

Planfeststellungsbeschluss

B 39/L 722
Knotenpunktumbau am Lußhof

Karlsruhe, den 17.02.2020

Az.: 17-0513.2 (B 39/L 722/12)



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. <u>Verfügender Teil</u>	7
I. Feststellung des Plans	7
II. Planunterlagen	7
III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen, verkehrspolizeiliche Maßnahmen, Widmung	10
IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise	10
1. Allgemeines	10
2. Bauausführungsplanung – Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten	11
3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz	12
4. Wasserwirtschaft	12
4.1 Allgemein	12
4.2 Baustelleneinrichtung	14
4.3 Bauausführung und Grundwasserabsenkung	15
4.4 Gründung der Lärm- bzw. Sichtschutzanlagen	15
4.5 Herstellung und Betrieb der Versickerungsmulden	16
4.6 Versickerungsanlage (Bankette, Böschungsflächen und Mulden) – Bauausführung –	17
4.7 Versickerungsanlage (Bankette, Böschungsflächen und Mulden) – Betrieb und Unterhaltung –	18
5. Bodenschutz und Altlasten	18
6. Kampfmitteluntersuchung	20
7. Denkmalschutz	20
8. Barrierefreiheit	20
9. Naturschutz und Landschaftspflege / Artenschutz	21
9.1 Allgemein	21
9.2 Ökologische Baubegleitung	22
9.3 Konkretisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und des Monitorings	22
10. Immissionsschutz (Schall/Erschütterung)	27
11. Leitungen	28
12. Landwirtschaft	28
13. Grundstücke	28

V.	Zusagen	28
1.	Barrierefreiheit	29
2.	Wasserwirtschaft und Bodenschutz	29
3.	Leitungsträger	30
4.	Kampfmittelbeseitigung	30
5.	Geotechnik	30
6.	Landwirtschaft	30
7.	Sonstiges	31
VI.	Entscheidungen über Einwendungen und Anträge	31
VII.	Kostenentscheidung	31
B.	<u>Begründender Teil</u>	32
I.	Vorhaben und Verfahrensablauf	32
1.	Erläuterung des Vorhabens	32
1.1	Ausgangslage	32
1.2	Verkehrliche Zielsetzung	34
1.3	Geplanter Zustand	34
1.4	Kostenträger	36
2.	Verfahrensablauf	36
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	37
III.	Umweltverträglichkeitsprüfung	39
1.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	40
1.1	Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit	40
1.2	Fläche, Boden	42
1.3	Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)	44
1.4	Luft, Klima	45
1.5	Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	46
1.6	Landschaft	51
1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	52

1.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern	53
2. Bewertung der Umweltauswirkungen	53
IV. Planrechtfertigung	55
V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung	56
VI. Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung	59
VII. Immissionsschutz	59
1. Verkehrslärm	59
1.1 Trennungsgebot § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	60
1.2 § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV	61
2. Baulärm	64
3. Luftschadstoffimmissionen	65
VIII. Naturschutz	66
1. Eingriff in Natur und Landschaft	66
2. Gesetzlich geschützte Biotop, Natura-2000-Gebiete, Schutzgebiet „Hockenheimer Rheinbogen“	70
3. Artenschutz	72
3.1 Methodik und Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsauf- nahme	72
3.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG	74
3.2.1 Vögel	74
3.2.2 Reptilien (Zauneidechse)	77
3.2.3 Fledermäuse	79
IX. Bodenschutz und Altlasten	80
1. Bodenschutz	80
2. Altlasten	81
X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	81

XI. Abwägung	84
1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen	84
1.1 Planungsziel	84
1.2 Variantenprüfung	85
1.2.1 Nullvariante	85
1.2.2 Variante 1 „Süd“	86
1.2.3 Variante 2 „Nord“	86
1.2.4 Kreisverkehrsplatz	87
1.2.5 Antragsvariante	87
1.2.6 Ergebnis	88
2. Umweltbelange	89
3. Barrierefreiheit	90
4. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen-, Rad- und Fußgänger- und Wirtschaftsverkehrs	91
4.1 Verkehr und Verkehrssicherheit während der Bauausführung	91
4.2 Verkehr und Verkehrssicherheit nach der Bauausführung	92
5. Landwirtschaft	96
6. Kommunale Belange	101
7. Private Rechte und Belange/Eigentum	103
7.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum	104
7.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum	106
XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen	107
1. Träger öffentlicher Belange	107
1.1 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst	108
1.2 Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbe- seitigungsdienst	108
1.3 Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	109
1.4 Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege	109
1.5 Vermögen und Bau Baden-Württemberg	109
2. Kommunen	111

XIII. Verbände	111
XIV. Träger von Versorgungsleitungen	112
XV. Private Einwender	113
1. Ident.-Nrn. 1, 2, 3 und 4	114
2. Ident.-Nr. 3	115
3. Ident.-Nrn. 5 und 6	115
4. Ident.-Nr. 7	118
5. Ident.-Nr. 8	121
XVI. Zusammenfassung	122
XVII. Begründung der Kostenentscheidung	124
C. <u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	124

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

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr, für den Umbau des Knotenpunktes am Lußhof B 39/L 722 auf der Gemarkung Altlußheim wird festgestellt.

Er umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Umbau und Erweiterung von Straßen
- Neubau und Verlegung von Radwegen
- Rückbau vorhandener Radwege
- Neubau von Lärmschutzanlagen
- Breitflächige Ableitung und Versickerung von Straßenoberflächenwasser
- Anlage von landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen
- Verlegung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst zwei Ordner. Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens aufgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen. Die mit b gekennzeichnete Unterlage der zweiten Änderung (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 9 A_{CEF}b) ersetzt die mit a gekennzeichnete Unterlage der ersten Planungs-

änderung (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen 9 A_{CEFA}). Bezugnahmen in den Planunterlagen auf die Maßnahme 9 A_{CEFA} gelten daher als Bezugnahmen auf Maßnahme 9 A_{CEFB}.

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

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

Unterlagen		Datum	Maßstab
1a	Erläuterungsbericht	01.07.2019	
2	Übersichtskarte	05.10.2017	1:100.000
3.1a	Übersichtslageplan	01.07.2019	1:2.500
4.1a	Übersichtshöhenplan übergeordnete Straße	01.07.2019	1:2.500/250
5	<u>Lagepläne</u>		
5.1a	Lageplan	01.07.2019	1:500
5.2a	Lageplan	01.07.2019	1:500
5.3a	Lageplan	01.07.2019	1:500
5.4a	Lageplan	01.07.2019	1:500
6	<u>Höhenpläne</u>		
6.1.1a	Höhenplan übergeordnete Straße B39/L722	01.07.2019	1:500/50
6.1.2a	Höhenplan übergeordnete Straße B39/L722	01.07.2019	1:500/50
6.2.1	Höhenplan untergeordnete Straße Anschluss B39	13.10.2017	1:500/50
9	<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen</u>		
9.1.1a	Maßnahmenübersichtsplan	01.07.2019	1:2.500
9.1.2	Maßnahmenübersichtsplan	01.07.2019	1:2.500
9.2.1a	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.2a	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.3a	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.4a	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.5a	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.6	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.2.7	Maßnahmenplan	01.07.2019	1:500
9.3a	Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen	01.07.2019	

9.3b	Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen	31.01.2020	
9.4a	Vergleichende Gegenüberstellung	01.07.2019	
10	<u>Grunderwerb</u>		
10.1.1a	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.2a	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.3a	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.4a	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.5a	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.6	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.1.7	Grunderwerbsplan	01.07.2019	1:500
10.2a	Grunderwerbsverzeichnis	01.07.2019	
11a	Regelungsverzeichnis	01.07.2019	
14	<u>Straßenquerschnitt</u>		
14.1.1	Regelquerschnitt A-A	13.10.2017	1:50
14.1.2a	Regelquerschnitt B-B	01.07.2019	1:50
14.1.3a	Regelquerschnitt C-C	01.07.2019	1:50
14.1.4	Regelquerschnitt D-D	13.10.2017	1:50
14.1.5	Regelquerschnitt E-E	13.10.2017	1:50
14.1.6	Regelquerschnitt F-F	13.10.2017	1:50
14.2	Belastungsklasse nach RStO 12	23.02.2016	
16	<u>Sonstige Pläne</u>		
16.1.1	Schleppkurvenplan Gelenkbus	13.10.2017	1:500
16.1.2	Schleppkurvenplan Knoten	13.10.2017	1:500
16.1.3	Schleppkurvenplan Knoten	13.10.2017	1:500
16.4.1a	Bauabschnitte	01.07.2019	1:1.000
17	<u>Immissionstechnische Untersuchungen</u>		
17a	Schalltechnische Untersuchung	07/2019	
<i>Anlage 1</i>	<i>Pegeltabelle (alt)</i>	<i>27.10.2016</i>	
Anlage 1a	Pegeltabelle	01.07.2019	
Anlage 2.1a	Rasterlärmkarte Prognose-Nullfall Tag	01.07.2019	1:1.500
Anlage 2.2a	Rasterlärmkarte Prognose-Nullfall Nacht	01.07.2019	1:1.500
Anlage 2.7	Rasterlärmkarte Planfall neu mit verkürztem Ostwall und zusätzlicher Wand Tag	01.07.2019	1:1.500
Anlage 2.8	Rasterlärmkarte Planfall neu mit verkürztem Ostwall und zusätzlicher Wand Nacht	01.07.2019	1:1.500

19	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>		
19.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan	01.07.2019	
19.2.1a	Bestands- und Konfliktplan	01.07.2019	1:2.500
19.3a	Erfassung von Brutvögeln und Reptilien 2015-2018	07/2019	
19.4a	Natura 2000-Vorprüfung	01.07.2019	
<i>19.5</i>	<i>Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (alt)</i>	<i>03/2017</i>	
19.5a	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	07/2019	
20	<u>Geotechnische Untersuchungen</u>		
20.1	Altlastengutachten	28.10.2008	
20.2	Ergebnisse Bohrung	04.01.2012	
22	Verkehrstechnische Untersuchung	12/2015	

Die grau und kursiv dargestellten Pläne sind lediglich nachrichtlich enthalten.

III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen, verkehrspolizeiliche Maßnahmen, Widmung

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

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

IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Allgemeines

Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Weitere Auflagen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten.

2. Bauausführungsplanung – Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten

2.1

Die Ausführungsplanung ist bezüglich der Versickerungsmulden, der Lärm- bzw. Sichtschutzanlagen sowie der Verlegung der Freileitung mit dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis — Wasserrechtsamt — abzustimmen. Der Baubeginn dieser Maßnahmen ist dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis — Wasserrechtsamt — eine Woche zuvor schriftlich anzuzeigen. Spätestens mit der Anzeige sind die Ausführungspläne zu übersenden.

2.2

Im Zuge der Bauvorbereitung sind temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie beispielsweise Straßensperrungen und Umleitungen, mit dem Kreisbrandmeister des Rhein-Neckar-Kreises und den betroffenen Gemeindefeuerwehren abzustimmen; der Rettungsdienst ist entsprechend zu informieren.

2.3

Die auf dem betroffenen Streckenabschnitt liegenden Bedarfsumleitungen der Bundesautobahn (BAB) müssen als zur BAB unabhängige Routenalternativen jederzeit zur Verfügung stehen. Dies gilt nicht nur für den Fall einer Komplettausleitung des BAB-Verkehrs durch die Polizei aufgrund einer autobahnbedingten massiven Störung, sondern auch für den jeweiligen, individuellen Bedarfsfall, z.B. bei einer Stauentwicklung.

Die Umleitungsstrecken sind gegebenenfalls für die Dauer der Umbaumaßnahmen auf entsprechend leistungsfähige Ersatzstrecken umzulegen.

Die Führung der Umleitungsstrecken ist im Rahmen der Bauvorbereitung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe – Höhere Straßenverkehrsbehörde – sowie dem Polizeipräsidium Mannheim abzustimmen.

2.4

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- bzw. Ausführungsplanung, welche den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, rechtzeitig mit allen betroffenen Leitungsträgern und Infrastrukturunternehmen, insbesondere mit

- der Telekom Deutschland GmbH

- der Netze BW GmbH
- der Gemeinde Altlußheim

abzustimmen.

2.5

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

3. Kreuzungen, Einmündungen, Wegenetz

Für den Fall, dass sich die beteiligten Straßenbaulastträger bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen über die Verteilung der Kosten für die vorgesehenen Maßnahmen und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen nicht einigen, bleibt eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

4. Wasserwirtschaft

4.1 Allgemein

4.1.1

Dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis — Wasserrechtsamt — ist schriftlich vor Baubeginn ein Verantwortlicher für die Umsetzung der Bestimmungen zum Gewässerschutz zu benennen.

4.1.2

Für die Baumaßnahme, insbesondere für die Entwässerungsmaßnahmen, sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiSt-Wag) zu beachten.

4.1.3

Wird bei der Baumaßnahme unerwartet Grundwasser angeschnitten, sind die Arbeiten, die zur Erschließung geführt haben, unverzüglich einzustellen und das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – ist zu verständigen.

4.1.4

Ständige Grundwasserabsenkungen mit Ableitung in die Kanalisation oder in Oberflächengewässer sind nicht erlaubt.

4.1.5

Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften verhütet wird.

4.1.6

Bei der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zum Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutz sowie die Verbotsbestimmungen der Rechtsverordnung zum Schutz der Wassergewinnungsanlage zu beachten.

4.1.7

Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, die der Gütekontrolle unterliegen bzw. deren Eignung zur Verwendung in Wasserschutzgebieten nachgewiesen ist.

4.1.8

Die Arbeiten sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

4.1.9

Es ist eine Handlungsanweisung aufzustellen, in der auf die Lage in einem Wasserschutzgebiet und auf die Gefahr einer Trinkwasserverunreinigung hingewiesen wird. Weiter ist darin zu bestimmen, wie bei einem Havariefall zu handeln ist, um eine nachteilige Einwirkung auf das Schutzgut Wasser abzuwenden, und an wen die entsprechenden Meldungen abzusetzen sind.

4.1.10

Die Mitarbeiter der eingesetzten Firmen sind von der verantwortlichen Bauleitung auf die Handlungsanweisung (Ziffer 4.1.9) hinzuweisen, die an gut sichtbarer und dauernd zugänglicher Stelle auf der Baustelle angebracht werden muss.

4.1.11

Den mit der Überwachung betrauten Behörden sind der Zutritt zur Baustelle zu gewähren und die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

4.2 Baustelleneinrichtung

4.2.1

Baustofflager sind bevorzugt auf befestigten Flächen einzurichten.

4.2.2

Die Kraftstoffanlagen und Hydrauliksysteme von Baumaschinen und Fahrzeugen sind vor ihrem erstmaligen Einsatz und während des Betriebes täglich durch den Verantwortlichen auf Dichtigkeit zu prüfen. Undichtheiten sind unverzüglich abzustellen.

4.2.3

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ohne entsprechende Schutzvorkehrung gegen einen Eintrag dieser Stoffe in den Boden ist unzulässig. Das Betanken und das Warten/Reinigen von Maschinen und Fahrzeugen darf nur auf befestigten Flächen erfolgen. Auch hierbei ist zu beachten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Boden oder in Gewässer gelangen.

4.2.4

Ausgelaufene wassergefährdende Flüssigkeiten sind unverzüglich zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen. Hierzu ist Ölbindemittel in ausreichender Menge bereitzuhalten.

4.2.5

Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Fahrzeuge, die zuvor auf einer mit Schadstoffen belasteten Baustelle eingesetzt waren, müssen einer Grundreinigung unterzogen werden und frei von jeglichen Schadstoffen sein.

4.2.6

Toiletten- und Sanitäranlagen müssen entweder mit dichten Behältern ausgestattet oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen sein.

4.2.7

Am Ende eines Arbeitstages, am Wochenende oder sonstigen mehrtägigen Arbeitsunterbrechungen sind Maschinen und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf Flächen außerhalb des Baufeldes – bevorzugt auf befestigten Flächen – abzustellen.

4.3 Bauausführung und Grundwasserabsenkung

4.3.1

Beim Bauvorhaben darf nur unbelastetes Bodenmaterial verwendet werden.

4.3.2

Für die Herstellung der Frostschutz- und Tragschichten dürfen nur Baumaterialien eingesetzt werden, die im hergestellten Zustand keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen (nur Einsatz von Z0-Material, keine RC-Baustoffe).

4.3.3

Werden Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich, sind diese zuvor mit dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – abzustimmen. Die Verwertung von Baureststoffen oder Recyclingmaterial ist aus Vorsorgegründen grundsätzlich nicht zulässig.

4.3.4

Wird beim Ausheben der Baugruben verunreinigtes Erdreich festgestellt, ist das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – zu benachrichtigen. Der verunreinigte Boden ist entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

4.3.5

Es ist so wenig wie möglich in die vorhandenen Deckschichten einzugreifen.

4.4 Gründung der Lärm- bzw. Sichtschutzanlagen

4.4.1

Der Beginn der Bohr/Ramm- und ggf. Verpressarbeiten ist dem Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – im Voraus schriftlich anzuzeigen.

4.4.2

Es ist sicherzustellen, dass der zu verfüllende/verpressende Zement nicht in Leitungen, Schächte oder sonstige Hohlräume im Untergrund eintritt.

4.5 Herstellung und Betrieb der Versickerungsmulden

4.5.1

Der Bau der Versickerungsanlagen ist plan- und bedingungsgemäß nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen und zu betreiben. Die einschlägigen DIN-Vorschriften und ATV-Arbeitsblätter sind in den jeweils geltenden Fassungen zu beachten.

4.5.2

Die Dimensionierung sowie der Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Antragstellers.

4.5.3

Es darf ausschließlich unbelastetes Niederschlagswasser zur schadlosen Versickerung gebracht werden.

4.5.4

Die Mulden sind so abzusichern, dass kein Wasser unkontrolliert (bspw. aus benachbarten Grundstücken) in die Versickerungsmulden gelangen kann.

4.5.5

Die Anwendung von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln im Bereich der Versickerungsmulden und -flächen ist verboten.

4.5.6

Sollte von den angeschlossenen Flächen wassergefährdende Stoffe in die Versickerungsanlagen eingetragen werden, sind diese mit dem verunreinigten Grundmaterial aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

Die Versickerungsanlage ist dann wieder unverzüglich in einen ordentlichen und funktionsfähigen Zustand zu bringen.

4.5.7 – Hinweis

Wasserversorgungsanlagen sind gemäß § 44 Abs. 4 Wassergesetz (WG) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu unterhalten und zu betreiben.

4.6 Versickerungsanlage (Bankette, Böschungsflächen und Mulden) – Bauausführung

4.6.1

Die Versickerung muss in der Versickerungsanlage über eine mindestens 0,30 m mächtige belebte Bodenschicht mit Grasnarbe erfolgen. Dabei muss die Beschickung der Versickerungsanlage oberflächlich, d. h. auf die Grasnarbe, erfolgen.

4.6.2

Das Verhältnis der zu entwässernden Fläche zu den Versickerungsflächen (Bankette, Böschungsflächen und Mulden) darf höchstens 5 : 1 betragen.

4.6.3

Für die Herstellung der Versickerungsanlage ist der dort vorhandene Oberboden abzutragen und zwischenzulagern. Vor dem Wiedereinbau ist der Oberboden bei Bedarf so zu verbessern, dass mindestens der Durchlässigkeitsbeiwert von 1×10^{-5} m/s erreicht wird. Bei der Ausführung ist darauf zu achten, dass der Boden im Bereich der Versickerungsanlage, insbesondere durch Baufahrzeuge, nicht verdichtet wird. Eventuelle Verdichtungen sind durch geeignete Maßnahmen (Tiefenlockerung) zu beseitigen.

4.6.4

Alle in die Versickerungsanlage einzubauenden Materialien dürfen durch Auslaugung oder Auswaschung das Sicker- und Grundwasser nicht nachteilig verändern. Recyclingmaterialien wie Bauschutt, Straßenaufbruch oder Abfall dürfen nicht eingebaut werden.

4.6.5

Unterhalb der Versickerungsflächen ist bis zum maximal anstehenden Grundwasserspiegel ein Mindestabstand von 1,00 m einzuhalten.

4.6.6

Die Versickerungsanlagen dürfen nicht auf Flächen mit schädlicher Bodenveränderung, Altlasten oder altlastverdächtigen Flächen oder Verdachtsflächen hergestellt werden.

4.7 Versickerungsanlage (Bankette, Böschungsflächen und Mulden) – Betrieb und Unterhaltung

4.7.1

Wassergefährdende Stoffe dürfen nicht in die Versickerungsanlage gelangen.

4.7.2

Die Versickerungsanlage ist regelmäßig vom Betreiber zu kontrollieren. Die Grasnarbe ist zu erhalten bzw. bei Beschädigung neu herzustellen. Bodenverdichtungen während des Betriebs sind zu vermeiden. Die Anlage darf nicht befahren und auf dieser nichts gelagert werden. Räumungs- und Wartungsarbeiten sind z.B. nach Starkregen, nach Laubfall im Herbst oder bei Auflandungen durchzuführen.

4.7.3

Bei Schadensfällen im Einzugsgebiet der Versickerungsanlage, bei denen wassergefährdende Stoffe/Flüssigkeiten ausgetreten sind, ist unverzüglich das Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – zu informieren.

4.7.4

Sofern es durch den Betrieb der Versickerungsanlage zu Beeinträchtigungen kommt, ist durch geeignete Maßnahmen Abhilfe zu schaffen.

5. Bodenschutz und Altlasten

5.1

Die Ausführungsplanung und Bauausführung erfordert, insbesondere im Hinblick auf die dokumentierten Altlasten im Plangebiet, eine bodenkundliche Baubegleitung. Der Vorhabenträger hat daher einen persönlich und fachlich geeigneten Fachbauleiter zu bestellen.

Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßgaben und Nebenbestimmungen sind diesem zur Kenntnis zu geben.

Der bestellte Fachbauleiter ist der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt) zu benennen.

5.2

Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten.

Baustelleneinrichtungen sind flächensparend auszuführen und auf unbefestigten Böden möglichst zu vermeiden. Falls solche Plätze auf kulturfähigen Böden eingerichtet werden müssen, ist der kulturfähige Ober- und Unterboden vor Beginn der baubedingten Nutzung zu entfernen. Kulturfähige Böden außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind durch wirkungsvolle Maßnahmen vor Befahrung zu schützen.

5.3

Ober- und Unterboden sind grundsätzlich getrennt auszubauen und bis zur Wiederverwendung getrennt zwischenzulagern. Die Zwischenlagerung ist nach Maßgabe des Heftes 10 „Erhaltung fruchtbaren und kulturfähigen Bodens bei Flächeninanspruchnahmen“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg (Stand 1991) auszuführen.

5.4

Überschüssiges Bodenmaterial ist grundsätzlich ordnungsgemäß und seinen Eigenschaften angemessen zu verwerten. Der gewonnene Oberboden kann ggf. zur Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht von Erdbaumaßnahmen (Lärmschutzwälle) verwendet werden.

Da im Ablagerungskörper lokal erhöhte Benzo(a)pyren-Konzentrationen nachgewiesen wurden, ist bei Erdarbeiten im Bereich der Altablagerung grundsätzlich mit abfallrelevantem Bodenmaterial zu rechnen, welches gegebenenfalls (auch innerhalb des Plangebietes) nicht frei wiederverwertbar bzw. zu entsorgen ist.

5.5

Bei der Verwendung von externem Bodenmaterial ist, insbesondere bei Boden aus Industrie- und Gewerbegebieten, darauf zu achten, dass das Material keine Kontaminationen aufweist, die zu einer Verschlechterung des Bodenzustands führen.

Es darf nur standorttypisches Bodenmaterial verwendet werden.

5.6 – Hinweis

Bei den anstehenden Baumaßnahmen sind die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) grundsätzlich zu beachten.

6. Kampfmittelbeseitigung

Die vom Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst – ermittelten Verdachtsflächen im Bereich des Vorhabens werden im Rahmen der Bauausführung als vorbereitende Maßnahme auf eventuell vorhandene Kampfmittel untersucht und bei Funden freigeräumt.

7. Denkmalschutz

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich der höheren Denkmalschutzbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21) und dem Landesamt für Denkmalpflege (Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8) anzuzeigen (§ 20 Abs. 1 DSchG). Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die höhere Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und die höhere Denkmalschutzbehörde es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen.

Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist mit zumindest kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen.

Die ausführenden Baufirmen sind hierüber schriftlich in Kenntnis zu setzen.

8. Barrierefreiheit

Im Zuge der Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger die Umsetzbarkeit einer vollumfänglichen Barrierefreiheit – d.h. insbesondere auch die Installation von taktilen Bodenindikatoren und deren Bedarf – nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG zu prüfen, wonach die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen sind.

9. Naturschutz und Landschaftspflege / Artenschutz

9.1 Allgemein

9.1.1

Die vor Ort Tätigen haben sich im Vorfeld über die einzuhaltenden Bestimmungen dieses Bescheids sowie über die Grenzen des Landschafts- und Naturschutzgebietes (siehe hierzu: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/rips-services/apps/naturschutz/schutzgebiete/select.aspx>) und die dort geltende Verordnung zu informieren.

9.1.2

Die Ausführung der Bauarbeiten hat unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf den Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes/Naturschutzgebietes und unter größtmöglicher Schonung der natürlichen Gebietsausstattung (Schonung von Boden, Flora und Fauna) zu erfolgen.

9.1.3

Beginn und Ende aller Maßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde (E-Mail: landwirtschaft-naturschutz@rhein-neckar-kreis.de) sowie dem Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 (E-Mail: Eingriffsregelung_Artenschutz@rpk.bwl.de) mindestens eine Woche zuvor anzuzeigen.

9.1.4

Die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) sind von dem Vorhabenträger, z.B. aus dem Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa) über eine EDV-Schnittstelle, den unteren Naturschutzbehörden zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind zudem unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen.

9.2 Ökologische Baubegleitung

9.2.1

Zur Umsetzung und Kontrolle der erforderlichen Maßnahmen ist eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzusetzen. Der Namen der ÖBB ist der unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen (E-Mail: landwirtschaft-naturschutz@rhein-neckar-kreis.de).

9.2.2

Die Einhaltung der Nebenbestimmungen in den folgenden Ziffern 9.3.1 bis 9.3.14 ist durch die ÖBB sicherzustellen. Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sind grundsätzlich durch die ÖBB zu begleiten. Ergeben sich während der Bauphase Änderungen in der Planung oder kurzfristiger Handlungsbedarf, erarbeitet die ÖBB erforderliche Schutz- oder Vermeidungsmaßnahmen, welche mit der unteren Naturschutzbehörde vor der Umsetzung abzustimmen sind.

9.3 Konkretisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und des Monitorings

9.3.1

Das in den Planunterlagen enthaltene Maßnahmenkonzept zur Vermeidung/Minimierung, Gestaltung sowie zum Ausgleich und Risikomanagement ist unter Berücksichtigung der unter Ziffer 9.3.2 bis 9.3.14 enthaltenen Nebenbestimmungen zu beachten und umzusetzen.

Soweit die Maßnahmen nicht vor Beginn oder im Zuge der Bauarbeiten durchgeführt werden müssen, sind sie spätestens innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Bauarbeiten durchzuführen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

9.3.2

Die Maßnahmenflächen – mit Ausnahme der Maßnahmen 10 Aa, 12 A_{CEFA}, V1 bis V8 und R1 bis R4 – sind dauerhaft, in Anlehnung an die Dauer des Eingriffes (umgebauter Knotenpunkt), umzusetzen, zu unterhalten und zu erhalten, d.h. z.B. dass abgängige Gehölze ggfs. wieder entsprechend zu ersetzen sind.

Soweit die Maßnahmenflächen – mit Ausnahme der Maßnahmen 10 Aa, 12 A_{CEFA}, V1 bis V8 und R1 bis R4 – nicht im Eigentum des Vorhabenträgers stehen, sind diese

dauerhaft, in Anlehnung an die Dauer des Eingriffes (umgebauter Knotenpunkt), rechtlich zu sichern.

9.3.3

Bei der Rekultivierung von Boden muss für die Andeckung mit Oberboden autochthones Bodenmaterial verwendet werden.

9.3.4

Die Einzelmaßnahme 4 A – Anlage von artenreichen Wiesenflächen – ist als solche umzusetzen und nicht wie im Maßnahmenblatt unter Zielbiotop angegeben als Fettwiese mittlerer Standorte. Die genaue Ausgestaltung muss den Nebenbestimmungen unter Ziffer 9.3.6 entsprechen. Die Flächen sind in das Zauneidechsen-Monitoring einzubeziehen.

9.3.5

Die Einzelmaßnahme 7.3 G/Aa muss mit standortgerechtem und autochthonem Saatgut erfolgen.

9.3.6

Ergänzend zu der Maßnahmenbeschreibung und den Hinweisen zur Pflege und Unterhaltung der Maßnahme 8 A_{CEFA} müssen die folgenden Punkte umgesetzt werden:

9.3.6.1

Ziel muss die Schaffung von Strukturelementen mit den folgenden Anteilen sein: 20 % Sträucher, 10-15 % Altgrasflächen, 60 % lückige Kraut- oder Ruderalvegetation auf überwiegend grabbaren Substrat inkl. Schaffung und Erhalt von vegetationslosen, gut besonnten Rohbodenstandorten für die Eiablage und 5-10 % Sonnenplätze (Altholzhaufen).

9.3.6.2

Die Mahd muss mit einem Balkenmäher und einer Schnitthöhe von mind. 15 cm erfolgen.

9.3.6.3

Totholzhaufen müssen ersetzt werden, sobald sie durch Verrottung ihre Funktion als Sonnenplätze nicht mehr erfüllen.

9.3.6.4

Die ÖBB prüft die ökologische Funktion der CEF-Fläche im Hinblick auf die Habitatansprüche der Zauneidechse. Erst wenn die ökologische Funktion erfüllt ist, können maximal 38 Zauneidechsen auf diese Fläche ausgesetzt werden. Der unteren Naturschutzbehörde muss mit einer entsprechenden Begründung mitgeteilt werden, dass die CEF-Fläche die ökologische Funktion erfüllt. Der Beginn und das Ende der Umsiedlungsmaßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde mit Dokumentation der Anzahl der umgesiedelten Tiere (u.a. Tag, Uhrzeit, Wetter, Geschlecht, Alter, Abfangort) unverzüglich anzuzeigen.

9.3.6.5

Das Monitoring erfolgt in den Jahren 1, 3, 5, 10 und 20 nach Umsetzung und nach den Fachstandards (vgl. Laufer 2014, S. 118). Mindestens eine Begehung ist im Spätsommer durchzuführen, um den Reproduktionserfolg überprüfen zu können. Im Rahmen des Bestandsmonitorings ist die Entwicklung der Struktur und die Vegetation der Flächen hinsichtlich ihrer Eignung für die betroffene Art zu überprüfen und zu dokumentieren (Habitatmonitoring). Ein Kurzbericht über die Ergebnisse der Erfolgskontrolle (Bestands- und Habitatmonitoring) ist der unteren Naturschutzbehörde bis zum 01.11. des jeweiligen Jahres vorzulegen. Ist der Zielzustand (Bestand und Habitat) bis zum 5. Monitoringjahr nicht erreicht, ist das Monitoring nach Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde in geringeren Zeitintervallen fortzuführen. Anhand der Ergebnisse sind ggf. notwendige Anpassungen der Pflegemaßnahmen vorzunehmen bzw. weitere Maßnahmen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde abzuleiten.

9.3.7

Ergänzend zu der Maßnahmenbeschreibung und den Hinweisen zur Pflege und Unterhaltung der Maßnahme 9 A_{CEFB} muss vor Anlage des Ersatzhabitats Feldlerche mittels Nacherfassung (Kartierung) ermittelt werden, ob in dem Bereich oder in der näheren Umgebung der zu realisierenden Feldlerchenfenster bereits ein Feldlerchenrevier existiert.

Das Ersatzhabitat Feldlerche beinhaltet eine Kombination aus selbstbegrünter Brache und extensivem Getreidebau mit Herbizid- und Düngeverzicht. Der extensive Getreideanbau erfolgt durch die Aussaat von Getreide mit doppeltem Saatreihenabstand (mind. 20 cm durch Schließen entsprechender Säschare an der Drillmaschine) und die Reduzierung der Aussaatmenge auf 60 % (max. 240 Körner pro m²). Sollte die Extensivierung streifenweise erfolgen, darf die Streifenbreite 10 m nicht unterschreiten.

Die Extensivierungsmaßnahme muss auf einer Flächengröße von mindestens 1 ha pro Brutpaar und mindestens im Umfang der lokal ausgeprägten Reviergröße erfolgen. Sollte bei der Nachkartierung ein weiteres Revier in dem Bereich oder in der näheren Umgebung der zu realisierenden Feldlerchenfenster vorkommen, muss die Extensivierungsmaßnahme auf einer Fläche von mindestens 2 ha erfolgen.

Die Nacherfassung und das Monitoring sollen nach den „Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands“ (Südbeck et al., 2005) in 6 Begehungen erfolgen (A4 bis E7). Das Ergebnis der Nacherfassung sowie die Monitoringberichte (inkl. einer Bewertung der für die Feldlerche relevanten Habitatstrukturen und ggf. Maßnahmenvorschläge) sind bis zum 01.11. des jeweiligen Jahres der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

9.3.8

Das bei der Einzelmaßnahme 11 G/Aa genannte Zielbiotop Fettwiese bietet keine geeigneten Habtatstrukturen für Zauneidechsen. Die genaue Ausgestaltung muss den Nebenbestimmungen unter Ziffer 9.3.6 entsprechen. Die Flächen sind in das Zauneidechsen-Monitoring einzubeziehen. Sträucher sind alle 10 bis 20 Jahre abschnittsweise auf den Stock zu setzen. Der Eintrag von Sand ist nicht zulässig.

9.3.9

Die Maßnahme 12 A_{CEFA} wird wie folgt ergänzt: Im Rahmen der jährlichen Reinigung (in den vorgesehenen 10 Jahren) ist jeweils zu dokumentieren, inwieweit die künstlichen Nisthilfen vom Star zur Brut genutzt wurden. Der Bericht ist der unteren Naturschutzbehörde jeweils bis Ende des laufenden Jahres unaufgefordert vorzulegen. Je nach Ergebnis können weitergehende Anforderungen (hinsichtlich Inhalt und Dauer der Maßnahme) notwendig werden.

Die Maßnahme 12 A_{CEFA} ist für die Dauer ihrer erforderlichen Aufrechterhaltung – mindestens jedoch für 10 Jahre – rechtlich zu sichern. Ein entsprechender Nachweis ist der unteren Naturschutzbehörde ggfs. innerhalb von 6 Monaten ab Baubeginn nachzureichen.

9.3.10

Sofern Höhlenbäume gefällt werden müssen, sollen die Baumhöhlen entnommen und in ähnlicher Höhe und Ausrichtung an anderen Bäumen im nahen Umfeld aufgehängt werden. Vor den Baumfällungen muss geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände betroffen sind. Ist dies der Fall, muss umgehend die untere Naturschutzbehörde informiert werden. Eine Fällung darf dann vorerst nicht stattfinden.

9.3.11

Bei der Einzelmaßnahme V 2 muss sichergestellt werden, dass die Zauneidechsen in ein geeignetes und direkt anliegendes Habitat vergrämt werden. Das Habitat muss mindestens in gleicher Größe wie die Vergrämungsfläche und vor der Vergrämung – wie in den Nebenbestimmungen unter Ziffer 9.3.6 beschrieben – aufgewertet werden und wirksam sein. Alternativ können die Zauneidechsen vor der Vergrämungsmaßnahme auf die Maßnahmenfläche 8 A_{CEFA} umgesiedelt werden, sobald die CEF-Maßnahme wirksam ist. Die Vergrämung darf nur im April oder vom 01.09. bis 10.09. stattfinden.

9.3.12

Zur Einzelmaßnahme V 6: Auf den Eingriffsflächen sind die Zauneidechsen nach den üblichen Fachstandards (vgl. Laufer 2014, S. 131) durch Fachpersonal abzufangen und auf die CEF-Fläche der Maßnahme 8 A_{CEFA} umzusiedeln. Der Abfang und die Umsiedlung sind bis zum Negativnachweis abzuschließen. Die Eingriffsfläche gilt als bestandsfrei, wenn an drei aufeinanderfolgenden Begehungsterminen mit einem mindestens zweitägigen Abstand bei geeigneter Witterung und unter Anwendung von Standardmethoden keine Zauneidechsen mehr nachgewiesen werden können (Negativnachweis). Die Eingriffsfläche ist von der ÖBB nach Abschluss der Umsiedlungsmaßnahme freizugeben.

9.3.13

Die in der Einzelmaßnahme V 7 beschriebenen künstlichen Leiteinrichtungen sollen auch bei schlechten Sichtverhältnissen für Vögel als Hindernis wahrnehmbar sein. Aus diesem Grund sollen Zäune mit Planen versehen oder Wände errichtet werden. Die künstliche Leiteinrichtung soll solange erhalten bleiben, bis die nachgepflanzten Gehölze eine Höhe von 3 m erreicht haben.

9.3.14

Abweichend von der Einzelmaßnahme V 1 sind Gehölzrodungen/Baufeldfreimachungen in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde auch während der Vogelbrutzeit möglich.

9.3.15

Die Daten zu den Feldlerchen- und Zauneidechsenmonitorings sollen bis spätestens 31.12. eines Jahres in AEP-online eingetragen werden. Der entsprechende Link zur Anmeldung und Eintragung ist bei der höheren Naturschutzbehörde in Erfahrung zu bringen.

10. Immissionsschutz (Schall/Erschütterung)

10.1

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

10.2

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

10.3

Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu verwenden. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

10.4

Es sind erschütterungsarme Bauverfahren und erschütterungsarme Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zu verwenden. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

10.5

Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Hierfür sind auch ein Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und auf die Planfeststellungsbehörde.

10.6

Der Vorhabenträger hat die in den Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.

11. Leitungen

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

Die oberirdischen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH sind bei den Baumaßnahmen zu sichern.

12. Landwirtschaft

12.1

Es ist sicherzustellen, dass die weiterhin zu nutzenden landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit so erschlossen sind, dass sie mit entsprechenden landwirtschaftlichen Geräten bewirtschaftet werden können. Auch für vorübergehende Inanspruchnahmen sind die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

12.2

Die jeweiligen Bewirtschafter landwirtschaftlicher Grundstücke werden früh- und rechtzeitig über den Umfang und den Zeitpunkt der Grundstückinanspruchnahme informiert. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist mit den jeweiligen Bewirtschaftern abzustimmen.

13. Grundstücke

Abweichend von den Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis wird die in Anspruch zu nehmende Fläche von 20 m² auf Grundstück Flst.-Nr. 5919/2 (vgl. Lfd. Nr. 2.29.01 im Grunderwerbsverzeichnis) nicht als „zu erwerbende Fläche“, sondern als „dauernd zu belastende Fläche“ festgestellt.

V. Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten oder in der Niederschrift zum Erörterungstermin protokollierten Zusagen des Vorhabenträgers sowie seine weiteren der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Nie-

derschlag in einer Nebenbestimmung oder Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Der Vorhabenträger hat insbesondere auch Folgendes zugesagt:

1. Barrierefreiheit

Die geltenden Vorschriften bezüglich einer barrierefreien Querung des Knotenpunktes werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

2. Wasserwirtschaft und Bodenschutz

2.1

Der Vorhabenträger wird das Wasserrechtsamt des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis an der weiteren Detailplanung beteiligen und die wasserrechtlichen Belange sachgerecht mit diesem abstimmen. Den Forderungen nach einer sicheren Bauausführung im Hinblick auf die Belange des Grundwasserschutzes wird nachgekommen.

2.2

Es wird darauf geachtet, dass von der Baustelleneinrichtung keine Schadstoffe in das Grundwasser gelangen.

2.3

Es ist vorgesehen, das anfallende Straßenwasser im Muldenbereich zu versickern. Die Straßenoberflächenentwässerung wird mit dem Wasserrechtsamt noch näher abgestimmt. Ein Austausch des Muldenoberbodens bei Schadstoffsättigung wird zugesagt. Der genaue Aufbau des Filtermaterials wird während der Ausführungsplanung festgelegt.

Die Vorgaben des Wasserrechtsamtes für die Versickerungsanlage werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Für eine ordnungsgemäße Beseitigung des anfallenden Straßenoberflächenwassers (Ableitung über Böschung und Versickerung) erfolgt die weitere Detailplanung in Abstimmung mit dem Wasserrechtsamt.

2.4

Es wird darauf geachtet, dass keine Fremdstoffe unkontrolliert in den Untergrund gelangen. Die Festlegung von Gründungstiefe und -art für die Schallschutzanlagen wird in der Ausführungsplanung getroffen. Voraussichtlich wird für die Lärmschutzwand eine Pfahlgründung vorgenommen.

2.5

Die anstehenden Bodenschadstoffe im Bereich des alten Bahnhofes sind bekannt und werden im Falle eines Eingriffes fachgerecht entsorgt. Treten weitere verunreinigte Erdpartien auf, wird das Wasserrechtsamt benachrichtigt. Auf den Verbau schadstoffhaltigen Materials wird verzichtet.

Die aufgeführten Hinweise zu Altlasten und Bodenschutz werden in der Bauvorbereitung wie auch in der Bauausführung berücksichtigt.

3. Leitungsträger

Die Belange der Telekom Deutschland GmbH werden im weiteren Planungsablauf berücksichtigt, die oberirdischen Telekommunikationslinien werden bei der Baumaßnahme gesichert und die nötigen Absprachen werden in der Ausführungsplanung vorgenommen.

4. Kampfmittelbeseitigung

Der Vorhabenträger berücksichtigt die Ergebnisse der Luftbildauswertung in der Ausführungsplanung.

5. Geotechnik

Der Vorhabenträger führt noch vor Baubeginn objektbezogene Baugrunduntersuchungen durch.

6. Landwirtschaft

Die temporär in Anspruch genommenen Flächen zur Herstellung der Verkehrsflächen, welche als landwirtschaftliche Ertragsflächen gelten, werden nach der Inanspruchnahme entsprechend dem Ausgangszustand wiederhergestellt, d.h. dass evtl. vorhandene steinhaltige Baumaterialien vollständig aus dem Bearbeitungshorizont

entfernt, durch Fahrspuren entstandene Bodenverdichtungen entsprechend gelockert sowie Unebenheiten wieder eingeebnet werden.

7. Sonstiges

Der südlich der B 39 West verlaufende Weg, über den künftig der Geh- und Radverkehr zwischen der Rheinbrücke bei Speyer und dem Knotenpunkt B 39/L 722 geführt wird, bleibt wie bisher für den Anliegerverkehr frei.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

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

Die Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie von Privaten wird im begründenden Teil (insb. in den Abschnitten B.XI. bis B.XV.) dargestellt.

VII. Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Der Vorhabenträger trägt die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern, den beteiligten Vereinigungen sowie den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründender Teil

I. Vorhaben und Verfahrensablauf

1. Erläuterungen des Vorhabens

1.1 Ausgangslage

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Umbau des Knotenpunktes B 39/L 722 beim Aussiedlerhof Lußhof, Gemarkung Altlußheim, nördlich der Gemeinde Altlußheim im Rhein-Neckar-Kreis.

Die Gemeinde Altlußheim befindet sich in der Randzone des Verdichtungsraums Rhein-Neckar und wird in der Regionalplanung ohne zentralörtliche Funktion dargestellt. Im länderübergreifenden Verbund mit Mannheim, Heidelberg, dem Neckar-Odenwald-Kreis und angrenzenden pfälzischen und hessischen Städten und Kreisen bildet der Rhein-Neckar-Kreis die Metropolregion Rhein-Neckar.

Der Knotenpunkt B 39/L 722 verbindet die aus südwestlicher Richtung von Speyer kommende und im Bereich des Knotenpunktes nach Süden in Richtung Altlußheim abknickende Bundesstraße B 39 mit der in nordöstlicher Richtung über die Anschlussstelle A 61 nach Hockenheim verlaufende Landesstraße L 722. Der über die Rheinbrücke (Salierbrücke) aus Speyer kommende Abschnitt der B 39 (B 39 West) bildet zusammen mit der in gerader Linie in Richtung Hockenheim fortlaufenden L 722 die übergeordnete Straße.

Im vorhandenen Straßennetz kommt der B 39 zusammen mit der L 722 die Funktion zu, die Mittelzentren Speyer, Schwetzingen und Walldorf/Wiesloch zu verbinden. Demnach werden die B 39 und die L 722 nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN) hinsichtlich ihrer Funktionalität einer überregionalen Verbindung der Stufe II zugeordnet und nach den Tabellen 5 und 6 der RIN 2008 als Landstraße (LS) in die Verkehrswegekategorie einer Überlandstraße (LS II) eingeordnet.

Im Einmündungsbereich des Knotenpunktes sind die B 39 und die L 722 einbahnig zweistreifig mit separaten Rechts- bzw. Linksabbiegestreifen in Richtung Altlußheim ausgebaut. Der Rechtsabbiegestreifen der B 39 West weist eine Länge von etwa 120 m, der Linksabbiegestreifen der L 722 eine Länge von etwa 100 m auf. Der aus südlicher Richtung auf den Knotenpunkt zulaufende untergeordnete Abschnitt der B 39 (B

39 Süd) teilt sich in einen separaten Links- und Rechtsabbiegestreifen von jeweils etwa 90 m Länge. Entlang der B 39 Süd befinden sich in beiden Richtungen Bushaltestellen ohne gesonderte Haltebuchten. Der Verkehr wird im Knotenpunktbereich durch eine Lichtsignalanlage geregelt.

Eine Analyse der Tagesverkehrsmengen (Jahr 2015) im unmittelbaren Wirkungsbereich des Knotenpunktes ergibt für die jeweiligen Teilbereiche – nach Kfz- und Schwerverkehr (> 3,5 t) getrennt – folgende durchschnittliche Verkehrsbelastungen an Werktagen (DTV_w):

- B 39 West – 29.000 Kfz/24h bzw. 3.670 SV/24h
- B 39 Süd – 13.000 Kfz/24h bzw. 680 SV/24h
- L 722 – 16.900 Kfz/24h bzw. 3.040 SV/24h

Die in der verkehrstechnischen Untersuchung vorgenommene Prognose für das Jahr 2030 (Prognose-Nullfall 2030 – Unterlage 22) lässt einen Anstieg des Kfz-Verkehrs um 12 % bis 14 % und für den Schwerverkehr eine Verkehrszunahme von 20 % bzw. 21 % erwarten.

Parallel zur übergeordneten Straße B 39/L 722 verlaufen beidseitig für den Radverkehr freigegebene Gehwege mit einer Breite von etwa 1,5 bis 2 m, welche über die Quermöglichkeit bei der Lichtsignalanlage untereinander verbunden sind. Dieser für Radfahrer freigegebene Gehwegbereich verläuft als Bestandteil der Radwegeverbindung von Speyer nach Hockenheim und des Radwanderweges „Kurpfalz-Route“ zwischen Speyer und Heidelberg ohne bauliche Trennelemente unmittelbar straßenan grenzend an der übergeordneten Straße B 39/L 722 entlang. Der Weg kreuzt etwa 700 m östlich des bestehenden Knotenpunktes den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fernradweg „Velo-Route-Rhein“ sowie den Radweg „Tour-de-Spargel“, welche dort ungesichert über die L 722 führen. Die weitere Radwegeverbindung zwischen Speyer nach Hockenheim und der Radwanderweg „Kurpfalz-Route“ werden an diesem Punkt auf einen etwas weiter südlich der L 722 nach Osten verlaufenden, asphaltierten Rad- und Wirtschaftsweg geführt, welcher nicht mehr unmittelbar an die Landstraße angrenzt, jedoch im Wesentlichen parallel zu dieser verläuft.

Etwa 120 m südlich des Knotenpunktes quert ein annähernd parallel zur übergeordneten Straße B 39/L 722 verlaufender Wirtschaftsweg die B 39 Süd in Ost-West-Richtung und schließt etwa 600 m weiter östlich an den von der L 722 nach Süden abgerückten Rad- und Wirtschaftsweg, über den die Radwegeverbindung von Speyer nach Hockenheim und der Radwanderweg „Kurpfalz-Route“ weitergeführt werden, an. Etwa

120 m östlich des Knotenpunktes quert ein Wirtschaftsweg die L 722 in Nord-Süd-Richtung.

Die Bezeichnung der Verkehrswegekategorie für den Radverkehr wird durch die Tabellen 9 und 10 der RIN 2008 definiert. Danach sind die vorhandenen Radwege im Knotenpunktbereich mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe als regionale Radverkehrsverbindung (AR III) eingestuft.

1.2 Verkehrliche Zielsetzung

Wesentliche Zielsetzung der Planung ist es, die Leistungsfähigkeit der Fahrbeziehung zwischen der Salierbrücke bei Speyer und der Anschlussstelle an die A 61 bei Hockenheim an die stetig gestiegenen und künftig zu erwartenden Verkehrszahlen anzupassen und dadurch die Funktionsfähigkeit der Straße sowie die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die im Rahmen des Knotenpunktumbaus geplante Umgestaltung des Radwegenetzes und die damit verbundene Nutzung der vom Kfz-Verkehr räumlich abgerückten Wirtschaftswege südlich der B 39 West und L 722 als Geh- und Radwege sowie die gesicherte Führung der Velo-Route-Rhein und der Tour-de-Spargel über die Lichtsignalanlage dienen der weiteren Entflechtung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr und damit ebenfalls der Gewährleistung bzw. Steigerung der Verkehrssicherheit. Gleiches gilt für die Errichtung der Haltebuchten für die im Bereich der B 39 Süd vorhandenen Bushaltestellen.

1.3 Geplanter Zustand

Die geplante Baumaßnahme weist im Bereich der übergeordneten Straße B 39/L 722 von Ost nach West eine Länge von insgesamt 830 m und im Bereich der B 39 Süd eine Länge von 315 m auf.

Der Knotenpunkt, dessen Grund- und Betriebsform im Wesentlichen unverändert bleibt, wird um etwa 75 m nach Osten versetzt, wodurch die B 39 Süd rechtwinklig an die übergeordnete Straße anschließt. Die Fahrstreifen der B 39 Süd werden erweitert und in einen Linksabbiegestreifen sowie in einen gemeinsamen Links- und Rechtsabbiegestreifen aufgeteilt. Die übergeordnete Straße B 39/L 722 wird in beiden Richtungen um jeweils einen zusätzlichen zweiten Geradeausstreifen von 250 m Länge erweitert. Der aus Richtung Speyer kommende und in Richtung Altlußheim verlaufende Rechtsabbiegestreifen wird auf eine Gesamtlänge von etwa 150 m, der Linksabbiege-

streifen der L 722 wird auf eine Gesamtlänge von etwa 120 m erweitert. Die Querschnittsbreite der einzelnen Straßenäste wurde im Wesentlichen gemäß den Vorgaben der RAL 2012 festgelegt.

Der bislang unmittelbar an der übergeordneten Straße verlaufende Geh- und Radweg wird künftig über den südlich der B 39 West verlaufenden Wirtschaftsweg (Lußhof 1 - 3) bis zur B 39 Süd geführt und von dort über die am Knotenpunkt vorhandene Lichtsignalanlage auf den etwa parallel zur L 722 fortlaufenden Wirtschaftsweg – südlich des Lußhofs 4 – geleitet, welcher asphaltiert und etwa 540 m weiter östlich an den dort bereits ausgebauten, ebenfalls parallel zur L 722 verlaufenden asphaltierten Rad- und Wirtschaftsweg angeschlossen wird.

Um die ungesicherte Querung der „Velo-Route-Rhein“ und der „Tour-de-Spargel“ über die L 722 künftig ebenfalls gesichert über die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt zu führen, werden die Routen über den südlich der L 722 neu zu errichtenden Radweg zum Knotenpunkt und auf der nördlichen Straßenseite an den etwa 45 m östlich des umgebauten Knotenpunktes nach Norden führenden Wirtschaftsweg angeschlossen. Die Asphaltdecke des bislang bestehenden südlichen Straßenanschlusses dieser Radwege zwischen der L 722 und dem neu zu asphaltierten Geh- und Radweg wird – bis auf die letzten 13 m des unmittelbaren Anschlusses an die L 722 – zurückgebaut, bleibt jedoch als reiner Wirtschaftsweg mit einer ungebundenen Deckschicht erhalten. Um den neuen nördlich der L 722 verlaufenden Anschluss an die bestehenden Radwege fahrradgerecht auszubauen, wird dieser Wirtschaftsweg über eine Länge von 650 m asphaltiert.

Die für die Geh- und Radwegnutzung auszubauenden Wirtschaftswege werden in einer Breite von 3 m bzw. 3,5 m mit beidseitigem Bankett von jeweils 0,5 m Breite ausgebaut.

Im Rahmen der Baumaßnahmen werden südlich der B 39 West, zwischen Straße und Wohnbebauung, eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m und einer Länge von 84,5 m sowie daran anschließend ein 4 m hoher und 184,5 m langer Lärmschutzwall errichtet, der in etwa halber Länge der B 39 West nach Osten und im weiteren Verlauf der B 39 Süd im rechten Winkel nach Süden folgt. Südlich der L 722 kommt zwischen Straße und Wohnbebauung ebenfalls ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4 m und einer Länge von 181,5 m zur Ausführung.

Im Weiteren bringt die Umgestaltung eine geringfügige Änderung der Höhenlage der Knotenpunktarme mit sich.

Durch den Umbau des Knotenpunktes und den damit verbundenen Maßnahmen sind zudem vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen, welche teilweise verlegt werden müssen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht und die Lagepläne, verwiesen.

1.4 Kostenträger

Die voraussichtlichen Gesamtbruttokosten der Baumaßnahme belaufen sich auf 3.608.000,- EURO.

Kostenträger der Maßnahme sind die Bundesrepublik Deutschland und das Land Baden-Württemberg.

2. Verfahrensablauf

Auf Antrag des Vorhabenträgers, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr, vom 16.10.2017 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 24 (mittlerweile Referat 17) als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 26.02.2018 eingeleitet.

Die Planunterlagen lagen vom 12.03.2018 bis zum 11.04.2018 im Rathaus der Gemeinde Altlußheim zur Einsicht aus. Die Einwendungsfrist lief bis einschließlich 11.05.2018. Die Auslegung der Planunterlagen wurde zuvor am 01.03.2018 in den Lußheimer Nachrichten, dem Amtsblatt der Gemeinde Altlußheim, ortsüblich bekannt gemacht. Die Vereinigungen i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 5 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) und die Träger öffentlicher Belange wurden gesondert um Stellungnahme gebeten. Nicht ortsansässige Betroffene wurden durch die Gemeinde Altlußheim schriftlich über die Auslegung der Planunterlagen informiert.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die zu dem Plan abgegebenen Stellungnahmen von Behörden sowie von Vereinigungen i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG wurden am 28.01.2019 im Bürgersaal der Gemeinde Altlußheim erörtert. Der Erörterungstermin war zuvor am 10.01.2019 in den Lußheimer Nachrichten ortsüblich bekannt gemacht worden. Der Vorhabenträger, die beteiligten Behörden und Verbände sowie die Einwender wurden von der Anhörungsbehörde durch gesonderte Schreiben über den Erörterungstermin informiert.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen kam es zu Änderungen und Ergänzungen des Plans (Stand der Planunterlagen: 01.07.2019). Die Änderungen beinhalten im Wesentlichen Umplanungen im Bereich des naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes, eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 4,0 m auf 4,5 m und die Kürzung des östlichen Lärmschutzwalles von 281,5 m auf eine Länge von 181,5 m. Des Weiteren wurden im Zuge der Planungsänderung auch umweltfachliche Unterlagen ergänzt. Teilweise konnte die Intensität der Inanspruchnahme privater Grundstücke reduziert werden.

Den von diesen Änderungen erstmals oder stärker in ihren Belangen bzw. in ihrem Aufgabenbereich berührten Personen, Verbänden und Trägern öffentlicher Belange wurden die Änderungen mit Schreiben vom 04.11.2019 mitgeteilt und Ihnen wurde gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG Gelegenheit zu Einwendungen und Stellungnahmen – innerhalb von 2 Wochen ab Zustellung des jeweiligen Schreibens – gegeben.

Im Hinblick auf die im Anschluss an diese erste Planungsänderung erforderlich gewordene Anpassung einer vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme (Maßnahme 9 A_{CEFB}) durch Nebenbestimmung (A.IV.9.3.7), erfolgte mit Schreiben vom 21.01.2020 eine zweite Nachanhörung i.S.d. § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG. Der Vorhabenträger reichte ein entsprechend abgeändertes Maßnahmenblatt (Stand der Planunterlage 31.01.2020) nach.

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

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dementsprechend hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Auftrag des Straßenbaulastträgers Bundesrepublik Deutschland die Planfeststellung für den Knotenpunktumbau B 39/L 722 am Lußhof beantragt. Nach § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG, der nach § 17 Abs. 1 S. 4 und § 17c FStrG anzuwenden ist, umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.

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

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der einschlägigen Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 17 bis 17e FStrG, §§ 72 ff. LVwVfG).

Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde die Behörden, deren umweltbezogene Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, gemäß § 17 UVPG unterrichtet und deren Stellungnahmen eingeholt. Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 18 UVPG zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt und ihr wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die unter Abschnitt B.I.2 angesprochenen Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen tragen – neben der Berücksichtigung von Einwendungen – im Wesentlichen den Stellungnahmen der unteren und höheren Naturschutzbehörde Rechnung und beinhalten insbesondere Überarbeitungen und Umplanungen des naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes. Durch die Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen sind weder zusätzliche erhebliche noch andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen, womit gemäß § 22 Abs. 2 UVPG von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen werden konnte. Behörden, Vereinigungen i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG oder Dritten, deren Aufgabenbereiche oder Belange durch die Änderungen des Planes erstmals oder stärker als bisher berührt werden, wurden die Änderungen jeweils mitgeteilt und ihnen wurde Gelegenheit gegeben, Einwendungen gegen die Planungsänderungen und -ergänzungen zu erheben oder Stellungnahmen zu diesen abzugeben (§ 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG). Da keine gesonderten Anhaltspunkte vorlagen, welche die Durchführung einer erneuten Erörterung i.S.d. §§ 73 Abs. 6 LVwVfG und 18 Abs. 1 S. 4 UVPG erforderlich machten, wurde hiervon gemäß § 17a Nr. 2 FStrG abgesehen.

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

Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen entbehrlich (vgl. § 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG).

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 2, Abs. 4 und § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG bedurfte es für das Vorhaben einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind.

Vor diesem Hintergrund stellte die Planfeststellungsbehörde mit Entscheidung vom 04.08.2017 gemäß § 5 UVPG fest, dass für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Aus den vorgelegten Unterlagen ergab sich nach überschlägiger Prüfung, dass das geplante Vorhaben angesichts der betroffenen Vogel- und Reptilienarten, insbesondere aber auch aufgrund seines Standortes, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. So befindet sich das Vorhaben innerhalb des Vogelschutzgebiets „Rheinniederung Altlußheim-Mannheim“, im Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Hockenheimer Rheinbogen“ sowie teilweise im FFH-Gebiet „Rheinniederung von Philippsburg bis Mannheim“ und wirkt sich zudem auf zahlreiche nach § 33 des Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (NatSchG BW) geschützte Biotope aus.

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

Die in den eingereichten Unterlagen enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage – zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen

und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit – sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen eine zusammenfassende Darstellung erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i.S.d. § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens lassen sich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen untergliedern, die neben den Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen vor allem als Flächen- und Bodeninanspruchnahme charakterisiert werden können.

Ausgehend von einer Beschreibung des Untersuchungsgebietes mit anschließender Landschaftsanalyse und daran anknüpfender Konfliktanalyse wurden die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter im Untersuchungsgebiet und die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich bzw. zur Kompensation der nachteiligen Umweltauswirkungen beschrieben. Die konkrete Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt in einem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter i.S.d § 2 Abs. 1 UVPG, die Merkmale des Vorhabens und des Standortes sowie die Maßnahmen, mit denen erheblich nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen und die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft, stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

1.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Der betroffene Landschaftsraum ist geprägt durch ebene, landwirtschaftlich genutzte Flächen, die durch Feldhecken gegliedert sind, und weist hohe Sichtweiten auf. Im Nordwesten befindet sich das Hotel Luxhof. Südlich an die B 39 West und die L 722 grenzen mehrere Gebäude mit Wohnnutzung sowie landwirtschaftlicher und gewerblicher Nutzung an. Das Gebiet ist im Regionalplan „Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar“ als Bereich mit besonderer Bedeutung für die Naherholung dargestellt.

Das Untersuchungsgebiet ist durch die bereits vorhandenen vielbefahrenen Straßen B 39 und L 722 und den von diesen ausgehenden Emissionen sowie den durch diese Straßen verursachten visuellen Zerschneidungseffekt vorbelastet.

Baubedingt ist durch die Bautätigkeit, den Baustellenverkehr sowie die Baustelleneinrichtung mit vorübergehenden Störungen durch Lärm- und Staubentwicklung zu rechnen. Hierdurch wird sowohl das Wohn- und Arbeitsumfeld als auch die Erholungsfunktion negativ beeinflusst. Die baubedingten Beeinträchtigungen werden dadurch minimiert, dass der Vorhabenträger nach den in diesem Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) einzuhalten hat (siehe A.IV.10). Weiter hat er sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und dass geräusch- und erschütterungsarme Bauverfahren bzw. Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik verwendet werden. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger die Anlieger über die Baumaßnahme, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Hierfür sind auch ein Ansprechpartner und dessen Erreichbarkeit zu benennen.

Erheblich nachteilige anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch den Knotenpunktumbau B 39/L 722 sind – insbesondere unter Beachtung der bestehenden Vorbelastung – nicht ersichtlich. Durch die Führung der bislang direkt entlang der Straße verlaufenden Geh- und Radwege über die von der Straße abgerückten Wirtschaftswege, verringern sich die kraftfahrzeugbedingten Gesundheitsrisiken für Fußgänger und Radfahrer. Lärmschutzwand und -wälle reduzieren zwar die Einsehbarkeit in die weite Landschaft, wirken jedoch zugleich für den südlich der B 39 West und L 722 verlaufenden Radweg als Schutz vor optischen Störungen durch die vielbefahrenen Straße, so dass im Ergebnis keine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu erwarten ist. Der Schutz vor optischen Störungen wirkt sich zudem auch positiv auf die bestehende Wohn- und Arbeitssituation aus.

Die Verlegung des Knotenpunktes mit Fahrbahnerweiterung und der durch die gesteigerte Leistungsfähigkeit zu erwartende Anstieg des Verkehrsaufkommens führt zu einer – in Anbetracht der bestehenden Vorbelastung lediglich geringfügigen – betriebsbedingten Zunahme des Verkehrslärms. Einer hierdurch hervorgerufenen Steigerung der Lärmbelastung wird jedoch ebenfalls durch die Schallschutzbauwerke

entgegengewirkt. Diese aktiven Schallschutzmaßnahmen lassen eine Verbesserung der Lärmsituation für das umliegende Wohn- und Arbeitsumfeld sowie für die südlich der B 39 und L 722 gelegenen Bereiche mit Erholungsfunktion erwarten und halten zugleich Licht- und Schadstoffimmissionen zurück.

1.2 Fläche, Boden

Der Bodentyp im Untersuchungsgebiet ist Auenboden, die Bodenart ist Schluff im Wechsel mit Lehm. Der Boden im Untersuchungsgebiet weist in landwirtschaftlicher Hinsicht eine überwiegend hohe bis sehr hohe Ertragsfähigkeit auf. Für die natürliche Vegetation (biotische Lebensraumfunktion) haben die Auenböden des Untersuchungsgebiets dagegen keine hohe oder sehr hohe Bedeutung. Die Bedeutung des Bodens als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf ist überwiegend als sehr hoch einzustufen. Seine Filter- und Pufferfähigkeit bzw. Speicher- und Reglerfunktion für anorganische und organische Stoffe sowie Säuren wird im Wesentlichen als mittel bis hoch bewertet.

Fläche und Boden sind durch die bereits vorhandene Versiegelung vorbelastet. Zudem befinden sich entlang der Straßen durch Böschungen zumeist bereits umgelagerte Böden ohne natürliche Horizontabfolge. Weitere Vorbelastungen liegen in den verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen durch die B 39 und L 722 (Abgase, Abrieb von Fahrbahnbelägen, Fahrzeugreifen und Bremsbelägen, Stoffe von Katalysatoren, Tropfverluste, Korrosionsprodukte, Tausalze) vor. Zudem wurde durch die Untersuchungen im Bereich der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Altlastverdachtsflächen in einem Teilabschnitt eine Überschreitung des Prüfwertes für Benzo(a)pyren festgestellt.

Baubedingt werden für die Anlage von Baustraßen, Lagerflächen und Zwischendeponien etwa 1,1 ha Fläche temporär in Anspruch genommen, was mit einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen verbunden ist. Die Bodenverdichtung durch das Befahren mit Baufahrzeugen kann zudem zu einer Veränderung der Bodenstruktur führen. Durch den Betrieb der Baumaschinen während der Bauphase besteht des Weiteren die Gefahr des Schadstoffeintrags durch umweltgefährdende Bau- und Betriebsstoffe. Um die Auswirkungen des Vorhabens auf Fläche und Boden möglichst gering zu halten, werden Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und bauliche Eingriffe auf ein Mindestmaß begrenzt. Die natürlichen Bodenfunktionen werden im Anschluss an die Baumaßnahmen wiederhergestellt. Dafür wird der Mutterboden vor Baubeginn abgetragen, während der Bauzeit fachgerecht gelagert und nach Durchführung des Vorhabens wieder ordnungsgemäß auf die Fläche aufgetragen

(Maßnahme V 4). Das Risiko des Schadstoffeintrags kann durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen und einen sachgerechten Umgang mit umweltgefährdenden Materialien minimiert werden (vgl. hierzu Nebenbestimmungen A.IV.4.2, A.IV.4.3 und A.IV.5).

Anlagebedingt wird durch die Versetzung des Knotenpunktes, verbunden mit den Fahrbahnerweiterungen und der Umverlegung der zu befestigenden Radwege, eine bislang unversiegelte Fläche von 9.374 m² und eine teilversiegelte Fläche von etwa 805 m² versiegelt. Dies führt zu einem Verlust sämtlicher natürlicher Bodenfunktionen. Als Ausgleich für diese Beeinträchtigungen werden im Rahmen des Vorhabens 2.944 m² nicht mehr benötigte Straßenfläche und 379 m² teilversiegelte Fläche entsiegelt sowie 2.665 m² bislang völlig versiegelte Feldwege teilentsiegelt (Maßnahmen 1 Aa). Die Neuversiegelung kann jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Allerdings führt die nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung“ (LUBW 2012, Heft „Bodenschutz 24“) vorgenommene Bodenbilanzierung, die nach der qualitativen Wertigkeit der Böden hinsichtlich ihrer natürlichen Bodenfunktionen ausgerichtet ist, zu einem Überschuss von 777 Bodenwerteinheiten. Wenn somit auch der Flächenverbrauch nicht vollständig kompensiert werden kann, so führt das Vorhaben doch bezüglich der für den Naturhaushalt relevanten Bodenfunktionen im Ergebnis zu einer positiven Bodenbilanz. Durch den Neubau der Straße und den damit verbundenen Änderungen von Böschungen bzw. erforderlichen Geländeanpassungen (Aufschüttung/Abtrag) sowie der Errichtung der Lärmschutzwälle wird zudem die natürliche Schichtung des Bodens beseitigt. Diese Geländeanpassungen befinden sich jedoch überwiegend im Bereich heutiger Straßen- und Straßennebenflächen, auf denen die Böden aufgrund der früher erfolgten Baumaßnahmen keine natürliche bzw. nur eine gestörte Lagerung aufweisen und durch Verkehrsimmissionen vorbelastet sind. Insofern sind in diesen Bereichen keine erhebliche Beeinträchtigung durch Bodenumlagerungen zu erwarten. Im Bereich der geringer vorbelasteten Flächen ist bei Beachtung einer sorgsam Lagerung und Wiederverwendung des Oberbodens (Maßnahme V 4) sowie einer entsprechenden Eingrünung davon auszugehen, dass die Böden ihre Funktion im Naturhaushalt wieder übernehmen können.

Betriebsbedingt besteht im Bereich der Versickerungsanlagen die Gefahr der Bodenverunreinigung durch im Oberflächenwasser enthaltene Schadstoffe (z.B. Reifenabrieb, Kraftstoffe, Streusalz), wobei sich das Immissionsband entlang der Straßen durch den temporären Verlust der Feldhecken und Einzelbäume noch weiter nach außen verschieben kann. Das Risiko des Schadstoffeintrags und der Ausweitung des Immissionsbandes kann durch eine nach Abschluss der Bauarbeiten zügig

vorgenommene Neubepflanzung der Freiflächen entlang der Straßenränder (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 5 G/Aa, 6 G/A und 7 G/Aa) und bei Beachtung der Nebenbestimmungen zur Errichtung und zum Betrieb der Versickerungsflächen (A.IV.4.5, A.IV.4.6, A.IV.4.7) gemindert werden.

1.3 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

Im Untersuchungsgebiet stellen die quartären und pliozänen Sande und Kiese im Oberrheingraben den Grundwasserleiter dar. Die mittlere jährliche Grundwasserneubildung beträgt 50 bis 250 mm. Der Grundwasserstand liegt natürlicherweise nahe unterhalb der Geländeoberfläche (< 1-2 m). Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich im Wasserschutzgebiet „ZVWV Kurpfalz, Hockenheim Rheinbogen“ (226.047). Die überwiegenden Teile des Gebietes liegen in den Schutzzonen III und IIIA. Der nördlich der L 722 vorgesehene Radweganschluss an die Velo-Route-Rhein und die Tour-de-Spargel liegt im Wesentlichen in der Schutzzone II. Außer dem im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes von Nord nach Süd verlaufenden Silzgraben, befinden sich keine Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet. Die Grundwasservorkommen sind aufgrund der hohen Grundwasserergiebigkeit von hoher Bedeutung.

Eine Vorbelastung besteht durch den versiegelungsbedingten Verlust von Infiltrationsflächen und einer damit verbundenen Minderung der Grundwasserneubildung durch die bestehenden Straßen. Eine allgemeine Vorbelastung besteht auch durch die hohen Entnahmemengen zur Wassergewinnung im mittleren Grundwasserleiter und durch die stoffliche Belastung des oberen Grundwasserleiters, vor allem durch die Nitratbelastung aus der Landwirtschaft.

Wie bereits bei den Ausführungen zum Schutzgut Boden beschrieben, besteht während der Bauausführung die baubedingte Gefahr des Schadstoffeintrags durch umweltgefährdende Bau- und Betriebsstoffe. Befestigte Baustelleneinrichtungsflächen oder temporär befestigte Zufahrtswege führen zudem zu einem zeitweiligen Verlust an Infiltrationsflächen für das Grundwasser. Das Risiko des Schadstoffeintrags kann allerdings durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen und einen sachgerechten Umgang mit umweltgefährdenden Materialien und bei Beachtung der entsprechenden Nebenbestimmungen (vgl. unter A.IV.4 und A.IV.5) minimiert werden. Temporär versiegelte bzw. verdichtete Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen vollständig zurückgebaut, gelockert und wiederbepflanzt, so dass diese Infiltrationsflächen für das Grundwasser wiederhergestellt werden, womit keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die anlagebedingt versiegelte Fläche von 9.374 m² und 805 m² zuvor teilversiegelter Fläche führt zu einem dauerhaften Verlust an Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung. Dieser Flächen- und Funktionsverlust kann teilweise ausgeglichen werden (Maßnahmen 1 Aa). Wie bereits unter den Schutzgütern Fläche/Boden dargelegt, werden nicht mehr benötigte Straßenflächen in einem Umfang von 2.944 m² und 379 m² bislang teilversiegelte Fläche entsiegelt sowie 2.665 m² Feldwege teilsiegelt. Auf diesen Flächen wird die Infiltration des Oberflächenwassers zur Grundwasserneubildung wieder ermöglicht. Das auf der Straße anfallende Oberflächenwasser wird zudem vollständig breitflächig über Versickerungsmulden entwässert, so dass die Auswirkungen der Neuversiegelung auf die Grundwasserneubildungsrate weiter gemindert werden, womit das Vorhaben im Ergebnis keine erheblichen anlagebedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers mit sich bringt.

Der Verlust von Gehölzbeständen mit Immissionsschutzwirkung entlang der Straße erhöht den betriebsbedingten Schadstoffeintrag in das Grundwasser geringfügig. Zudem können durch die Entwässerung des Oberflächenwassers über die Versickerungsmulden am Fahrbahnrand Schadstoffe ins Grundwasser gelangen. Durch eine rasche Bepflanzung der neuen Straßenränder (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 5 G/Aa, 6 G/A und 7 G/Aa) nach Fertigstellung der Baumaßnahme und eine den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) entsprechende breitflächige Versickerung des Oberflächenwassers über die belebten Bodenschichten, wodurch Schadstoffe aus dem Oberflächenwasser gefiltert werden, wird der Schadstoffeintrag in das Grundwasser jedoch so weit gemindert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag zu erwarten sind.

1.4 Luft, Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im Klimabezirk „Südwest-Deutschland“ im Bereich „Nördliches Oberrhein-Tiefland“. Die Lufttemperatur beträgt im Jahresdurchschnitt 10,4 °C, die mittleren Niederschlagssummen liegt bei 700,5 mm/Jahr. Das Untersuchungsgebiet ist durch hohe Temperaturen und häufige Inversionswetterlagen geprägt. Vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Waldbestände oder größere Gehölzflächen mit Bedeutung für den regionalen Immissionsschutz sind nicht vorhanden. Eine hohe Bedeutung für den lokalen Immissionsschutz besitzen die Feldhecken entlang der B 39 und L 722. Die Freiflächen im Untersuchungsgebiet

können als Freilandklimabiotope mit mittlerer Bedeutung – ohne Siedlungsbezug – eingestuft werden.

Im Nahbereich der B 39 und L 722 ist durch die verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen eine Vorbelastung der Lufthygiene vorhanden. Die bereits versiegelten Verkehrsflächen bewirken zudem eine verstärkte Erwärmung und Wärmespeicherung und damit eine Vorbelastung der kleinklimatischen Verhältnisse.

Der baubedingte Einsatz von Baumaschinen führt zu einer erhöhten Luftschadstoffbelastung im Baufeld. Im Rahmen der Bauzeit ist zudem mit einer erhöhten Staugefahr und dadurch mit einer erhöhten Schadstoffbelastung zu rechnen. Diese Beeinträchtigungen wirken jedoch nur temporär und stellen sich angesichts der bestehenden Vorbelastung als nicht erheblich dar. Weiter werden durch die temporäre Flächeninanspruchnahme und den damit verbundenen Verlust von Gehölzflächen klimatische Funktionen zerstört, womit eine erhebliche Beeinträchtigung des Mikroklimas einhergeht. Der Verlust der Gehölzflächen kann durch entsprechende Gehölzpflanzungen nach Beendigung der Baumaßnahmen mittelfristig wieder ausgeglichen werden (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa, 4 A, 5 G/Aa, 6 G/A, 7 G/Aa und 11 G/Aa).

Die anlagenbedingte Flächenversiegelung und der dauerhafte Verlust von Gehölzstrukturen führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Mikroklimas. Durch eine zügige Bepflanzung der neuen Straßenränder und durch die Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung von zuvor versiegelten Flächen (Maßnahmen 1 Aa, 2 Aa bzw. G/Aa, 5 G/Aa, 6 G/A und 7 G/Aa) können mikroklimatischen Bedingungen verbessert und erhebliche Beeinträchtigungen im Ergebnis ausgeglichen werden.

Durch die Verkehrszunahme im Bereich des ausgebauten und damit leistungsfähigeren Knotenpunktes erhöhen sich die betriebsbedingten Schadstoffimmissionen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung und der relativ geringfügigen Verkehrszunahme stellt sich diese Zunahme an Schadstoffimmissionen nicht als erheblich dar.

1.5 Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Neben Siedlungs- und Infrastrukturflächen sowie Ackerflächen weist das Untersuchungsgebiet Wiesen und Weiden, Ruderalvegetation, Gehölzbestände und Gebüsche, Gestrüpp und Streuobstbestände auf. Im östlichen Bereich durchläuft der Silzgraben – ein mäßig ausgebauter Bachabschnitt mit Regelprofil – das Untersu-

chungsgebiet von Norden nach Süden. Das Untersuchungsgebiet befindet sich vollständig im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Hockenheim Rheinbogen“ (2.26.028) und im Vogelschutzgebiet (VSG) „Rheinniederung Altlußheim – Mannheim“ (6616441). Im Untersuchungsgebiet liegen zudem Teilflächen des Naturschutzgebietes „Hockheimer Rheinbogen“ (2.128). Insbesondere die südlich der L 722 entlang des geplanten Radweges verlaufenden Feldhecken gehören zum FFH-Gebiet „Rheinniederung von Philippsburg bis Mannheim“ (6716341). Viele dieser Feldhecken, insbesondere auf der nördlichen Seite entlang der B 39 West/L 722 und im Bereich der Feldwege, sind zudem nach § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 NatSchG BW i.V.m § 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

Im Rahmen von Freilandbefragungen in den Jahren 2015 und 2018 wurden im Untersuchungsraum insgesamt 35 Brutvogelarten festgestellt (vgl. Unterlage 19.3a – Erfassung von Brutvögeln und Reptilien 2015 - 2018, S. 25). Darunter sind mit Bluthänfling, Feldlerche, Gelbspötter, Goldammer, Haussperling, Kuckuck und Rauchschwalbe insgesamt sieben Arten vertreten, die in der Roten Liste Baden-Württembergs oder des Bundes als stark gefährdet, gefährdet oder als Arten der Vorwarnliste geführt werden. Auch die Zauneidechse – eine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie – kommt im Untersuchungsgebiet vor. Geeignete Strukturen, die Fledermäusen als Quartiere dienen können, sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Da den bestehenden Heckenstrukturen jedoch eine wichtige Leitfunktion für strukturgebundene fliegende Fledermäuse zukommt, ist vom Vorkommen einer Anzahl von Arten (insb. des Großen Mausohrs) im Wirkraum auszugehen.

Als wesentliche Vorbelastung sind die Verkehrsbelastung durch die B 39 und die L 722 und die Versiegelung in diesem Bereich zu nennen, die zu einer Barrierewirkung und zu Immissionsbelastungen führen. Auch die Störwirkungen, die auf den Wirtschaftswegen von dem landwirtschaftlichen Verkehr ausgehen, stellen eine Vorbelastung dar.

Baubedingt werden für das Baufeld, die Baustelleneinrichtungsflächen und die Zufahrten etwa 1,1 ha Fläche in Anspruch genommen. Dies führt zu einem temporären Verlust an Fläche mit Biotopentwicklungspotenzial. Durch die Sicherung des Oberbodens für die Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen im Anschluss an die Baumaßnahmen (Maßnahme V 4), wird auch das Biotopentwicklungspotenzial auf diesen Flächen wiederhergestellt.

Naturschutzfachlich hohe Bedeutung hat die temporäre Inanspruchnahme von 2.508 m² Feldhecken (davon etwa 0,14 ha nach § 33 NatSchG BW geschützte Biotope) und

30 m² Gebüsch mittlerer Standorte. Weiter ist auch der temporäre Verlust von 380 m² Fettweide und 590 m² grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation und damit auch deren Biotop- bzw. Biotopverbundfunktion zu verzeichnen. Mit dem Verlust dieser Biotope geht auch deren Habitatfunktion für Vögel und Zauneidechsen verloren. Insbesondere der Verlust der Feldhecke, mit dem neben der Leitfunktion für strukturgebundene fliegende Fledermäuse auch die Habitatfunktion verloren geht, bewirkt eine erhebliche Beeinträchtigung. Zudem besteht durch die Baufeldfreimachung und die Bautätigkeit selbst die Gefahr der Beeinträchtigung und Tötung gefährdeter Tierarten. Durch Vermeidungsmaßnahmen wie die Rodung der Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit, der Vergrämung der Eidechsen aus dem Baufeld, dem Aufstellen eines Reptilienschutzzaunes, dem Abfangen von Zauneidechsen und den jahreszeitlichen Vorgaben für die Rodung von Wurzelstubben und für den Beginn der Erdarbeiten (Maßnahmen V 1, V 2, V 5, V 6, V 8 – in der Konkretisierung, die sie durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.9 erhalten haben) können jedoch – bei vorgezogener Entwicklung von entsprechenden Ersatzhabitaten für einzelne Arten (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen 8 A_{CEFA}, 9 A_{CEFB}, 12 A_{CEFA}) – erhebliche Beeinträchtigungen von Vögeln und Zauneidechsen bzw. Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden werden. FFH-Lebensraumtypen und für dieses Gebiet sowie das Vogelschutzgebiet maßgebliche Arten wurden im Rahmen einer FFH-Vorprüfung untersucht und sind durch das Vorhaben entweder nicht betroffen oder nicht erheblich beeinträchtigt. Der temporäre Verlust der Leitstrukturen für Fledermäuse lässt zwar grundsätzlich eine Beeinträchtigung von strukturgebundenen fliegenden Fledermäusen – insb. des Großen Mausohrs, einer Art des Anhanges II der FFH-Richtlinie – befürchten, eine erhebliche Beeinträchtigung kann jedoch durch die Installation künstlicher Leiteinrichtungen bzw. die Pflanzung von Gehölzen in der erforderlichen Höhe während der Bauzeit (Maßnahme V 7, konkretisiert durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.13) vermieden werden. Durch Schutzmaßnahmen gemäß RAS LP 4 (1999) und DIN 18920 während der Bauzeit (Maßnahme V 3) kann zudem die Gefahr gemindert werden, dass im an die Baustellenflächen angrenzenden Bereich weitere Biotopflächen – bspw. durch Überfahren des Wurzelbereiches von Gehölzen – beschädigt oder zerstört werden. Die direkt an die Baustellenflächen angrenzenden Biotope können während der Bauzeit auch durch Lärm- und Staubentwicklung beeinträchtigt werden und ihre Biotopfunktion kann während dieser Zeit deutlich gemindert sein. Da die Vegetationsstrukturen und Lebensräume für Tiere im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen wieder neu angelegt werden müssen, wird der Ausgleich dieser Vegetations- und Lebensraumverluste im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen für anlagebedingte Vegetations- und Lebensraumverluste dargestellt.

Die anlagenbedingte dauerhafte Neuversiegelung (9.374 m²) zuvor unversiegelter bzw. Versiegelung (805 m²) teilversiegelter Fläche führt zu einem entsprechenden dauerhaften Verlust an Flächen mit Biotopentwicklungspotenzial. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Durch die Entsiegelung einer vollversiegelten Fläche von 2.944 m² und einer bislang teilversiegelten Fläche von 379 m² sowie der Teilentsiegelung von 2.665 m² Feldwegen kann dieser Flächenverlust teilweise kompensiert werden (Maßnahme 1 Aa).

Der dauerhafte Flächenverlust führt zudem zu einem Verlust von Biotopstrukturen hoher (4.150 m² Feldhecken und 26 Bäume) und mittlerer Bedeutung (etwa 7.260 m² Fettwiese mittlerer Standorte und 6.180 m² grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation). Bei einem Großteil der Gehölzbestände (0,3 ha) handelt es sich zudem um nach § 33 NatSchG BW geschützte Biotope. Der Verlust von Biotoptypen hoher und mittlerer Bedeutung (insg. etwa 1,76 ha), mit denen ebenfalls die Habitatfunktion für Vögel und die Zauneidechse verloren geht, stellen eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Wie bereits dargelegt, geht mit dem temporären Flächenverlust durch die Baustelleneinrichtungsflächen, zudem der Verlust von 2.508 m² Feldhecken (davon etwa 0,14 ha nach § 33 NatSchG BW geschützte Biotope) und 30 m² Gebüsch mittlerer Standorte sowie der Verlust von 380 m² Fettweide und 590 m² grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation – und damit auch der Verlust der Habitatfunktion für Tiere – einher.

Zum Ausgleich der bau- und anlagebedingten Verluste dieser Vegetationsstrukturen sowie Habitate für Vögel und Zauneidechsen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen – die auf Anregung durch die untere und höhere Naturschutzbehörde durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.9 konkretisiert wurden – vorgesehen:

- Anlage von 3.180 m² Feldhecken und 17 Einzelbäumen (Maßnahme 2 Aa bzw. G/Aa)
- Anlage von 2.400 m² Feldhecken mittlerer Standorte (Maßnahme 3 Aa)
- Anlage von insgesamt 3.886 m² artenreichen Wiesenflächen (Maßnahme 4 A)
- Anlage von insgesamt 6.962 m² Flächen mit grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation (Maßnahme 5 G/Aa)
- Wiederherstellung von 1.222 m² grasreicher Ruderalflur durch Sukzession (Maßnahme 6 G/A)
- Anpflanzung von 1.124 m² Feldhecken auf temporär beanspruchten Flächen (Maßnahme 7.1 G/A)

- Anpflanzung von Gehölzen/Gehölzrändern (992 m²) durch Sukzession auf temporär beanspruchten Flächen (Maßnahme 7.2 G/A)
- Anpflanzung von 378 m² Fettweide mittlerer Standorte und 359 m² grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation auf temporär beanspruchten Flächen (Maßnahme 7.3 G/Aa)
- Anpflanzung von 479 m² grasreicher Ruderalvegetation durch Sukzession auf temporär beanspruchten Flächen (Maßnahme 7.4 G/A)
- Entwicklung von Ersatzhabitaten für Zauneidechsen und Feldvögel (Maßnahme 8 A_{CEFa})
- Anlage von Habitat- und Vegetationsstrukturen für Reptilien (Maßnahme 11 G/Aa)
- Entwicklung von Ersatzhabitaten in Form von drei Lerchenfenstern mit jeweils einer Mindestgröße von 25 m² und 1 ha extensiver Bewirtschaftung pro Brutpaar (Maßnahme 9 A_{CEFb})
- Anbringen von 6 Starennistkästen (Maßnahme 12 A_{CEFa})
- Einmaliges partielles Auflichten vorhandener Heckenrandstrukturen unter Erhaltung wertvoller Altgehölze (Maßnahme 10 Aa).

Die oben aufgeführten Maßnahmen dienen dem Ausgleich verloren gegangener Vegetationsstrukturen und dem Ausgleich verlorengegangener bzw. beeinträchtigter Habitate.

Durch die Entwicklung des Feldlerchenhabitats (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 9 A_{CEFb}) wird der Zerstörung eines Brutreviers der Feldlerche durch den Ausbau des nördlich der Straßen verlaufenden Radweges Rechnung getragen und eine Kontinuität von Brutplätzen im Untersuchungsgebiet gewährleistet.

Durch die Rodung von Höhlenbäumen entlang der B 39 und entlang der L 722 werden regelmäßig vom Star genutzte Bruthabitate zerstört. Durch das Aufhängen der 6 Starennistkästen ist die ökologische Funktion dieser Bruthabitate im räumlichen Zusammenhang jedoch weiterhin gegeben.

Unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.IV.9 sowie der im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Monitoringmaßnahmen – deren ordnungsgemäße Umsetzung durch eine ökologische Baubegleitung gewährleistet wird – (vgl. Unterlage 19.1a, Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 30 ff.) ruft das Vorhaben weder baubedingte noch anlagenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des Landschafts- und

Naturschutzgebietes „Hockenheimer Rheinbogen“ (NSG/LSG) sowie des FFH- und Vogelschutzgebietes hervor.

Betriebsbedingt besteht die Möglichkeit, dass der Gelbspötter, dessen Brutrevier im Jahr 2015 unmittelbar entlang des südöstlich geplanten Radweges verortet wurde, durch die Zunahme des Radverkehrs vermehrt betriebsbedingten Störungen ausgesetzt ist. Dabei ist jedoch auch zu Beachten, dass sich die Hecke durch Sukzession schließt und damit für den Gelbspötter unattraktiv wird. Der mögliche betriebsbedingte Verlust des Brutplatzes kann i.R.d. Maßnahme 10 Aa durch die Auflichtung einer weiter südlich gelegenen Hecke ausgeglichen werden.

Im Hinblick auf die vorhandenen Vorbelastungen durch Immissionen erhöhen sich die betriebsbedingten Auswirkungen des Knotenpunktumbaus (Barrierewirkung, Immissionen) im Bereich der B 39/L 722 für Flora und Fauna nur geringfügig, womit – auch für die Schutzzwecke des FFH-, Vogelschutz- sowie Landschafts- und Naturschutzgebietes – keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

1.6 Landschaft

Das Landschaftsbild ist durch ebene, landwirtschaftliche Flächen geprägt, die durch Feldhecken, Gräben und Bäume gegliedert sind. Der ebene und offene Landschaftsraum ermöglicht die Einsicht in weitere Fernbereiche. Das Untersuchungsgebiet selbst wird durch die vorhandenen Verkehrswege (B 39 und L 722) und den von diesen ausgehenden Zerschneidungseffekten und Emissionen dominiert.

Insbesondere diese technische Überprägung sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung reduzieren die Bedeutung des Gebietes für das Landschaftsbild. Die bestehenden Verkehrswege bewirken eine deutliche Vorbelastung der Landschaft durch Zerschneidungswirkungen, Verlärmung, Luftverunreinigung und visuelle Störungen.

Die baubedingte temporäre Inanspruchnahme von Flächen und der Verlust der Feldhecken im Randbereich der Straßen führt zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Diese Auswirkungen sind auf die Bauzeit begrenzt und werden durch die Wiederherstellung hochwertiger Vegetationsstrukturen nach Beendigung der Baumaßnahmen rückgängig gemacht (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa, 4 A, 5 G/Aa, 6 G/A, 7 G/Aa und 11 G/Aa). Daher ist nicht von einer erheblichen baubedingten Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auszugehen.

Die anlagenbedingte großflächige Neuversiegelung durch die Verschiebung des Knotenpunktes, der damit verbundene Gehölzverlust sowie die Errichtung der Lärmschutzwand und -wälle führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Der durch die Straße bereits vorhandene visuelle Zerschneidungseffekt wird durch die geplanten Lärmschutzbauwerke intensiviert. So erstrecken sich Wand und Wälle – lediglich durch die B 39 Süd unterbrochen – mit einer Höhe von jeweils 4 m bzw. 4,5 m über eine Länge von knapp 360 m von West nach Ost. Der dadurch bewirkte optische Zerschneidungseffekt der Sichtachse Nord-Süd fällt umso mehr ins Gewicht, als die Eigenart der vorhandenen Landschaft durch ein offenes und ebenes Gelände charakterisiert wird, welches bislang eine Sicht in weitere Fernbereiche ermöglicht, und in dem die Lärmschutzwand und -wälle als Fremdkörper wirken. Durch die vorgesehene Eingrünung der B 39 und L 722 sowie durch die Bepflanzung entlang bzw. im Bereich der Schallschutzanlagen (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 5 G/Aa, 6 G/A und 7 G/Aa) kann die Störung der Sichtbeziehung Nord-Süd zwar nicht vermieden werden, jedoch kann dadurch die Gesamtwirkung des durch den vorhandenen Bewuchs gegliederten Landschaftsbildes teilweise wiederhergestellt bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet werden, so dass im Ergebnis keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbleibt.

Im Hinblick auf die vorhandene Vorbelastung und unter Berücksichtigung der geplanten Wiedereingrünung der B 39/L 722 sind keine erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

1.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet befindet sich der nach § 2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg (DSchG) denkmalgeschützte ehemalige Bahnhof Lußhof. Die durch das Vorhaben betroffenen Flächen liegen zudem im Randbereich eines Militärlagers aus der Römerzeit, eines archäologischen Kulturdenkmals gemäß § 2 DSchG.

Durch das Vorhaben wird nicht in die Substanz der denkmalgeschützten Gebäude eingegriffen.

Bau- und anlagebedingt können sich für das Baudenkmal Lokschuppen optische Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ergeben. Erhebliche Beeinträchtigungen des archäologischen Denkmals sind aufgrund der geringen Ausdehnung und Tiefe der mit dem geplanten Bauvorhaben verbundenen Bodeneingriffe nicht zu erwarten. Den Belangen des Denkmalschutzes wird im Übrigen durch Nebenbestimmung A.IV.7 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

1.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass direkte Beeinflussungen eines Schutzguts indirekte Beeinflussungen anderer Schutzgüter nach sich ziehen können. Vorliegend ergeben sich durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen, als im Rahmen der einzelnen Umweltschutzgüter dargestellt.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 25 UVPG für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier des Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen findet an dieser Stelle nicht statt.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technische Regelwerke, aus welchen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die vorstehend genannten Schutzgüter, die indes kompensiert werden können und einer Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegenstehen.

Bezogen auf den Menschen können während der Baumaßnahme Beeinträchtigungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Relevant sind insbesondere Lärmimmissionen. Allerdings sind diese Beeinträchtigungen lediglich temporärer Art. Zudem werden mögliche Beeinträchtigungen durch Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.10.1 – A.IV.10.5) gemindert. Aufgrund dieser die baubedingten Beeinträchtigungen minimierenden und ggf. kompensierenden Regelungen und des auf die Bauausführung begrenzten Zeitraums, stellen sich die Auswirkungen auf den Menschen in ihrem Ausmaß als nicht erheblich dar.

Die im Rahmen des Vorhabens zu errichtende Lärmschutzwand sowie die Lärmschutzwälle führen gegenüber dem gegenwärtigen Zustand zu einer deutlichen Verbesserung hinsichtlich der Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Immissionen.

Die gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) für den südlich an die B 39 West und L 722 angrenzend bebauten Bereich geltenden Immissionsgrenzwerte für Verkehrsgläusche (Kern-, Dorf- und Mischgebiet) von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden unterschritten. Wand und Wälle schirmen darüber hinaus Licht- und Schadstoffimmissionen ab und führen auch dahingehend zu einer Verbesserung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand. Die durch den Ausbau der Straße und die Errichtung der Schallschutzmaßnahmen bewirkte Intensivierung des optischen Zerschneidungseffekts und die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des unmittelbaren Umgebungsbereichs sind angesichts der vorhandenen Vorbelastung durch die bestehende B 39 und L 722 nicht als erheblich zu beurteilen. Insbesondere die Lärmschutzwälle, welche nach ihrer Errichtung begrünt werden, wirken der durch die Straße verursachte optische Störwirkung entgegen und führen zu einer qualitativen Aufwertung des Wohn- und Arbeitsumfeldes sowie der Erholungsfunktion südlich der B 39 West und L 722.

Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Versiegelung von Flächen und Gehölzrodungen, den damit verbundenen Habitatverlusten sowie den nachteiligen Auswirkungen auf das Mikroklima.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind jedoch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des BNatSchG und des NatSchG BW zu sehen. Danach werden die vorhandenen Eingriffe – einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Fläche/Boden, Wasser sowie Luft/Klima – vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, konkretisiert durch die in diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen (insb. A.IV.4, A.IV.5, A.IV.9), kompensiert. Die Verluste von – auch nach § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 NatSchG BW i.V.m § 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG gesetzlich geschützten – Biotopen und von Lebensräumen für die Tierwelt werden durch geeignete Maßnahmen vermieden oder ausgeglichen.

Unter Beachtung der in diesem Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen sowie der im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden auch die Schutzzwecke des Landschafts- und Naturschutzgebietes „Hockenheimer Rheinbogen“ (NSG/LSG) nicht erheblich beeinträchtigt.

FFH-Lebensraumtypen oder Arten des FFH-Gebiets „Rheinniederung von Philippsburg bis Mannheim“ (6716341) bzw. das Vogelschutzgebiet „Rheinniederung

Altlußheim-Mannheim“ (6616441) sind durch das Vorhaben entweder nicht betroffen oder deren Beeinträchtigung kann durch Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden. Die Erhaltungsziele der Schutzgebiete werden nicht erheblich beeinträchtigt. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Verwirklichung der Verbotstatbestände durch entsprechende Vermeidungs-, (vorgezogene) Ausgleichs- und Monitoringmaßnahmen (i.V.m. A.IV.9) ausgeschlossen wird.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie des kulturellen Erbes und sonstiger Sachgüter sind bei Beachtung der in den durch diesen Beschluss festgestellten Planunterlagen sowie den entsprechend verfügbaren Nebenbestimmungen (A.IV.9 und A.IV.7) ebenfalls nicht zu erwarten.

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

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG eingestellt. Bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen.

IV. Planrechtfertigung

Die für den Knotenpunktumbau am Lußhof B 39/L 722 erforderliche Planrechtfertigung liegt vor.

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

Nach § 1 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Gemessen an diesen Zielsetzungen ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten und damit gerechtfertigt. Durch das Vorhaben sollen die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit verbessert und für die Zukunft gewährleistet werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes hat mit stetiger Zunahme des Verkehrs abgenommen. Insbesondere der übergeordnete Streckenteil (B 39 West und L 722) zwischen der Salierbrücke und der Anschlussstelle A 61/Hockenheim, dem die Funktion einer überregionalen Verkehrsverbindung zukommt, ist in beiden Richtungen von der Verschlechterung der Leistungsfähigkeit betroffen. Durch den zweistreifigen Ausbau der Geradeausrichtungen und die Erweiterung der Abbiegestreifen soll insbesondere die Leistungsfähigkeit der Fahrbeziehung zwischen der Salierbrücke und der Anschlussstelle an die A 61 bei Hockenheim an die bestehenden und für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen angepasst und dadurch das gebotene Maß an Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität gewährleistet werden. Die mit dem Umbau verbundene Versetzung des Knotenpunktes um 75 m nach Osten und die damit einhergehende Änderung des Kreuzungswinkels führt zudem zu einer deutlichen Verbesserung der Sichtbeziehungen und fördern damit ebenfalls die Verkehrssicherheit. Auch das räumliche Abrücken des Fußgänger- und Radverkehrs vom Kfz-Verkehr sowie die Errichtung von Haltebuchten für die im südlichen Bereich der B 39 vorhandenen Bushaltestellen verbessern die Verkehrssicherheit und im Bereich der Bushaltestellen den Verkehrsfluss.

V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Der Umbau des Knotenpunktes steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Dementsprechend wurden weder von der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe noch vom Verband Region Rhein-Neckar Bedenken zu dem Vorhaben geäußert.

Die maßgeblichen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus dem Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und dem Regionalplan „Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar“.

Nach dem Leitbild des LEP 2002 ist zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Landes eine flächendeckende Versorgung mit moderner Infrastruktur sicherzustellen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Motorfunktion der zentralen Orte stärkt, die räumliche Kooperation und den Leistungsaustausch fördert und die großräumige Einbindung des Landes gewährleistet. Dazu sind die infrastrukturellen Einrichtungen unter Beachtung von Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Tragfähigkeit bedarfsgerecht und zukunftsorientiert auszubauen und zu vernetzen (PS 1.6 – G). Räumlich ist das Vorhaben im europäischen Verflechtungsraum Oberrhein gelegen, welcher insgesamt nachhaltig, vernetzt und grenzübergreifend als Zukunftsregion zu entwickeln ist. Eine besondere regionale Entwicklungsaufgabe ist die umweltgerechte Ausgestaltung der Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsnetze am Oberrhein als europäische Verkehrsdrehscheibe (PS 6.2.3 – Z). Überdies sind die Mittelzentren zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden (PS 2.5.9 – G). Diesen Zielen und Grundsätzen entspricht das Vorhaben. Da der B 39 zusammen mit der L 722 im vorhandenen Straßennetz die Funktion zukommt, die Mittelzentren Speyer, Schwetzingen und Walldorf/Wiesloch zu verbinden, entspricht es dem Grundsatz des LEP 2002, die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsverbindung aufrechtzuerhalten.

Nach dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar bedarf die Metropolregion Rhein-Neckar als einheitlichem Lebens- und Wirtschaftsraum einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsplanung, die verstärkt die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und deren Zusammenwirken mit der Siedlungsentwicklung auch über die Regionsgrenze berücksichtigt (PS 1.4.1.2 – G). Voraussetzung hierfür ist die Bündelung und Konzentration des Verkehrswegeausbaus im Zuge der regionalen/großräumigen Entwicklungsachsen (PS 3.1.1.2 – G). Das regionale Straßennetz soll dabei so ausgebaut werden, dass Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite im System der zentralen Orte beseitigt bzw. stark gemindert werden. Unterhaltung und Ausbau des regionalen Straßennetzes sollen unabhängig von der Straßenbaulast so erfolgen, dass die Straßen ihre Verbindungs- und Versorgungsaufgaben im System der zentralen Orte erfüllen können (PS 3.1.2.1 – G).

Die B 39 und L 722 sind im Regionalplan als überregionale Straßenverbindung dargestellt, an der sich die regionalen Entwicklungsachsen vom Mittelzentrum Speyer über Hockenheim in die Richtungen der Mittelzentren Schwetzingen bzw.

Walldorf/Wiesloch (vgl. PS 1.3.2 – Z) orientieren. Der Knotenpunkt hat durch die gestiegenen Verkehrszahlen an Leistungsfähigkeit verloren. Durch den Umbau soll der entstandene Kapazitätsengpass beseitigt und die Verbindungsfunktion der B 39 und L 722 aufrechterhalten werden. Durch das räumliche Abrücken der Radwege von der B 39/L 722 wird zudem die Sicherheit und Attraktivität des Fahrradverkehrs gesteigert. Dadurch wird der allgemeinen Zielsetzung entsprochen, den Fahrradverkehr neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertiges Verkehrssystem zu fördern und weiterzuentwickeln, um eine verstärkte Nutzung des Fahrrads im Freizeitverkehr und Tourismus zu erreichen (vgl. PS 3.1.6.1 – G).

Auch wenn das Vorhaben in einem regionalen Grünzug (PS 2.1.1 – Z) und in einem Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (PS 2.2.1.2 – Z) liegt und das Gebiet einen bedeutenden Raum für den regionalen Biotopverbund darstellt, widerspricht es den für diese Gebiete festgelegten Zielsetzungen nicht. Der Knotenpunkt ist bereits im Bestand vorhanden, weshalb der Umbau an den bestehenden Standort gebunden ist. Wie bereits festgestellt, ist die Maßnahme erforderlich, um die Verkehrsverbindung – auch im Sinne der raumplanerischen Konzeption – an die gestiegenen Verkehrszahlen anzupassen und die Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten. Für den Umbau besteht mithin ein überwiegendes öffentliches Interesse. Mit dem Vorhaben verbundene Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1a) aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Die Freiraumfunktionen Boden, Wasser, Klima, Arten-, Biotopschutz und die landschaftsgebundene Erholung sind damit ebenso gewährleistet wie die Erhaltung und Entwicklung heimischer Pflanzen und freilebender Tierarten mit dem Ziel der Biodiversität.

Die B 39 West ist zusammen mit der L 722 in der ersten Fortschreibung des Flächennutzungsplans 2020 der Verwaltungsgemeinschaft Hockenheim (2014) als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit dieser überörtlichen Verbindungsstraße dient der Umbau des Knotenpunktes. Anderweitige Bauleitplanungen oder sonstige Planungen der Gemeinde Altlußheim, zu denen das Bauprojekt in einem unauflösbaren Konflikt steht, sind nicht ersichtlich. Somit sind auch die städtebaulichen Belange im Sinne des § 38 S. 1 Baugesetzbuch (BauGB) hinreichend berücksichtigt.

VI. Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung

Der Knotenpunktumbau und die Errichtung der Geh- und Radwege entsprechen den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus, so dass die Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 S. 1 FStrG).

Die Kostentragung für den Knotenpunktumbau richtet sich nach § 12 Abs. 2, Abs. 3a und Abs. 6 S. 1 FStrG. Danach haben der Bund und das Land Baden-Württemberg die Kosten der Einmündungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Einmündung beteiligten Straßenäste zu tragen. Sollten zwischen den Straßenbaulastträgern keine Einigung erzielt werden, so behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung über die Kosten vor (vgl. A.IV.3).

Über die Widmung des neu herzustellenden Geh- und Radweges entlang der B 39/L 722 war nicht zu entscheiden. Wird eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, ist eine ausdrückliche Widmung nicht erforderlich. Nach § 2 Abs. 2, Abs. 6a FStrG gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, wenn der Straßenbaulastträger die Verfügungsgewalt über die der Straße dienenden Grundstücke erlangt hat. Im Übrigen entscheidet die zuständige höhere Straßenbaubehörde über die Widmung (§ 2 Abs. 6 S. 1 FStrG i.V.m. § 3 Nr. 1 FStrGZuVO).

VII. Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes und den in diesem Zusammenhang geltenden Vorschriften vereinbar. Die untere und die höhere Immissionsschutzbehörde wurden zu dem Vorhaben gehört und haben keine Bedenken geltend gemacht.

1. Verkehrslärm

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sieht das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hinsichtlich des vorbeugenden Lärmschutzes eine dreistufige Regelung vor, bestehend aus dem Trennungsgebot, dem aktiven sowie dem passiven Schallschutz.

1.1 Trennungsgebot § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Gemäß § 50 S. 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden.

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

§ 50 BImSchG steht der Planung nicht entgegen. Bei der südlich an die Straße angrenzenden Wohnbebauung handelt es sich weder nach bauplanungsrechtlicher Beurteilung noch nach dem tatsächlich vorhandenen Ausmaß der Wohnnutzung um ein ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienendes Gebiet, sondern vielmehr um einen Siedlungssplitter im Außenbereich, der von § 50 BImSchG grundsätzlich nicht geschützt wird. Anderweitige dem Wohnen dienende Gebiete sind dagegen erst in deutlicher Entfernung zum Planungsgebiet vorhanden. Im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen i.S.d. §§ 50 i.V.m. 3 Abs. 1 BImSchG auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder Wasserschutzgebiete) ist zu beachten, dass es sich vorliegend um den Umbau eines bereits bestehenden Knotenpunktes handelt, die Lage der Straßen im Bestand somit bereits den wesentlichen räumlichen Rahmen des Umbaus vorgibt und eine Trennung i.S.d. § 50 BImSchG insofern nicht bzw. nur sehr bedingt möglich ist.

1.2 § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV

Nachdem die von dem geplanten Knotenpunktumbau ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht i.S.d. § 50 BImSchG vermeidbar sind, ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch das Vorhaben keine Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). In der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) sind die Immissionsgrenzwerte festgelegt, die zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen nicht überschritten werden dürfen.

Im Rahmen des Vorhabens wurde eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17a) durchgeführt, nach der es sich bei dem Vorhaben um eine wesentliche Änderung i.S.d. § 1 der 16. BImSchV handelt und der Anwendungsbereich der Verordnung eröffnet ist. Diesem Ergebnis folgt die Planfeststellungsbehörde.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90) ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Nachdem sich das Vorhaben sowie die südlich daran anschließende Bebauung bauplanungsrechtlich im Außenbereich befindet, beurteilt sich die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen nach den Nrn. 1, 3 und 4 (vgl. § 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV). Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann damit nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden, womit vorliegend die für diese Gebiete aufgeführten Immissionsgrenzwerte maßgeblich sind.

Die auf einen entsprechenden Abgleich zielende Schalluntersuchung erfasst alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannter Methoden aufbereitet. Die zugrunde gelegten Verkehrskennzahlen entstammen der Anlage 3 zum Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Modus Consult zum Vorhaben (Unterlage 22) und sind nicht zu beanstanden. Die Grundlagen der schalltechnischen Bewertung basieren auf dem durchschnittlichen Tag eines Jahres (DTV) und werden für die maßgeblichen Querschnitte für den Zeitraum Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) – in der ursprünglichen Berechnung noch getrennt nach den Verkehrsmitteln des Leichtverkehrs bis 3,5 t und des Schwerverkehrs über 3,5 t – ausgegeben. Da nach RLS-90 die Berücksichtigung des Lkw-Verkehrs über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht gefordert wird, war dahingehend eine Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung erforderlich. Diesem Erfordernis ist der Vorhabenträger nachgekommen und hat i.R.d. vorgenommenen Planungsänderungen (01.07.2019) eine entsprechende Neuberechnung nachgereicht (vgl. Anlage 1a zu Unterlage 17a). Um diesen nach RLS-90 erforderlichen Schwerverkehrsanteil zu erhalten, wurden die aus der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Schwerverkehrsanteile über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Schwerverkehrsanteil über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht mit dem Faktor 1,3 umgerechnet. Dies ist gleichermaßen plausibel wie auch schlüssig und wird den gesetzlichen Voraussetzungen gerecht. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Ermittlung des maßgebenden Lkw-Anteils über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht in Prozent am Gesamtverkehr mangels bindender Vorgaben durch Regelwerke in der Praxis unterschiedlich gehandhabt wird und die Methodik der Umrechnung bzw. das dargestellte Vorgehen insgesamt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist.

Somit lassen sich die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Ebenfalls bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Verwendung des auf den Rechenvorschriften der RLS-90 basierenden Programms „SoundPlan 7.4“ bei der Berechnung der Schallimmissionen.

Der Vergleich zwischen Prognose-Nullfall (2030) und Planfall (2030), welcher die Errichtung der Lärmschutzwälle bereits beinhaltet, ergibt für den Planfall eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für das Gebäude Lußhof 3 (vgl. hierzu Anlage 1a zu Unterlage 17a) um 5,1 dB(A) am Tag und 8,3 dB(A) in der Nacht, wobei am ersten Geschoss der Ostfassade des Gebäudes eine Verschlechterung des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognose-Nullfall festzustellen ist.

Betroffene haben gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, d.h. Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Straße als Emissionsquelle, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, verlängerte der Vorhabenträger den Lärmschutzwall LA 02 in westlicher Richtung um eine Lärmschutzwand (LA 01), womit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden und dem Anspruch der Betroffenen auf aktiven Lärmschutz entsprochen wird.

Nachdem der östlich gelegene Lärmschutzwall (LA 03) nach den zunächst eingereichten Unterlagen mit einer Länge von 281,50 m geplant war, eine aufgrund naturschutzrechtlicher Beanstandungen erfolgte schalltechnische Berechnung für einen im östlichen Bereich um 100 m verkürzten Wall jedoch ergab, dass diese verkürzte Ausführung zu keinen relevanten nachteiligen Auswirkungen auf den Lärmschutz am Gebäude Lußhof 4 (vgl. hierzu Anlage 1a zu Unterlage 17a) führt – die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vielmehr weiterhin deutlich unterschritten werden – reichte der Vorhabenträger mit Unterlagen vom 01.07.2019 eine entsprechend geänderte Planung ein, welche nunmehr Gegenstand der vorliegend festgestellten Planung ist.

Ein besonders bewältigungsbedürftig erscheinender Sachverhalt, der es erforderlich machen könnte – über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend – weitere Maßnahmen vorzusehen, ist nicht ersichtlich. Hierbei ist der nach dem Lärmschutzkonzept des Plans vorgesehene aktive Lärmschutz (Lärmschutzwälle und -wand) in Rechnung zu stellen, durch welchen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mitunter deutlich unterschritten werden und die im Ergebnis zu einer – gegenüber dem Prognose-Nullfall – erheblichen Verbesserung für die Betroffenen der angrenzenden Gebäude hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung führen. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruchs – ergeben könnten.

Nach alledem genügt das vom Vorhabenträger vorgelegte Lärmschutzkonzept den Anforderungen der Rechtsprechung an ein ausgewogenes Lärmschutzkonzept. Da der Lärmschutz mittels – vorrangig heranzuziehender – aktiver Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und -wälle) gewährleistet werden kann, kommt es vorliegend auf die Möglichkeit passiver Schallschutzmaßnahmen nicht mehr an. Das Vorhaben ist demnach mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

2. Baulärm

Auch die bauzeitlichen Immissionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Dem Bedürfnis der Anwohner im Einzugsbereich der Baustelle vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baustellenlärm angemessen geschützt zu werden, wurde durch die Nebenbestimmungen A.IV.10.1 bis A.IV.10.3 und A.IV.10.5 entsprochen.

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

Auch wenn es sich bei dem Vorhaben um eine in zeitlicher Hinsicht (10 Monate) und dem Umfang nach überschaubare straßenbauliche Maßnahme handelt, kann der mit dem Baubetrieb verbundene Lärm für die Anwohner der südlich angrenzenden Bebauung als störend empfunden werden. Zugleich ist jedoch auch zu beachten, dass durch die viel befahrene B 39 und L 722 bereits eine durch Verkehrslärm geprägte Vorbelastung besteht. Zu beachten ist auch, dass durch die temporären baulichen Maßnahmen letztlich eine Situation geschaffen wird, die gegenüber dem Prognose-Nullfall zu einer dauerhaften und mitunter deutlichen Minderung der bestehenden Verkehrslärmbelastung führt. Vor diesem Hintergrund hat es die Planfeststellungsbehörde zwar für erforderlich aber auch für ausreichend erachtet, neben der klarstellenden Bestimmung, dass der Vorhabenträger die Einhaltung der unmittelbar geltenden AVV Baulärm sicherzustellen hat, verschiedene weitere Minimierungsgebote zu verfügen. Die unter Beachtung der verfügten Nebenbestimmungen verbleibenden Immissionen durch die Bautätigkeit sind den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten.

3. Luftschadstoffimmissionen

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Zwar ist die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Die Immissionswerte der 39. BImSchV stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG), mit dem der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen hat, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden diese Grenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren jedoch nicht unberücksichtigt bleiben. Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen sind. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das gilt auch für das Verhältnis von Planfeststellung und Luftreinhalteplanung. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Vom Grundsatz geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (vgl. zur damals noch gültigen 22. BImSchV: BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Es ist nicht ersichtlich, dass sich dieser Maßstab verändert hat, seitdem die 22. BImSchV durch die 39. BImSchV ersetzt wurde.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt – soweit überhaupt erforderlich – effektive Maßnahmen der Luftreinhalteplanung vorzusehen, zumal die planfestgestellten Lärmschutzbauwerke die Ausbreitung von Luftschadstoffen zur straßenangrenzenden Bebauung hin zukünftig vermindern, womit in diesem Bereich mit einer Verringerung der Schadstoffimmissionen durch die Verwirklichung des Vorhabens zu rechnen ist.

Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen, welche im Rahmen des planerischen Abwägungsgebotes zu berücksichtigen wären, ergeben sich somit nicht.

VIII. Naturschutz

1. Eingriff in Natur und Landschaft

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

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) dar, weil die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich vor allem daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist, und dass mit dem Vorhaben der Verlust landschaftsbildprägender Biotopstrukturen naturschutzfachlich hoher und mittlerer Bedeutung sowie der Lebensraumverlust diverser Tierarten bzw. die Gefahr der Beeinträchtigung gefährdeter Tierarten einhergehen.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i.S.d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. Die Formulierung „am gleichen Ort“ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsgebot im Sinne der Vorschrift auf die

Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens zielt (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, BR-Drs. 278/09, S. 180). Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Geplante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt (Unterlage 19.1a; vgl. auch Maßnahmenverzeichnis und Maßnahmenpläne des Landschaftspflegerischen Begleitplans – Unterlagen 9). Insbesondere durch die im Wesentlichen unveränderte Linienführung der übergeordneten Straße (B 39 West/L 722), die Begrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und baulichen Eingriffe auf das mögliche Mindestmaß, den Vegetationsschutz während der Bauzeit (Gehölzschutz nach RAS LP 4 und DIN 18920) oder auch die im Rahmen der Planungsänderung vorgenommene Reduzierung des östlichen Lärmschutzwalles auf das für den Lärmschutz erforderliche Maß werden die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild minimiert.

Die dauerhafte Neuversiegelung von Fläche (9.374 m² Versiegelung unversiegelter Fläche und 805 m² Versiegelung teilversiegelter Fläche) – verbunden mit dem Verlust sämtlicher natürlicher Bodenfunktionen – kann in Teilen durch die im Rahmen des Bauvorhabens vorgesehene Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung bislang versiegelter Flächen (Maßnahme 1 Aa: 2.944 m² und 379 m² Entsiegelung sowie 2.665 m² Teilentsiegelung) ausgeglichen werden. Um den Mangel an Fläche auszugleichen, erfolgt die Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen über eine Aufwertung der Bodenfunktionen. Die nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung,“ (LUBW 2012, Heft „Bodenschutz 24“) vorgenommene Bilanzierung des Eingriffs und des Ausgleichs ergibt aufgrund der qualitativen Wertigkeit, der durch die Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung wiederhergestellten Bodenfunktionen im Naturhaushalt, vorliegend einen Kompensationsüberschuss von 777 Bodenwerteinheiten (vgl. Unterlage 19.1a, S. 38 ff). Für den Bereich der bauzeitlich begrenzten Flächeninanspruchnahme (1,1 ha) ist davon auszugehen, dass durch die Sicherung des Oberbodens (Maßnahme V 4), der während der Bauzeit fachgerecht gelagert und nach Durchführung des Vorhabens wieder aufgetragen wird, die beeinträchtigten Bodenfunktionen in gleichartiger Weise wiederhergestellt, dieser Eingriff mithin ebenfalls ausgeglichen wird.

Der mit der dauerhaften und temporären Flächeninanspruchnahme verbundene Verlust von 26 Einzelbäumen, 6.658 m² Feldhecken und 30 m² Gebüsch mittlerer Standorte – Biotopstrukturen hoher Bedeutung (davon insg. etwa 4.400 m² nach § 33 Abs. 1 S. 1 NatSchG BW i.V.m § 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG geschützte Biotope) – kann durch die Wiederherstellung hochwertiger Vegetationsstrukturen auf den temporär

beanspruchten Flächen (2.116 m² Feldhecken – 7.1 G/A, 7.2 G/A) sowie die Pflanzung von 17 Bäumen und gebietseigenen, standortgerechten Gehölzen (5.580 m² Feldhecken – 2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa) ausgeglichen werden. Der Verlust von Biotopstrukturen mittlerer Bedeutung (6.770 m² grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation, 7.260 m² Fettwiese und 380 m² Fettweide mittlerer Standorte) wird durch die Anlage von 3.886 m² artenreicher Wiesenflächen (4 A, konkretisiert durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.4), die Anlage von 9.022 m² grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation (5 G/Aa, 6 G/A, 7.3 G/Aa, 7.4 G/A), die Ansaat von 378 m³ Fettweide mittlerer Standorte (7.3 G/Aa) sowie durch die ökologische Aufwertung von 5.745 m² Fettwiese zu Magerwiese mittlerer Standorte (8 A_{CEFA}) ausgeglichen. Durch den Vegetationsschutz gemäß RAS LP 4 und DIN 18920 entlang der Außengrenzen des Baufeldes während der Bauzeit (Maßnahme V 3) wird die Gefahr, dass im an die Baustellenflächen angrenzenden Bereich weitere Biotopflächen beschädigt oder zerstört werden, vermindert. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch die Ausgleichsmaßnahmen auch in qualitativer Hinsicht mehr Biotope geschaffen werden als durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Die mit dem Verlust der Gehölzstrukturen (Feldhecken, Bäume) sowie der Flächenversiegelung verbundene erhebliche Beeinträchtigung des Mikroklimas kann – unter Berücksichtigung der im Rahmen des Vorhabens vorzunehmenden Flächenentsiegelungen (1 Aa) – ebenfalls durch die Pflanzung und Aufwertung hochwertiger Vegetationsstrukturen (2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa, 7.1 G/A, 7.2 G/A, 10 Aa) sowie durch die Bepflanzung der Lärmschutzwälle (11 G/Aa) ausgeglichen werden.

Neben der vorgezogenen Schaffung von Ersatzhabitaten für Zauneidechsen und Feldvögel bzw. Nistmöglichkeiten für den Star (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen 8 A_{CEFA}, 9 A_{CEFB}, 12 A_{CEFA} – insb. hinsichtlich Ausgestaltung und Monitoring durch die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen A.IV.9 konkretisiert) wird durch die Wiederherstellung bzw. Neuanlage der oben genannten Biotope auch deren Habitatfunktion für Vögel und andere Tierarten wiederhergestellt, womit der Habitatverlust durch die Rodung der Einzelbäume, der Feldhecken entlang der Straße und der Verlust von Biotoptypen mit mittlerer Biotopfunktion kompensiert wird.

Durch die Baufeldfreimachung/Gehölzrodung außerhalb der Vogelbrutzeit (Maßnahme V 1), das Vergrämen und Abfangen der Zauneidechse aus dem Baufeld (Maßnahmen V 2 und V 6), das Aufstellen eines Reptilienschutzzaunes um das Baufeld (Maßnahme V 5) sowie die jahreszeitliche Vorgabe für die Rodung von Wurzelstubben und den Beginn der Erdarbeiten in Eidechsenlebensräumen (V 8), verbunden mit der Begleitung der naturschutzfachlichen Maßnahmen durch eine geeignete ökologische Baubegleitung (siehe Maßnahme R 1 auf S. 25 der speziellen

artenschutzrechtlichen Prüfung und Nebenbestimmungen A.IV.9.2), kann die Gefahr der Beeinträchtigung gefährdeter Vogel- und Reptilienarten vermieden bzw. minimiert werden. Durch die bauzeitliche Rodung der straßenbegleitenden Heckenstrukturen gehen auf einer Länge von etwa 100 m entlang der B 39 West Leitlinien für strukturgebunde fliegende Fledermausarten verloren. Unterbrechungen der Leitstrukturen können jedoch durch die Installation künstlicher Leiteinrichtungen bzw. die Pflanzung von Gehölzen in der erforderlichen Höhe vermieden werden (Maßnahme V 7, konkretisiert durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.13). Diese werden nach Abschluss der Bauphase durch nachgepflanztes Gehölz ersetzt.

Das durch ebene, landwirtschaftliche Flächen geprägte und durch Feldhecken, Gräben und Bäume gegliederte Landschaftsbild, wird durch die temporäre und dauerhafte Entfernung von landschaftsbildprägenden Strukturen (insb. Bäumen und Feldhecken) – auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung durch die bestehenden Straßen – erheblich beeinträchtigt. Die landschaftsgliedernden Strukturen werden jedoch im Anschluss an die Baumaßnahmen wiederhergestellt (7.1 G/A, 7.2 G/A) bzw. neu angepflanzt (2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa), womit das Landschaftsbild i.S.d. § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet und der Eingriff damit kompensiert werden kann. In Anbetracht der offenen und weit einsehbaren Landschaft wirkt die Zerschneidungswirkung durch die vorhandenen Verkehrswege (B 39/L 722) zwar umso mehr als Vorbelastung, dennoch intensivieren die Schallschutzbauwerke (Lärmschutzwälle und -wand) den Zerschneidungseffekt durch die Schaffung der als störende Fremdkörper wahrgenommenen optischen Barrieren deutlich und führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des bislang durch seine weite Einsehbarkeit geprägten Landschaftsbildes. Gleichwohl wird dieser Eingriff in das Landschaftsbild so gering wie möglich gehalten, insb. der östliche Schallschutzwall wurde im Rahmen des Verfahrens nochmals um 100 m gekürzt. Die verbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Schallschutzbauwerke wird durch die vorgesehene Eingrünung der B 39/L 722 und Bepflanzung der Schallschutzwälle (insb. 2 Aa bzw. G/Aa und 11 G/Aa) ausgeglichen.

Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19a) werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Vermeidungs- und Kompensationsverpflichtungen aus § 15 BNatSchG – bei Beachtung der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.9) – durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (vgl. insb. Unterlagen 9.3a und 9.3b – Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen) erfüllt und die Eingriffe in Natur und Landschaft somit hinreichend kompensiert.

2. Gesetzlich geschützte Biotope, Natura-2000-Gebiete, Schutzgebiet „Hockenheimer Rheinbogen“

Durch den mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Verlust von Feldhecken und Feldgehölzen gehen insgesamt 4.400 m² (ca. 0,3 ha dauerhaft und 0,14 ha temporär) nach § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 NatSchG BW i.V.m § 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope verloren.

Die damit für das Vorhaben erforderliche Ausnahme von dem Verbot von Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen führen können (vgl. § 30 Abs. 2 BNatSchG), wird aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses durch diesen ersetzt (vgl. § 33 Abs. 3 S. 2 NatSchG BW).

Die Voraussetzung für eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG liegt vor. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts wird – neben einer größtmöglichen Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in geschützte Biotope und einer Beschränkung der Eingriffe auf das unbedingt erforderliche Maß – der Verlust bzw. die Beeinträchtigung der betroffenen Biotope ausgeglichen. So stehen mit der Anlage und Wiederherstellung von Gehölz und grasreicher ausdauernder Ruderalvegetation (5 G/Aa, 6 G/A), der Wiederherstellung hochwertiger Vegetationsstrukturen (7 G/Aa) sowie durch die weiteren Heckenpflanzungen (2 Aa bzw. G/Aa, 3 Aa) mit einem gewissen Zeitversatz gleichwertige Biotope in ausreichendem Umfang wieder zur Verfügung. Dementsprechend hat die untere Naturschutzbehörde das nach § 33 Abs. 3 S. 2 NatSchG BW für die Ausnahme erforderliche Einvernehmen erteilt.

Da die Biotopverluste ausgeglichen werden können, hält die Planfeststellungsbehörde die Zulassung der Ausnahme angesichts der Erforderlichkeit des Knotenpunktumbaus zur Erhaltung seiner Funktionsfähigkeit und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für verhältnismäßig.

Weiter befindet sich das Vorhaben innerhalb des Vogelschutzgebietes „Rheinniederung Altlußheim-Mannheim“ (6616441) und teilweise im FFH-Gebiet „Rheinniederung von Philippsburg bis Mannheim“ (6716341).

Für beide Schutzgebiete wurde eine Natura-2000-Vorprüfung erstellt (siehe Unterlage 19.4a), nach der das Vorhaben nicht geeignet ist, die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes oder des Vogelschutzgebietes erheblich zu beeinträchtigen. Durch die Schaffung von Leitstrukturen für strukturgebundene fliegende Fledermäuse werden

mögliche Beeinträchtigungen für diese vermieden. Für andere maßgebliche Arten dieser Gebiete sind erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen für plausibel und den Knotenpunktbau mit den Regelungen zur Erhaltung des Europäischen Natura-2000-Gebietsnetzes i.S.d. § 34 BNatSchG für vereinbar.

Das Vorhaben liegt zudem im Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Hockenheimer Rheinbogen“ (2.26.028 und 2.26.028). Beide Schutzgebiete haben eine gemeinsame Schutzgebietsverordnung, wobei das Landschaftsschutzgebiet (LSG) der Sicherung des ökologisch notwendigen Ergänzungsraums der einzelnen Naturschutzgebiete (NSG) im Hockenheimer Rheinbogen und ihrer Tier- und Pflanzenwelt dient.

Gemäß § 11 der NSG/LSG-Verordnung sind im LSG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Einer der Schutzzwecke stellt die Erhaltung und Förderung der auf vielfältige Biotope angewiesenen Tierwelt dar. Das Vorhaben läuft diesem Schutzzweck insbesondere zuwider, wenn durch das Vorhaben der Naturhaushalt geschädigt (Nummer 1), die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört (Nummer 2), eine geschützte Flächennutzung auf Dauer geändert (Nummer 3), das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt (Nummer 4) oder der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird (Nummer 5).

Handlungen, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen bedürfen der schriftlichen Erlaubnis der höheren Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe (vgl. § 12 Abs. 1 NSG/LSG-Verordnung). Der Erlaubnis bedürfen insbesondere das Errichten baulicher Anlagen im Sinne der Landesbauordnung in der jeweils geltenden Fassung oder die Errichtung gleichgestellter Maßnahmen, das Anlegen oder Verändern von Straßen, Wegen, Plätzen oder anderen Verkehrswegen sowie die Veränderung der Bodengestalt und die Beseitigung oder das Ändern von wesentlichen Landschaftsbestandteilen wie u.a. Bäumen, Hecken, Gebüsch, Feld- und Ufergehölzen (§ 12 Abs. 2 Nr. 1, 4, 6 und 16 NSG/LSG-Verordnung). Nach § 12 Abs. 4 NSG/LSG-Verordnung wird die Erlaubnis durch eine nach anderen Vorschriften notwendige Gestattung ersetzt, wenn diese mit Zustimmung der Naturschutzbehörde ergangen ist.

Die Erlaubnis ist gemäß § 12 Abs. 3 NSG/LSG-Verordnung zu erteilen, wenn die Handlung Wirkungen der in § 11 NSG/LSG-Verordnung genannten Art nicht zur Folge hat oder solche Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden

können. Sie kann mit Auflagen, unter Bedingungen, befristet oder widerruflich erteilt werden, wenn dadurch erreicht werden kann, dass die Wirkungen der Handlungen dem Schutzzweck nur unwesentlich zuwiderlaufen.

Unter Einhaltung der in diesem Beschluss enthaltenene Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.9) sowie der im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen genannten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist der Knotenpunktumbau beim Lußhof mit den Schutzzwecken des Landschafts- und Naturschutzgebietes „Hockenheimer Rheinbogen“ (NSG/LSG) vereinbar, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis nach § 12 Abs. 3 NSG/LSG-Verordnung vorliegen.

Dementsprechend hat die höhere Naturschutzbehörde der Erteilung der für das Vorhaben erforderlichen Erlaubnis zugestimmt, welche von der Planfeststellungsbehörde mit dieser Entscheidung ersetzt wird.

3. Artenschutz

Das Vorhaben widerspricht auch nicht den Anforderungen, die das besondere Artenschutzrecht nach §§ 44 ff. BNatSchG an das Vorhaben stellt.

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten. Für alle besonders geschützten Tierarten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG). Für alle streng geschützten Tierarten – bei denen es sich zugleich auch um besonders geschützte Arten handelt (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) – und europäischen Vogelarten gelten darüber hinaus weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist erfolgt (vgl. insb. Unterlage 19.3a). Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG kann die Verwirklichung der Verbotstatbestände bei allen Arten ausgeschlossen werden.

3.1 Methodik und Umfang der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich

vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07).

Zur Erfassung der Vorkommen bzw. Habitatpotenziale der besonders geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) sowie der europäischen Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie wurden im März, April, Mai, Juni und August 2015 im Untersuchungsgebiet insgesamt sieben Begehungen durchgeführt. Ergänzend fanden im Juni 2018 zwei weitere Begehungen zur Nacherfassung des Neuntötters sowie zur Kartierung von Zauneidechsen entlang der B 39 statt. Nachweise der Vögel erfolgten durch Sicht, durch Verhören arttypischer Gesänge und Rufe sowie durch Suche nach Nestern von Großvögeln. Die Auswertung der Revierzentren erfolgte nach der „Papierreviermethode“ mit hinterlegten Luftbildern (in Anlehnung an Südbeck et al. 2005). Neben der Nachsuche im Jahr 2018 wurde der Eingriffsbereich an vier Begehungsterminen speziell nach Reptilien abgesucht. Die Suche erfolgte durch visuelle Untersuchung geeigneter Strukturen durch gezieltes Abgehen bei optimalen Wetterbedingungen.

Insgesamt wurden 35 Brutvogelarten im Untersuchungsraum festgestellt. 12 weitere Vogelarten nutzten den Untersuchungsraum zur Nahrungssuche. Daneben wurden Nachweise der Zauneidechse, der einzigen potentiell im Untersuchungsgebiet vorkommenden streng geschützten Reptilienart, erbracht.

Fledermäuse waren nicht Gegenstand der Faunaerfassung. Strukturen, die von Fledermäusen als Quartier genutzt werden können, sind im Gehölzbestand nicht vorhanden. Da Auwälder und Feldhecken jedoch bevorzugte Habitate für Fledermäuse darstellen, ist von Vorkommen einer Anzahl von Arten im Wirkraum auszugehen. Es ist insbesondere davon auszugehen, dass den durchgehenden Heckenstrukturen nördlich der B 39 eine wichtige Leitfunktion für strukturgebundene fliegende Fledermäuse zukommt, da diese den Auwald in der rezenten Rheinaue und die Heckenzüge in der Altaue miteinander vernetzen.

3.2 Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG.

3.2.1 Vögel

Nach eingehender Prüfung des artenschutzrechtlichen Beitrags folgt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung, dass bei keiner vorgefundenen Vogelart gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG verstoßen wird.

Für die von dem Vorhaben betroffenen besonders geschützter Arten, d.h. die Gilde der Brutvögel mit Gehölzbindung sowie den Bluthänfling, den Kuckuck, die Feldlerche, den Gelbspötter, die Goldammer (streng geschützt) und den Star, besteht durch den Umbau des Knotenpunktes zwar die grundsätzliche Gefahr, dass gegen Verbotstatbestände i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Unter Berücksichtigung der Wirkungsprognose sowie der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) werden die Verbotstatbestände im Ergebnis jedoch nicht erfüllt.

Eine signifikante Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG) der besagten Arten durch die für das Vorhaben erforderliche Rodung von Gehölzen südlich und nördlich der B 39/L 722 sowie weitere Rodungen im Rahmen der Baufeldfreimachung kann dadurch vermieden werden, dass die Rodung von Gehölzen außerhalb der Vogelbrutzeiten oder in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde stattfindet (Maßnahme V 1 und Nebenbestimmung A.IV.9.3.14), wodurch insbesondere sichergestellt werden kann, dass es zu keinen baubedingten Beschädigungen von Vogeleiern oder zur Verletzung oder Tötung von Jungvögeln kommt. Durch diese Maßnahme kann für die Gilde der Brutvögel mit Gehölzbindung sowie den Bluthänfling und den Kuckuck auch verhindert werden, dass gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG – Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten – verstoßen wird. Außerhalb der Balz-, Brut- und Jungenaufzuchs-Zeiten werden die Nester freibrütender Arten – ebenso wie nichtbebrütete alte Nester des Bluthänflings – nicht als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gewertet, da die Freibrüter unter den in Frage kommenden Arten alljährlich neue Nester bauen. Da durch die Maßnahme verhindert wird, dass vom Kuckuck parasitierbare Kleinvögel im Wirkraum zur Brut schreiten, kann dadurch auch für diesen ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden werden. Eine möglicherweise baubedingte Störung

des Brutgeschäfts (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) für die Gilde der Brutvögel mit Gehölzbindung kann durch die vorgegebenen Zeitfenster für Rodungsmaßnahmen ebenfalls vermieden werden. Es verbleibt lediglich eine mögliche Störung von Revierpaaren, die direkt an das Baufeld angrenzend brüten.

Hinsichtlich der Feldlerche ist zu beachten, dass anlagebedingt ein Brutplatz entlang des derzeit unbefestigten Feldweges im Nordwesten des Untersuchungsgebietes zerstört wird, da der Feld- zum Radweg ausgebaut wird. Ein Verstoß gegen das Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gleichwohl nicht vor, da die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang durch die Entwicklung eines Ersatzhabitates (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 9 A_{CEFb}) mit einem entsprechenden Monitoring – siehe Maßnahme R 3 auf S. 25 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, konkretisiert durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.7 – weiterhin gewährleistet wird (vgl. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3, S. 3 BNatSchG). Der Vorhabenträger hatte für die Maßnahme 9 A_{CEF} bzw. A_{CEFa} zunächst lediglich die Anlage von drei Feldlerchenfenstern mit einer Größe von jeweils 25 m² vorgesehen. Dies wurde von der höheren Naturschutzbehörde jedoch für nicht ausreichend erachtet, da fachliche Untersuchungen ergeben haben, dass es kaum oder keine messbaren Effekte auf die Revierdichten und Reproduktionen von Feldlerchen durch die alleinige Anlage von Feldlerchenfenstern gibt. In der roten Liste für Baden-Württemberg ist die Feldlerche als „gefährdet“ eingestuft und der Trend des Brutbestandes ist kurz- und langfristig stark abnehmend. Aufgrund der Gefährdung dieser Art sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, welche eine hohe Prognosesicherheit aufweisen. Die höchsten Siedlungsdichten und Reproduktionserfolge der Feldlerchen sind in Brachen zu erreichen, während ein negativer Zusammenhang zwischen Ernteertrag und Reproduktionserfolg besteht. Daher ist die Prognosesicherheit für das Ersatzhabitat nach aktuellem Stand der Wissenschaft gegeben, wenn pro Brutpaar auf einer Fläche von einem Hektar – unter Aussparung von drei Feldlerchenfenstern – Extensivierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Diesen Anforderungen an das Feldlerchenhabitat hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.7 Rechnung getragen und auch der Vorhabenträger hat diesen durch die zweite Planungsänderung (Unterlage 9.3b – Maßnahmenblatt 9 A_{CEFB}, Planunterlagen vom 31.01.2020) entsprochen.

Durch die Rodung von Höhlenbäumen entlang der B 39 und ggf. entlang der L 722 werden regelmäßig vom Star genutzte Bruthabitate der Natur entnommen, weshalb es erforderlich ist, die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang durch die

vorgezogene Bereitstellung von ausreichend verfügbaren Nistplätzen sicherzustellen. Dies kann durch das Aufhängen von insgesamt sechs künstlichen Nisthilfen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen 12 A_{CEFA}), ebenfalls verbunden mit einem entsprechenden Monitoring (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.3.9), erreicht werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme im Jahr 2015 wurde im Bereich der wegbegleitenden Hecke im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes, entlang des südlich der L 722 geplanten Radweges, ein besetzter Brutplatz des Gelbspötters festgestellt. Das Brutrevier lag zwar relativ nahe am Eingriffsbereich, wird aber anlagebedingt nicht zerstört. Weil der Gelbspötter in diesem Bereich einen sehr offenen Heckenabschnitt besiedelte, ist grundsätzlich nicht auszuschließen, dass es durch bau- oder betriebsbedingte Störungen zu einer Aufgabe des Brutplatzes kommt, da keine abschirmende Wirkung von Heckensträuchern zum Brutplatz hin gegeben sind. Ob die Art dort jedoch gegenwärtig oder zum Zeitpunkt des Baubeginns noch brütet ist fraglich, da sich die Hecke durch Sukzession wieder schließt und der Standort damit für den Gelbspötter zunehmend unattraktiv wird.

Als Ersatz für den möglicherweise verlorengelassenen Brutplatz werden an der Überbrückung des alten Wiesenweges über die B 39 die östlichen Heckenstrukturen entlang der Südrampe des Alten Wiesenweges unter Erhalt von Altbäumen soweit aufgelichtet, dass die Böschung für eine Besiedelung durch den Gelbspötter zugänglich wird.

Aufgrund der Seltenheit der Art und der Tatsache, dass die Art nur mittlere Sukzessionsstadien besiedeln kann, vor allem aber wegen der Unsicherheit, ob der im Jahr 2015 besetzte Brutplatz zum Beginn der Ausbauarbeiten sukzessionsbedingt überhaupt noch vom Gelbspötter besiedelt werden kann, wird die Maßnahme nicht als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme, sondern als einmalig durchzuführende kompensatorische Maßnahme gewertet (10 Aa). Eine tatsächliche Besiedelung der Ausgleichsfläche durch diese Art muss daher nicht nachgewiesen werden.

Die fachgerechte Umsetzung der oben angeführten Maßnahmen und Nebenbestimmungen wird durch eine vom Vorhabenträger unabhängige ökologische Baubegleitung (siehe Maßnahme R 1 auf S. 25 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und Nebenbestimmungen A.IV.9.2) sichergestellt.

Bei der Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Avifauna ist auch zu beachten, dass im Zuge der Wiederherstellung bestehender Hecken- und Böschungsstrukturen entlang der B 39 die Böschungen nach Abschluss der Arbeiten

so wieder hergerichtet werden, dass durch deren Bepflanzung Lebensräume für Vertreter der Gilde der Brutvögel mit Gehölzbindung sowie für den Bluthänfling wiederhergestellt werden (7.1 G/A). Mitunter sind die mit dem Vorhaben einhergehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen für einzelne Arten sogar von Vorteil. So profitieren insbesondere die Gilde der Brutvögel mit Gehölzbindung, der Bluthänfling und auch die Goldammer von der Neuanlage der Heckenstrukturen (3 Aa). Durch die Maßnahmen 8 A_{CEFA} und 11 G/Aa werden zugleich neue Nahrungshabitats für den Bluthänfling, die Goldammer und den Star entwickelt.

Nach alledem können durch Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), der Monitoringmaßnahmen sowie der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Verstöße gegen die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Avifauna ausgeschlossen werden.

3.2.2 Reptilien (Zauneidechse)

Von den besonders und streng geschützten Reptilienarten wurde die Zauneidechse im Untersuchungsgebiet nachgewiesen.

Durch die Versiegelung unbefestigter, heckenparallel verlaufender Feldwege, die temporäre Inanspruchnahme der südexponierten Böschung entlang der B 39 und die Anlage der Lärmschutzbauwerke verliert die Art an Lebensraum (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Um diesen Verlust zu vermeiden bzw. zu minimieren, wird die Flächeninanspruchnahme für das Baufeld und die Baustelleneinrichtungsflächen auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkt. Im Bereich der Südböschung der B 39 West und im Bereich der geplanten Neuanlage der Lärmschutzwälle werden dort siedelnde Zauneidechsen aus dem Baufeld vergrämt (Maßnahme V 2, ergänzt durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.11). Danach wird das Baufeld mit einem Reptilienschutzzaun reptiliensicher abgeschirmt (Maßnahme V 5). Auf der Fläche verbliebene Individuen werden abgefangen (Maßnahme V 6, ergänzt durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.12) und auf neu entwickelte Ausweichhabitats nördlich der B 39 (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 8 A_{CEFA}, ergänzt durch Nebenbestimmungen A.IV.9.3.6) umgesiedelt. Für den Fall, dass das Ersatzhabitat erst nach dem Abfangen der Tiere in funktionsfähiger Weise zur Verfügung steht, hat die höhere Naturschutzbehörde die Möglichkeit zeitlich begrenzter Zwischenlösungen in Aussicht gestellt, welche ggf. in enger Abstimmung mit ihr zu entwickeln sind. Mit der Aushagerung der bestehenden Fettwiese und der Anlage von eidechseneigenen Strukturen sowie einer Feldhecke nördlich der B 39 (Maßnahme 3 Aa) werden diese Ersatzhabitats für Zauneidechsen

im Vorfeld des Eingriffs entwickelt (8 A_{CEFA}). Die Entwicklung der Ausgleichsflächen und deren Besiedelung durch Zauneidechsen werden durch ein Monitoring (siehe Maßnahme R 2 auf S. 25 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, konkretisiert durch Nebenbestimmungen A.IV.9.3.4 und A.IV.9.3.6.5) dokumentiert und kontrolliert.

Für Zauneidechsen geeignete Habitatstrukturen entstehen zudem auch neu durch Maßnahme 11 G/Aa (Anlage von Habitat- und Vegetationsstrukturen für Reptilien) im Zuge der Gestaltung des Lärmschutzwalles östlich des Knotenpunktes und durch Wiederherstellung verlorengegangener Habitatstrukturen für die Zauneidechse südlich der B 39 nach Abschluss der Bauarbeiten (7.1 G/A). Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird sich die Habitatsituation für Zauneidechsen mittel- bis langfristig gegenüber der gegenwärtigen Situation sogar verbessern.

Durch die beschriebenen Maßnahmen wird auch eine signifikante Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG) der Art vermieden. Die Eidechsen werden aus dem Baufeld vergrämt (V 2) bzw. abgefangen (V 6) und umgesiedelt (8 A_{CEFA}). Um zu verhindern, dass aus dem Baufeld bereits vergräimte Exemplare wieder dorthin einwandern, wird dieses durch einen Reptilienschutzzaun (V 5) gesichert. Notwendig werdende Wurzelrodungen in von Eidechsen besiedelten Gehölzbeständen werden in den Zeiträumen März/April oder August/September durchgeführt, in welchen sich weder winterschlafende Zauneidechsen noch immobile Juvenilstadien (Eier) im Boden befinden (V 8). Durch die Vergrämung, das Abfangen und die Umsiedelung der Tiere kann das Tötungsrisiko auf die Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen ohnehin unterliegen, gesenkt werden, womit diese Maßnahmen selbst nicht unter das Verbot des Fangens oder Nachstellens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen fallen (§ 44 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Durch die genannten Maßnahmen kann auch verhindert werden, dass es zu erheblichen Störungen der lokalen Zauneidechsen-Population i.S.d § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG – Erhebliche Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs-, Wanderungszeit – kommt, die zur Verschlechterung deren derzeit günstigen Erhaltungszustands führen könnte.

Die fachgerechte Umsetzung der oben angeführten Maßnahmen und Nebenbestimmungen wird durch eine vom Vorhabenträger unabhängige ökologische Baubegleitung (siehe Maßnahme R 1 auf S. 25 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und Nebenbestimmungen A.IV.9.2) sichergestellt.

Unter Berücksichtigung der Wirkungsprognose und der vorgesehenen Vermeidungs-, CEF- und Monitoringmaßnahmen sowie den in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG somit nicht erfüllt.

3.2.3 Fledermäuse

Durch die temporäre Beseitigung des Heckenzuges – nördlich der B 39 zwischen Salierbrücke und Einmündung L 722 – auf einer Länge von etwa 100 m geht dessen Leitfunktion für strukturgebundene fliegende Fledermausarten verloren. Mit dem Verlust der Leitfunktion besteht für diese Tiere die Gefahr, dass Nahrungs- oder andere essentielle Teilhabitate so erheblich beschädigt oder zerstört werden, dass dadurch die Funktionsfähigkeit von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten vollständig entfällt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Aus der Gefahr der bau- oder anlagenbedingten Unterbrechung der Flugrouten resultiert zudem die Gefahr der Verletzung oder Tötung von Tieren (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), da die strukturgebunden fliegenden Fledermäuse bei Unterbrechung ihrer Leitstruktur gezwungen sein können, die in Dammlage verlaufende B 39 zu queren.

Des Weiteren kann ohne gezielte Vermeidungsmaßnahmen auch eine erhebliche Störung dieser Arten i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden.

Um zu vermeiden, dass möglicherweise essentielle Flugrouten zwischen Quartierstandorten und Nahrungshabitaten bau- und anlagebedingt unterbrochen werden, wird daher durch temporäre Leiteinrichtungen bzw. die Pflanzung von Gehölzen in der erforderlichen Höhe gewährleistet, dass die Funktion der als Leitlinie fungierenden Hecken auch während der Bauzeit erhalten bleibt (Maßnahme V 7, konkretisiert durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.13), bis die nachgepflanzten Hecken (7.1 G/A) diese Aufgabe wieder übernehmen können. Auch für diese Maßnahmen und Nebenbestimmungen wird die fachgerechte Umsetzung durch eine vom Vorhabenträger unabhängige ökologische Baubegleitung (siehe Maßnahme R 1 auf S. 25 der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und Nebenbestimmungen A.IV.9.2) sichergestellt.

Durch die Neuanlage einer Heckenstruktur nördlich der B 39, die einen durch landwirtschaftliche Nutzung geschlossenen Heckenzug wieder schließt (3 Aa), wird zudem für strukturgebundene fliegende Fledermausarten eine weitere Leitstruktur entwickelt, die abseits der befahrenen Straße verläuft, wovon die Tiere profitieren.

Auch für die strukturgebundenen fliegenden Fledermäuse ist daher festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der Wirkungsprognose und der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie den in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt.

IX. Bodenschutz und Altlasten

1. Bodenschutz

Belange des Bodenschutzes stehen dem geplanten Knotenpunktumbau nicht entgegen.

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlagen 19.1a) entspricht den Anforderungen an eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Bodenschutzbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht. Auch die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt – hat in ihrer Stellungnahme vom 30.05.2018 keine Bedenken hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes vorgebracht.

Die mit der planungsbedingten Versiegelung, der Überformung durch Straßenbegleitflächen sowie der baubedingten temporären Inanspruchnahme verbundenen Eingriffe in das Schutzgut Boden wurden – ebenso wie die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – bereits im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entsprechend berücksichtigt. Es ist mithin gewährleistet, dass der Eingriff in die Bodenfunktionen im Ergebnis vollständig kompensiert wird (vgl. Abschnitt B.VIII.1). Die Kompensation erfolgt insbesondere durch Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung zuvor versiegelten Bodens sowie durch anderweitige qualitative Aufwertungen der Bodenfunktionen, wodurch insbesondere das Wasseraufnahmevermögen verbessert wird, was nach der Bilanzierung des Ausgleichbedarfs für das Schutzgut Boden zu einem Kompensationsüberschuss von 777 Bodenwerteinheiten führt (vgl. Unterlage 19.1a, S. 40 f., Tabellen 8 und 9).

2. Altlasten

Im Hinblick auf die im Bericht über die Gefahrverdachtsforschung der Altablagerung „Schlackenauffüllung ehemaliges Bahnhofsgelände, B 36“ (Unterlage 20.1) im Ablagerungskörper lokal nachgewiesenen erhöhten Benzo(a)pyren-Konzentrationen, weist die untere Bodenschutzbehörde darauf hin, dass mit abfallrelevantem Bodenmaterial zu rechnen ist, welches nicht frei wiederverwertbar sondern zu entsorgen ist. Daher hält die Fachbehörde eine gutachterliche Begleitung der Erdarbeiten im Bereich der Altablagerung für erforderlich. Der Vorhabenträger sagt zu, die Hinweise in der Bauvorbereitung und Bauausführung zu berücksichtigen (vgl. insb. A.V.2.5). Dem Erfordernis einer bodenkundlichen Baubegleitung hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung A.IV.5.1 entsprochen.

X. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

Das Vorhaben befindet sich innerhalb eines festgesetzten Wasserschutzgebiets (WSG 226.047; ZVVV Kurpfalz, Hockenheimer Rheinbogen). Der überwiegende Teil der Baumaßnahme befindet sich in der Wasserschutzzone III. Der neu herzustellende Fahrradweg im nördlichen Maßnahmenbereich befindet sich im Wesentlichen in Wasserschutzzone II.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Wasserbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht. Das Wasserrechtsamt des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis sieht das Vorhaben aufgrund der Versickerung von (Straßen-)abwässern über eine Versickerungsmulde ins Grundwasser und aufgrund der Lage im Wasserschutzgebiet „ZVVV Kurpfalz, Hockenheimer Rheinbogen“ (WSG-VO) kritisch, stimmt dem Vorhaben jedoch bei Beachtung der in der Stellungnahme vom 30.05.2018 formulierten Nebenbestimmungen zu und sprach sich unter diesen Voraussetzungen dafür aus, die für das Vorhaben erforderlichen Ausnahmen von der WSG-VO in dieser Entscheidung mitzuerteilen.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Nebenbestimmungen zum Bestandteil dieser Verfügung gemacht (vgl. A.IV.4). Unter Einbeziehung dieser Nebenbestimmungen und insbesondere auch hinsichtlich der Nebenbestimmung A.IV.2.1, nach der die Aus-

führungsplanung bezüglich der Versickerungsmulden, der Lärm- bzw. Sichtschutzanlagen sowie der Verlegung der Freileitung in Abstimmung mit dem Wasserrechtsamt des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis zu erfolgen hat, bestehen auch seitens der Planfeststellungsbehörde keine grundsätzlichen Bedenken wasserrechtlicher Art. Der Vorhabenträger hat insbesondere zugesagt, das Wasserrechtsamt an der weiteren Detailplanung zu beteiligen, die wasserrechtlichen Belange sachgerecht mit diesem abzustimmen und die genannten Nebenbestimmungen zu beachten (vgl. hierzu A.V.2).

Dieser Beschluss ersetzt die erforderlichen Ausnahmen von den Verbotstatbeständen des Wasserschutzgebietes „ZVVV Kurpfalz, Hockenheimer Rheinbogen“.

Für die Versickerung des Niederschlagwassers ist eine Ausnahme vom Verbot des

- § 4 Nr. 9 WSG-VO – das Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser; hierzu zählt auch die Versickerung von Kühlwasser –

erforderlich. Die ggf. notwendigen Bohrungen i.R.d. Errichtung der Schallschutzwand (LA 01) sowie die Umverlegung der Versorgungsleitungen bedürfen Ausnahmen vom Verbot nach

- § 4 Nr. 12 WSG-VO – Neuanlage von Kies-, Sand- und Tongruben sowie Bohrungen im Abstand von 400 m vom äußeren Rand der engeren Schutzzonen.

Für den nördlich der B 39/L 722 vorgesehenen Radweganschluss an die „Velo-Route-Rhein“, der im Wesentlichen in der Schutzzone II liegt, sind zudem Ausnahmen von den Verboten

- § 5 Nr. 1 WSG-VO – der Errichtung baulicher Anlagen i.S.d. Landesbauordnung in der Fassung vom 20. Juni 1972 (GBl.S. 352) – sowie von
- § 5 Nr. 4 WSG-VO – der Entnahme von festen Stoffen wie Steine, Sand, Kies, Ton und Humus aus dem Erdreich – und
- § 5 Nr. 8 WSG-VO – der Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen sowie die Verwendung von phenolhaltigen Bindemitteln für Bauarbeiten an Straßen, Wegen und Plätzen –

erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Ausnahmen gemäß § 3 Abs. 2 WSG-VO liegen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vor. Nach § 3 Abs. 2 WSG-VO können im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten der §§ 4 und 5 WSG-VO zugelassen werden, wenn wegen besonderer Schutzvorkehrungen eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist.

Nachdem die untere Wasserbehörde zunächst detailliertere Unterlagen zu einzelnen Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Grundwasserbereich und seine Beschaffenheit haben können, angefordert hat (insbesondere zur Verlegung der Freileitung Telekom, Errichtung der Schallschutzanlagen und Versickerungsanlagen), diese Detailpläne jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werden, formulierte das Wasserrechtsamt die o.g. Nebenbestimmungen, bei deren Beachtung auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung des Grundwassers nicht zu besorgen sind.

So ist nach Nebenbestimmung A.IV.4.1.2 die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) auf die Baumaßnahmen anzuwenden. Insbesondere die Nebenbestimmungen des Referates Kommunalabwasser/Industrieüberwachung/Gewässeraufsicht (A.IV.4.6 und A.IV.4.7) enthalten detaillierte Vorgaben für Aufbau und Ausführung der Versickerungsanlagen. Nach der Nebenbestimmung A.IV.4.7.1 dürfen wassergefährdende Stoffe nicht in die Versickerungsanlage gelangen. Auch durch die Vorgaben allgemeiner Art, zur Baustelleneinrichtung, zur Bauausführung sowie zur Gründung der Schallschutzanlagen wird das Risiko einer nachteiligen Veränderung des Grundwassers minimiert.

Bei der Entscheidung über die Ausnahme vom Verbot des Versickerns von Abwasser nach § 4 Nr. 9 WSG-VO war zudem zu beachten, dass das Oberflächenwasser der B 39/L 722 auch bisher schon über ein breitflächiges Versickerungssystem entwässert wird, die Entwässerung in der planfestgestellten Form somit schon dahingehend keine Verschlechterung des Grundwassers gegenüber dem gegenwärtigen Zustand erwarten lässt. Durch eine rasche Bepflanzung der neuen Straßenränder (Maßnahmen 2 Aa bzw. G/Aa, 5 G/Aa, 6 G/A und 7 G/Aa) nach Fertigstellung der Baumaßnahmen kann der Schadstoffeintrag in die Versickerungsmulde wieder zeitnah gemindert werden. In Anbetracht des dringenden Bedarfs, den Verkehrsknotenpunkt an die gestiegenen Verkehrszahlen anzupassen und damit seine Leistungsfähigkeit im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, erscheint die Erteilung der Ausnahmen im Schutzbereich III der WSG-VO verhältnismäßig.

Auch für den nördlich der B 39/L 722 geplanten Radweganschluss, der im Wesentlichen im Schutzbereich II der WSG-VO liegt, können die erforderlichen Ausnahmen erteilt werden. Auch hier ist keine nachteilige Veränderung des Grundwassers zu besorgen. Durch die Nutzung des Weges als Radweg entsteht keine Gefahr nachteiliger Veränderungen für das Grundwasser. Aufgrund der Vollversiegelung des bisher bereits als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg genutzten und daher bereits verdichteten und damit in seinen natürlichen Bodenfunktionen reduzierten Weges, kommt es zwar zum Verlust an Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung. Da das Niederschlagswasser nicht gesondert abgeführt wird und somit vollständig über die belebten Bodenschichten versickert, führt die Versiegelung jedoch nicht zu einer quantitativen Reduktion der Grundwasserneubildungsrate. Im Hinblick auf die fehlenden nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser und die mit der Verlegung des Radwegeanschlusses, durch welche der Radverkehr nunmehr über die sichere Lichtsignalanlage am Verkehrsknotenpunkt geführt werden kann, erhöhten Straßenverkehrssicherheit, erscheint auch hier die Erteilung der erforderlichen Ausnahmen verhältnismäßig.

Einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bedarf die vorgesehene Entwässerung des Straßenoberflächenwassers in das Grundwasser nicht, da die breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Böschungflächen und Mulden nach Ziffer I. Nr.2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser vom 25. Januar 2008 (GABl. 2008, 54) keine erlaubnispflichtige Gewässernutzung i.S.d. § 9 des WHG darstellt.

XI. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen (§ 17 Abs. 1 S. 2 FStrG).

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen

1.1 Planungsziel

Das Vorhaben ist gerechtfertigt. Der Knotenpunktumbau B 39/L 722 dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrs-

bedarf und ist geboten. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diesen Zielsetzungen wird die Maßnahme gerecht.

Die Planungsziele, die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Knotenpunktes zu verbessern und an die gegenwärtig vorhandenen sowie zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse anzupassen, wurde bereits im Rahmen der Vorhabenerläuterung unter Abschnitt B.I.1 sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B.IV. dargestellt.

1.2 Variantenprüfung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach schonenderen Varianten nachzugehen, durch welche die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 15.83). Bei der Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten. Dabei muss sich objektiv die Erkenntnis aufdrängen, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

1.2.1 Nullvariante

Mit der Nullvariante, wenn also das Vorhaben gar nicht verwirklicht werden würde, könnten die Ziele der Planung, die Leistungsfähigkeit des stark belasteten

Verkehrsknotenpunktes wieder herzustellen und die Verkehrssicherheit zu verbessern, nicht erreicht werden. Die Velo-Route-Rhein und die Tour-de-Spargel würden weiterhin ungesichert über die L 722 und der parallel zur B 39 West und L 722 verlaufende Fußgänger- und Radverkehr auf schmalen Weg, ohne bauliche Trennung an der vielbefahrenen Straße entlang geführt werden. Da die Verkehrszahlen nach dem Prognose-Nullfall-2030 gegenüber der Verkehrsanalyse 2015 weiter zunehmen werden (vgl. Unterlage 22), wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit bei unverändertem Bestand auch künftig nicht gegeben sein.

1.2.2 Variante 1 „Süd“

Variante 1 orientiert sich am Bestand und sieht eine Erweiterung der übergeordneten Fahrbahn vor. Durch die Ausweitung Richtung Süden sollen beide Geradeausrichtungen (B 39 West/L 722) von einer auf zwei Fahrstreifen erweitert werden. Die Fahrstreifen für den Links- bzw. Rechtsabbiegeverkehr bleiben erhalten. Die Einmündung wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Die bestehenden Geh- und Radwege sollen hierbei dem neuen Straßenverlauf angepasst werden und wie bisher direkt an die Straße angrenzend verlaufen. Der nördliche Fahrbahnrand, an den sich nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop anschließen, soll beibehalten werden.

Durch den geringeren Flächenbedarf nördlich der B 39 West/L 722 fällt die Beeinträchtigung der dort angrenzenden Biotop gering aus. Zugleich ergibt sich jedoch im südlichen Bereich ein zusätzlicher Flächenbedarf, der die Inanspruchnahme der dort gelegenen privaten Grundstücke und ein Heranrücken der übergeordneten Straße (B 39 West/L 722) an die bestehende Wohngebäude mit sich bringt. Neben dem erheblichen Bedarf an privater Grundstücksfläche und der damit verbundenen Beeinträchtigung privaten Eigentums sowie den damit verbundenen Mehrkosten verbleibt im Bereich des Wohngebäudes Lußhof 3 nicht genug Fläche für die Schallschutzbauwerke.

1.2.3 Variante 2 „Nord“

Variante 2 orientiert sich ebenfalls am Bestand, sieht jedoch eine Aufweitung in Richtung Norden vor, um die – entsprechend der Variante 1 „Süd“ vorgesehene – Erweiterung der übergeordneten Fahrbahn zu ermöglichen. Die Einmündung wird auch bei dieser Variante durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Auch bei dieser Variante sollen die bestehenden Geh- und Radwege dem neuen Straßenverlauf angepasst werden. Der südliche Rand des Straßenraums wird weitestgehend beibehalten.

Diese Planungsvariante weist gegenüber Variante 1 einen geringeren Bedarf an privaten Grundstücksflächen auf, greift jedoch in erheblichem Maße in die nördlich entlang der B 39 West/L 722 bestehenden Biotopstrukturen ein.

1.2.4 Kreisverkehrsplatz

Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes stellt eine weitere Variante dar und wurde auch von einem der Einwender vorgeschlagen. Der Vorhabenträger hat die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im Planungsprozess bereits betrachtet und angesichts der erwartenden Verkehrszahlen als nicht umsetzbar erachtet. Er gibt an, bei Beachtung der Prognosezahlen für das Jahr 2030 (Unterlage 22) sei das Verkehrsaufkommen in der Kreisbahn so hoch, dass der Zufluss der B 39 Süd gehemmt sei. Durch den zu erwartenden Rückstau sei auch die Buslinie aus Richtung Altlußheim beeinträchtigt. Des Weiteren sei an diesem Knotenpunkt die sichere Führung des Radverkehrs unabdingbar. Diese könne bestmöglich nur über einen signalgesteuerten Knotenpunkt erfolgen. Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass die erforderliche Fläche und die Ausmaße eines solchen Platzes vermehrt in schützenswerte Bereiche nördlich der heutigen Straße eingriffen und die Anlage der Schallschutzbauwerke für die Anlieger aus Platzgründen nicht in dem geplanten Umfang ausgeführt werden könnten.

Auch die Planfeststellungsbehörde sieht den erhöhten Flächenbedarf eines Kreisverkehrsplatzes gegenüber den Lösungen mit einer Lichtsignalanlage. Dieser Mehrbedarf könnte nur auf Kosten der nördlich der heutigen Straße gelegenen geschützten Biotopflächen oder bzw. und der südlich gelegenen privaten Grundstücke gedeckt werden. Hinzu kommt, dass eines der mit der Planung beabsichtigten Ziele, die Verkehrssicherheit dadurch zu erhöhen, dass der Radverkehr sicher über die übergeordnete Straße (B 39 West/L 722) geführt wird, durch diese Variante nicht in gleichem Maße erreicht werden kann. Auch die Ausführungen des Vorhabenträgers zur Leistungsfähigkeit eines solchen Kreisverkehrsplatzes hält die Planfeststellungsbehörde für plausibel, weshalb sie sich diese zu eigen macht.

1.2.5 Antragsvariante

Bei der Antragsvariante wird der Knotenpunkt um 75 m nach Osten verlegt. Aufgrund der Verlegung nach Osten wird ein Privatgrundstück annähernd vollständig mit der nunmehr weiter östlich verlaufenden B 39 Süd überbaut werden. Allerdings ermöglicht die entstehende rechtwinklige T-Kreuzung eine geringere Flächeninanspruchnahme privater Grundstücke im Bereich, in dem die übergeordnete Fahrbahn (B 39 West/L 722) erweitert werden soll, da hierfür überwiegend landeseigene Flächen in Anspruch

genommen werden können. Zudem rückt der Knotenpunkt von der westlich der B 39 Süd gelegenen Wohnbebauung ab. Die Aufweitung des Anfahradius aus Richtung Altlußheim und die rechtwinklige Geometrie des Knotenpunktes führen zu einer besseren Abwicklung des Verkehrs, einer früheren Erkennbarkeit des Knotenpunktes für die von der untergeordneten Straße (B 39 Süd) kommenden Verkehrsteilnehmer sowie zu einer optimierten Einsichtsmöglichkeit in den übergeordneten Straßenverlauf (B 39 West/L 722). Durch die weniger weite Ausdehnung des nördlichen Fahrbahnrandes der übergeordneten Straße können vorhandene Biotopstrukturen erhalten bleiben. Durch die Verlegung der Geh- und Radwege auf die bestehenden und bereits zumindest teilversiegelten Wirtschaftswege kann die Neuversiegelung bislang unversiegelter Fläche, die eine neue Errichtung der Radwege unmittelbar an der Straße mit sich bringen würde, vermieden werden. Allerdings führen die Radwege südlich der B 39 West durch einen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb, was zu Begegnungsverkehr zwischen Radverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr führt, und in Teilbereichen parallel an Hecken entlang, die wesentliche Lebensraum- und Vernetzungsfunktionen erfüllen. Aufgrund der Nutzung der bisher weitestgehend nur im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung beanspruchten Wirtschaftswege als Radwege erhöht sich das Störpotential für die im Bereich der Heckenstrukturen lebenden Tiere.

1.2.6 Ergebnis

Aus dem Vergleich der verschiedenen Varianten ergibt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante. Aufgrund der bereits jetzt bestehenden Verkehrsbelastung des Knotenpunktes und dem nach der verkehrstechnischen Untersuchung zu erwartenden weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens kommt die Nullvariante nicht in Betracht. Im Hinblick auf die nicht ausreichende Leistungsfähigkeit und dem zugleich deutlich höheren Flächenverbrauch, der eine gegenüber den anderen Varianten erhöhte Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange zur Folge hätte, erscheint auch die Kreisverkehrsplatz-Variante nicht geeignet, die Planungsziele mit verhältnismäßigen Mitteln zu erreichen.

Gegenüber den Varianten 1 „Süd“ und 2 „Nord“ hält die Planfeststellungsbehörde die Antragsvariante – neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit – auch aus ökonomischen und ökologischen Gründen für vorzugswürdig. Neben der Leichtigkeit des Verkehrs stellt eine möglichst hohe Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer ein wesentliches Planungsziel des Vorhabens dar. Dieses Ziel wird mit der Antragsvariante aufgrund des günstigeren Einfahrwinkels der B 39 Süd zur

übergeordneten Straße besser erreicht, als mit den anderen beiden Varianten. Durch die Nutzung der Wirtschaftswege als Geh- und Radwege und dem damit verbundenen räumlichen Abrücken vom Kfz-Verkehr wird die Verkehrssicherheit zudem für alle Verkehrsteilnehmer gefördert. Daneben wird die Belastung des Fußgänger- und Radverkehrs durch kraftfahrzeugbedingte Immissionen reduziert, was dem Gesundheitsschutz und der Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs dient und die Qualität der Erholungsfunktion der Landschaft erhöht. Damit kann durch diese Variante zugleich die allgemeine Zielsetzung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar gefördert werden, die verstärkte Nutzung des Fahrrads im Freizeitverkehr und Tourismus zu erreichen (vgl. PS 3.1.6.1 – G). Mit der Antragsvariante steht auch die Beeinträchtigung privaten Eigentums in einem ausgewogenen Verhältnis zur Beeinträchtigung schützenswerter Biotop. Der Bedarf an privater Grundfläche ist gegenüber der Variante 1 insgesamt geringer, d.h. der Eingriff in Privateigentum und die damit verbundenen Kosten fallen geringer aus, und gegenüber Variante 2 werden weniger Biotop beeinträchtigt. Auch die Flächenneuversiegelung bislang unversiegelter Fläche ist durch die Nutzung der Wirtschaftswege – deren Boden bereits durch das Befahren mit schwerem landwirtschaftlichen Gerät verdichtet ist – als Geh- und Radwege gegenüber den neu anzulegenden Radwegen der Varianten 1 und 2 reduziert. Nach alledem überwiegen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Vorteile der Antragsvariante die mit dieser Variante verbundenen Nachteile.

2. Umweltbelange

Der Knotenpunktumbau führt zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und das Landschaftsbild. Durch den Knotenpunktausbau wird insbesondere in das Schutzgut Boden durch Neuversiegelungen von Aueböden mit sehr hoher Bedeutung für die Wasserleitfähigkeit bei Sättigung und die nutzbare Feldkapazität in Verbindung mit Luftkapazität eingegriffen. Beim Schutzgut Wasser liegt ein Eingriff vor, indem durch Versiegelung und Teilversiegelung der Böden die Infiltrationsrate für die Grundwasserneubildung verringert wird. Negativ fällt zudem ins Gewicht, dass mit dem Ausbau der Verlust von Biotopstrukturen hoher Bedeutung (Feldhecken und Gebüsch mittlerer Standorte, 26 Einzelbäume) einher geht. Bei den betroffenen Hecken und Büsche handelt es sich teilweise um gesetzlich geschützte Biotop (§ 30 BNatSchG i.V.m. § 33 NatSchG BW). In das Landschaftsbild wird durch die Rodung der landschaftsprägenden Heckenstrukturen und durch die Errichtung der Schallschuttbauwerke eingegriffen.

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden allerdings soweit wie möglich vermieden oder minimiert. Die verbleibenden Eingriffe werden – wie unter Abschnitt B.VIII.1 ausgeführt – kompensiert. Insgesamt sind die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Nutzen des Vorhabens gerechtfertigt. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen gegen diese wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

3. Barrierefreiheit

Die Träger der Straßenbaulast haben gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern und sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Damit hat der Gesetzgeber die Träger der Straßenbaulast in besonderer Weise dazu verpflichtet, beim Neu- und Ausbau von Straßen auch das Ziel zu verfolgen, diese für behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung möglichst ebenso problemlos nutzbar zu machen wie für nicht behinderte Menschen.

In ihrer Stellungnahme vom 11.05.2018 hat die LAG Selbsthilfe mitgeteilt, dass die Planunterlagen keine Aussage in Bezug auf die Barrierefreiheit und die Einhaltung der entsprechenden DIN-Normen enthalten, aber davon ausgegangen werde, dass bei der Planung die geltenden DIN-Normen umfänglich beachtet werden. Es wurde darum gebeten, die im Planungsbereich betroffenen Fahrbahnquerungen vollumfänglich barrierefrei zu gestalten.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 11.05.2018 zugesagt, die geltenden Vorschriften bezüglich einer barrierefreien Querung des Knotenpunktes bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (A.V.1). Absenkungen an den Querungsstellen zur barrierefreien Querung können ohne größeren Aufwand eingebaut werden. Die Installation von taktilen Bodenindikatoren und deren Bedarf an einem außerorts gelegenen Knotenpunkt und somit eine vollumfängliche Barrierefreiheit müsse jedoch in der weiteren Planung geprüft werden.

§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG enthält keine konkreten Vorgaben zur Barrierefreiheit, sondern beschränkt sich auf die möglichst weitgehende Barrierefreiheit als Zielvorgabe. Soweit der Vorhabenträger deshalb im Rahmen dieser Generalklausel verpflichtet ist, auf die barrierefreie Nutzung durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich der Inhalt

und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger durch Nebenbestimmung (A.IV.8) aufgegeben, den Bedarf einer – über die zugesagte barrierefreie Quermöglichkeit im Bereich der Lichtsignalanlage hinausgehende – Barrierefreiheit, insb. hinsichtlich der Installation von taktilen Bodenindikatoren, zu ermitteln und unter Beachtung der Zielvorgabe des § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

4. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen-, Rad-, Fußgänger- und Wirtschaftsverkehrs

Die bauliche Ausgestaltung des Straßenvorhabens ermöglicht eine sichere Verkehrsführung sowohl während als auch nach der Bauausführung.

Der Knotenpunkt erhält eine verkehrsregelnde und eine wegweisende Beschilderung, erforderliche Vorwegweiser sowie eine Lichtsignalanlage. Die Anordnung darüber hinausgehender, notwendig erscheinender Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen – etwa im Bereich der Geh- und Radwege – bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen, § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO).

4.1 Verkehr und Verkehrssicherheit während der Bauausführung

Hinsichtlich der Bauausführung hat die höhere Straßenverkehrsbehörde in ihrer Stellungnahme vom 26.04.2018 darauf hingewiesen, dass auf dem betroffenen Streckenabschnitt zwei Bedarfsumleitungen der Bundesautobahnen (BAB) liegen und darum gebeten, bei der Planung Folgendes zu berücksichtigen: *„Diese Bedarfsumleitungen müssen als zur BAB unabhängige Routenalternativen jederzeit zur Verfügung stehen. Dies nicht nur für den Fall einer Komplettausleitung des BAB-Verkehrs durch die Polizei aufgrund einer autobahnbedingten massiven Störung, sondern auch für den jeweiligen, individuellen Bedarfsfall, z.B. bei einer Stauentwicklung. Daher sind diese Umleitungsstrecken für die Dauer der Umbaumaßnahme des Knotenpunktes gegebenenfalls auf entsprechend leistungsfähige Ersatzstrecken umzulegen.“*

Ähnlich hat sich das Polizeipräsidium Mannheim in seiner Stellungnahme vom 18.04.2018 geäußert. Bedenken gegen das Vorhaben wurden keine geäußert, es wurde jedoch angemerkt: *„In der Ausführungsplanung wäre zu berücksichtigen, dass – je nach Verkehrsführung in den einzelnen Bauphasen (Stichwort: Engstellen-*

signalisierung) – eventuell eine Verlegung der in diesem Abschnitt verlaufenden Bedarfsumleitungsstrecken der BAB in Betracht gezogen werden muss.“

Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt und als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen (A.IV.2.3).

4.2 Verkehr und Verkehrssicherheit nach der Bauausführung

Wie u.a. bereits im Rahmen der Planrechtfertigung (B.IV.) ausgeführt, ist der Umbau des Knotenpunktes erforderlich, um – gemessen an den bestehenden und zu erwartenden Verkehrszahlen – die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindung zu erhalten und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. In Plan 11 der verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 22) wird die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes im Prognose-Planfall 2030 mit C (befriedigend) bewertet. Diese Beurteilung hält die Planfeststellungsbehörde für plausibel und macht sie sich zu eigen. Durch die mit der Fahrstreifenerweiterung und den verlängerten Abbiegespuren bzw. Stauräumen erhöhte Leistungsfähigkeit erhöht sich der Verkehrsfluss und der zu erwartende Rückstau verringert sich. Dies wirkt sich unmittelbar begünstigend auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aus. Die Änderung des Kreuzungswinkels führt zudem zu einer deutlichen Verbesserung der Sichtbeziehungen und damit ebenfalls zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit.

Die Bushaltestellen liegen künftig beiderseitig am südlichen Abschnitt der B 39, etwa 100 m unterhalb des Knotenpunktes, und werden als Haltebuchten mit einer Gesamtlänge von jeweils 85 m errichtet. Die Länge der Haltebuchten ermöglicht ein Andienen der Bushaltestellen mit Gelenkbussen. Gegenüber den bestehenden Randhaltestellen dient auch die Errichtung dieser Haltebuchten der Förderung einer sicheren und flüssigen Verkehrsabwicklung.

Zudem fördert auch das im Rahmen des Vorhabens geplante räumliche Abrücken des Geh- und Radverkehrs vom Kfz-Verkehr die Verkehrssicherheit. Ein potentiell Kollisionsrisiko zwischen Rad- und Kfz-Verkehr kann zwar auch durch einen unmittelbar an die B 39/L 722 angrenzenden straßenbegleitenden Radweg verringert werden, die Nutzung der von der vielbefahrenen Straße räumlich abgerückten Wirtschaftswege als Radwege und die Führung der Velo-Route-Rhein und der Tour-de-Spargel über die Lichtsignalanlage reduziert jedoch das Risiko einer Kollision von Rad- und Kfz-Verkehr noch einmal deutlich.

I.R.d. Einwendungen und auch in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar e.V. vom 11.05.2018 wurden bezüglich der südlich der B 39 West vorgesehenen Radwegführung und der bereits bestehenden Nutzung des Weges durch die Anlieger Bedenken hinsichtlich der Sicherheit vorgebracht. Diesen Bedenken schloss sich die untere Landwirtschaftsbehörde des Landratsamtes Rhein-Neckar im Erörterungstermin am 28.01.2019 im Wesentlichen an.

Danach werde der Radverkehr durch die bereits bestehende landwirtschaftliche Wegenutzung erheblich beeinträchtigt und stelle ein erhebliches Sicherheitsrisiko für den dort gelegenen landwirtschaftlichen Betrieb und das dort gelegene gewerbliche Unternehmen dar. Beiderseits des Weges befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen des landwirtschaftlichen Betriebes Lußhof 1. Durch die betrieblichen Abläufe werde der Weg häufig mit landwirtschaftlichem Großgerät befahren und von Zeit zu Zeit auch von dem südlich des Weges untergebrachten Großvieh (Rinder und Pferde) gequert. Witterungsbedingt komme es ggf. zu Verschmutzungen des Weges. Während dem Be- und Entladen der Rundballen sei die Sicht auf dem Transportfahrzeug erheblich eingeschränkt. Gleiches gelte aufgrund der räumlichen Enge für die Gabelstapler des Gewerbebetriebs Lußhof 2 beim Be- und Entladen von LKW. Der Betrieb sei auf die Zulieferung und Abholung von Materialen angewiesen, wobei die LKW den Weg unmittelbar vor dem Gewerbebetrieb blockierten. Hinzu komme, dass der Weg als Zugangsweg für die fünf Wohneinheiten des Lußhof 3 genutzt werde. Der Geh- und Radweg sei die einzige Verbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Ketsch, der aufgrund der enormen Zunahme des Radverkehrs sicherlich sehr befahren sein werde. Hierdurch komme es zu Konfrontationsproblemen zwischen Radfahrern und Anwohnern. Während des Erörterungstermins wurde zudem die Befürchtung vorgebracht, der Weg werde künftig nur noch durch Fußgänger und Radfahrer genutzt werden können. Es wurde angeregt, die Radfahrer im Bereich der Hofanlage zum Absteigen zu verpflichten oder durch eine entsprechende Beschilderung auf mögliche Verschmutzungen der Fahrbahn hinzuweisen.

Wie der Vorhabenträger während des Erörterungstermins angegeben hat, wird der Anliegerverkehr für die Wohnnutzung, den Gewerbebetrieb sowie für den landwirtschaftlichen Betrieb wie bisher möglich sein; eine ausschließliche Geh- und Radwegnutzung ist nicht vorgesehen. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass mit der vorgesehenen Führung des Fußgänger- und Radverkehrs über den bislang im Wesentlichen von den Anliegern genutzten Wirtschaftsweg eine Intensivierung des Begegnungsverkehrs zwischen Fußgängern, Radfahrern und den Anliegern einhergehen wird. Eine relevante Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder eine unzumutbare

Beeinträchtigung der Angrenzer vermag die Planfeststellungsbehörde darin jedoch nicht zu erkennen.

Bei dem Wirtschaftsweg handelt es sich zunächst um einen öffentlichen Weg, ein ausschließliches Nutzungsrecht für die Angrenzer besteht insoweit nicht. Im Hinblick auf die von den Einwendern befürchtete enorme Zunahme des Radverkehrs ist festzuhalten, dass es sich bei dem zu erwartenden Radverkehr nicht um täglichen Pendelverkehr, sondern im Wesentlichen um saisonalen Freizeitverkehr handelt. Wie der Anlage 3 der Verkehrsanalyse 2015 entnommen werden kann (Unterlage 22), die den Radverkehr in den Morgenstunden (6:30 – 8:30 Uhr) sowie am Nachmittag bzw. Abend (15:00 – 19:00 Uhr) dokumentiert, ist der morgendliche Radverkehr vernachlässigbar bis unbedeutend und auch in den Nachmittags- bzw. Abendstunden überschaubar. So weisen die Hauptströme für den Zeitraum zwischen 15:00 – 19:00 Uhr für die Richtung Hockenheim nach Speyer 24 und von Speyer nach Hockenheim 42 Radfahrer auf. Auch wenn der Radverkehrsanteil mit dem Abrücken von der übergeordneten Straße und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung zunimmt, ist zu berücksichtigen, dass der Radverkehr zukünftig nach der Salierbrücke an die entlang des Rheins verlaufende Kreisstraße 4250 heruntergeführt werden wird. Dadurch kann sich der Radverkehr zumindest teilweise bereits an diesem Punkt nach Süden in Richtung Altlußheim und nach Norden in Richtung Ketsch verteilen.

Bezüglich des verbleibenden Begegnungsverkehrs zwischen dem in Ost- und Westrichtung fahrenden Radverkehr, der den südlich der B 39 West verlaufenden Radweg durch die Hofstelle beim Lußhof 1 nutzt, und dem dort bereits vorhandenen Anliegerverkehr gilt – wie bereits zuvor schon – die Straßenverkehrsordnung (StVO) und damit insbesondere die straßenverkehrsrechtliche Grundregel der ständigen Vorsicht und der gegenseitigen Rücksichtnahme, § 1 Abs. 1 StVO. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass es bei Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben, trotz der teilweise hohen Frequentierung des Weges durch die verschiedenen Verkehrsarten, nicht zu einer relevanten Häufung straßenverkehrgefährdender Konflikte kommt. Der Weg ist gerade und gut einzusehen, landwirtschaftliches Gerät und Großvieh ist daher frühzeitig zu erkennen. Die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer sind gegenüber dem regulären Kfz-Verkehr auf der Bundes- und Landstraße gering und die gemischte Nutzung derartiger Wege im Außenbereich auch nicht untypisch. Mit einer Flurstücksbreite von 4 m weist der Weg auch die nach den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau 2016 (RLW 2016) erforderliche, grundsätzlich befahrbare Kronenbreite für Wirtschaftswege auf dem kommunalen Wegegrundstück auf. Hinsichtlich des Zustandes des Weges ist anzumerken, dass Verkehrsteilnehmer einen Wegezu-

stand im Außenbereich grundsätzlich so hinnehmen müssen, wie er sich ihnen erkennbar darbietet, und sich entsprechend auf diesen einzustellen haben. Grundsätzlich muss daher der Benutzer, auch ein Radwanderer, den Weg mit einer den Bodenverhältnissen angepassten Ausrüstung und Vorsicht befahren und erforderlichenfalls auch anhalten und absteigen. Eine Verpflichtung der Radfahrer im Bereich der Hofanlage abzusteigen, hält die Planfeststellungsbehörde angesichts der i.R.d. Vorhabens gerade bezweckten straßenparallelen Radwegführung entlang der B 39 West weder für zielführend noch für erforderlich. Mit einer derartigen Regelung würde die Radwegführung südlich der B 39 West über eine Strecke von über 100 m entfallen, womit die Gefahr besteht, dass die Radfahrer die B 39 West nutzen und eine Entflechtung des Kfz- und Radverkehrs in diesem Bereich gerade nicht erreicht werden würde. Wie ausgeführt, ist eine solche Regelung aus Gründen der Verkehrssicherheit auch nicht erforderlich. Nach Rücksprache der Planfeststellungsbehörde mit der unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hockenheim besteht bei einem festgestellten Bedarf ggf. die Möglichkeit das Zusatzzeichen 1006-35 „Verschmutzte Fahrbahn“ (Zusatzzeichen i.S.d. § 39 Abs. 3 StVO) im Bereich der landwirtschaftlichen Hofstelle anzubringen. Dies entbindet die Verantwortlichen allerdings nicht von der – im Bereich des vorhandenen Wirtschaftsweges bereits bestehenden – Verpflichtung aus § 32 S. 2 StVO, von ihnen verursachte Verschmutzungen der Fahrbahn grundsätzlich wieder zu beseitigen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Regelungen der StVO, insbesondere der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme, für alle Verkehrsteilnehmer auf diesem Weg, d.h. auch für den landwirtschaftlichen, den gewerblichen sowie den Anliegerverkehr, gelten. Daher ist es auch für die Betreiber des landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebes sowie für die Bewohner zumutbar, ihre Verhaltensweisen im Straßenverkehr ggf. an die durch den erhöhten Radverkehr geänderte straßenverkehrliche Situation anzupassen. Wenn es bislang durch das Abstellen von Fahrzeugen auf dem öffentlichen Weg – aufgrund der annähernd ausschließlichen Nutzung durch die Angrenzer – zu keinen Störungen des Verkehrs kam, so kann es durch den nunmehr über diesen Weg verlaufenden Radverkehr erforderlich sein, die betrieblichen Abläufe an die geänderte verkehrliche Situation anzupassen und die Be- und Entladevorgänge auf den angrenzenden Grundstücken vorzunehmen.

Die im Rahmen seiner Stellungnahme vom 11.05.2018 geäußerte Befürchtung des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar e.V., dass die Radfahrer, welche von dem südlich der B 39 West verlaufenden Radweg auf die B 39 Süd treffen und in Richtung Osten/Hockenheim weiterfahren wollen, nicht die sichere Führung über die am Knotenpunkt vorhandene Lichtsignalanlage, sondern den direkten Weg über die B 39 Süd

durch den stehenden Rückstauverkehr nehmen werden, steht der Verkehrssicherheit der Wegekonzeption im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen. Die Lichtsignalanlage befindet sich in Sichtweite, lediglich 100 m in nördlicher Richtung entfernt, und führt von dort wieder 100 m nach Süden auf den neuen, nach Osten verlaufenden Radweg zurück. Aufgrund des für die Radfahrer erkennbar geringen Umweges und des Umstandes, dass die ebenfalls nicht unerheblich befahrene B 39 Süd auf der Höhe der Einmündung zum Lußhof 1 bis 3 bereits drei Spuren aufweist, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Streckenführung über den Knotenpunkt – selbst bei einem bestehenden Rückstau – vom wesentlichen Teil der Radfahrer angenommen werden wird, diese Streckenführung mithin das Ziel, die Verkehrssicherheit gegenüber einer ungesicherten Querung zu erhöhen, erfüllen kann.

Hinsichtlich der problematischen Ein- und Ausfahrmöglichkeit im Bereich Lußhof 1 - 3 und auch für den Anliegerverkehr des Lußhofs 4 von der bzw. auf die B 39 Süd ist festzuhalten, dass diese Situation bereits in der gegenwärtigen Knotenpunktgestaltung nicht unproblematisch ist. Die erweiterten Platzverhältnisse – insb. aufgrund der vorgesehenen Busbuchten – und auch die verbesserte Einsichtigkeit in die B 39 Süd – aufgrund der begradigten Straßenführung – führen gegenüber der gegenwärtigen Ein- und Ausfahrsituation eher zu einer Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in diesem Bereich. Gleichwohl kann die Erweiterung der auf den Knotenpunkt zulaufenden B 39 Süd um eine weitere Fahrbahn das Einfahren vom Lußhof 1 - 3 in Richtung des Knotenpunktes, insb. mit landwirtschaftlichen Maschinen oder LKW, erschweren. Die von den Einwendern vorgeschlagene Ampellösung oder auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich ist jedoch nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und im Bedarfsfalle von der unteren Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. Wie der Planfeststellungsbehörde bekannt ist, befindet sich eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung dort bereits in Prüfung.

5. Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Belange stehen dem Vorhaben im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichskonzeption steht im Einklang mit § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist und insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Für das Vorhaben werden nur in unwesentlichem Umfang

landwirtschaftliche Flächen benötigt. Eine Einschränkung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung ergibt sich aus der zweiten Planungsänderung vom 31.01.2020. Da für die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 9 A_{CEFa} (alt) – Ersatzhabitat Feldlerche – ein extensivierter Getreideanbau mit Herbizid- und Düngeverzicht auf einer Fläche von mindestens 1 ha pro Brutpaar erforderlich ist, wurde diese Maßnahme durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.7 entsprechend konkretisiert. Im Anschluss daran hat der Vorhabenträger seine Planunterlage (Unterlage 9.3b – Maßnahmenblatt 9 A_{CEFb}) dahingehend angepasst. Da die landwirtschaftliche Fläche weiterhin bewirtschaftet werden kann – Erprobungen zum Getreideanbau in sog. „weiter Reihe“ ergaben einen Minder-Ernteertrag bis 25 % – stellt sich die dadurch verursachte Beeinträchtigung agrarstruktureller Belange als nicht wesentlich dar. In Anbetracht der Anforderungen, die an ein Habitat dieser gefährdeten Art (Feldlerche) als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zu stellen sind, und der nur geringen Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, erscheint die entsprechende Inanspruchnahmen der besagten Fläche verhältnismäßig.

Zudem konnte die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Rahmen der ersten Planungsänderung vom 01.07.2019 reduziert werden. Aufgrund der vorgenommenen Umplanung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 8 A_{CEF} (alt), welche ursprünglich die Umwandlung von Acker- in Grünland vorsah, wird nunmehr eine andere – nicht landwirtschaftlich genutzte – Fläche für die neue Maßnahme 8 A_{CEFa} in Anspruch genommen, womit die ursprüngliche Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung erhalten bleibt.

Auch von der höheren Landwirtschaftsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung) wurden mit Stellungnahme vom 11.05.2018 keine agrarstrukturellen Bedenken gegenüber dem Vorhaben und den geplanten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen geltend gemacht.

Mit E-Mail vom 06.05.2019 wurde ergänzend darauf hingewiesen, dass die Landwirte frühzeitig – vor dem 15. Mai – über Umfang und Dauer der i.R.d. Bauausführung temporär in Anspruch genommenen landwirtschaftlich genutzten Flächen unterrichtet werden sollen, um diese Flächen im Gemeinsamen Antrag fristgerecht in Abzug bringen zu können. Weiter wurde mitgeteilt, es werde davon ausgegangen, dass die aus der temporären Inanspruchnahme der Grundstücke resultierenden Bewirtschaftungerschwernisse bzw. der entstehende Ertrags- und Einkommensverlust den betroffenen Landwirten auf geeignete Art und Weise entschädigt und die nach

Beendigung der Baumaßnahmen nicht mehr benötigten Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zurückgeführt werden, womit evtl. vorhandene steinhaltige Baumaterialien vollständig aus dem Bearbeitungshorizont zu entfernen seien und durch Fahrspuren entstandene Bodenverdichtungen entsprechend gelockert sowie Unebenheiten wieder eingeebnet werden, um Bewirtschaftungerschwernisse zu vermeiden.

In seiner Stellungnahme hierzu weist der Vorhabenträger darauf hin, dass über den genauen Zeitpunkt des Eingriffs und dessen Länge noch keine Aussagen getroffen werden können, dass für die bis 15. Mai vorzulegenden Unterlagen der offengelegte Grunderwerbsplan maßgeblich sei, Änderungen des Grunderwerbs, welche im Zuge der Planungsänderungen vorgenommen werden, jedoch nicht bis zum 15.05.2019 vorliegen. Der Vorhabenträger sagt zu, die temporär in Anspruch genommenen Flächen zur Herstellung der Verkehrsflächen, welche als landwirtschaftliche Ertragsflächen gelten, nach der Inanspruchnahme entsprechend dem Ausgangszustand wiederherzustellen (siehe A.V.6).

Hinsichtlich der Angaben zu Umfang und Dauer der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Stellungnahme des Vorhabenträgers an. Zum einen ist es dem Vorhabenträger vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich nicht möglich verbindliche Aussagen über den Beginn der Bauausführung und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme zu machen, zum anderen hat der Vorhabenträger im besagten Zeitraum noch Änderungen der Planung vorgenommen, die mit veränderten Flächeninanspruchnahmen, insb. für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, und damit auch mit einem ggf. veränderten Bedarf an temporär benötigten Flächen (Baueinrichtungsflächen, Zufahrten etc.) einhergingen. In diesem Zusammenhang wird auf die Nebenbestimmung A.IV.12.2 hingewiesen. Hinsichtlich einer Entschädigung der betroffenen Landwirte aufgrund einer temporären Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke wird auf die Ausführungen unter B.XI.7.1 und auf die Nebenbestimmung A.IV.12.1 verwiesen.

Die untere Landwirtschaftsbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz) hat zunächst keine Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben, sich dann jedoch im Erörterungstermin am 28.01.2019 eingebracht und im Wesentlichen das Vorbringen des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar e.V. in seiner Stellungnahme vom 11.05.2018 sowie dessen weiteres Vorbringen im Erörterungstermin mitgetragen.

Hinsichtlich der geäußerten Bedenken bezüglich der südlich der B 39 West vorgesehenen Radwegführung durch die Hofanlage beim Lußhof 1 wird auf die Ausführungen unter B.XI.4.2 verwiesen.

Grundsätzlich wird von der Landwirtschaftsbehörde des Rhein-Neckar-Kreises noch die Breite der auszubauenden Wirtschaftswege bemängelt und angesichts der größer gewordenen landwirtschaftlichen Maschinen für nicht mehr zeitgemäß erachtet. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass die Wirtschaftswege mit einer Breite von 3 m zuzüglich der beiderseitigen Bankette von jeweils 0,5 m den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau 2016 (RLW 2016) und damit den aktuellen Anforderungen an derartige Wege entsprechen.

Im Übrigen wird vor allem die i.R.d. naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Teilentsiegelung der beiden Feldwege (Maßnahme 1.2 Aa) und die Befestigung des nördlich der L 722 verlaufenden Radweganschlusses an die Velo-Route-Rhein und die Tour-de-Spargel kritisch gesehen.

In seiner Stellungnahme vom 11.05.2018 bringt der Kreisbauernverband vor, dass der landwirtschaftliche Verkehr aus Richtung Altlußheim das nördlich der B 39 West und L 722 liegende Gewann Bieberwört über den 2. Dohlenweg anfähre und durch dessen geplanten Rückbau im letzten Abschnitt zwischen altem Bahndamm und L 722 nicht umhinkomme, sämtlichen Zufahrtsverkehr über die Bundesstraße abzuwickeln. Dem ist entgegenzuhalten, dass der von Süden auf die L 722 treffende Teilabschnitt des 2. Dohlenwegs für den landwirtschaftlichen Verkehr weiterhin befahrbar bleiben wird, da dieser nicht zurückgebaut, sondern lediglich teilentsiegelt wird. Die bestehende Vollversiegelung des Weges wird in diesem Bereich durch eine Schotterdecke ausgetauscht, um ihn für den Radverkehr, welcher künftig über den weiter westlich liegenden Knotenpunkt geführt wird, unattraktiv zu machen. Der landwirtschaftliche Verkehr kann den Weg daher wie bisher nutzen, ein Ausweichen auf die Bundesstraße ist somit nicht erforderlich. Andere Möglichkeiten den Radverkehr – bei Beibehaltung der Vollversiegelung – von der Nutzung des Weges und der damit verbundenen ungesicherten Querung der L 722 abzuhalten, wurden während des Erörterungstermins diskutiert und im Ergebnis für nicht praktikabel gehalten. So würde bspw. die Errichtung einer Schranke die Notwendigkeit einer Schlüsselvergabe und das jeweils manuelle Öffnen und Schließen dieser Schranke durch die passierenden Landwirte mit sich bringen. Neben diesem Aufwand würde zudem die Möglichkeit bestehen, dass die Radfahrer die Schranke einfach umfahren und die L 722 gleichwohl ungesichert queren. Der Befürchtung, die Teilentsiegelung des Weges berge die Gefahr, dass die Landwirte dann mit verschmutzten Reifen auf die L 722 fahren würden, macht die Teilentsiegelung des

Wegabschnittes nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für die Landwirte nicht unzumutbar. Zum einen ist ein geschotterter Weg diesbezüglich nicht mit einem Erdweg zu vergleichen, bei dem verstärkt feuchte Erde am Grobprofil der landwirtschaftlichen Fahrzeuge hängen bleiben kann, zum anderen ist der Vorhabenträger diesem Vorbringen insoweit entgegengekommen, dass i.R.d. Planungsänderungen vom 01.07.2019 die Vollversiegelung der letzten an die L 722 anschließenden 13 m des Wirtschaftsweges beibehalten wird, damit mögliche Erdrückstände am Reifenprofil der landwirtschaftlichen Fahrzeuge auf dem vollbefestigten Endstück des Weges abgefahren werden können.

Bezüglich des südlich gelegenen Wirtschaftsweges, der ebenfalls i.R.d. Ausgleichsmaßnahme 1.2 Aa teileinsiegelt werden soll, merkte die Landwirtschaftsbehörde des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis an, dass von der B 39 Süd auf diesen Weg eingefahren werden könne und schlug daher vor, alternative Wege für eine Teilsiegelung heranzuziehen. Im Nachgang an den Erörterungstermin versuchte der Vorhabenträger daraufhin – zusammen mit Beteiligten vor Ort – vergeblich, geeignete Alternativen ausfindig zu machen. Die Planfeststellungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die südlich der L 722 gelegenen landwirtschaftlichen Flächen – durch den Ausbau des parallel zur L 722 verlaufenden Weges – weiterhin von der B 39 Süd über einen befestigten Weg angefahren werden können. Bezüglich des in diesem Zusammenhang stehenden Vorbringens der Gemeinde Altlußheim i.R.d. ersten Nachanhörung wird auf die Ausführungen unter B.XI.6 verwiesen.

Aufgrund des Ausbaus des nördlich der L 722 verlaufenden Radwegeanschlusses an die Velo-Route-Rhein und die Tour-de-Spargel wird dieser Weg für landwirtschaftliche Fahrzeuge zukünftig nicht mehr von der L 722 aus zu befahren sein. Vielmehr wird die Anfahrt an die dort gelegenen landwirtschaftlichen Flächen künftig über die weiter östlich verlaufende Haupttrasse für landwirtschaftliche Fahrzeuge erfolgen. Da in Nord-Süd-Richtung touristische Radwegrouten (bspw. Velo-Route-Rhein, Tour-de-Spargel) verlaufen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit einer gesicherten Querung über die übergeordneten Straße (B 39 West/L 722) bedürfen, bedarf der Radweg auch eines Anschlusses von der gesicherten Quermöglichkeit am Knotenpunkt (Lichtsignalanlage) an diese in nördlicher Richtung fortlaufenden Radwege, wenn die neue Radwegführung vom Radverkehr akzeptiert werden soll. Angesichts dessen und da die Erschließung des Gewanns Bieberwört weiterhin über den weiter östlich verlaufenden Wirtschaftsweg möglich ist, hält die Planfeststellungsbehörde die durch den Ausbau des nördlichen Weges entfallende südliche Einfahrmöglichkeit und die damit verbundenen Erschwernisse für die Landwirtschaft für zumutbar.

I.R.d. vorgenommenen Planungsänderungen wurde auch die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme 3 A (alt) abgeändert, nach der ursprünglich entlang des nördlich des Knotenpunktes geplanten Radwegeausbaus die Anlage eines Wiesenstreifens mit Baumreihe geplant war. Bzgl. der dort vorgesehenen Baumreihe wurde beanstandet, dass ein Beladen der auf dem Weg stehenden landwirtschaftlichen LKW und Hänger über die Hecke hinweg aufgrund der Baumreihe nicht mehr möglich sei. Nachdem sich diese Baumreihe auch aufgrund des östlich des Radweges anzulegenden Feldlerchenhabitats (Maßnahme 9 A_{CEFB}) als problematisch erwies, plante der Vorhabenträger um und sieht alternativ nun die Anlage einer Feldhecke in Verlängerung der weiter westlich zu diesem Weg verlaufenden Feldhecke vor (3 Aa), womit diese Problematik für die Landwirtschaft nicht mehr besteht.

6. Kommunale Belange

Kommunale Belange sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nachteilige Auswirkungen auf die Planungshoheit der Kommunen und damit auch auf die städtebauliche Entwicklung sind mit der Straßenbaumaßnahme jedoch nicht verbunden. Weder stört die beantragte Planung bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig noch ist das Vorhaben derart großräumig, dass es wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, 9 VR 5.07).

Durch den Knotenpunktumbau wird die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des Knotenpunktes am Lußhof (B 39/L 722) wieder hergestellt und gesichert. Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit dieser überörtlichen Verbindungsstraße dient auch unmittelbar der Gemeinde Altlußheim. Anderweitige Bauleitplanungen oder sonstige Planungen der Gemeinde, zu denen das Bauprojekt in einem unauflösbaren Konflikt steht, sind nicht ersichtlich (vgl. B.V.).

Die Gemeinde Altlußheim, in der das Vorhaben gelegen ist, hat im Rahmen der Anhörung keine schriftliche Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben. Während des Erörterungstermins gab die Gemeinde jedoch zu bedenken, dass der sandige Saumstreifen der ursprünglich geplanten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 8 A_{CEF} (alt) im östlichen Bereich in ein von der Gemeinde neu errichtetes Fledermaushabitat hineinreiche. Der Vorhabenträger sagte daraufhin zu, diese Saumstruktur durch ein Abrücken nach Westen aus dem Bereich des Fledermausquartiers herauszunehmen. Nachdem die Maßnahme 8 A_{CEF} (alt) im Rahmen der Planungsänderung (Planunterlagen vom 01.07.2019) vollständig umgestaltet und neu verortet wurde –

ursprünglich war sie zwischen Lußhof 4 und dem südlich der L 722 auszubauenden Geh- und Radweg vorgesehen, nunmehr wird die Maßnahme nördlich der B 39 West umgesetzt (8 A_{CEFA}) – besteht diese Problematik nicht mehr.

Auf die von der Gemeinde während des Erörterungstermins gestellte Frage, wer für die Pflege der im Bereich der ursprünglich geplanten Ausgleichsmaßnahme 3 A (alt) anzulegenden Hecke zuständig sei, gab der Vorhabenträger zutreffend an, dass die dauerhafte Pflege und Unterhaltung der Hecke nach ihrer Herstellung durch den Vorhabenträger auf den Landkreis übergeht.

Im Rahmen der vorgenommenen Nachanhörung zur ersten Planungsänderung (Planunterlagen vom 01.07.2019) moniert die Gemeinde mit Schreiben vom 19.11.2019, dass die Ausgleichsmaßnahme 1.2 Aa (Teilentsiegelung bislang völlig versiegelter Feldwege) auf Flst.-Nr. 6169 trotz mehrfacher Einwände und alternativer Vorschläge weiterhin Bestandteil des Verfahrens sei. Als Alternative wird eine Teilentsiegelung auf anderer Fläche vorgeschlagen.

Hinsichtlich der nunmehr sowohl in ihrer Qualität und Ausgestaltung als auch in ihrer räumlichen Verortung geänderten Maßnahme 10 Aa – Aufwertung einer Feldhecke – bringt die Gemeinde vor, dass sie die Ausgleichsflächen zur Verfügung stelle, eine künftige Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahme jedoch ablehne. Die Unterhaltung/Pflege der Ausgleichsmaßnahme sei auch zukünftig durch die Straßenbauverwaltung vorzunehmen.

Bezüglich des Vorbringens der Gemeinde zu Maßnahme 1.2 Aa wird darauf hingewiesen, dass sich die Gemeinde gegenüber der Planfeststellungsbehörde weder im Rahmen der ersten Anhörung noch im Erörterungstermin explizit gegen die Verortung der Maßnahme ausgesprochen hat. Insofern ist der Verweis auf mehrfach vorgebrachte Einwände und Alternativvorschläge seitens der Gemeinde für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Möglicherweise bezieht sich diese Aussage auf den offenbar vergeblichen Versuch des Vorhabenträgers im Nachgang des Erörterungstermins gemeinsam mit den Beteiligten vor Ort geeignete Alternativgrundstücke für diese Maßnahme zu finden (vgl. hierzu auch Abschnitt B.XI.5). Eine konkrete Kenntnis von diesen Vorgängen hat die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht und von der Gemeinde wurde dieser auch nichts Entsprechendes mitgeteilt. Zudem ist der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers beizupflichten, dass sich der nunmehr im Rahmen der Nachanhörung vorgebrachte Einwand nicht auf die Planungsänderung und die dadurch tangierten Belange bezieht. Die Nachanhörung i.S.d. § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG dient aber gerade der Möglichkeit,

Einwendungen gegen die Planungsänderung im Hinblick auf durch diese betroffene Belange geltend zu machen und stellt keine neue, vollumfängliche Anhörung dar. Darüber hinaus ist dem Schreiben der Gemeinde vom 19.11.2019 auch keine substantiierte Begründung, die gegen das vom Vorhabenträger gewählte oder für das von der Gemeinde favorisierte Grundstück spricht, enthalten. Vielmehr wird lediglich mitgeteilt, dass der Maßnahme widersprochen werde. Da der Planfeststellungsbehörde im Übrigen keine Anhaltspunkte ersichtlich sind, die das von der Gemeinde vorgeschlagene Grundstück als vorzugswürdig erscheinen lassen, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, auf eine Verlegung der Maßnahme hinzuwirken.

Hinsichtlich des Vorbringens der Gemeinde zu Maßnahme 10 Aa ist zu sagen, dass sich aus dieser – im Unterschied zur ursprünglich als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) für den Gelbspötter geplanten Maßnahme (10 A_{CEF} alt) – keine Pflicht zur dauerhaften Pflege bzw. Unterhaltung ergibt. Die Maßnahme 10 Aa beinhaltet nunmehr ein einmaliges partielles Auflichten der vorhandenen Heckenstrukturen, um den Bereich für eine Besiedelung durch den Gelbspötter zugänglich zu machen. Eine tatsächliche Besiedelung der Fläche muss weder zwingend nachgewiesen noch muss die Hecke dauerhaft als geeigneter Brutplatz erhalten werden. Dementsprechend erschöpft sich die Verpflichtung der Straßenbauverwaltung in der Durchführung und Kontrolle des Pflegedurchgangs und erstreckt sich nicht auf eine anschließende Pflicht zur weiteren Unterhaltung bzw. Pflege. Insofern ist mit dieser Maßnahme allerdings auch für die Gemeinde keine Verpflichtung zur Unterhaltung bzw. Pflege derselben verbunden.

In Anbetracht des Nutzens des Knotenpunktumbaus für die Allgemeinheit sind nach alledem keine Belange der Gemeinde Altlußheim ersichtlich, welche dem Vorhaben nach erfolgter Abwägung entgegenstehen.

7. Private Rechte und Belange/Eigentum

Für die Realisierung des Straßenbauvorhabens werden auch unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Grundstücksflächen in privatem Eigentum sowie Grundstücke im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Baden-Württemberg und der Gemeinde Altlußheim benötigt. Insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Inanspruchnahmen wird auf die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen (vgl. Unterlagen 10.1 und 10.2a).

7.1 Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum

Vorangestellt sei, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass jede Inanspruchnahme von Grundstücken, seien sie privat, landwirtschaftlich, gewerblich oder anderweitig genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist allerdings in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG und § 19 Abs. 1 S. 2 FStrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an dem Umbau des Knotenpunktes B 39/L 722 das individuelle Interesse der enteignungs-betroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

Generell ist anzumerken, dass – soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind – zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfindet, ist durch das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung

seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch trotz des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange.

Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von (Privat-)Grundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse am Umbau des Knotenpunktes B 39/L 722, um die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss. Der Knotenpunktumbau B 39/L 722 stellt sich in der hier planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung des Vorhabens zugegriffen werden muss, als die verhältnismäßigste Lösung dar.

Da sich das Vorhaben an der bestehenden Trasse orientiert, entsteht kein übermäßiger Flächenneubedarf. Durch die Planungsänderungen vom 01.07.2019 konnte die dauerhafte Inanspruchnahme privater Grundstücke gegenüber der ursprünglichen Planung zudem nochmals verringert werden.

Bis auf das Grundstück Flst.-Nr. 5919/2 (siehe hierzu die Ausführungen unter B.XV.5 und Nebenbestimmung A.IV.13) ist es nicht geboten, das Vorhaben durch weitere Planungsänderungen so zu modifizieren, dass die betroffenen Grundstücke von einem Eingriff verschont bleiben oder der Eingriff in das Grundeigentum noch weiter abgemildert wird. Hierdurch würden die bei der Planfeststellung ebenfalls zu berücksichtigenden öffentlichen und sonstigen Belange über Gebühr vernachlässigt. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären. Bei der festgestellten Planung wurden alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um bei gleichzeitiger Wahrung der Planungsziele Eingriffe in privates Grundeigentum so weit wie möglich zu vermeiden.

Den Enteignungsbetroffenen steht selbstverständlich eine angemessene Entschädigung für den Verlust oder die vorübergehende Inanspruchnahme ihres

Grundeigentums zu. Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Sofern es insoweit zu keiner anderen Lösung kommt (z.B. freihändiger Verkauf, Flächentausch, Nutzungsvereinbarung), ist hierüber in einem dann vom Vorhabenträger zu beantragenden Enteignungsverfahren nach dem Landesenteignungsgesetz zu entscheiden (vgl. §§ 19 FStrG, 7 ff. LEntG). Nach § 7 LEntG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

7.2 Mittelbare Beeinträchtigung von Grundeigentum

Die Planfeststellung kann zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen, solche mittelbaren Einwirkungen nach Art 14 Abs. 1 S. 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss keine Schutzvorkehrungen i.S.d. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eintritt. Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung – dem Grunde nach – zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also ob insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995, 5 S 1701.94).

Angesichts der Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen (z.B. A.IV.10), lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung. Insbesondere die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen sind unter

Berücksichtigung der planerisch vorgesehenen Schutzvorkehrungen (Lärmschutzwand und -wälle) und den von der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachteten Ergänzungen in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Vor diesem Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

XII. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und Kommunen so weit wie möglich Rechnung getragen. Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen fanden ihren Niederschlag in den Planungsänderungen vom 01.07.2019 und vom 31.01.2020, in den Zusagen des Vorhabenträgers (vgl. A.V.) sowie in den in diesem Beschluss verfüigten Maßgaben und Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.).

1. Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sowie der Nachanhörungen haben folgende berührte Stellen der Planfeststellungsbehörde inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Wasserrechtsamt
- Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis – Amt für Landwirtschaft und Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde
- Polizeipräsidium Mannheim
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 55 und 56 – Naturschutz und Recht sowie Naturschutz und Landschaftspflege
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg

Auf die wesentlichen Aspekte der vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wird an der jeweils thematisch passenden Stelle dieses Beschlusses eingegangen.

Sofern auf die in den Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise nicht bereits an anderer Stelle eingegangen wird, ist im Übrigen Folgendes zu bemerken:

1.1 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst

Das Referat 16 – Sachgebiet für Feuerwehr, Kathastrophenschutz und Rettungsdienst bittet in seiner Stellungnahme vom 14.05.2018 darum, temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.) mit dem Kreisbrandmeister des Rhein-Neckar-Kreises und den betroffenen Gemeindefeuerwehren abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dies wurde als Nebenbestimmung übernommen (vgl. A.IV.2.2).

Bezüglich der Stellungnahme der höheren Straßenverkehrsbehörde wird auf B.XI.4.1 verwiesen.

1.2 Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg teilt mit Schreiben vom 07.03.2018 mit, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen während des zweiten Weltkrieges ratsam ist, im Vorfeld jeglicher Bau(planungs)maßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten vorzunehmen und dass alle nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen sind. Der Vorhabenträger gibt an, bereits eine vollständige Luftaufklärung in Auftrag gegeben zu haben und sagt die Berücksichtigung der Ergebnisse in der Ausführungsplanung zu (vgl. A.V.4). Die Beachtung der ermittelten Verdachtsflächen bei der Bauausführung und die Beseitigung der vorhandenen Kampfmittel hat die Planfeststellungsbehörde in den Maßnahmen und Nebenbestimmungen verfügt (A.IV.6).

1.3 Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau

Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau weist in seiner Stellungnahme vom 03.04.2018 darauf hin, dass in geotechnischer Hinsicht mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, sowie mit kleinräumig deutlich unterschiedlichem Setzungsverhalten zu rechnen ist. Ggf. vorhandene organische Anteile können zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen und auch der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein. Daher geht das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung während der Bauzeit stattfindet. Der Vorhabenträger hat zugesagt, noch vor Baubeginn ein Baugrundgutachten erstellen zu lassen (A.V.5).

1.4 Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege

Das Landesamt für Denkmalpflege weist darauf hin, dass unmittelbar an den Untersuchungsraum der nach § 2 DSchG denkmalgeschützte ehemalige Bahnhof Lußhof, ein massives zweigeschossiges Bahnhofsgebäude, welches zusammen mit dem Lokschuppen und dem Eisenbahner-Wohngebäude eine Sachgesamtheit bildet, angrenzt. Zudem liegen die durch das Bauvorhaben betroffenen Flächen teilweise im Randbereich eines ebenfalls nach § 2 DSchG geschützten archäologischen Kulturdenkmals, einem Militärlager aus der Römerzeit.

Das Landesamt für Denkmalpflege bittet unter Hinweis auf §§ 20 und 27 DSchG um umgehende Anzeige archäologischer Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen etc.) und Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen etc.) und deren grundsätzlicher Erhaltung in unverändertem Zustand bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter A.IV.7 aufgenommen.

1.5 Vermögen und Bau Baden-Württemberg

Nachdem sich der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg zunächst nicht zu dem Vorhaben geäußert hatte, wendet er sich im Rahmen der zweiten Nachanhörung gegen die durch Nebenbestimmung A.IV.9.3.7 von der Planfeststellungsbehörde und durch Planungsänderung (Planunterlagen vom 31.01.2020) vom Vorhabenträger konkretisierte Ausführung der vorgezogenen Ausgleichsmaß-

nahme für Feldlerchen (9 A_{CEFB}). Um den mit dem Vorhaben einhergehenden Verlust eines Brutplatzes der Feldlerche (vgl. B.VIII.3.2.1) durch die vorgezogene Entwicklung eines Ersatzhabitats auszugleichen, war zunächst die Anlage von drei mindestens 25 m² großen Feldlerchenfenstern auf dem Grundstück Flst.-Nr. 5921/1 vorgesehen. Die Anlage von diesen Feldlerchenfenstern wurde von der höheren Naturschutzbehörde jedoch nicht für ausreichend erachtet, um eine ausreichende Prognosesicherheit hinsichtlich der Wirksamkeit eines Ersatzhabitats annehmen zu können. Da die Feldlerchenfenster nur mit Umsetzung von Extensivierungsmaßnahmen auf einer Fläche von mindestens einem Hektar pro Brutpaar als Ersatzhabitat für Feldlerchen wirksam sind, wurde die Maßnahme daher durch oben genannte Nebenbestimmung konkretisiert und im Nachgang vom Vorhabenträger in den Planunterlagen entsprechend angepasst.

Der Landesbetrieb beanstandet, die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gründe seien für ihn nicht ersichtlich und auch nicht dargestellt bzw. begründet worden. Die nun vorgesehene Verfahrensweise sei in keiner Weise mit der üblichen landwirtschaftlichen Praxis in Einklang zu bringen. Es erschließe sich dem Landesbetrieb nicht, wie innerhalb einer großen, konventionell bewirtschafteten Ackerfläche drei jeweils 25 m² große Flächen mit einem extensiven Getreidebau versehen werden sollen. Hilfsweise wird darauf hingewiesen, dass der Landesbetrieb keine Möglichkeit sehe, bei den Pächtern auf die gewünschten Maßnahmen einzuwirken. Der damit verbundene Eingriff/Aufwand sei für den Pächter zu groß, um ihn entschädigungslos hinzunehmen. Es bliebe allein dem Vorhabenträger überlassen, wie er die Maßnahme umzusetzen gedenke.

Der Landesbetrieb missversteht offenbar die geplante Maßnahme, wenn er davon ausgeht, dass innerhalb einer konventionell bewirtschafteten Ackerfläche drei jeweils 25 m² große Flächen mit extensivem Getreidebau versehen werden sollen. Vielmehr ist es so, dass auf einer Fläche von einem Hektar pro Brutpaar die Anlage von selbstbegrünter Brache sowie eine extensivierte Bewirtschaftung vorgenommen werden soll und innerhalb dieser Fläche drei Feldlerchenfenster ausgespart werden sollen. Eine derartige Bewirtschaftung ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde mit der üblichen landwirtschaftlichen Praxis in Einklang zu bringen. Die bis dahin vorgesehene Entwicklung von drei Feldlerchenfenstern reicht nicht aus, um den Anforderungen an eine wirksame vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG gerecht zu werden. Eine solche ist jedoch erforderlich, um einen Verstoß gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden. Nähere Ausführungen zu den naturschutzrechtlichen und -fachlichen Gründen können Abschnitt B.VIII.3.2.1 entnommen werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kann das Land Baden-Württemberg als Eigentümer und Verpächter gegenüber seinen Pächtern auch auf die Umsetzung der Maßnahme bzw. die Einhaltung der Nebenbestimmung A.IV.9.3.7 hinwirken. Der mit der Entwicklung, Pflege und Unterhaltung des Ersatzhabitats sowie der Ertragsminderung (vgl. hierzu B.XI.5) einhergehende Aufwand/Eingriff erscheint bei richtigem Verständnis der besagten Nebenbestimmung nicht unzumutbar. Ob und inwieweit aufgrund der geänderten Nutzungsbedingungen eine Anpassung des bestehenden Pachtverhältnisses erforderlich und damit ggf. eine faktische Entschädigung an den Pächter zu leisten ist, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine dahingehende Einigung obliegt den beiden Vertragsparteien.

2. Kommunen

Die Gemeinde Altlußheim hat i.R.d. Anhörungsverfahrens zunächst keine Stellungnahme abgegeben oder Einwände gegen das Vorhaben erhoben. Auf das Vorbringen der Gemeinde im Erörterungstermin am 28.01.2019 sowie die i.R.d. ersten Nachanhörung (Planunterlagen vom 01.07.2019) erhobenen Einwendungen wird in den hierzu ergangenen Ausführungen unter B.XI.6 eingegangen. Im Übrigen wird auf die thematisch jeweils passenden Stellen dieses Beschlusses verwiesen.

XIII. Verbände

Von den nach § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinigungen hat sich im Anhörungsverfahren der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, BUND-Ortsverband Hockenheim Rheinebene mit E-Mail vom 28.08.2018 zurückgemeldet und mitgeteilt, dass keine Stellungnahme zu dem Verfahren abgegeben werde. Allerdings wurde grundsätzlich darauf hingewiesen, dass das Vorhaben kritisch gesehen werde. Wie im Bereich des Knotenpunktes B 39/L 722 am Lußhof steige das Verkehrsaufkommen überall unaufhörlich an und die vorhandene Infrastruktur sei an vielen Stellen überlastet. Es wird beanstandet, dass die Landschaft immer weiter an das erhöhte Verkehrsaufkommen angepasst werde, anstatt neue, zukunftsgerichtete Verkehrssysteme zu erproben. Im Falle der vorliegenden Planung für den Knotenpunktumbau am Lußhof wird befürchtet, dass dies nur der erste Schritt für einen umfassenden Ausbau sowohl der Rheinquerung als auch der L 722 bis zum Anschluss an die BAB 61 sei. Diese absehbare Entwicklung gehe zu Lasten des Hockheimer Rheinbogens, der u.a. ein kombiniertes Natur- und Landschaftsschutzgebiet sowie ein europarechtlich geschütztes Natura-2000-Gebiet sei und der schon heute unter dem hohen Verkehrsaufkommen und dem Nutzungs- und Freizeitdruck leide.

Auch wenn der BUND mit seinen Äußerungen keine Stellungnahme abgegeben hat, möchte die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich auf die Gegendarstellung des Vorhabenträgers vom 28.08.2018 verweisen und sich diese zu eigen machen. Auch wenn die Erprobung zukunftsgerichteter Verkehrssysteme grundsätzlich sinnvoll und erstrebenswert erscheint, kann dies dem Vorhaben, das der Abhilfe einer konkreten Verkehrsüberlastung und damit der Verkehrssicherheit des Knotenpunktes sowie der Reduzierung der durch den Straßenverkehr verursachten Belastungen für die Anwohner des Lußhofes dient, nicht entgegenstehen. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren sind weniger allgemeine politische Zielsetzungen, sondern vor allem konkrete öffentliche und private Belange, die durch das Vorhaben tangiert werden, in den Blick zu nehmen. Ein Ausbau der L 722 bis zur BAB 61 ist nicht Bestandteil des Verfahrens und aktuell weder im Generalverkehrsplan des Landes noch im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Wie u.a unter Abschnitt B.VIII. dargestellt, berücksichtigt die vorliegende Planung zudem die naturschutzrechtlichen Anforderungen an das Vorhaben, achtet die bestehenden Schutzgebiete und sieht die erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen vor. Darüber hinaus wird mit der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs (vgl. B.XI.1.2.6) auch eine alternative Fortbewegungsmöglichkeit im Freizeitverkehr gefördert.

Bzgl. der Stellungnahme der LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V. vom 11.05.2018 – als baden-württembergischer Landesverband eines nach § 13 des Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BGG) anerkannten Verbandes – wird auf die Ausführungen zur Barrierefreiheit (B.XI.3) verwiesen.

Hinsichtlich der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar e.V. vom 11.05.2018 wird auf die Ausführungen in den Abschnitten B.XI.4 und B.XI.5 verwiesen.

XIV. Träger von Versorgungsleitungen

Im Rahmen des Vorhabens wurde vom Vorhabenträger im Februar 2016 eine Leitungsabfrage durchgeführt. Danach sind im Maßnahmenbereich Versorgungsleitungen der Telekom Deutschland GmbH, der Netze BW GmbH und der Gemeinde Altlußheim vorhanden. Die Freileitung der Telekom Deutschland GmbH muss im Zuge der Maßnahme umverlegt werden. Bezüglich der unter der Erde verlaufenden Leitungen der Netze BW GmbH und der Gemeinde Altlußheim, welche sich im Bereich des untergeordneten Knotenpunktarmes (B 39 Süd) befinden, wird davon ausgegangen, dass eine Überdeckung der Leitungen möglich sei, da die Straße nach der geplanten

Linienführung über dem vorhandenen Gelände hergestellt wird. Gleichwohl wird vorgeschlagen, die weitere Planung mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen (vgl. Unterlage 1a, Ziffer 4.10).

Dem Vorhabenträger wurde daher aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanung, die den einschlägigen Leitungsschutzbestimmungen genügen muss, mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen (vgl. A.IV.2.4).

Die Telekom Deutschland GmbH weist in ihrer Stellungnahme vom 19.04.2018 darauf hin, dass die oberirdische Telekommunikationslinie der Telekom bei den Baumaßnahmen gesichert werden muss und dass die Kabelschutzanweisung der Telekom bei der Bauausführung zu beachten ist. Dies wurde dem Vorhabenträger im verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben (vgl. A.IV.11). Der Bitte, das Planungsbüro der Telekom Deutschland GmbH in Heidelberg rechtzeitig zu kontaktieren, um Absprachen bezüglich eines koordinierten und wirtschaftlichen Bauablaufs vornehmen zu können, wird mit der Verpflichtung zur rechtzeitigen Abstimmung (A.IV.2.4) ebenfalls entsprochen.

XV. Private Einwender

Insgesamt haben im Laufe des Verfahrens acht Privatpersonen Einwendungen erhoben. Die von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte werden in den nachfolgenden Punkten einzeln behandelt. Die von mehreren Einwendern gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachten Einwendungen werden gemeinsam behandelt, um Wiederholungen zu vermeiden. Soweit auf die jeweiligen Einwendung bereits unter den oben stehenden Abschnitten eingegangen wurde, wird teilweise auf diese Passagen verwiesen.

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe von Namen von Einwendern verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation der Einwender laufende Nummern benutzt.

Die Gemeinde Altlußheim, in welcher eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, bekommt eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die Einwender anhand der vergebenen Identifizierungsnummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Gemeinde werden Einwendern und Betroffenen, die

Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörige Identifizierungsnummer mitteilen, sofern den Einwendern eine Identifizierungsnummer zugeordnet wurde.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Es wird darauf hingewiesen, dass sofern die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Namen, Anschriften oder vom Vorhaben betroffener Grundstücke von Beteiligten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17) Auskunft über diese Daten oder darüber erhalten kann, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt wird.

1. Ident.-Nrn. 1, 2, 3 und 4

Mit Schreiben vom 07.05.2018 beanstanden die Einwender die Radwegführung der Planung und bringen Bedenken gegen diese vor. Das Schreiben ist am 15.05.2018 beim Regierungspräsidium eingegangen, womit die Einwendungen – die Einwendungsfrist lief bis einschließlich 11.05.2018 – grundsätzlich verfristet sind. An der Verfristung ändert sich auch nichts dadurch, dass das Schreiben bereits am 11.05.2018, somit innerhalb der Frist, per E-Mail übermittelt wurde. Die Frage, ob die Schriftform durch ein der E-Mail angehängtes Schriftstück im Datenformat gewahrt wird, stellt sich vorliegend nicht, da das am 11.05.2018 als Datei übermittelte Schriftstück keine Unterschriften enthielt und die E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur übermittelt wurde, die Form i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 1 LVwVfG mithin schon dahingehend nicht gewahrt ist.

Gleichwohl soll das Vorbringen der Einwender hier zusammengefasst dargestellt werden. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den vorgebrachten Punkten, finden sich unter Abschnitt B.XI.4.2.

Die Einwender beanstanden, dass die geplante Geh- und Radwegführung entlang der B 39 West, zwischen der Rheinbrücke nach Speyer und dem Knotenpunktbereich B 39/L 722, künftig über den südlich der B 39 West verlaufenden Wirtschaftsweg geführt wird, der die einzige Zugangsmöglichkeit zu den anliegenden Grundstücken Lußhof 1 - 3 darstelle. Der landwirtschaftliche Betrieb am Lußhof 1 befinde sich beiderseits dieses Wirtschaftsweges, was bedeute, dass auf diesem Weg ein reger Verkehr mit landwirtschaftlichen Großgeräten stattfinde. Auch werde auf diesem Betrieb noch Großvieh gehalten, das den Weg von Zeit zu Zeit als Zugang zu den anliegenden Wiesen nutze und diesen überqueren müsse. Der Gewerbebetrieb am Lußhof 2 sei

auf Zulieferungen und Abholung von zu verarbeitenden Materialien und Stoffen im Metallbereich angewiesen. Die LKW, die diesen Weg nutzen müssten, blockierten den Bereich unmittelbar vor dem Gewerbebetrieb. Am Lußhof 3 seien gegenwärtig fünf Wohneinheiten vermietet, deren Familien allesamt auf ihre Fahrzeuge angewiesen seien und diesen Weg ebenfalls als Zugangsweg nutzen. Die Einwender gehen von einer enormen Zunahme des Radverkehrs aus und befürchten Konfrontationsprobleme zwischen Radfahrern und Anliegern. Im Zuge des Erörterungstermins wurde zudem die Befürchtung geäußert, der Weg werde künftig von den Anliegern nicht mehr befahren werden können und nur noch als Geh- und Radweg nutzbar sein. Letztere Befürchtung konnte der Vorhabenträger bereits während des Erörterungstermins ausräumen, indem er zusagte, dass der Weg weiterhin als Wirtschaftsweg nutzbar und durch die Anlieger befahrbar bleiben werde (vgl. hierzu A.V.7). Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B.XI.4.2 verwiesen, in dem sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit den vorgebrachten Bedenken auseinandergesetzt hat.

2. Ident.-Nr. 3

Im Rahmen des Erörterungstermins teilte der Einwender Ident.-Nr. 3 des Weiteren mit, dass die Bäume, an denen im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 12 A_{CEFA} Nistkästen für den Star vorgesehen sind, zugleich eine Ausgleichsmaßnahme für durchgeführte Baumaßnahmen des Einwenders darstellen und er daher auf diese Bäume bzw. Grundstücksteile der Flst.-Nr. 5850/8 nicht verzichten könne. Da für die Durchführung der Maßnahme 12 A_{CEFA} kein Eigentumsübergang des Grundstücks auf den Vorhabenträger erforderlich ist und die Kästen für mindestens 10 Jahre – somit lediglich temporär – zu unterhalten sind (vgl. Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Unterlage 9.3a), hat der Vorhabenträger i.R.d. Planungsänderung vom 01.07.2019 die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis entsprechend abgeändert und die für diese Maßnahme benötigten Grundstücke nicht mehr als zu erwerbende Flächen sondern lediglich als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche aufgeführt. Da das Anbringen der Starennistkästen der Geltung der Bäume als Kompensation einer baulichen Maßnahme des Einwenders nicht entgegensteht, hat sich diese vom Einwender vorgebrachte Problematik damit erledigt.

3. Ident.-Nrn. 5 und 6

Mit Schreiben vom 09.05.2018 haben die Einwender Fragen zu dem Vorhaben sowie Beanstandungen vorgebracht. Auch dieses Schreiben ging am 15.05.2018 und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist beim Regierungspräsidium ein. Allerdings wurden

die vorgebrachten Belange bereits am 04.04.2018 bei der Gemeinde Altlußheim mündlich zur Niederschrift gebracht und erfolgten somit fristgerecht.

Die Einwender beanstanden im Wesentlichen, dass der entlang der L 722 geplante Lärmschutzwall nicht entsprechend dem Lärmschutzwall entlang der B 39 West, welcher nach Süden abknickt und der B 39 Süd folgt, fortgeführt wird, obwohl der Abstand zu den jeweiligen Wohnhäusern in etwa gleich sei. Die Aussage des Vorhabenträgers, den Lärmschutzwall an dieser Stelle fortzuführen sei aufgrund der Gegebenheiten wie Lokschuppen, Radweg und Einmündung technisch sehr aufwändig, halten sie für nicht nachvollziehbar. Sie vermuten, dass die Sicht auf den östlich der B 39 Süd gelegenen denkmalgeschützten Lokschuppen für wichtiger erachtet werde als das Wohl der Anwohner.

Weiter stellen die Einwender die Frage, ob hinsichtlich des Verkehrslärms bei der Schallberechnung für die Prognose 2030 auch berücksichtigt worden sei, dass aufgrund der Fahrstreifenerweiterung am Knotenpunkt wesentlich mehr Autos an der Ampel stehen werden. Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass in den Planfall 2030 die Straßensituation in der Form eingegangen ist, wie sie sich nach dem Umbau des Knotenpunktes im Jahre 2030 darstelle, womit auch die zusätzlich entstehenden Fahrstreifen erfasst seien. Da dies dem Sinn und Zweck einer Schalluntersuchung für den Prognose-Planfall entspricht, macht sich die Planfeststellungsbehörde die Angaben des Vorhabenträgers zu eigen ohne dem etwas Weiteres hinzuzufügen.

Hinsichtlich des beanstandeten Verlaufs des Lärmschutzwalles ist zu sagen, dass der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, d.h. vor Immissionen die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft hervorzurufen, durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) gesetzlich gewährleistet wird. Schädliche Umwelteinwirkungen können auch durch Verkehrslärm verursacht werden. Dementsprechend hat der Verordnungsgeber mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) auf der Grundlage von § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG Vorschriften über bestimmte Grenzwerte erlassen, die zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche nicht überschritten werden dürfen sowie über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen. Wie unter Abschnitt B.VII. ausgeführt, gelten für die südlich der B 39 West und L 722 vorhandene Bebauung die für Kern-, Dorf- und Mischgebieten vorgesehenen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Wie sich der Pegeltabelle (Anlage 1a zu Unterlage 17) entnehmen

lässt, ergeben sich für das Wohngebäude der Einwender an der straßenzugewandten und damit am stärksten von Verkehrslärm betroffenen Nordseite – für den Planfall 2030 mit verkürztem Ostwall (LA 03 = 181,5 m) und unter Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs > 2,8 t – folgende Werte:

	Tag	Nacht
Erdgeschoss	von 55,9 bis 56,4 dB(A)	von 49,0 bis 49,4 dB(A)
1. Obergeschoss	von 57,1 bis 58,0 dB(A)	von 50,1 bis 51,1 dB(A)

Aus diesen Werten, welche mit 58,0 dB(A) am Tag und 51,1 dB(A) in der Nacht die höchsten Immissionsbelastungen der Einwender im Bereich des Wohngebäudes darstellen, wird erkennbar, dass die nach der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht bereits aufgrund des nördlich verlaufenden Lärmschutzwalles deutlich unterschritten werden und dass das Vorhaben zudem zu einer erheblichen Verbesserung gegenüber der gegenwärtigen Lärmbelastung sowie dem Prognose-Nullfall – d.h. der Situation im Jahre 2030, wenn das Vorhaben nicht umgesetzt wird – führt.

Ein Blick auf die Immissionswerte für die Westseite, welche die Einwender durch eine Fortführung des Lärmschutzwalles entlang der B 39 Süd zusätzlich geschützt sehen wollen, ergibt folgende Werte:

	Tag	Nacht
Erdgeschoss	von 54,5 bis 55,2 dB(A)	von 47,6 bis 48,4 dB(A)
1. Obergeschoss	von 56,1 bis 57,2 dB(A)	von 49,3 bis 50,3 dB(A)

Nachdem diese Immissionswerte ebenfalls deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und zudem unterhalb der für die Nordseite festgestellten Werte liegen, besteht vorliegend kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen. Hinzu kommt, dass ein solcher, westlich verlaufender Wall aufgrund der Entfernung des Wohngebäudes der Einwender zur B 39 Süd auch keine weitere spürbare Minderung der Immissionswerte erwarten lässt. Angesichts dessen, dass der Schutz der Einwender vor Verkehrslärm durch die hier festgestellte Planung bereits deutlich weiter reicht als vom Ordnungsgeber vorgesehen, kann die Planfeststellungsbehörde den Einwendern in ihrem Vorbringen nicht folgen, wenn sie beanstanden, dass der denkmalgeschützte Lokschuppen in der Planung des Vorhabenträgers ebenfalls Berücksichtigung findet. Von einer Bevorzugung des Denkmalschutzes auf Kosten des Wohls der Einwender kann jedenfalls keine Rede sein. Hierbei gilt Ähnliches wie bei der i.R.d. Planungsänderungen (Planunterlagen vom 01.07.2019)

vorgenommenen Kürzung des Lärmschutzwalles in östlicher Richtung (vgl. B.VII.1.2). Auch mit dem gekürzten Wall ist der Schutz der Einwander vor schädlichen Umweltauswirkungen gegeben, weshalb weitergehende Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden sollen. Die nicht wahrnehmbare Reduktion der Lärmwerte durch eine Verlängerung des Lärmschutzwalles um 100 m kann den damit verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft nicht rechtfertigen. Sinn und Zweck eines Planfeststellungsverfahrens ist es unter anderem, die unterschiedlichen – öffentlichen und privaten – Interessenlagen, die im Rahmen eines Straßenbauprojekts betroffen oder tangiert werden, zu einem verhältnismäßigen Ausgleich zu bringen. Dementsprechend ist der Vorhabenträger gehalten, diese unterschiedlichen Interessenlagen in seiner Planung angemessen zu berücksichtigen. Daher hat er vorliegend – neben den naturschutzrechtlichen Belangen – die denkmalpflegerischen Belange ebenso in seine Planungsüberlegungen einbezogen wie den wirtschaftlichen und technischen Aufwand, den die Fortführung des Lärmschutzwalles nach Süden – angesichts des durch den Lokschruppen, den einzuplanenden Radweg, den Einfahrtsbereichs sowie die Haltestellenbucht begrenzten Raums – mit sich bringt. Aufgrund dessen hält die Planfeststellungsbehörde – entgegen der Ansicht der Einwander – das Vorbringen des Vorhabenträgers durchaus für nachvollziehbar und macht sich dieses zu eigen.

4. Ident.-Nr. 7

Der Einwander ist Eigentümer eines unmittelbar durch das Vorhaben betroffenen Grundstücks (Flst.Nr. 5850/3). Er wendet sich im Wesentlichen gegen die dauerhafte Inanspruchnahme dieses Grundstücks für den Knotenpunktumbau und beanstandet die Ausführung mit einer Lichtsignalanlage als unwirtschaftlich, nicht verkehrssicher und nicht zukunftsfähig. Weiter moniert er die Errichtung einer Schotterschicht auf seinem Grundstück.

Der Einwander bringt vor, auf seinem für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstück habe er vor über 35 Jahren einen Haselnuss- und Ahornschutzstreifen zum Schutz vor dem Verkehr, einen Kirschbaum sowie sieben Walnussbäume gepflanzt. Diese Pflanzungen dienten ihm im Alter und zur Versorgung seiner Familie. Der Bewuchs mit Walnußbäumen könne im Gemeindebereich als einmalig angesehen werden. Zudem hätten sich einige Vogelbrutpaare auf seinem Grundstück angesiedelt. Der Schaden an der Natur sei irreversibel. Der Einwander möchte wissen, was mit dem Baumbestand geschieht bzw. auf welche Art und Weise dieser ersetzt werde, ob ihm ein Ersatzgrundstück angeboten werde und wie hoch eine Entschädigung anzusetzen sei.

Er ist weiter der Ansicht, die geplante Ampelanlage führe neben unverantwortbaren Herstellungs-, Betriebs-, und Unterhaltungskosten zu Staus und behindere in einem Höchstmaß den fließenden Verkehr. Verkehrsplanerisch führe sie in die Irre, entmündige den Verkehrsteilnehmer und erhöhe signifikant das Aufkommen besonders schwerer Unfälle. Der Einwender spricht sich für eine Kreisverkehrslösung aus, welche die Verkehrssicherheit und die Durchfluß-Frequenz erhöhe. Er bittet zudem darum, die Planung insbesondere hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit zu überdenken, wenn sich autonomes Fahren mit anderen Antrieben durchgesetzt habe. Zudem beanstandet der Einwender, er habe bereits vor einiger Zeit festgestellt, dass Teile seines Grundstücks von Westen her mit einer ca. 50 cm dicken Schotterschicht verfüllt worden seien, die genau zur neu geplanten Straßenführung passe. Er müsse von einer unberechtigten Ablagerung ausgehen. Ihm sei nicht bekannt, wer diese Verfüllung durchgeführt habe, es liege jedoch auf der Hand, dass die Verfüllung im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Knotenpunktumbau ausgebracht worden sei. Er beanstandet einen rechtswidrigen Beginn von Vorab-Baumaßnahmen. Eine größere Summe für einen Rückbau auszugeben sei er nicht bereit und auch eine Schutzeinzäunung sei wirtschaftlich nicht zu vertreten gewesen.

Nachdem sich durch die Planungsänderung (Planunterlagen vom 01.07.2019) die für das Vorhaben erforderliche Grundstücksinanspruchnahme als „zu erwerbende Fläche“ um 6 m² und damit auf das gesamte Grundstück des Einwenders (862 m²) erweitert hat, wurde dieser im Rahmen der gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG erfolgten Nachanhörung zu dieser Planungsänderung gehört. Daraufhin erhob der Einwender per E-Mail vom 18.11.2019 – mangels Unterschrift formunwirksam – Einwendungen, die letztlich eine Wiederholung der bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhobenen Einwendungen darstellen. Nachdem das Vorbringen über das oben Dargestellte hinaus keine weiteren Gesichtspunkte enthält, kommt es vorliegend weder auf die Frage der Formwirksamkeit noch auf die der Reichweite der Einwendungen im Rahmen der Nachanhörung nach § 73 Abs. 8 VwVfG an, da sich die Planfeststellungsbehörde im Folgenden mit den ursprünglich erhobenen Einwendungen auseinandersetzt.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Knotenpunktumbau B 39/L 722 das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Dies gilt auch für die im Rahmen der Planungsänderung um 6 m² auf das gesamte Grundstück erweiterte Inanspruchnahme von Grundeigentum. Unabhängig von der

Frage, ob der Einwender im Hinblick auf die kaum mehr vorhandene Nutzbarkeit von 6 m² überhaupt ein Interesse an diesem kleinen Restgrundstück hatte, ist vorliegend auch die Inanspruchnahme des gesamten Grundstücks durch das öffentliche Interesse am Umbau des Knotenpunktes gerechtfertigt. Für die Verlegung der B 39 Süd nach Osten und die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Inanspruchnahme des betroffenen Grundstückes unumgänglich (vgl. hierzu B.XI.1 und B.XI.7). Die vorhandene Bepflanzung auf dem Grundstück wird aufgrund der Verlegung der B 39 Süd entfernt werden müssen. Damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden jedoch entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Bedenken des Einwenders wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Abschnitt B.VIII. verwiesen. Die Naturschutzbehörden wurden zu dem Vorhaben gehört, woraufhin die naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen durch den Vorhabenträger überarbeitet wurden. Gegen die nunmehr vorliegende Planung wurden seitens der Naturschutzbehörden keine Bedenken vorgebracht. Die anerkannten Naturschutzverbände wurden ebenfalls zu dem Vorhaben gehört und haben keine konkreten Bedenken geäußert.

Im Zusammenhang mit der Art und Weise einer Entschädigung für das in Anspruch zu nehmende Grundstück wird darauf hingewiesen, dass der Erwerb des Eigentums an benötigten Grundstücken nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Der Vorhabenträger wird versuchen das benötigte Grundstück möglichst im Einvernehmen mit dem Eigentümer zu erwerben. Die Erwerbsmodalitäten müssen in diesem Fall zwischen den Beteiligten vereinbart werden. Dazu wird sich der Vorhabenträger mit dem Grundstückseigentümer in Verbindung setzen. Weiterhin hat die Planfeststellung aber auch eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen, sofern keine Einigung mit den Eigentümer erzielt werden kann. Art und Höhe einer Entschädigung sind dementsprechend ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden (vgl. hierzu auch B.XI.7.1).

Die von dem Einwender favorisierte Kreisverkehrslösung wurde vom Vorhabenträger bereits im Planungsprozess berücksichtigt und war in einer im Jahre 2015 in der Gemeinde Altlußheim vorgestellten Präsentation enthalten. Angesichts der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen wurde diese Variante jedoch für nicht leistungsfähig erachtet und nicht in den ursprünglich eingereichten Antragsunterlagen aufgeführt. Anlässlich der am 01.07.2019 eingereichten Planungsänderungen hat der

Vorhabenträger die Unterlage der Vollständigkeit halber um diese Variante ergänzt. Wegen der für diese Variante benötigten Fläche, der zu geringen Leistungsfähigkeit und nicht zuletzt auch aufgrund des mit dem Vorhaben ebenfalls verfolgten Ziels, den Radverkehr gesichert über den Knotenpunkt zu führen, stellte sich die Antragsvariante gegenüber der Kreisverkehrslösung nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig dar. Für nähere Ausführungen hierzu wird auf Abschnitt B.XI.1 verwiesen. Da gerade aufgrund der zu geringen Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsvariante mit Rückstaus auf der B 39 Süd gerechnet werden muss, was auch die dort verlaufende Buslinie in Mitleidenschaft ziehen würde, gewährleistet die Antragsvariante demgegenüber – entgegen der Ansicht des Einwenders – einen besseren Verkehrsfluß und reduziert die Wahrscheinlichkeit eines Rückstaus. An der zu geringen Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsvariante ändert im Übrigen auch eine alternative Antriebsmöglichkeit zukünftiger Fortbewegungsmittel nichts. Die Berücksichtigung möglicher zukünftiger Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmodelle im Rahmen von Straßenbauvorhaben ist zwar wünschenswert, allerdings rechtfertigt sich eine Straßenplanung grundsätzlich nur, wenn sie den gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbedürfnissen gerecht wird. Diese Anforderungen erfüllt die Antragsvariante.

Hinsichtlich der monierten Ablagerung von Schottermaterial auf dem Grundstück des Einwenders ist zu sagen, dass dies keinen dem Vorhaben entgegenstehenden Einwand darstellt, welcher im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen ist. Dem Vorhabenträger und auch der Planfeststellungsbehörde ist zu einem derartigen Vorgang nichts bekannt. Im Rahmen einer Ortsbegehung am 11.12.2018 konnten derartige Verfüllungen oder Ablagerungen nicht festgestellt werden.

5. Ident.-Nr. 8

Die Einwenderin wendet sich im Rahmen der Nachanhörung mit Schreiben vom 12.11.2019 gegen die aus der ersten Planungsänderung (Planunterlagen vom 01.07.2019) resultierende Inanspruchnahme ihres Grundstücks Flst.-Nr. 5919/2 und die damit verbundene Asphaltierung des beanspruchten Teilbereichs. Sie möchte diesen Grundstücksteil nicht abgeben. Die Inanspruchnahme beläuft sich auf 20 m² von insgesamt 700 m² und ist für den Ausbau des Radweganschlusses, der den Knotenpunkt mit dem südlich der L 722 verlaufenden Wirtschaftsweg verbindet, sowie den Anschluss der bestehenden Zufahrten des Lokschuppens und des Lußhofs 4 an dieses Teilstück erforderlich.

Die von der Einwenderin beanstandete Asphaltierung wird im Wesentlichen im bereits bestehenden Zufahrtbereich vorgenommen und findet somit auf bereits verdichtetem

Boden statt. Die Asphaltierung der bislang geschotterten Zufahrt ist erforderlich, um den Rad- und Gehweg von Schotter freizuhalten. Es muss auch gewährleistet sein, dass die Zufahrtsfläche dauerhaft asphaltiert bleibt. Allerdings ist dafür ein Eigentumsübergang der beanspruchten Fläche – wie auch der Vorhabenträger bestätigt – nicht erforderlich, da der Erhalt der asphaltierte Fläche auch dinglich gesichert werden kann. Daher hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung A.IV.13 geregelt, dass die benötigten 20 m² des Grundstücks – entgegen den Grunderwerbsplänen und des Grunderwerbsverzeichnisses – lediglich als „dauernd zu belastende Fläche“ und nicht als „zu erwerbende Fläche“ festgestellt werden. Das Eigentum der 20 m² verbleibt damit bei der Einwenderin. In Anbetracht dessen und insbesondere auch unter Berücksichtigung der nur geringfügigen Grundstücksinanspruchnahme von weniger als 3 % des Gesamtgrundstücks ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Umsetzung des geplanten Knotenpunktumbaus B 39/L 722 das individuelle Interesse der Einwenderin am belastungsfreien Erhalt ihres Grundeigentums überwiegt und die durch Nebenbestimmung A.IV.13 geregelte Inanspruchnahme des Grundstücks verhältnismäßig ist. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auch auf die Abschnitte B.XI.1 und B.XI.7 verwiesen.

XVI. Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der abschließenden Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt ist und den Planungsleitsätzen sowie den Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zum Knotenpunktumbau am Lußhof (B 39/L 722) nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten

Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bietet sich gegenüber dem beantragten Vorhaben grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach in der Gesamtbetrachtung die Vorteile des beantragten und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten Knotenpunktumbaus nicht in einer Weise, dass sie sich als eindeutig vorzugswürdig erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum.

Das Vorhaben führt dazu, dass Flächen versiegelt oder umgewandelt werden, womit in diesen Bereichen die natürlichen Bodenfunktionen und auch Biotopstrukturen verloren gehen. Der festgestellte Plan sowie die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen tragen dem jedoch – unter Ansehung der fachplanerischen Erforderlichkeit des Vorhabens – im Rahmen der Verhältnismäßigkeit durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen Rechnung.

Die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum wurde ebenfalls auf das für die Umsetzung des Vorhabens erforderliche Minimum begrenzt.

Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger und unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

XVII. Begründung der Kostenentscheidung

Der Antragssteller ist gemäß § 10 Abs. 1 S. 1 des Landesgebührengesetzes (LGebG) gebührenbefreit. § 10 Abs. 5 S. 1 LGebG ist nicht einschlägig.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Mirko Hecker

Karlsruhe, den 17.02.2020
Regierungspräsidium Karlsruhe