besonders geschützt sind, ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten, Brutstätten dieser Vogelarten zu zerstören. Bei nestbrütenden Arten, die ihre einmal verlassenen Nester nicht erneut nutzen, kann die Erfüllung dieses Verbotstatbestands dadurch vermieden werden, dass Gehölzarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit stattfinden, so dass allenfalls dauerhaft verlassene Nester zerstört werden, die keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG mehr darstellen. Demgegenüber dürfen Gehölze, die regelmäßig (d.h. über mehrere Jahre) genutzte Brutstätten (insb. Bruthöhlen in Bäumen und Horste von Raben- oder Greifvögeln) beherbergen, gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG grundsätzlich nicht beseitigt werden.

Das ist hier nach Aussagen der Gutachter beachtet worden.

4.2 Verkehrsuntersuchung

Im Verfahren wurde kritisiert, dass es keine umfassende Verkehrsuntersuchung mit neuer Prognose gegeben hätte. Eine solche Verkehrsprognose ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung aber kein Selbstzweck. In erster Linie dient sie dazu zu begründen, warum der Neubau einer Straße überhaupt erforderlich ist. Erforderlichkeit

bedeutet in diesem Sinne, dass die Verkehrsmenge nicht mit anderen Maßnahmen zu bewältigen ist, ohne die Straße zu bauen. Dieser Aspekt spielt jedoch im Verlängerungsverfahren keine Rolle, weil die im Planfeststellungsbeschluss 2005 getroffenen Feststellungen nicht erneut getroffen werden müssen. Hier wäre nur zu prüfen, ob sich nicht die Verkehrsströme derart verändert haben, dass ein Neubau an dieser Stelle generell überflüssig geworden ist. Die Nachuntersuchung durch das damals beauftragte Büro (Unterlage 2.1) zeigt eindeutig, dass das nicht der Fall ist.

Die Einwender, die Argumente zur Verkehrsentwicklung vorbrachten, haben vorgebracht, durch den zusätzlichen Bau von Gewerbebetrieben, wie einen Einkaufsmarkt und weitere hinzugekommenen Laderampen, sei der Verkehr weiter gewachsen. Andererseits gehe in Zukunft der motorisierte Verkehr stärker zurück, weil mehr Menschen Schienenbahnen und Rad benutzen würden (z. B. Stellungnahme des BUND). Der Verkehrsgutachter hat stattdessen festgestellt, dass der Verkehr sich zwischen 2004 und 2014 ganz unterschiedlich entwickelt hat (siehe Tabelle auf Seite 2, Unterlage 2.1). Die Änderungen liegen zwischen 27 % Abnahme und 2 % Zunahme. Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg geht landesweit von einer Zunahme des Verkehrs zwischen 2005 und 2025 von 12 % bei PKW und 27 % Schwerverkehr aus. Das bedeutet für das vorliegende Verfahren weder, dass das Verkehrsaufkommen so stark zurückgeht, dass das Projekt überflüssig wird, noch bedeutet es, dass der Verkehr so stark anschwillt, dass das Projekt nicht mehr in der Lage sein wird, die anstehenden Verkehrsprobleme zu lösen (fehlende Geeignetheit). Für die Planrechtfertigung einer Verlängerung ist es aber unerheblich, ob der Verkehr 2025 gegenüber heute gar nicht oder um 12 % steigt.

Eine Verkehrsprognose ist auch für die Berechnung der Lärmimmissionen und eventuellen Schutzvorkehrungen erforderlich. Die Rechtsprechung verlangt hier in der Regel einen Prognosehorizont von 10 Jahren. Dieser Aspekt kann im Verlängerungsverfahren nicht berücksichtigt werden, weil es hierin nur um die Verlängerung der Geltungsdauer, nicht aber um die inhaltliche Vollständigkeit und Richtigkeit der Planungen geht. Ansonsten entspräche das Verlängerungsverfahren einer Wiederaufnahme des alten Verfahrens verbunden mit einer erneuten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange. Es gilt § 75 Abs. 2 Satz 1 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG): "Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen".

4.3 Lärmschutz

Die Beurteilung, ob durch das festgestellte Vorhaben schädlicher Lärm die Anlieger trifft, erfolgte im Ausgangsverfahren aufgrund der rechtlichen Anforderungen: nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)) sowie der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Außerdem wurden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90)) angewendet. Auf dieser Grundlage wurden die schalltechnischen Untersuchungen angefertigt. Aufgrund der geologischen und baulichen Gegebenheiten, der vorhandenen Richtlinien, Normen und Rechenprogramme und des prognostizierten Verkehrs werden dann die Lärmemissionen von der Straße und daraus resultierend die Lärmimmissionen an den Außenseiten der Häuser berechnet. Dabei wurden die gesetzlichen Grenzwerte aus der 16. BImSchV zugrunde gelegt:

für Wohngebiete tagsüber 59 und nachts 49 db(A),
für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64 bzw. 54 db(A)
und für Gewerbegebiete 69 bzw. 59 db(A).

Für die Verkehrszahlen wurden Angaben der Straßenbauverwaltung herangezogen. Diese Regeln und Werte gelten unverändert auch heute noch. Es gab daher keinen Grund, die Geltung des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu verlängern. Damit am trassennächsten Haus der Immissionsgrenzwert von 49 db (A) nachts überschritten würde, müsste der Verkehr sich fast verdoppeln. Dafür gibt es nicht die geringsten Anhaltspunkte.

Es wurde vorgetragen, dass die Berechnungen auf "den alten Grenzwerten" beruhen und nicht auf neuen, die angeblich im "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" der Bundesregierung von 2009 enthalten sind. Die schriftlich vorgetragenen Argumente sind in vielfacher Weise falsch und können daher den Beschluss nicht beeinflussen.

a) Das genannte Programm enthält überhaupt keine **Grenzwerte** wie in der Verkehrslärmschutzverordnung, und schon gar keine "gesenkten Grenzwerte". Auf Seite 4 des Papiers wird von einem politischen Willen, die Grenzwerte bei der Produktion von **Reifen** um 3 db(A) zu senken, gesprochen. Auf Seite 7 des Papiers wird der politische Wille geäußert, dass der Bund bei der **Lärmsanierung** an **vorhandenen** (Bundes-)Straßen künftig schon bei niedrigeren Lärmwerten mit der

Lärmsanierung beginnt (Senkung der Sanierungsschwelle um 3 db(A)). Die Sanierungswerte liegen aber bei 69 und 72 db(A), künftig also bei 66 und 69 db(A) und sind damit um ein Vielfaches höher als die hier zugrunde gelegten Werte, die für den **Neubau** von Straßen gelten - nämlich 49 und 59 db(A).

b) Das Papier betrifft allein Bundesstraßen und nicht Landesstraßen. Es betrifft nicht den Bau von neuen Straßen, sondern ausschließlich den Bestand. Auch an vorhandenen Straßen soll nicht immer Lärmsanierung durch den Bau von Lärmschutzwänden betrieben werden, sondern sie ist auch durch Verbesserungen im Belag und durch Neubau von Straßen möglich, um vorhandenen übermäßigen Lärm zu verringern. Genau das geschieht hier für die Ortsdurchfahrten von Seckenheim und Ilvesheim.

4.4 Schutz vor Luftschadstoffen

Da bei dem Bau bzw. der Verlegung von Straßen zu prüfen ist, ob die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden, wurde im Ausgangsverfahren ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Planfeststellungsbehörde hat es nicht für notwendig erachtet, ein neues Gutachten erstellen zu lassen, da sich die Ausgangsparameter nicht so wesentlich geändert haben, dass bezüglich der Schadstofffracht gravierende Änderungen zu befürchten wären.

Die Umweltverbände, die Gemeinde Edingen-Neckarhausen und einige Einwender haben vorgebracht, die Grenzwerte für die Luftreinhalte hätte sich verschärft und der Beschluss sei daher unter falschen Voraussetzungen ergangen. Der Beschluss geht von einem zulässigen Jahresmittelwert von 40 µg pro m³ Luft aus. Der Wert hätte gesenkt werden sollen. Durch Richtlinie 2008/50/EG vom 21.05.2008, in nationales Recht umgesetzt durch die 39. BImSchV, die die 22. BImSchV abgelöst hat, wurde der alte Wert von 40 µg wieder eingesetzt. Die im Ausgangsbeschluss zugrunde gelegten Tages- und Jahresmittelwerte sind weiterhin gültig. Bei einer Hintergrundbelastung - also einer heute schon vorhandenen Belastung in Edingen-Neckarhausen - von 28 µg/m³ werden durch den gesamten Neubau in Neckarhausen nur etwa ein halbes Mikrogramm hinzukommen. Die Schadstoffbelastung wird damit erstmals in Ilvesheim unter den Grenzwert gedrückt werden können und die Belastung im Ortskern von Seckenheim wird erheblich verringert, während sie in Neckarhausen unwesentlich ansteigen wird, nämlich von 28 auf 28,5 µg/m³ Luft bei einem Grenzwert von 40 µg.

5. Private Einwendungen

5.1 Einwender Nr. 1

Der Einwender war auch Einwender im Ausgangsverfahren. Er hat im eigenen Namen und im Namen von nicht genannten Mitgliedern einer Bürgerinitiative dieselben Einwendungen erhoben wie im Ausgangsverfahren. Spezifische Argumente, die gegen die Verlängerung des Beschlusses sprechen, wurden über die oben genannten Punkte hinaus nicht vorgetragen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Übrigen ist sie nicht unterschrieben und damit nicht formgerecht erhoben.

5.2 Einwender Nr. 2

Sie war ebenfalls Einwenderin im Ausgangsverfahren und hat nun geltend gemacht, durch Überschreitung der Lärmgrenzwerte betroffen zu sein. Sie verweist darauf, dass im Ausgangsverfahren bereits hätte berücksichtigt werden müssen, dass das Haus Banater Str. 20 nicht nur ein 1. OG sondern auch ein 2. OG habe, das ebenfalls lärmbeeinträchtigt sei. Dieser Einwand ist damals nicht erhoben worden und damit präkludiert, das heißt er muss nicht berücksichtigt werden.

Grundlinie des Regierungspräsidiums als Baulastträger und als Planfeststellungsbehörde ist es allerdings, dass alle Bewohner vor Lärm zu schützen sind, wenn die Grenzwerte überschritten seien, auch wenn die Einwenderin mit diesem Vorbringen eigentlich präkludiert ist. Von daher sagt der Antragsteller zu, neue Lärmberechnungen für das Haus Banater Str. 20 über alle Stockwerke zu machen. Sollten Grenzwerte überschritten werden, hat die Einwenderin für alle Geschosse Anspruch auf Ersatz der passiven Schallschutzmaßnahmen. Der Antragsteller sagt zu, auch für das 2. OG passiven Lärmschutz zu finanzieren, falls dies aufgrund der Rechtslage erforderlich wäre. Die Einwenderin muss jedoch darauf achten, dass es Entschädigung für passiven Lärmschutz (z. B. durch Dämmung des Daches) nur gibt, wenn das vor Herstellung beantragt und vom Antragsteller genehmigt worden ist.

5.3 Einwender Nr. 3

Diese Einwenderin bestätigt, im Ausgangsverfahren keine Einwenderin gewesen zu sein. Sie macht nur Lärmbetroffenheit geltend.

Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziff. 5.2 verwiesen.

5.4 Einwender Nr. 4

Dem Einwender wird vorgehalten, er sei im ursprünglichen Verfahren kein Einwender gewesen. Der Einwender bestätigt dies. Auch er macht nur Lärmbetroffenheit geltend.

Hierzu wird ebenfalls auf die Ausführungen zu Ziff. 5.2 verwiesen.

5.5 Einwender Nr. 5

Der Einwender hat im Ausgangsverfahren neben anderen Familien eine Einwendung wegen unzumutbaren Lärms erhoben (Beschluss unter Nr. 5.15). Für sein Wohnhaus ergaben sich für die Gesamtmaßnahme keine Grenzwertüberschreitungen. In Bezug auf den hier zur Debatte stehenden Nordabschnitt ist der Einwender kaum oder gar nicht lärm betroffen. Der Einwender hat nichts vorgetragen, was nicht bereits Bestandteil der Abwägung im Ausgangsverfahren gewesen ist. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

6. Anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Ortsgruppe Edingen-Neckarhausen hat im eigenen und im Namen des BUND-Landesverbandes eine Stellungnahme abgegeben, in der er sich gegen das Vorhaben ausspricht. Einerseits argumentiert er, es sei mehr Verkehr entstanden als prognostiziert, das Problem sei hausgemacht. Also dürfe die Straße nicht gebaut werden. Wer ein Problem entstehen lässt, ist aber aus Sicht des Baulastträgers unerheblich. Es gibt kein Prinzip, dass eine Gemeinde, die durch Ansiedelung von Wohnen oder Gewerbe Verkehr produziert, sozusagen "zur Strafe" auch den Verkehr selbst zu dulden hätte. Andererseits trägt der Verband vor, die Straße sei nicht notwendig, weil immer mehr, vor allem junge Leute mit der Bahn und dem Rad fahren. Die Richtigkeit dieses Argumentes unterstellt, führt es aber weder zur rechtlichen noch tatsächlichen Undurchführbarkeit des Projektes. Daher steht es der Verlängerung des Beschlusses nicht im Wege.

Der Landesnaturschutzverband (LNV) Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme betont, der Hamsterbestand hätte sich so verändert, dass eine Neuuntersuchung erforderlich wäre. Soweit sich der LNV auf den Südteil der Planung bezieht, ist die Stellungnahme hier irrelevant. Soweit sie sich auf den hier verlängerten Nordteil

bezieht, ist die Behauptung, die Situation habe sich für die Hamster verschlechtert, falsch. 2005 wurden hier überhaupt keine Hamster mehr festgestellt, während sich nach den neuesten Untersuchungen das Vorkommen von Hamstern im Bereich südlich des Neckars leicht erholt hat. Da die Planfeststellungsbehörde damals das Wieder-Einwandern der Hamster aber bereits vorhergesehen hat, wurde die Trasse leicht erhöht festgestellt - zum Nutzen des Naturschutzes und sehr zum Unwillen der Anwohner in Neckarhausen - und mit Kleintierdurchlässen versehen. Daher steht der Artenschutz der Verwirklichung des Vorhabens nicht durchschlagend entgegen. Der LNV hat den Vorschlag gemacht, dass wegen der Komplexität der Themen Natura 2000 und Artenschutz eine ökologische Baubegleitung vorgesehen werden sollte. Das greift die Planfeststellungsbehörde auf und nimmt es in eine Nebenbestimmung auf.

Darüber hinaus findet bei der Vorbereitung der Baumaßnahmen immer eine Begehung des zukünftigen Baufeldes statt, in der auch untersucht wird, ob unter Umständen mit dem Bau gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG verstoßen würde. Im Falle des Falles werden dann nachträglich Maßnahmen vorgesehen, um dies zu vermeiden. In den Beschluss kann das nicht aufgenommen werden, weil die vorgefundenen Individuen nicht auf Jahre hinaus planbar sind. Es liegt daher kein unüberwindliches Hindernis darin, dass das der verlängerte Beschluss nicht vorsieht. Im Rahmen der noch zu entwerfenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanung müssen dann die Hinweise, die der Gutachter in seinem Gutachten zu umweltfachlichen Beiträgen (Unterlage 3.1) gegeben hat, berücksichtigt werden.

7. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

7.1. Gemeinde Edingen-Neckarhausen

Die Gemeinde hat in ihrem Gemeinderatsbeschluss vom 31.07.2014 nach wie vor die gewählte Trasse insgesamt, wie auch die Trennung in einen Nord- und Südabschnitt, abgelehnt und will auch weiterhin dagegen politisch vorgehen. Sie lehnt die Verlängerung des Beschlusses für den Nordabschnitt ab. Der Gemeinde wurde im Erörterungstermin entgegen gehalten, dass für den Fall, dass ihr Recht gegeben würde, es nur einen Südabschnitt gäbe, der noch 2015/16 gebaut wird und die L°597neu dann an der K 4138 ende, mithin genau das einträte, was die Gemeinde

nicht wolle. Zu dieser Rechtsfolge hat sich der Vertreter der Gemeinde nicht geäußert.

Die Gemeinde hat weiterhin geltend gemacht, dass **gemeindeeigene Flächen** betroffen seien. Das war aber schon im verlängerten Beschluss so und wurde dort in die Abwägung eingestellt. Das spricht nicht gegen eine Verlängerung. Im Übrigen sieht der Planfeststellungsbeschluss vor, dass im Bereich südlich des Neckars ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wird, um betroffene Grundstückseigentümer soweit als möglich in Land zu entschädigen. Insoweit wurde den Interessen der Gemeinde Edingen-Neckarhausen entgegen gekommen, auch wenn sie sich nicht auf eine einklagbare Rechtsposition berufen kann, weil eine Gemeinde kein Grundrechtsträger ist.

Insoweit die Gemeinde zum **Lärmschutz** vorträgt, ist sie weder in eigenen Belangen noch als Träger öffentlicher Belange betroffen. Soweit die Gemeinde vorgetragen hat, das Vorhaben widerspreche anderen Planungen und sei nicht mehr notwendig, wird auf obigen Punkt 3.5 verwiesen.

Was die Punkte 2.4 bis 2.8 ihrer Stellungnahme betrifft, so sind sämtliche Punkte bereits im Sinne der Gemeinde im verlängerten Beschluss abgehandelt.

Weiter trägt die Gemeinde vor, die neuen Grenzwerte aus der EU-Richtlinie 99/30/EG für Feinstaub, die seit 2010 gelten würden, wären nicht eingehalten. Dazu wird auf die Ausführungen oben unter Punkt 4.4 verwiesen.

7.2 Gemeinde Ilvesheim

Die Gemeinde Ilvesheim befürwortet den Bau der Straße.

8. Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen

Versorgungsträger haben keine Betroffenenheiten gemeldet.

Zusammenfassung:

Der Verwirklichung des zum Zeitpunkt dieses Beschlusses noch gültigen Planfeststellungsbeschlusses stehen weder praktische noch rechtliche Hindernisse ge-

genüber, die eine Verwirklichung ausschließen. Die Geltungsdauer des Beschlusses wird daher um 5 Jahre verlängert.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe, erhoben werden.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Sie kann auch zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.



Dr. Kromer

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 18.12.2014

Beglaubigt:

Schwarz
(Angestellte)