



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 1 - STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe
Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen
Referat 44 – Straßenplanung
Schlossplatz 4-6
76131 Karlsruhe

Karlsruhe 03.04.2023
Name Kevin Kusch
Durchwahl +49 721 926 8578
Aktenzeichen RPK17-0513.2-47/3/1
(Bitte bei Antwort angeben)

 Landesstraße 87a, Neubau eines kombinierten Rad- und Wirtschaftsweges zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos;

Hier: Entscheidung nach § 11 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) über die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben „Landesstraße 87a, Neubau eines kombinierten Rad- und Wirtschaftsweges zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos“ wird festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Begründung

I.

Das Land Baden-Württemberg als Träger der Straßenbaulast – hier vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen, Referat 44 – Planung – beabsichtigt den (Neu-)Bau eines kombinierten Rad- und Wirtschaftsweges auf der Ostseite der Landesstraße 87a (L 87a) im Abschnitt zwischen Zell (Gemeinde Ottersweier, Ortsteil Unzhurst; nachfolgend: Ottersweier-Zell) und Moos (Stadt Bühl; nachfolgend: Bühl-Moos). Der Rad- und Wirtschaftsweg soll auf dabei zum größeren Teil auf der Gemarkung Unzhurst der Gemeinde Ottersweier und zum kleineren Teil auf der Gemarkung Obersasbach der Gemeinde Sasbach führen.

Die Gemeinde Sasbach liegt im Ortenaukreis, der zum Regierungsbezirk Freiburg gehört. Bei dem betroffenen Gebiet der Gemarkung Obersasbach handelt es sich um eine Enklave.

Östlich der bestehenden L 87a zwischen den Gemeinden Ottersweier-Zell und Bühl-Moos liegen überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzte Ackerflächen sowie ein an die Siedlungsstrukturen von Ottersweier-Zell angrenzender Obstgürtel im Bereich der Niederterrasse. Die Böden der Niederterrasse östlich der L 87a weisen hohe Ertragszahlen auf und sind von hoher Bedeutung als Standort für die natürliche Bodenfruchtbarkeit sowie als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf. Die Artenausstattung der vorgenannten Ackerflächen und Obstwiesen ist hingegen mäßig. Es überwiegen allgemein weit verbreitete Vogelarten. Weder Reptilien noch Habitatstrukturen für Fledermäuse konnten im straßennahen Bereich östlich der L 87a nachgewiesen werden. Jedoch gibt es ein Vorkommen des Großen Feuerfalters in den dortigen Ampfer-Beständen am Straßenrand. Westlich der L 87a befinden sich im Bereich der ehemaligen Kinzig-Murg-Rinne feuchtere Flächen, die überwiegend als Wiesen genutzt werden. Die Wertigkeit der dortigen Böden ist niedriger als auf der vorgenannten Niederterrasse östlich der L 87a. Allerdings befindet sich westlich der L 87a auf voller Länge bis zur Einmündung in die K 3746 das Vogelschutzgebiet 7314-441 „Acher-Niederung“. Dort befindet sich ein Vorkommen des Großen Brachvogels sowie weitere Wiesenbrüter.

Der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg entlang der östlichen Seite der L 87a zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos soll durch siedlungsnahen Freiflächen führen und rund 2.150 Meter lang sein. Er soll unmittelbar am Ortsausgang von Ottersweier-Zell nach dem letzten Wohnhaus beginnen und an der Kreisstraße 3746 (Querverbindung zwischen Balzhofen und Moos) enden. Dort soll der bestehende Verkehrsknotenpunkt L 87a/K 3747 umgestaltet werden und zwar in eine Richtung Norden verschobene Lage sowie mit Anschlüssen des Rad- und Wirtschaftswegs sowohl an das bestehende Wirtschaftswegenetz als auch jeweils an die Landes- und Kreisstraße. Schließlich ist an zwei Stellen der L 87a der Einbau von Fahrbahnteilern als Querungshilfe beabsichtigt, namentlich an der Zeller Mühle und am Ortseingang von Ottersweier-Zell, wo die

Querungshilfe dem von Norden kommenden Radverkehr als Einschleusung in die Innerortslage von Ottersweier-Zell dienen soll.

Der Rad- und Wirtschaftsweg soll eine gebundene Fahrbahndecke aus Asphalt mit 3,00 Meter Breite mit Dachprofil erhalten. Er soll eine 10 Zentimeter starke Asphalttragdeckschicht und eine 40 Zentimeter starke Schottertragschicht und damit einen frostsicheren Oberbau von insgesamt 50 Zentimeter erhalten. Stellenweise ist ein erforderlicher Bodenaustausch von 10 bis 20 Zentimeter unter Planum vorgesehen. Die Einmündungen des Rad-/Wirtschaftsweges sind mit einem Radius von $R = 5$ m geplant mit Ausnahme der Einmündung am Baubeginn des Rad-/Wirtschaftsweges. In diesem Bereich werden Grundstücke als Kleingärten genutzt, wobei die Nutzung weitgehend in den nah zur Landesstraße gelegenen Grundstücksteilen erfolgt. Insgesamt sind fünf Zufahrts-/Abfahrtsmöglichkeiten von der L 87a auf den Rad-/Wirtschaftsweg vorgesehen. Die Anschlusspunkte sollen sich am Bauanfang mit der L 87a, am Bauende mit der K 3746, hinter der neuen Einmündung der K 3747 sowie an zwei weiteren Punkten im Abschnitt zwischen der K 3747 und dem Bauende befinden. Die Abstände zwischen den Anschlussstellen sollen rund 400, 500 und 700 Meter betragen. In diesem Zusammenhang ist ferner vorgesehen, fünf vorhandene Feldwege an den Rad-/Wirtschaftsweg anzuschließen, dies aber ohne Verbindung zur Landesstraße.

Zwischen der eigentlichen Landesstraße und dem Rad-/Wirtschaftsweg soll ein Trennstreifen von mindestens 1,75 Meter Breite eingerichtet werden, der nicht für eine Überführung zulässig und dafür auch nicht vorgesehen ist. Auf der L 87a zugewandten Seite ist ein 50 Zentimeter und auf der den Ackerflächen zugewandten Seite ein 80 Zentimeter breites Bankett vorgesehen. Im Zuge der Baumaßnahme soll die Landesstraße (zudem) mit einem durchgehenden Bankett ausgestattet werden. Die Regelbreite des neuen Straßenbanketts soll 1,0 Meter betragen. In Streckenabschnitten ohne Böschung oder Entwässerungsmulde soll die Bankettbreite auf 1,25 Meter vergrößert werden, um das Abstandsmaß von mindestens 1,75 Metern zwischen der eigentlichen Straße und dem Rad-/Wirtschaftsweg einzuhalten. An Stellen, an denen die Straßenneigung in Richtung Westen gerichtet ist und der Rad- und Wirtschaftsweg zur

Straße geneigt sein wird, soll der Trennstreifen ausgemuldet werden. Muss der Trennstreifen auch das Oberflächenwasser der Straße aufnehmen, soll eine Mulde mit 50 Zentimeter Breite angelegt werden. Im Bereich der vorhandenen Zufahrt zum Parkplatz der Zeller Mühle soll der geplante Fahrbahnrand ca. 1,00 Meter vom alten Fahrbahnrand abgerückt werden.

Die vorhandene Einmündung der K 3747 soll – wie oben bereits angeführt – vollständig zurückgebaut und gemäß der aktuell gültigen Richtlinie aus dem Jahr 2012 für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) neu hergestellt werden. Dabei soll die K 3747 mit einem Radius $R = 50$ Meter abgekröpft und rechtwinklig an die L 87a angeschlossen werden. Im Bereich des Radius soll die Fahrbahn um 2,00 Meter verbreitert werden. Die Einmündung soll einen kleinen Tropfen erhalten, die Eckausrundungen mit Anschluss an die L 87a sollen mit dreiteiligen Korbbögen 20/10/30 Meter bzw. 30/15/45 Meter ausgebildet werden. Der Straßenoberbau der neuen Einmündung mit Anschluss an die K 3747 sowie der Vollausbau der L 87a im Streckenabschnitt der geplanten Querungshilfe sollen in bituminöser Bauweise nach der Richtlinie für standardisierten Oberbau (RStO 12, Tafel 1, Zeile 1 in der Bauklasse Bk 3.2) hergestellt werden.

Durch das Gesamtvorhaben soll eine Fläche von ca. 1,8 Hektar (Bau/Anlage) in Anspruch genommen werden. Die beabsichtigte Flächeninanspruchnahme durch den Wegebau ohne bereits versiegelte Flächen (für eine tabellarische Einzelauflistung der Flächen siehe unten) teilt sich ausweislich der Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 3) auf in 8.555 m² Versiegelung, 9.305 m² Umwandlung (die Bankettflächen sind in der vom Träger der Straßenbaulast vorgelegten Bilanzierung den Umwandlungsflächen zugeordnet worden) sowie 940 m² Entsiegelung (davon 840 m² im Einmündungsbereich der K 3747, 100 m² im Bereich von untergeordneten Wirtschaftswegen). Bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen handelt sich hauptsächlich um ackerbaulich genutzte Flächen. Darüber hinaus soll in Streuobstwiesen, Grünlandbereiche und Saumstrukturen sowie im nördlichen Abschnitt des Radwegs in der Sasbacher Mark mit ca. 15 m² (durch Verdolung eines Grabens) in einen geschützten Röh-

richt-Bestand eingegriffen werden. Eingriffe in das naheliegende Vogelschutzgebiet „Acher Niederung“ – sind nicht vorgesehen. 10 m² des Vorhabens liegen allerdings im Hochwasserrisikogebiet gemäß § 73 WHG.

Weiterhin sieht die Planung im Bereich des Ortsrands von Ottersweier-Zell einen Verlust straßennaher Obstbäume (47 insgesamt) vor. Im Mittel handelt es sich um Bäume mit einem Stammdurchmesser von ca. 20 cm. Als Kompensation sollen Bäume neu gepflanzt werden. So sollen (Maßnahme 4.3 A) auf Obstwiesen entlang der Bau-km 2+020 bis km 2+260 bestehende lückige Obstbaumreihen durch Neupflanzung von ca. 47 Obstbäumen in ortstypischen Qualitäten und Sorten (insb. Apfel, Kirsche, Pfirsich) ergänzt werden. Ferner soll (Maßnahme 4.2 A) auf Höhe des Bau-km 3+215 (Flst. Nr. 6535) auf einer Fläche von 1.250 m² eine bestehende Baumreihe durch die Pflanzung von standortgerechten Bäumen (6 Bäume; *Prunus avium*) und Sträuchern (Schlehe, Heckenrose, Weißdorn des Herkunftsgebiets „4.2 Oberrheingraben“) verbunden mit der Entwicklung eines Wiesenstreifens am Grabenrand sowie Blühstreifen (Gras- / Kräutermischung; 30 % Kräuter und 70 % Gräser) auf der ackerzugewandten Seite verlängert werden.

Die Umgestaltung des bisherigen Straßenrandes wird nach den vorgelegten Unterlagen zudem eine baubedingte Beeinträchtigung der Habitatflächen des o.a. Großen Feuerfalters verursachen. Es ist ein artspezifisches Mahdregime vorgesehen, um das Verletzungs- oder Tötungsrisiko zu minimieren. Ein betriebsbedingter indirekter Flächenverlust von Lebensraum des Großen Brachvogels durch mögliche Meideeffekte auf zum Rad- und Wirtschaftsweg benachbarten Flächen wird von der Planung ebenfalls nicht ausgeschlossen, während baubedingte Beeinträchtigungen auf die Population des Großen Brachvogels vermieden werden sollen. Der Träger der Straßenbaulast sieht als wichtigste Schadensbegrenzungsmaßnahme die Ablehnung der Varianten mit Trassenführung auf der Westseite der L 87a vor. Weiterhin sieht er eine Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldräumung und die Bauarbeiten (Maßnahme 1.3 VVSG im Landschaftspflegerischen Begleitplan [LBP]) und einen Verzicht auf Baustelleneinrich-

tungsflächen im Vogelschutzgebiet (1.5 V im LBP) vor. Als weitere Vermeidungsmaßnahmen sieht der Träger der Straßenbaulast im Landschaftspflegerischen Begleitplan Folgendes vor:

- Bestehende Gehölzstrukturen, Einzelbäume und Baumreihen sind wo immer möglich zu schonen und zu erhalten. Einzelbäume nahe des Baufeldes sind durch entsprechende Maßnahmen vor baubedingten Beeinträchtigungen zu schützen (1.2 V im LBP),
- Mahdregime Großer Feuerfalter, Mahd auf der Ostseite der L 87a im Bereich des geplanten Wirtschaftsweges erst nach der Flugzeit der 1. Generation (d.h. Ende Juni) und nach der Flugzeit der 2. Generation (d.h. Ende August) (1.4 V_{CEF} im LBP),
- Ausweisung von Tabuzonen für Baustelleneinrichtungsflächen: Bereiche im Vogelschutzgebiet westlich der L 87a sowie wertgebende Obstwiesen, wie im Einmündungsbereich der K 3747 zur L 87a (1.5 V im LBP),
- Rodungsarbeiten im Winterhalbjahr ab Anfang Oktober bis spätestens 31. Januar.

Überdies und insgesamt sind vom Träger der Straßenbaulast folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen:

- Entsiegelung im Einmündungsbereich der K 3747 (2.1 A im LBP),
- Entsiegelung Wirtschaftsweg entlang der K 3747 (2.2 A im LBP),
- Erhalt und Ergänzung vorhandener Obstwiesen im Einmündungsbereich der K 3747 (4.1 A im LBP),
- Pflanzung dornenreicher Hecken und Bäume (*Prunus avium*) parallel eines Grabens in Verlängerung einer bestehenden Baumreihe und Entwicklung von Wiesen- und Blühstreifen (4.2 A im LBP),
- Ergänzungspflanzung von Obstbäumen (4.3 A im LBP),
- Anlage von Flutmulden im Lebensraum des Großen Brachvogels (5.1 A im LBP),
- Verfüllung bestehender Gräben zur Wiedervernässung und Optimierung der bestehenden Nasswiese (5.2 A im LBP),

- Umwandlung von Ackerflächen in Wiesenknopf-Silgenwiesen, Grabenabflachung und Entwicklung von Röhrichtbeständen in der Kammbach-Niederung (Ökokontomaßnahme) (6 E im LBP = Fläche der Gemeinde Willstätt, Ortsteil Sand, Gemarkung Sand [Ortenaukreis]).

Zur Einbindung der neuen Rad- und Wirtschaftsweges in die Landschaft ist zudem als Gestaltungsmaßnahme die Ansaat mit gebietseigenem Saatgut vorgesehen.

Durch das Gesamtvorhaben sollen Erdarbeiten in einem Umfang von ca. 6.000 Kubikmeter erfolgen. Es wird mit einem bauzeitlichen Anfall von Abfall von 5.400 Kubikmetern gerechnet, wobei jeweils ca. 50% auf die Qualitätsstufen Z 1.2 und Z 2 nach der VwV Bodenverwertung entfallen sollen. Schließlich soll aufgrund des Vorhabens eine derzeit am Fahrbahnrand der L 87a (etwa auf halber Baustrecke auf Grundstück Flst. Nr. 6536) befindliche denkmalgeschützte Marienstatue um wenige 100 Meter in den Einmündungsbereich der K 3747 – ebenfalls am Rand der L 87a – versetzt werden.

Zum Verfahrenslauf:

Mit Schreiben vom 26. Januar 2023 hat der Träger der Straßenbaulast – hier vertreten durch Referat 44 - Planung - des Regierungspräsidiums Karlsruhe – bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe um Prüfung nach § 11 UVwG nachgesucht, ob für den geplanten Neubau des o.a. kombinierten Rad- und Wirtschaftswegs zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Er hat dabei u.a. folgende Unterlagen – auf die wegen der Einzelheiten Bezug genommen wird – vorgelegt:

- Prüfkatalog zur UVP Pflicht,
- Erläuterungsbericht,
- Übersichtskarte,
- Lagepläne,
- Höhenpläne,
- Ermittlung und Beschreibung der Treibhausgase,

- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Landschaftspflegerische Maßnahmen sowie Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation,
- Maßnahmenpläne,
- Maßnahmenübersichtsplan,
- Bodenschutzkonzept,
- Grunderwerbspläne,
- Grunderwerbsverzeichnis,
- Regelungsverzeichnis,
- Regelquerschnitt,
- Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Bestands- und Konfliktplan,
- Artenschutzrechtlich Fachbeiträge,
- Erheblichkeitsvorprüfung/Verträglichkeitsprüfung (VSG) und
- Umweltfachlicher Variantenvergleich.

Unter dem 10.02.2023 hat die Planfeststellungsbehörde den Antragsteller darauf hingewiesen, dass der geplante Verlauf des Rad- und Wirtschaftswegs auch auf der Gemarkung Obersasbach ein Gebiet einer Gemeinde – hier Sasbach – betrifft, die nicht dem örtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsbezirks Karlsruhe unterfällt. Daraufhin haben die Planfeststellungsbehörde und das Straßenbaureferat des Regierungspräsidiums Karlsruhe bei den entsprechenden Referaten beim Regierungspräsidium Freiburg um Erteilung des Einverständnisses zur Durchführung einer einheitlichen Planung sowie nur eines Planfeststellungsverfahrens durch das Regierungspräsidium Karlsruhe nachgesucht. Mit E-Mails vom 10./13.02.2023 haben die Planfeststellungsbehörde und das Planungsreferat beim Regierungspräsidium Freiburg ihr Einverständnis in die einheitliche Bearbeitung des Verfahrens durch das Regierungspräsidium Karlsruhe erklärt. Daraufhin ist bei der obersten Straßenbaubehörde um eine Zuständigkeitsbestimmung gemäß § 37 Abs. 8 S. 2 StrG nachgesucht worden. Unter dem 24.02.2023 – bei der Planfeststellungsbehörde am 27.02.2023 per E-Mail eingegangen

– hat die oberste Straßenbaubehörde das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiges Regierungspräsidium für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bestimmt.

Für die weiteren Einzelheiten des Verfahrens wird auf die Verfahrensakte Bezug genommen.

II.

Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

1. Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist für die Entscheidung über das Bestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeit zuständig. Zwar befindet sich ein Teil des Vorhabens außerhalb des örtlichen Zuständigkeitsbereichs des Regierungspräsidiums Karlsruhe. So soll der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg zu einem (geringen) Teil auf der Gemarkung Obersasbach der Gemeinde Sasbach gebaut werden, die eine Enklave im Vorhabenbereich hat. Darüber hinaus liegt die vorgesehene Ersatzmaßnahme „6 E“ (Umwandlung von Ackerflächen in Wiesenknopf-Silgenwiesen, Grabenabflachung und Entwicklung von Röhrichtbeständen in der Kammbach-Niederung) auf der Gemarkung Sand der Gemeinde Willstätt, Ortsteil Sand im Ortenaukreis. Unter dem 24.02.2023 – bei der Planfeststellungsbehörde am 27.02.2023 per E-Mail eingegangen – hat jedoch die oberste Straßenbaubehörde das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiges Regierungspräsidium für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bestimmt. Dies umfasst auch zwingend vorgelagerte Entscheidung wie solche über das Bestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

2. Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVwG aufgeführten Kriterien, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, so dass gemäß § 7 Abs. 3 UVwG, § 9 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.
 - a) Beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um ein Vorhaben zur Änderung einer Landesstraße, hier der L 87a. Der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg soll zwar vollständig neu errichtet werden. Der Rad- und Wirtschaftsweg ist in

rechtlicher Hinsicht jedoch kein selbstständiger Rad- und Wirtschaftsweg, sondern unselbstständiger Bestandteil der Landesstraße. Dies ergibt sich zum einen daraus, dass der Rad- und Wirtschaftsweg vollständig parallel zur L 87a geführt und über den umzugestaltenden Verkehrsknotenpunkt L 87a/K 3747 in das bestehende Wegenetz integriert werden soll. Zum anderen ist das Ziel der Maßnahme eine sichere Führung des Rad-/Fußgängerverkehrs zwischen den Gemeinden Ottersweier-Zell und Bühl-Moos. Der Antragsteller begründet das öffentliche Interesse an dem Vorhaben mit der Beseitigung der für Fußgänger und Radfahrer derzeit bestehenden erheblichen Gefährdung, die aus der Nutzung der Fahrbahn der Landesstraße L 87a resultiere. Mithin geht es um die Verlagerung des Radverkehrs auf der L 87a auf einen gesicherten Radweg entlang der L 87a, was gegen eine eigenständige Verkehrsfunktion des Radwegs losgelöst vom Verkehrsgeschehen der L 87a zwischen Bühl-Moos und Ottersweier-Zell und damit für die rechtliche Unselbstständigkeit des hiesigen Vorhabens spricht. Somit wird durch die Planung des Antragstellers die bestehende L 87a zwischen Bühl-Moos und Ottersweier-Zell geändert, so dass das Vorhaben ein Änderungsvorhaben einer Landesstraße ist. Für die L 87a selbst ist laut dem Träger der Straßenbaulast keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

b) Der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg entlang der östlichen Seite der L 87a zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos soll durch siedlungsnahen Freiflächen führen und rund 2.150 Meter lang sein. Für den Bau einer Landesstraße mit einer durchgehenden Länge von 1 km bis weniger als 10 km sieht Nr. 1.4.2 der Anlage 1 zum vorliegend einschlägigen UVwG eine Vorprüfung des Einzelfalls zur Ermittlung der UVP-Pflicht vor. Gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 UVPG, der nach § 7 Abs. 3 UVwG entsprechend anzuwenden ist, ist daher für das Änderungsvorhaben eine Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen. Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ist der gesamte Kriterienkatalog der Anlage 2 des UVwG heranzuziehen. Dies betrifft die Merkmale des Vorhabens (Anlage

2 Nr. 1), seinen Standort (Anlage 2 Nr. 2) und die Art und Merkmale seiner möglichen Auswirkungen (Anlage 2 Nr. 3).

aa) Merkmale des Vorhabens

Der Rad- und Wirtschaftsweg soll ca. 2.150 Meter lang werden und eine gebundene Fahrbahndecke aus 10 Zentimeter starkem Asphalt mit 3,00 Meter Breite mit Dachprofil erhalten. Die darunterliegende Schottertragschicht soll 40 Zentimeter stark sein. Die Einmündungen des Rad-/Wirtschaftsweges sind mit einem Radius von $R = 5$ m geplant mit Ausnahme der Einmündung am Baubeginn des Rad-/Wirtschaftswegs. Der Trennstreifen zwischen der Landesstraße und dem Rad- und Wirtschaftsweg soll mindestens 1,75 Meter breit werden. Auf der L 87a zugewandten Seite ist ein 50 Zentimeter und auf der den Ackerflächen zugewandten Seite ein 80 Zentimeter breites Bankett vorgesehen. Im Zuge der Baumaßnahme soll die Landesstraße (zudem) mit einem durchgehenden Bankett ausgestattet werden. Die Regelbreite des neuen Straßenbanketts soll 1,0 Meter betragen. In Streckenabschnitten ohne Böschung oder Entwässerungsmulde soll die Bankettbreite auf 1,25 Meter vergrößert werden. Die Einmündung der K 3747 soll vollständig zurückgebaut und dann neu hergestellt werden. Dabei soll die K 3747 mit einem Radius $R = 50$ Meter abgekröpft und rechtwinklig an die L 87a angeschlossen werden. Im Bereich des Radius soll die Fahrbahn um 2,00 Meter verbreitert werden. Die Einmündung soll einen kleinen Tropfen erhalten, die Eckausrundungen mit Anschluss an die L 87a sollen mit dreiteiligen Korbbögen 20/10/30 Meter bzw. 30/15/45 Meter ausgebildet werden. Der Straßenoberbau der neuen Einmündung mit Anschluss an die K 3747 sowie der Vollausbau der L 87a im Streckenabschnitt der geplanten Querungshilfe sollen in bituminöser Bauweise hergestellt werden.

Das Gesamtvorhaben soll eine Fläche von ca. 1,8 Hektar (Bau/Anlage/Entsiegelung) betreffen. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme soll sich aus einer

(Neu-)Versiegelungsfläche durch Verkehrsfläche von ca. 8.555 m² sowie Umwandlungsflächen (Bankette, Böschungen, Grünflächen [ohne Entsiegelung]) von ca. 9.305 m² zusammensetzen. Hinzu kommt eine zu entsiegelnde Fläche von 940 m². Die geschätzte Neuversiegelung soll insgesamt ca. 0,93 Hektar betragen. Insgesamt stellt sich die Flächeninanspruchnahme in m² geordnet nach Biotoptyp wie folgt dar:

Bezeichnung, Biotoptyp	Versiegelung	Umwandlung*	Entsiegelung
Ufer-Schilfröhricht	10	5	-
ausdauernde Ruderal- vegetation frischer- feuchter Standorte	20	15	-
grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation	765	3.460	-
Acker	6.005	4.745	-
Obstplantage (Spindel- bäume)	125	90	-
Feldgarten/Grabeland	70	50	-
Streuobstwiesen/Obst- wiesen (Mittel- bis Hochstamm mit weitem Stand)	1.330	860	-
Straße (völlig versiegelt)	-	-	940**
Feldweg (geschottert)	40	5	-
unbefestigter Weg	50	20	-
Grasweg	140	55	-
Gesamt	8.555	9.305	940

* Die Bankettflächen wurden in der vorliegenden Bilanzierung den Umwandlungsflächen zugeordnet.

** Davon 840 m² im Einmündungsbereich der K 3747, 100 m² im Bereich von untergeordneten Wirtschaftswegen.

Durch das Gesamtvorhaben sollen Erdarbeiten in einem Umfang von ca. 6.000 Kubikmeter erfolgen. Es wird mit einem bauzeitlichen Anfall von Abfall von 5.400 Kubikmetern gerechnet, wobei jeweils ca. 50% auf die Qualitätsstufen Z 1.2 und Z 2 nach der VwV Bodenverwertung entfallen sollen.

bb) Standort des Vorhabens

Der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg soll entlang der östlichen Seite der L 87a zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos durch siedlungsnahe Freiflächen führen. Er soll unmittelbar am Ortsausgang von Ottersweier-Zell nach dem letzten Wohnhaus beginnen und an der Kreisstraße 3746 (Querverbindung zwischen Balzhofen und Moos) enden. Über die gesamte Länge der L 87a zwischen Ottersweier-Zell und der K 3746 (Bauende) befinden sich auf der Ostseite landwirtschaftlich genutzte Flurstücke, wobei die meisten als Kopfgrundstücke zur Landstraße ausgerichtet sind. Darüber hinaus befinden sich im Vorhabenbereich Obstplantagen und Streuobstwiesen (ggf. § 30 BNatSchG; §§ 33, 33a LNatSchG BW), namentlich ein unmittelbar an die Siedlungsstrukturen angrenzender Obstgürtel im Bereich der Niederterrasse, Grünlandbereiche und Saumstrukturen. Im straßennahen Bereich östlich der L 87a befindet sich Ampfer-Bestände am Straßenrand, in denen sich ein Vorkommen des streng geschützten Großen Feuerfalters befindet. Insgesamt befindet das Vorhaben sich mit 0,59 ha im schutzbedürftigen Bereich für die Landwirtschaft (gem. Regionalplanung) und mit 0,74 ha im regionalen Grünzug (gem. Regionalplanung). Überdies betrifft das Vorhaben kleinräumig mit ca. 15 m² einen (gemäß § 30 BNatSchG und § 33 LNatSchG BW) geschützten Röhricht-Bestand sowie im Umfang von ca. 10 m² ein Hochwasserrisikogebiet gemäß § 73 WHG. Westlich der L 87a auf voller Länge bis zur Einmündung in die K 3746 befindet sich schließlich das Vogelschutzgebiet 7314-441 „Acher-Niederung“. Dort befindet sich ein Vorkommen des Großen Brachvogels (*Numenius arquata*), der vom Aussterben bedroht und nach § 7 BNatSchG streng geschützt ist (vgl. dazu auch den Erläuterungsbericht zum LBP, S. 10 unten). Ferner kommen verschiedene Wiesenbrüter dort

vor. Direkte Eingriffe in das Vogelschutzgebiet „Acher Niederung“ – sind allerdings nicht vorgesehen. Die Suche nach Baumhöhlen und Großnestern von Vögeln östlich der L 87a brachte keine Hinweise; der zum Radweg nächstgelegene Höhlenbaum liegt mehr als 25 Meter vom geplanten Radweg entfernt und auch Großvogelnester sind im weiten Umfeld nicht nachgewiesen worden (vgl. S. 12 unten des Erläuterungsberichts zum LBP).

cc) Art und Merkmale der Auswirkungen des Vorhabens

Das Vorhaben hat nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt.

(1) Durch den Neubau des Rad- und Wirtschaftsweges werden bislang unversiegelte Bodenflächen und Biotopstrukturen im o.a. Umfang dauerhaft versiegelt, was mit einem vollständigen Verlust der Funktionen des Naturhaushaltes (insb. Biotop- und Bodenfunktionen) verbunden ist. Die Böden der Niederterrasse östlich der L 87a weisen hohe Ertragszahlen auf und sind von hoher Bedeutung als Standort für die natürliche Bodenfruchtbarkeit; westlich der L 87a in der Niederung ist die Wertigkeit der Böden hingegen niedriger als auf der Niederterrasse. Auch weitere Bodenfunktionen, wie Ausgleichskörper im Wasserkreislauf mit hohem bis sehr hohem Leistungsvermögen, werden durch das Vorhaben nachteilig beeinträchtigt. Durch die Anlage von Bankett und Mulden werden ferner teils bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen in grasreiche Ruderalfluren umgewandelt. Ferner kommt es zu einer Verdolung eines Grabens, der bei einem HQ 100 überflutet wird.

(2) Die Umgestaltung des Straßenrandes verursacht eine (baubedingte) Beeinträchtigung der Habitatflächen des Großen Feuerfalters. Zudem ist ausweislich der vorgelegten Unterlagen ein betriebsbedingter indirekter Flächenverlust von Lebensraum des Großen Brachvogels durch mögliche Meideeffekte auf zum Rad- und Wirtschaftsweg benachbarten Flächen (Störreize) nicht auszuschlie-

ßen. Baubedingte Beeinträchtigungen auf die Population des Großen Brachvogels können ausweislich der vorgelegten Unterlagen hingegen ausgeschlossen bzw. vermieden werden; es erfolgen keine unmittelbaren Eingriffe in Fortpflanzungs- und Ruhestätten des großen Brachvogels. Das Vorhaben wirkt sich des Weiteren allerdings auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten verschiedener baum-/gebüsch- oder bodenbrütender Vogelarten aus. Für die europäischen Vogelarten der Gilde der Baum- und Gebüschbrüter einschließlich Bluthänfling und Goldammer werden Verbotstatbestände jedoch ausgeschlossen.

(3) Im nördlichen Abschnitt des Radwegs in der Sasbacher Mark soll mit ca. 15 m² in einen Röhricht-Bestand und damit in ein nach § 30 BNatSchG und § 33 LNatSchG BW geschütztes Biotop eingegriffen werden. Dort soll ein Graben verdolt werden. Überdies sollen insbesondere im siedlungsnahen „Obstgürtel“ im Bereich des Ortsrandes von Zell Obstbäume – ca. 47 Bäume insgesamt – gerodet werden. Dabei handelt es sich nach den vorgelegten Unterlagen um Bäume sowohl auf Obstplantagen als auch auf Streuobstwiesen. Letztere können § 30 BNatSchG und §§ 33, 33a LNatSchG BW unterfallen. Die zu rodenden Bäumen haben Mittel einen Stammdurchmesser von ca. 20 cm. Die genaue Größenordnung der einzelnen Bäume lautet:

< 10 cm	15
10 – 20 cm	15
20 – 30 cm	12
30 – 40 cm	4
40 – 50 cm	1
Gesamt	47

(4) Das Vorhaben bewirkt grundsätzlich eine zusätzliche Zerschneidung des Landschaftsbilds. Dies gilt sowohl für die Anlage des Rad- und Wirtschaftswegs selbst als auch für die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts L 87a/K 3747 und die Errichtung der zwei Querungshilfen. Ferner wird das Landschaftsbild durch die beabsichtigte Rodung der 47 Obstbäume nachteilig beeinträchtigt.

Diese sind nach den vorgelegten Unterlagen landschaftsbildprägenden Gehölzbeständen (47 Obstbäume), insbesondere im siedlungsnahen „Obstgürtel“ im Bereich des Ortsrandes von Zell.

(5) Es kommt durch das Vorhaben zudem zu Auswirkungen auf das Mikro- und das Makroklima. Die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße im Ausbau im Bestand betragen $7.615 \text{ m}^2 \cdot 4,6 \text{ kg CO}_2\text{-eq}/(\text{m}^2 \cdot \text{a}) = 35.029 \text{ kg CO}_2\text{-eq/a}$. Nennenswerte THG-Emissionen durch die Nutzung des Rad- und Wirtschaftswegs werden hingegen nicht erwartet. Landnutzungsbedingte THG-Emissionen werden ebenfalls nicht erwartet; Böden, die als CO₂-Senken oder CO₂-Speicher wirken könnten, sind im Plangebiet nicht vorhanden, vielmehr handelt es sich um Mutterboden, Auenlehm, Schluff-/Sandgemische und Kiessand. Allerdings stellt der Verlust von 47 Obstbäumen im Ausgangspunkt ein Nachteil bei Schutzgut Klima dar.

(6) Schließlich wird durch das Vorhaben der Denkmalschutz betroffen. Das Kulturdenkmal „Marienstatue“ soll um wenige 100 m versetzt werden.

dd) Erheblichkeit der nachteiligen Umweltauswirkungen

Nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVwG aufgeführten Kriterien sind die oben angeführten (zusätzlichen oder anderen) nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens zum Bau des Rad- und Wirtschaftswegs auf der Ostseite der L 87a zwischen Bühl-Moos und Otterweiser-Zell als nicht erheblich anzusehen.

(1) Nach der höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 25.06.2014 – 9 A 1/13, BVerwGE 150, 92, Rn. 21 m.w.N.; v. 17.12.2013 – 4 A 1/13, BVerwGE 148, 353, Rn. 37; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 04.10.2018 – 10 S 1639/17, NVwZ-RR 2019, 179, juris-Rn. 11) liegen erhebliche

nachteilige Umweltauswirkungen, welche die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen, allerdings nicht erst dann vor, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung soll die Umweltbelange so herausarbeiten, dass sie in die Abwägung in gebündelter Form eingehen (BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11/03, BVerwGE 122, 207, juris-Rn. 23). Hiervon ausgehend muss daher grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach § 25 UVPG (hier i.V.m. nach § 7 Abs. 3 UVwG) zu berücksichtigen sind (BVerwGE 150, 92, Rn. 21). Maßgeblich ist insoweit das materielle Zulassungsrecht. Dies kann dazu führen, dass auch relativ geringfügige Belange die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Allerdings stünde es im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzgebers, wenn bei nahezu jedem der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles unterliegenden Fachplanungsvorhaben und bei nahezu jeder Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung allein deswegen bestünde, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein derartiges Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat (BVerwGE 150, 92, Rn. 22). Bei einem solchen Verständnis des Begriffs der nachteiligen Umweltauswirkungen würde das Instrument der Vorprüfung die ihm zugedachte verfahrenlenkende Funktion weitestgehend verlieren. Es bedarf daher im Rahmen der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVwG aufgeführten vorhaben- und standortbezogenen Kriterien (vgl. auch VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 04.10.2018 – 10 S 1639/17, a.a.O., juris-Rn. 11). Hierbei ist zu beachten, dass die Erheblichkeit nachteiliger Umweltauswirkungen verneint werden kann, wenn der Vorhabenträger Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vorgesehen hat und diese die nachteiligen Umweltauswirkungen offensichtlich ausschließen (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.12.2007 – 4 C 9/06, BVerwGE 130, 83, Rn. 34 a.E.). Bei der allgemeinen Vorprüfung hingegen

nicht zu berücksichtigen sind Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen, da sie die Umweltauswirkung nicht ausschließen, sondern hierfür lediglich einen Ausgleich oder Ersatz schaffen (BR-Drs. 164/17, S. 89 Abs. 2).

(2) Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die Umweltauswirkungen, die durch das Änderungsvorhaben hervorgerufen werden, nicht erheblich nachteilig.

(2.1) Durch das Vorhaben wird zwar vergleichsweise viel Fläche dauerhaft beansprucht. Die Versiegelung der o.g. Flächen geht zudem mit dem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen einher. Durch die Versiegelung gehen Versickerungsflächen verloren, die Grundwasserneubildung wird verringert und die Grundwasserschutzfunktion wird eingeschränkt. Durch die Versiegelung der Bodenfläche im Rahmen der Asphaltierung der Baustraße gehen zudem die klimatischen Funktionen der in Anspruch genommenen Flächen zurück bzw. verloren. Auf den Umwandlungsflächen wird ausweislich der vorgelegten Unterlagen (S. 7 der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) keine wesentliche Veränderung der Bodenfunktionen prognostiziert.

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen ist die Planfeststellungsbehörde jedoch der Überzeugung, dass die vorgenannten nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden – soweit Veränderungen vorliegen – nicht erheblich sind.

Der Flächenverbrauch an sich ist auf das notwendige Maß begrenzt. Der 2.150 Meter lange Rad- und Wirtschaftsweg entspricht mit einer Breite von drei Metern und gebundener Fahrbahndecke dem Arbeitsblatt DWA-A 904-1 – Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege. Eine unverhältnismäßige Flächenbeanspruchung liegt

nicht vor; vielmehr ist der Versiegelungsgrad im Ergebnis gering. Überdies werden zur größtmöglichen Vermeidung des Flächenverbrauchs und natürlicher Böden insbesondere die für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Schließlich – wenn auch nicht entscheidend – ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass im Einmündungsbereich der K 3747 und des Wirtschaftswegs entlang der K 3747 Flächen entsiegelt werden.

Die Erheblichkeitsschwelle ist nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht im Hinblick auf die Qualität der in Anspruch zu nehmenden Böden/Flächen überschritten. Die Böden der Niederterrasse östlich der L 87a weisen zwar hohe Ertragszahlen auf und sind von hoher Bedeutung als Standort für die natürliche Bodenfruchtbarkeit. Diese insbesondere für die bisherige landwirtschaftliche Nutzung bedeutsamen Faktoren schlagen sich jedoch nicht in der Biotopfunktion nieder. Ausweislich der vorgelegten Unterlagen (S. 14 des Erläuterungsberichts zum LBP) wird den ausgedehnten Ackerflächen des Bezugsraums auf der Niederterrasse und dem Siedlungsbereich mit den verstreuten Feldgärten und Obstplantagen nur eine geringe Leistungsfähigkeit zugewiesen. Den Ruderalfluren an Weg- und Straßenrändern sowie den Halbstamm-Obstwiesen wird ebenfalls keine hohe Leistungsfähigkeit zugewiesen, sondern nur eine mittlere, so dass die Umweltauswirkungen auf diese Flächen von der Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich angesehen werden. Einzig die Röhrichflächen und Feldhecken sowie die Nasswiesen der Sasbacher Mark sind mit einer hohen Leistungsfähigkeit bewertet. Indessen soll durch das Vorhaben nur sehr kleinräumig – namentlich mit nur 15 m² – in die gemäß § 30 BNatSchG und § 33 LNatSchG BW geschützten Röhrichflächen eingegriffen werden. Es ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich, dass durch diesen kleinräumigen Eingriff das vorgenannte gesetzlich geschützte Biotop in Gänze oder in einem unzulässig hohen Umfang in Anspruch genommen wird. Vielmehr erscheint die Inanspruchnahme dieses Biotops auf ein notwendiges Maß begrenzt. Entspre-

chendes gilt, soweit Streuobstbestandsfläche/Streuobstwiesen in Anspruch genommen werden sollen. Hierbei handelt es sich um Randbereiche (im einem Ausmaß von 1.330 m² Versiegelung und 860 m² Umwandlung) ausgedehnter Streuobstbestandsfläche/Streuobstwiesen (vgl. dazu den Bestands- und Konfliktplan zum LBP), die zudem straßennah zur bereits bestehenden L 87a liegen, so dass in diesen (geringfügigen) Randbereichen von einer ohnehin bestehenden Vorbelastung ausgegangen werden kann.

Überdies ergreift der Träger der Straßenbaulast neben dem erstellten Bodenschutzkonzept Verminderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.1 V), um die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden möglichst gering zu halten, was im Rahmen der Erheblichkeitsprüfung als positiv zu berücksichtigen ist. So soll der Oberboden von allen zukünftigen Versiegelungs-, Auftrags- und Abtragsflächen sowie Baustelleneinrichtungsflächen abgetragen werden und dann sachgerecht zwischengelagert und behandelt werden; nach Abschluss der Bauarbeiten soll auf vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen ggf. ein Tiefenlockern des Unterbodens erfolgen und dann der zwischengelagerter Oberboden auf den vorgesehenen Flächen zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands/Erscheinungsbilds wieder aufgetragen werden. Damit wird der Oberboden bzw. die belebte Bodenschicht vor Zerstörung und Verlust der natürlichen Bodenfruchtbarkeit gesichert. Die Gefahr einer erheblichen nachteiligen Umweltauswirkung durch die Wiedereinbringung des zuvor ausgehobenen Bodenmaterials besteht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dabei nicht, da die Behandlung der Böden gemäß den einschlägigen Vorschriften und Regelwerke durchgeführt werden soll.

Soweit mit dem Flächenverlust bzw. der Versiegelung der Boden seine Funktion als Filter und Puffer für Schadstoffe und seine Ausgleichsfunktion im Wasserkörper verliert, wird dies von der Planfeststellungsbehörde als eine nachteilige Umweltauswirkung angesehen, die ebenfalls noch unerheblich ist. Die Empfindlichkeit der Niederterrasse ist in Bezug auf die vorgenannten Aspekte zwar als

hoch zu bewerten (vgl. S. 18 des Erläuterungsberichts zum LBP). Es ist jedoch für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass angesichts der Gesamtgröße der Niederterrasse – insbesondere der Ackerflächen – die vorgenannten Puffer- und Ausgleichsfunktionen in Gänze oder in einem erheblichen Ausmaß gestört werden bzw. verloren gehen. Dass durch die geplante Nutzung der Fläche als kombinierter Rad- und Wirtschaftsweg erhebliche Gefahren für einen zusätzlichen Schadstoffeintrag in die Niederterrassen drohen, lässt sich den vorgelegten Unterlagen ebenfalls nicht entnehmen.

Was die Regulationsfunktion im Landeswasserhaushalt anbelangt, so wird den Ackerstandorten der Niederterrasse sowie den grundwassernahen Nasswiesen der Aue ausweislich der vorgelegten Unterlagen (S. 21 Erläuterungsbericht LBP) lediglich eine geringe bis mittlere Leistungsfunktion hinsichtlich der Regulationsfunktion beigemessen. Dies vor Augen sieht die Planfeststellungsbehörde im vorhabenbedingten Verlust der Regulationsfunktion dieser Flächen keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung. Lediglich den siedlungsnäheren Obstwiesen und vereinzelt Feldgärten wird nach den vorgelegten Unterlagen mit einer mittleren bis hohen Leistungsfähigkeit bewertet. Hierbei handelt es sich – wie bereits ausgeführt – jedoch nur um geringfügige Randbereiche ausgedehnter Flächen, so dass die Planfeststellungsbehörde in der Inanspruchnahme dieser Flächen mit der dadurch bedingten Beeinträchtigung der mittleren bis hohen Leistungsfähigkeit der Regulationsfunktion im Wasserhaushalt keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung sieht.

Des Weiteren wird durch die geplante Überbauung bzw. Versiegelung des Bodens zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weder das natürliche Rückhaltevermögen der Landschaft in einem die Erheblichkeitsschwelle überschreitenden Maß verringert noch der Abfluss des Oberflächenwassers in einem erheblich nachteiligen Ausmaß erhöht. Diese Überzeugung gründet auf dem Umstand, dass der kombinierte Rad- und Feldweg zum weit überwiegenden Teil außerorts geführt wird, in dem sich mit Ausnahme der L 87a selbst keine bzw.

kaum (Zeller Mühle) versiegelte Flächen, sondern vielmehr weit überwiegend Freiflächen befinden, die ein ausreichendes Rückhaltevermögen und einen genügenden Abfluss des Oberflächenwassers zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gewährleisten.

Schließlich stellt sich der bauzeitliche Anfall von Abfall von 5.400 Kubikmetern im Verhältnis zum Gesamtumfang des Vorhabens als gering dar, so dass auch dies zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keinen erheblichen Umweltnachteil darstellt.

(2.2) Die nachteiligen Umweltauswirkungen auf den Artenschutz bewertet die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen ebenfalls als unerheblich.

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind durch das Straßenvorhaben nicht betroffen.

Die Umgestaltung des bisherigen Straßenrandes wird nach den vorgelegten Unterlagen jedoch eine baubedingte Beeinträchtigung der Habitatflächen des o.a. Großen Feuerfalters verursachen. Diese Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Großen Feuerfalters stellen jedoch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen dar. Zum einen handelt es sich nur um eine vorübergehende Beeinträchtigung von vergleichsweise kurzer Dauer und nicht um eine dauerhafte Beeinträchtigung. Zum anderen hat die vom Träger der Straßenbaulast durchgeführte spezielle Artenschutzprüfung (Unterlagen 19.3.1 und 19.3.2) berücksichtigt, inwieweit gemäß § 44 BNatSchG Zugriffsverbote für Pflanzen- und Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten bestehen. Für den Großen Feuerfalter werden dabei Verbotstatbestände ausgeschlossen, da aufgrund der vom Träger der Straßenbaulast Vermeidungsmaßnahme eines artspezifischen Mahdregimes das Ver-

letzungs- oder Tötungsrisiko ausreichend minimiert werde und sich nach Wiederherstellung des Banketts zwischen Straße und Rad-/Wirtschaftsweges bzw. des neuen Randbereichs des Rad-/Wirtschaftsweges Habitatflächen vollumfänglich wieder etablieren können. So sieht der Träger der Straßenbaulast als Vermeidungs- und CEF-Maßnahme (1.4 V_{CEF}) ein Mahdregime zur Vegetationszeit und Flugzeit der Großen Feuerfalter vor Beginn der Baufeld-Freimachung Mahdregime vor für die straßenbegleitenden grasreichen Ruderalfluren östlich der L 87a, um das Tötungsrisiko von Raupen an Ampfer-Pflanzen zu minimieren. Darüber hinaus ist die Mahd des Straßenrands in den Habitatpotenzialflächen östlich der L 87a erst nach der Flugzeit der 1. Generation, d.h. Ende Juni vorgesehen. Schließlich soll die Mahd des Straßenrands in den Habitatpotenzialflächen östlich der L 87a erst nach der Flugzeit der 2. Generation, d.h. Ende August erfolgen. Damit steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass baubedingter Individuenverluste des Großen Feuerfalters im Zuge der Baufeldfreiräumung vorliegend vermieden werden bzw. vermieden werden können. Hinzu kommt, dass der Träger der Straßenbaulast als weitere Vermeidungsmaßnahme (1.5 V) zum Schutz des Großen Feuerfalters (und des Großen Brachvogels) Tabuzonen für alle unbefestigten Flächen westlich der L 87a und wertgebende Obstwiesen, wie im Einmündungsbereich der K 3747 zur L 87a (zukünftige Maßnahmenfläche 4.1 A), festlegen wird. Dies dient zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen wertgebender Habitatflächen und Biotopbestände.

Die zu befürchtenden vorhabenbedingten nachteiligen Umweltauswirkungen auf den Großen Brachvogel sieht die Planfeststellungsbehörde ebenfalls als unerheblich an. Westlich der L 87a befindet sich auf voller Länge bis zur Einmündung in die K 3746 das Vogelschutzgebiet 7314-441 „Acher-Niederung“, wo sich ein Vorkommen des Großen Brachvogels sowie weitere Wiesenbrüter befindet/befinden. Der Große Brachvogel ist vom Aussterben bedroht und nach § 7 BNatSchG streng geschützt. Unmittelbare Eingriffe in das Vorkommen und/oder das Habitat des Großen Brachvogels erfolgen nicht. Dies deshalb, weil der Rad-

und Wirtschaftsweg aufgrund des Vorkommens des Großen Brachvogels bewusst östlich der L 87a und nicht auf der Westseite geführt werden soll. Somit erfolgen keine Eingriffe im Vogelschutzgebiet als hier betroffenes Natura-2000-Gebiet. Indessen gilt der Große Brachvogel als extrem störanfällig, insbesondere gegenüber Lärm und visuellen Störungen. Diese können sowohl durch die Bauarbeiten als auch später durch die Nutzung des Rad- und Wirtschaftswegs entstehen. Auch sind Meideeffekte zu Gehölzen und Straßen beim Großen Brachvogel bekannt. Bei den Störreizen durch die Nutzung des Rad- und Wirtschaftswegs wird von der Planfeststellungsbehörde allerdings berücksichtigt, dass trotz etwaig neu auftretender Störreize durch Rad- und Fußgänger auf dem Rad- und Wirtschaftsweg den dortigen Großen Brachvögeln grundsätzlich Rad- und sogar Autoverkehr bekannt ist, da zwischen Ottersweier-Zell und Mühl-Moos sich bereits die L 87a befindet. Somit werden durch den Neubau des Rad- und Wirtschaftswegs diese Störreize künftig weiter nach Osten verlagert, was insgesamt als positiv anzusehen ist. Überdies hat der Träger der Straßenbaulast aufgrund des Vorkommens des sehr seltenen und sensiblen Großen Brachvogels eine Verträglichkeitsprüfung für das NATURA-2000 Gebiet im Hinblick auf diese Art durchgeführt (und eine Vorprüfung für die verbleibenden Vogelarten). Danach können erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Großen Brachvogels unter Berücksichtigung und Umsetzung der vom Träger der Straßenbaulast vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Vermeidungs- und Maßnahme zur Schadensbegrenzung für das Vogelschutzgebiet Acher-Niederung 1.3 VvSG zu nennen. Diese sieht eine Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen während der Fortpflanzungszeit des Großen Brachvogels und weiterer wertgebender Vogelarten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets durch eine Bauzeitenbeschränkung vor. Im Einzelnen dürfen die Bauarbeiten nur außerhalb der Brutzeit des Großen Brachvogels stattfinden, welche sich i.d.R. mit der Rückkehr der ersten Vögel ab Anfang Februar bis zum Abzug der letzten Vögel im Juli erstreckt. Die Bauarbeiten dürfen auf der Höhe des Vogelschutzgebietes also nur

vom 1. August bis zum 31. Januar durchgeführt werden, wobei der Träger der Straßenbaulast aufgrund nachgewiesenen Vorkommen weiterer wertgebender Vogelarten entlang der L 87a (z.B. Wiesenschafstelze, Feldlerche) die Bauzeitenbeschränkung sogar bis auf den 15. August ausgeweitet hat.

Überdies gilt die Bauzeitenbeschränkung für die gesamte Baumaßnahme, da sich das Vogelschutzgebiet bis zur Zeller Mühle unmittelbar angrenzend an die L 87a erstreckt und weiter südlich in geringem Abstand von weniger als 200 m zum neuen Rad- und Wirtschaftsweg bis zur Ortslage von Zell verläuft. Sie wird zudem die Freiräumung des Baufeldes (inkl. der Fällarbeiten) umfassen, welche dann ebenfalls bis spätestens 31. Januar erfolgen müssen. Eine Ausnahme davon ist ausweislich der vorgelegten Unterlagen nur bei vorheriger Kontrolle durch einen Wiesenvogelspezialisten möglich. Dieses Konzept zugrunde gelegt ist die Planfeststellungsbehörde, dass eventuell mögliche Störreize und Meideeffekte ausreichend minimiert werden können und in Bezug auf den Großen Brachvogel keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung vorliegt.

Für die europäischen Vogelarten der Gilde der Baum- und Gebüschbrüter einschließlich Bluthänfling und Goldammer werden Verbotstatbestände nach den vorgelegten Unterlagen ausgeschlossen, da die erforderlichen Rückschnitts- und Rodungsarbeiten im Winterhalbjahr außerhalb der Brutzeit stattfinden und im räumlichen Zusammenhang in ausreichendem Umfang Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Baum-, Hecken und Gebüschbrüter zur Verfügung stehen.

Für die Arten der Feld- und Wiesenbrüter führt die Bauzeitenbeschränkung (Baufeldfreimachung und Bauzeit ab Mitte August nach Abschluss der Hauptbrutzeit) nach den vorgelegten Unterlagen ebenfalls dazu, dass Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.

Insgesamt liegen damit zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen in Bezug auf den Artenschutz vor.

(2.3) Durch das Vorhaben soll allerdings in ein nach § 30 BNatSchG, § 33 LNatSchG BW geschütztes Biotop eingegriffen werden. Im nördlichen Abschnitt des Radwegs in der Sasbacher Mark soll ein Graben verdolt werden so dass mit ca. 15 m² in einen Röhricht-Bestand eingegriffen werden soll. Dieser Eingriff stellt sich für die Planfeststellungsbehörde als ersichtlich unerheblich dar. Der Eingriff ist mit 15 m² marginal und das Gesamtbiotop bleibt weiterhin bestehen. Aus den vorgelegten Unterlagen lässt sich nicht entnehmen, dass es zu einer vollständigen Überplanung des Biotops und zu einem vollständigen Verlust der Biotopfunktionen durch den vorhabenbedingten Eingriff kommt. Soweit die o.a. Verdolung des Grabens zudem zu Folge hat, dass es bei einem HQ 100 dort zu einer Überflutung kommen wird, ist dies ebenfalls eine unerhebliche nachteilige Umweltauswirkung. Denn nach den vorgelegten Unterlagen ist lediglich eine Fläche von ca. 10 m² hiervon betroffen. Dies ist ersichtlich unerheblich.

Soweit im siedlungsnahen „Obstgürtel“ im Bereich des Ortsrandes von Zell Obstbäume ca. 47 Bäume gerodet werden sollen, erachtet die Planfeststellungsbehörde diese nachteilige Umweltauswirkung als ebenfalls (noch) unerheblich. Zum einen handelt es sich nach den vorgelegten Unterlagen um Bäume sowohl auf Obstplantagen als auch auf Streuobstwiesen. Nur letztere können ggf. § 30 BNatSchG und §§ 33, 33a LNatSchG BW unterfallen, wobei in diesem Zusammenhang § 4 Abs. 7 des Landwirtschafts- und Landeskulturgesetzes (LLG BW) zu beachten ist. Nach § 4 Abs. 7 LLG BW sind Streuobstbestände eine historisch gewachsene Form des extensiven Obstbaus, bei dem großteils starkwüchsige, hochstämmige und großkronige Obstbäume in weiträumigen Abständen stehen.

Charakteristisch für Streuobstbestände ist die regelmäßige Unternutzung als Dauergrünland; daneben gibt es Streuobstäcker mit ackerbaulicher oder gärtnerischer Unternutzung, Streuobstalleen sowie sonstige linienförmige Anpflanzungen. Häufig sind Streuobstbestände aus Obstbäumen verschiedener Arten und Sorten, Alters- und Größenklassen zusammengesetzt. Sie sollten eine Mindestflächengröße von 1.500 m² umfassen. Im Unterschied zu modernen Obst-Dichtpflanzungen mit geschlossenen einheitlichen Pflanzungen ist in Streuobstbeständen stets der Einzelbaum erkennbar.

Nach § 33a Abs. 1 LNatSchG BW sind Streuobstbestände i.S.d. § 4 Abs. 7 LLG, die eine Mindestfläche von 1.500 m² umfassen, zu erhalten; sie dürfen nur mit Genehmigung in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden, wobei die Genehmigung versagt werden soll, wenn die Erhaltung des Streuobstbestandes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Streuobstbestand für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder für den Erhalt der Artenvielfalt von wesentlicher Bedeutung ist.

Auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen und unter Beachtung der o.g. Grundsätze geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass es durch die beabsichtigte Rodung der 47 Bäume einen erheblichen Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der konkret betroffenen Flächen und/oder ggf. Biotope und auch keinen erheblichen Eingriff in die dortige Artenvielfalt darstellt, somit die Erhaltung der 47 Bäume im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Aus dem vorgelegten Bestands- und Konfliktplan zum LBP ergibt sich deutlich, dass es sich bei den betroffenen Bäumen lediglich um straßennahe Randbäume eines extensiven Obstgürtels am Ortsausgang von Ottersweier-Zell handelt. Es ist flächenmäßig nur ein geringer Teil der dortigen Obstplantagen und Streuobstwiesen betroffen, auf denen zahlreiche Obstbäume stehen. Dies zugrunde gelegt steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass durch die Rodung der 47 Obstbäume keinerlei erheblicher Umwelt- nachteil auf den dortigen Obst-/Streuobstbestand eintritt, sondern der Obstgürtel in seinem Gesamtbild und seiner Funktion insgesamt erhalten und nur unwesentlich beeinträchtigt wird, was insbesondere auch hinsichtlich des Erhalts der Artenvielfalt (z.B. Insekten) in Streuobstbeständen gilt. Diese Überzeugung wird auch dadurch unterstützt, dass die von der Rodung betroffenen straßennahen Bäume im Mittel nur einen Stammdurchmesser von ca. 20 cm, es sich mithin nicht um großteils starkwüchsige, hochstämmige und großkronige Obstbäume handelt. Lediglich vier der 47 Bäume weisen einen Stammdurchmesser von mehr als 30 cm auf. Des Weiteren ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen

zum Stammdurchmesser, dass es sich bei den betroffenen Bäumen überwiegend um vergleichsweise junge und somit nicht um einen besonderen Altbestand handelt. Insgesamt kann daher ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass die Gesamtfunktion der Streuobstwiesen trotz der Rodung von 47 Einzelbäumen erhalten bleibt, es sich also noch um einen vergleichsweise kleinräumigen Eingriff handelt.

Schließlich ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass der Träger der Straßenbaulast auch Vermeidungsmaßnahmen (Maßnahme 1.2 V) für baubedingte Verluste von schützenswerten Einzelbäumen auch auf den Obstwiesen ergreift. So werden die an das Baufeld angrenzenden Gehölze (Einzelbäume) während der Bauphase durch einen Bauzaun geschützt; ist das Befahren der Wurzelbereiche notwendig, so werden diese gemäß RAS-LP 4 bzw. DIN 18920 gegen Bodenverdichtung (Schutz durch 20 cm Kies- oder Splittschicht im Wurzelbereich) geschützt. Diese Maßnahme ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde geeignet, die Beeinträchtigungen auf den Obstbaumbestand möglichst gering zu halten und zu vermindern.

(2.4) Die visuellen Veränderungen im Landschaftsbild stellen keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung dar, da das Landschaftsbild durch die bestehende L 87a bereits stark vorgeprägt ist. Der zusätzliche Rad- und Wirtschaftsweg sowie die Anpassung des Verkehrsknotenpunkts sind dazu nur von untergeordneter Bedeutung und stellen keine erhebliche visuelle Veränderung, geschweige denn eine erhebliche nachteilige Verschlechterung dar.

(2.5) Die (nachteiligen) Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima erachtet die Planfeststellungsbehörde ebenfalls als unerheblich.

Das Vorhaben liegt mit Ausnahme der Randzone der dörflichen Siedlungsstruktur von Ottersweier-Zell ausweislich der vorgelegten Unterlagen (Erläuterungsbericht zum LBP, S. 22) außerhalb von Verdichtungsräumen auf unbebauten

Freiflächen mit geringen klimatischen und lufthygienischen Belastungen. Die klimatische Regenerationsfähigkeit durch Produktion von Kaltluft erfolgt dort auf den klimaaktiven Flächen mit starker nächtlicher Abkühlung. Dabei haben die Grünland- und Ackerflächen eine hohe Leistungsfähigkeit hinsichtlich der klimatischen Regenerationsfähigkeit, während dem Bereich im südlichen Planungsraum zwischen der L 87a und der K 3447, der Obstplantagen bzw. Streuobstwiesen aufweist, eine mittlere Bedeutung zugeordnet wird (Erläuterungsbericht zum LBP, S. 23). Was die lufthygienische Ausgleichsfunktion anbelangt, so wird dem Bereich der Obstwiesen bzw. -plantagen sowie den vereinzelt vorkommenden Feldgehölzen eine mittlere Bedeutung zugeordnet. Indessen werden weder die klimatische Regenerationsfunktion noch die lufthygienische Ausgleichsfunktion durch das Vorhaben erheblich nachteilig beeinträchtigt. Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um einen kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg. Dieser weist – wie oben bereits dargestellt – einen vergleichsweise geringen Versiegelungsgrad auf, so dass nicht davon ausgegangen wird, dass die Produktion von Kaltluft auf den klimaaktiven Freiflächen im Vorhabensbereich wesentlich bzw. erheblich eingeschränkt wird, zumal es sich um eine weitläufige Raumstruktur außerhalb einer verdichteter Siedlungsstruktur handelt.

Die Nutzung des kombinierten Wirtschafts- und Radwegs selbst hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keinen negativen Einfluss auf das Klima und zwar weder auf das Mikro- noch das Makroklima. Die vom Träger der Straßenbaulast durchgeführte Abschätzung der THG-Emissionen durch die Nutzung der Straße hat ergeben, dass es zwischen dem Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) und dem Planfall (bei Umsetzung des Vorhabens) keine Differenz geben wird. Da ein Radweg geplant wird, werden zukünftig mehr PKW durch Fahrräder ersetzt werden, was eine Verkehrsverlagerung hervorrufen wird. Darüber hinaus wird vor allem die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs auf der L 87a erhöht werden. Da es hierzu bislang keine entsprechende Verkehrsuntersuchung gibt, schätzt der Träger der Straßenbaulast, dass es eine quantitative Verringerung der CO₂-eq/a geben wird. Diese Einschätzung ist überzeugend

und wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Es kann ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass ein gut ausgebauter Radweg zu einer Verkehrsverlagerung vom PKW auf Fahrräder führt, die naturgemäß keine Emissionen hervorrufen. Soweit der Weg auch von landwirtschaftlichen Maschinen benutzt werden soll, ergibt sich keine Veränderung zum status quo, da die Ackerflächen bereits bewirtschaftet und (teilweise) über die bestehende L 87a erreicht werden. Insoweit ergibt sich eine klimatische Vorbelastung durch die L 87 a, aber keine vorhabenbedingte Steigerung der Luftschadstoffe.

Das Vorhaben hat auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich des Einflusses der Landnutzung auf die THG-Emissionen. Im Vorhabengebiet liegen die bodenkundliche Einheiten Mutterboden, Auelehm, Schluff-/Sandgemisch und Kiessand vor. Es sind somit keine Böden betroffen denen eine herausragende Funktion als CO₂-Speicher/-senke (Moore, Anmoore, bestimmte Mineralböden wie terrestrische Feuchtgebiete und Grünland i.e.S) zukommt. Überdies sind die dortigen Böden durch die bestehende L 87a größtenteils bereits vorbelastet.

Schließlich erscheinen der Planfeststellungsbehörde die abgeschätzten THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung von 35.029 kg CO₂-eq/a nicht als unverhältnismäßig hoch bzw. erheblich, zumal bei der Planung auf eine möglichst geringe Gesamtdimensionierung geachtet worden ist, so dass nur ein vergleichsweise geringer Einsatz von CO₂-intensiven Baumaterialien erforderlich ist. Anhaltspunkte dafür, dass durch die Erhaltung des Rad- und Wirtschaftsweg erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima eintreten, liegen nicht vor.

(2.6) Die geplante Versetzung der Marienstatue stellt ebenfalls keinen erheblichen Umweltnachteil dar. Diese wird nur um wenige 100 Meter versetzt und erhält im Einmündungsbereich der K 3747 am Rand der L 87a ihren neuen Platz. Das Kulturdenkmal bleibt also in seiner Funktion und örtlichen Erreichbarkeit

unbeeinträchtigt. Die Versetzung erfolgt zudem mit dem Einverständnis der Kirche.

(2.7) Schließlich führt auch eine Gesamtschau der o.a. Umweltauswirkungen nicht dazu, dass von einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle ausgegangen werden müsste. Es ist nicht ersichtlich, dass etwaige Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltauswirkungen sich derart verstärken, dass sie als erheblich nachteilig anzusehen sind. Bei Einhaltung sämtlicher o.a. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ist die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung der jeweiligen Schutzgüter hinreichend reduziert. Überdies ist jedenfalls im Rahmen der Gesamtschau zu beachten, dass durch das Änderungsvorhaben auch bzw. insbesondere die Verkehrssicherheit zwischen Ottersweier-Zell und Bühl Moos verbessert werden soll. Das Änderungsvorhaben dient somit der Gesamtsicherheit des Verkehrs im Planungsraum.

III.

Die Feststellung, dass für das o.g. Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht, ist nicht selbstständig anfechtbar (§ 11 Abs. 3 UVwG). Sie wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht (§ 11 Abs. 2 S. 1 UVPG) durch Aushang im Regierungspräsidium Karlsruhe sowie durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums (jeweils für die Dauer eines Monats). Die dieser Entscheidung zugrundeliegenden Unterlagen sind der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen der §§ 22 ff. UVwG und vorheriger Terminvereinbarung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17, Zimmer 140 zugänglich.



(Kevin Kusch)

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Internetseite Datenschutzerklärungen unter dem Titel: 24-01SFT 17-01K: Planfeststellung (pdf, 559 KB). Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.