

Planfeststellungsbeschluss

Verlegung der B 3 zwischen Sinzheim und
Steinbach, Streckenteil 1 und 2,
von der B 500 bis K 9608 Nord

Karlsruhe, den 21. Oktober 2014

Az.: 24-0513.2 (B3/59a)



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Verfügender Teil	
I. Feststellung des Plans	5
II. Planunterlagen	5
III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	10
IV. Maßgaben und Nebenbestimmungen	10
V. Zusagen	11
VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge	12
B. Begründender Teil	
I. Vorhaben und Verfahrensablauf	12
1. Erläuterung des Vorhabens	12
1.1 Ausgangslage	12
1.2 geplanter Zustand	13
2. Verfahrensablauf	14
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	15
III. Alternativenprüfung	15
IV. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	17
V. Erforderlichkeit und Planrechtfertigung	18
VI. Einzelheiten der Planung	18
1. Ausbaukonzept	18
2. Netzkonzept	22
3. Schutz der natürlichen Ressourcen	23
3.1 Eingriffe in Natur und Landschaft und geschützte Gebiete	23
3.2 Artenschutz	36
3.3 Bodenschutz, Altlasten und sonstige schädliche Boden- veränderungen	37
3.4. Wasserwirtschaft	37
4. Immissionsschutz	38
4.1 Lärmschutz	38
4.2 Schutz vor Luftschadstoffen	42
5. Planänderungen anderer Planungsträger	43

VII. Private Einwender	44
VIII. Anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes	68
IX. Träger öffentlicher Belange und Kommunen	68
X. Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen	77
C. Rechtsbehelfsbelehrung	77

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

- 1. Das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B3 zwischen B 500 und K 9608 durch Aufstufung der L 80 nördlich der Halberstunger Straße und Neubau der B3 von der Halberstunger Straße bis zur K 9608-Nord , Aktenzeichen 0513.2 (B3/59) wird eingestellt.**
- 2. Der Plan des Regierungspräsidiums Karlsruhe - Abteilung 4 Straßenwesen und Verkehr - zur Verlegung der B 3 zwischen der B 500 Gemarkung Baden-Baden und der K 9608-Nord auf der Gemarkung Sinzheim durch Neubau auf der gesamten Strecke, Aktenzeichen 0513.2 (B3/59a), wird festgestellt.**
- 3. Lageplan 15.6.1 zur Erschließung des Fl. St. Nr. 989/3 geht anderen Planunterlagen, insbesondere Lageplan 7.1 und Grunderwerbsplan 14.1.1 vor, soweit er abweichende Regelungen enthält.**
- 4. Lageplan 15.6.2 und Grunderwerbsplan 14.1a.1a gehen anderen Planunterlagen, insbesondere Lageplan 7.1 und Grunderwerbsplan 14.1.1 vor, soweit sie abweichende Regelungen enthalten.**

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan erstreckt sich u.a. auch auf folgende Maßnahmen:

- Ergänzung des Schallschutzes entlang der L 80 zwischen der B 500 nördlich von Sinzheim-Kartung und dem südlichen Ortsrand von Sinzheim-Litzlung
- Bau von drei neuen Knotenpunkten, B 3 neu / L 80, B 3 neu / K 3738 und B 3 neu / K 9608 Nord
- Bau von zwei Straßenbrücken und zwei Wirtschaftswegbrücken über die Gewässer Steckenmattgraben und Grünbach
- Bau eines Durchlasses im Verlauf des Mührichgrabens

- Anpassung und Änderung bestehender Wirtschaftswege
- Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen entlang der Baustrecke
- Umstufungen im Straßennetz

Der festgestellte Plan umfasst 6 Ordner. Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
0	Allgemeinverständliche Zusammenfassung			23.11.2012
1	Erläuterungsbericht			23.11.2012
2	Übersichtskarte	1 : 25000	1a	23.11.2012
3	Übersichtslagepläne			
	- km 0 + 085,00 bis km 2 + 560,00	1 : 5000	1	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 5 + 250,00	1 : 5000	2a	23.11.2012
4	Übersichtshöhenpläne			
	- km 0 + 085,00 bis km 2 + 560,00	1 : 5000/500	1	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 5 + 250,00	1 : 5000/500	2a	23.11.2012
6	Straßenquerschnitte/Regelprofile			
	Regelprofil Q1 und Q2, Ortslage Sinzheim	1 : 50	1	23.11.2012
	Regelprofil Q3 und Q4, Ortslage Sinzheim	1 : 50	2	23.11.2012
	Regelprofil Q5 und Q6, Freie Strecke	1 : 50	3	23.11.2012
	Regelprofil Q7, Freie Strecke	1 : 50	4a	23.11.2012

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
7	Lagepläne			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000	1	23.11.2012
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000	2	23.11.2012
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000	5a	23.11.2012
	- km 4 + 258,80 bis km 5 + 250,00	1 : 1000	6a	23.11.2012
8	Höhenpläne			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000/100	1	23.11.2012
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000/100	2	23.11.2012
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000/100	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000/100	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000/100	5a	23.11.2012
	- km 4 + 258,80 bis km 5 + 250,00	1 : 1000/100	6a	23.11.2012
9	Bodenuntersuchungen			
	Bodenuntersuchungen der L80 (nachrichtlich)			
9.1	Streckengutachten (nachrichtlich)			
	Baugrundbeurteilung (nachrichtlich)			
	Anlage 1 Lageplan Baugrundaufschlüsse	1 : 1000	1-3	
	Anlage 2 Geologischer Längsschnitt	1 : 1000/100	1-3	
	Anlage 3 Bohrungen und Schürfungen	1 : 50		
	Anlage 4 Protokolle Fa. Keller			
9.2	Abfalltechnische Untersuchung (nachrichtlich)			
	Anlage 1 Lageplan Baugrundaufschlüsse	1 : 1000	1-3	
	Anlage 2 Geologischer Längsschnitt	1 : 1000/100	1-3	
	Anlage 3 Bohrprofile	1 : 50		
	Anlage 4 Protokolle Fa. Wessling			
	Untersuchungsergebnisse			
10	Ingenieurbauwerke			
10.1	Verzeichnis der Brücken und der anderen Ingenieurbauwerke			23.11.2012
10.2	Bauwerksskizzen			
	Straßenüberführung über den Steckenmattgraben	1 : 200	1a	23.11.2012

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
	Straßenüberführung über den Grünbach	1 : 200	2a	23.11.2012
	Straßenüberführung	1 : 100/200	3	23.11.2012
	Anbindung Fa.Reisser über einen Graben			
	Straßenüberführung	1 : 100/200	4	23.11.2012
	Anbindung Fa.Kruezi über den Hilzmattgraben			
11	Schalltechnische Untersuchung			
11.1	Übersichtslageplan	1 : 5000	1a	
11.2	Lagepläne	1 : 1000	1a-3a	
11.3	Kosten-Nutzen-Analyse			
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)			
	Erläuterungsbericht Streckenteil 1			23.11.2012
	Erläuterungsbericht Streckenteil 2			23.11.2012
12.1	Bestands- und Konfliktplan			
	Streckenteil 1	1 : 1000	1-3	23.11.2012
	Streckenteil 2	1 : 5000	1a	23.11.2012
12.2	Maßnahmenplan			
	Streckenteil 1	1 : 1000	1-3	23.11.2012
		1:25000 /		
		1:5000	9	23.11.2012
	Streckenteil 2	1 : 1000	4a-8a	23.11.2012
12.3	Maßnahmenübersichtsplan			
	Streckenteil 1	1 : 25000	1	23.11.2012
	Streckenteil 2	1 : 5000	1a	23.11.2012
Anlage 1	FFH-Verträglichkeitsprüfung			
Anlage 2	FFH-Ausnahmeprüfung			
Anlage 3	Artenschutzrechtliche Prüfung			
13	Ergebnisse wassertechnischer Unterlagen			
13.1	Erläuterungsbericht und wassertechnische Berechnungen			
13.2	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000	1	23.11.2012
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000	2	23.11.2012

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000	5a	23.11.2012
13.3	Höhenpläne der Entwässerungsmaßnahmen			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000/100	1	23.11.2012
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000/100	2	23.11.2012
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000/100	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000/100	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000/100	5a	23.11.2012
14	Grunderwerb			
14.1	Grunderwerbspläne			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000	1	23.11.2014
	- Neue Zufahrt der Fa. Werth	1 : 1000	1a	18.03.2014
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000	2	23.11.2012
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000	5a	23.11.2012
	- km 4 + 258,80 bis km 5 + 250,00	1 : 1000	6a	23.11.2012
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 + 1a	Nov. 2012/ 18.03.2014
15	Sonstige Pläne			
15.4	Bestandsplan Versorgungsleitungen			
	- km 0 + 085,00 bis km 1 + 017,00	1 : 1000	1	23.11.2012
	- km 1 + 017,00 bis km 1 + 942,00	1 : 1000	2	23.11.2012
	- km 1 + 942,00 bis km 2 + 560,00	1 : 1000	3	23.11.2012
	- km 2 + 560,00 bis km 3 + 372,80	1 : 1000	4a	23.11.2012
	- km 3 + 372,80 bis km 4 + 258,80	1 : 1000	5a	23.11.2012
	- km 4 + 258,80 bis km 5 + 250,00	1 : 1000	6a	23.11.2012
15.5	Luftschadstoffgutachten (nachrichtlich)			

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt Nr.	Datum
15.6	Lagepläne Fa. Reisser / Fa. Werth			
	Lageplan Neue Anbindung der Fa. Reisser	1 : 1000	1	18.03.2014
	Lageplan Neue Zufahrt der Fa. Werth	1 : 1000	2	18.03.2014

III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und Gestattungen werden durch diese Planfeststellung ersetzt; ausgenommen sind Anträge auf Grundwasserabsenkungen, die beim Umweltamt des Landratsamtes Rastatt zu stellen wären.

IV. Maßgaben und Nebenbestimmungen

1. Der Lärmschutz zwischen Sandweg 1, Buchtunger Str. 16 und Kleinbrüchle 8 wird dadurch bewirkt, dass der vorhandene Wall abgetragen und durch eine Lärmschutzwand mit 6 m Höhe ersetzt wird, die ab 4,5 m Höhe transparent ausgeführt wird.
2. Das Dämmmaß der Absorberelemente entlang der Bahn muss ein Mindestmaß von 8 Dezibel einhalten.
3. Mit dem Bau der planfestgestellten Straße zwischen Bau-km 0+100 und 0+800 darf erst begonnen werden, wenn die neue Zufahrt zum Fl. St. Nr. 989/3 fertig gestellt und rechtlich gesichert ist.
4. Der Baulastträger hat die unter B. V. 5.2 genannten Wege- und Gewässerpläne der Flurbereinigungsbehörde zu beachten.
5. Das Abschieben des Bodens bei Ausgleichsmaßnahme A 5 entfällt.
6. Die landwirtschaftlichen Wege sind nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) zu bauen.

7. Bei der Pflanzung von Bäumen muss der Abstand zum Gleis dem der maximalen Höhe der Bäume entsprechen. Der Baulastträger hat dafür zu sorgen, dass keinerlei Pflanzen die Lärmschutzwand überwachsen.
8. Soweit landschaftspflegerische Maßnahmen im Bereich eines Dritten vorgesehen sind (G6-CEF), stellt der Eingriff ins Grundeigentum einen gerechtfertigten vorübergehenden Eingriff dar. Der später entstehende unterhaltungsspezifische Mehraufwand ist auszugleichen.
9. Die Inanspruchnahme der Grundstücke der DB Netz AG kann erst erfolgen, wenn eine einvernehmliche Ablöseregelung vereinbart worden ist.

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 Niederschlag in einer Maßgabe oder Nebenbestimmung 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. Alle Arbeiten an Bahnanlagen einschließlich der Lärmschutzwände bedürfen der vorherigen Zustimmung der Deutschen Bahn, Konstruktiver Ingenieurbau.
2. Zwischen Bau-km 1+444 bis 1+603 wird eine Kombination aus Wall und Wand mit einer Gesamthöhe von 6 m gebaut.
3. Die Lärmschutzwand der Deutschen Bahn AG wird abweichend von den eingereichten Planunterlagen von Bau-km 0+208 bis 0+658 und von 1+376 durchgehend bis 2+378 mit einer hochabsorbierenden Beschichtung versehen. Da dies ein Eingriff in einen Baukörper im Eigentum eines Dritten

darstellt, ist die bauliche Maßnahme im Einvernehmen mit dem Eigentümer vorzunehmen. Soweit die Ertüchtigung einen Eingriff ins Eigentum darstellt, ist die enteignungsrechtliche Vorwirkung mit diesem Beschluss gegeben.

4. Gegenüber dem Landkreis Rastatt und der Gemeinde Sinzheim hat der Bau-
lastträger zugesagt, bei Übergabe der Straße eventuell bestehende Instand-
haltungsrückstände für die umgewidmeten Teile der B 3 finanziell auszu-
gleichen.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Ein-
wendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung
Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie nicht ohnehin im Laufe
des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben. Die
Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger
öffentlicher Belange sowie von Privaten wird im begründenden Teil unter VII.
bis X. dargestellt.

B. Begründender Teil

I. Vorhaben und Verfahrensablauf

1. Erläuterung des Vorhabens

1.1 Ausgangslage

Von der Autobahnanschlussstelle Rastatt-Süd bis zur Kreuzung mit der B 500
westlich Baden-Baden ist eine neue Trassierung der B 3 entlang der Neubau-
strecke der Deutschen Bahn in Parallelführung vorhanden. Im Anschluss daran
ist von Bau-km 0+085 bis Bau-km 2+560 eine 2-spurige Straße, die L 80 vor-
handen. Von dort bis zur Kreuzung mit der K 9608-Nord gibt es lediglich eine
ehemalige Baustraße der Deutschen Bahn, die heute als Wirtschaftsweg be-
nutzt wird. Zwischen K 9608-Nord und K 9608-Süd ist der ehemalige Arbeitsbe-
reich der DB bereits als B 3 Seitenarm ausgebaut und als solcher gewidmet. Er

soll nach Fertigstellung des hier beschlossenen Lückenschlusses als B 3 gewidmet werden. Daran schließt sich Richtung Süden die bestehende Bündelungstrasse der B 3 bis nach Achern an.

Zwischen Bau-km 2+750 und 4+500 liegt die Maßnahme im Bereich des Flurneuordnungsverfahrens Sinzheim auf Veranlassung der Deutschen Bahn. Von Bau-km 4+500 bis zum Bauende bei der K 9608 liegt das Projekt im Flurneuordnungsverfahren Baden-Baden/Steinbach mit Schlussfeststellung vom 19.07.2006. Für Letzteres liegt bereits die Besitzeinweisung vor. Nach der Genehmigung des Wege- und Gewässerplanes v. 15.08.2007 wurde das landwirtschaftliche Wegenetz im Jahre 2008 erstellt. Diese Planung ist auch für das vorliegende Verfahren verbindlich, soweit es nicht durch diesen Beschluss abgeändert wird.

1.2 Geplanter Zustand

Im Endausbau wird eine kreuzungsfreie, durchgehende, entlang der Bundesbahnstrecke geführte Bundesstraße B 3 entstehen, die die entlang der alten B 3 liegenden Orte und Ortsteile vom Durchgangsverkehr befreien soll. Während auf der vorhandenen L 80 entlang der Bahn heute ein Verkehr von 8500 Kraftfahrzeugen pro 24 Std durchschnittlicher täglicher Verkehr (im Folgenden: KFZ/DTV) liegt, soll im Ausbauzustand auf der B 3-neu ein Verkehr zwischen 19.000 im Norden und 22.400 KFZ/DTV an der Halberstunger Straße fließen. Auf der neu zu bauenden Straße zwischen Halberstunger Straße und K 9608 werden 17.500 KFZ/DTV prognostiziert.

Im ursprünglichen Verfahren sollte der Streckenteil 1 die L 80 zwischen B 500 und L 80/Halberstunger Straße nur angepasst und anschließend zur B 3 aufgestuft werden. Nach dem hier festgestellten Plan soll die L 80 auf ca. 2,48 km Länge ausgebaut und verbreitert und zur B 3-neu aufgestuft werden. Ab der Kreuzung mit der Halberstunger Str., wo die L 80 nach rechts abknickt, ist der Neubau einer 2-spurigen Straße bis Bau-km 5+250 auf einer Länge von ca. 2,69 km (Streckenteil 2) vorgesehen. Bei der K 9608-Nord am Bauende wird an vorhandenen Bestand angeknüpft. Gegenüber dem heutigen Zustand der L 80 erfolgt eine Verbreiterung der Straße um 1 bzw. 1,5 m auf einen Gesamtquerschnitt einschließlich Bankette von 11 m, bei 8 m Fahrbahnbreite und zwei je 1,5 m breiten Banketten.

Mit diesem ca. 5 Kilometer langen Lückenschluss wird die B 3 zwischen Autobahnanschluss Rastatt Süd und Nordrand von Achern auf ca. 35 km Länge von

der Vorbergzone östlich der Bahntrasse westlich der Neubautrasse der Bahn verlegt.

2. Verfahrensablauf

Die zuständige Straßenbaubehörde - Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - legte dem Regierungspräsidium Karlsruhe - Planfeststellungsbehörde - mit Datum vom 09.05.2011 einen Antrag auf Verlegung der B 3 wie oben beschrieben vor. Am 11.05.2011 stellte die Planfeststellungsbehörde fest, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (§ 3a UVPG).

Mit Verfügung v. 16.05.2011 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Da der Antragsteller jedoch der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Offenlage mitteilte, dass im Lärmgutachten ein Fehler enthalten sei, wurde die Offenlage verschoben, bis vollständige und korrekte Antragsunterlagen bereitstehen. Am 01.07.2011 wurde die Verfahrenseinleitung für die Stadt Baden-Baden und die Gemeinde Sinzheim ortsüblich bekannt gemacht. Daraufhin wurden die gesamten Planunterlagen mit dem aktualisierten Lärmgutachten und Bauwerksverzeichnis im Rathaus der Stadt Baden-Baden und der Gemeinde Sinzheim von 11.07. bis 10.08.2011 für jedermann zur Einsichtnahme ausgelegt. Damit wurde zugleich die Öffentlichkeit über die Umweltauswirkungen unterrichtet und beteiligt. Anschließend an die Offenlage bestand bis einschließlich 24.08.2011 die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben oder sich zu den Umweltauswirkungen zu äußern.

Die Stellungnahmen von Privaten und Trägern öffentlicher Belange ergaben, dass der Ausbauquerschnitt der vorhandenen L 80 einschließlich der Anschlüsse von untergeordneten Straßen und Zuwegungen zu Grundstücken nicht den Anforderungen an eine Bundesfernstraße entsprachen. Die vorhandenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wären für die dann entstehende Verkehrsbelastung nicht ausreichend gewesen.

Daher änderte der Baulastträger seine Planungen ab und legte sie erneut vor. Mit Verfügung v. 07.05.2013 leitete die Planfeststellungsbehörde ein erneutes Verfahren ein und ordnete die ortsübliche Bekanntmachung und Offenlage der 6 Planordner in den betroffenen Gemeinden Baden-Baden und Sinzheim an. Wie bekannt gemacht lagen die Planantragsunterlagen zusammen mit den alten Unterlagen vom 03.06. bis 02.07.2013 zur Einsichtnahme in den genannten Gemeinden aus. Die nicht ortsansässig Betroffenen wurden, soweit ihre

Adressen unter zumutbarem Aufwand zu ermitteln waren benachrichtigt. Die Einwendungsfrist endete am 16.07.2013.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden im Erörterungstermin am 06.02.2014 vom Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde erörtert. Der wesentliche Inhalt und die Ergebnisse des Erörterungstermins sind in der Niederschrift über die Erörterungsverhandlung, die sich in der Verfahrensakte befindet, festgehalten.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Gemäß § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen grundsätzlich nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Daher war für das vorliegende Straßenbauprojekt ein Planfeststellungsverfahren mit Beschluss erforderlich.

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren folgt aus § 17b Abs. 1 Nr. 6, § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 3 Nr. 2, § 4 Abs. 1 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (FStrGZuVO).

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens in Bezug 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 VwVfG). Die fernstraßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG).

III. Alternativenprüfung

Als Mitte der Neunziger Jahre mit den Vorarbeiten für die Verlegung der B 3 aus Sinzheim heraus an die Neubaustrecke der Bahn begonnen wurde, war absehbar, dass erhebliche Umweltauswirkungen eintreten können. Daher

wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet, in der drei Varianten untersucht wurden: Die hier festgestellte Bündelungsvariante, ein Ausbau an Ort und Stelle und eine Westumfahrung von ganz Sinzheim in der Nähe der Autobahn. Eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung aller sog. Umweltmedien, das sind die Auswirkungen auf den Menschen in Form von Lärm und Schadstoffe sowie die Auswirkungen auf Kulturgüter, aber auch Einflüsse auf Boden, Wasser, Luft und Klima allgemein, Tiere und Pflanzen sowie die sog. Biodiversität und die Auswirkungen aufs Landschaftsbild. Da nach den Raumordnungs- und Landesplanungsgesetzen und den Regionalplänen weiterer Landschaftsverbrauch und eine weitere Zerschneidung des Landschaftsbildes vermieden werden soll, ist dies ein Faktor von nicht unerheblicher Bedeutung.

Die Westumfahrung würde die heutige L 80 entlang der Neubaustrecke nicht ersetzen, sondern käme als neue Straße zur bestehenden L 80 hinzu. Sie müsste im großen Bogen um Kartung und Litzlung herumgeführt werden und träfe im Süden bei der L 80 wieder auf die auszubauende Baustraße der Neubaustrecke. Es gäbe dann in einem Korridor von nur 2 km vier übergeordnete Straßen: Die alte B 3, die heutige L 80, eine neu gebaute B 3 als Umfahrung und in unmittelbarer Nähe dazu die A 5. Das wäre in Bezug auf die Umweltmedien Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen ein gewaltiger zusätzlicher Eingriff. An der B 500 müsste ein zusätzlicher Knoten gebaut werden. Eine Verkehrs-entlastung für die an der L 80 liegenden Häuser im Bereich Kartung ist jedoch zweifelhaft. Insbesondere die Ortskundigen werden den Bogen der Umfahrung nicht annehmen, wenn sie auf der L 80 kürzer und genauso schnell vorankommen. Ein Negativbeispiel wie dies dann zukünftig aussehen würde, kann bei der Ortsumfahrung der B 3 in Karlsruhe-Wolfartsweier besichtigt werden. Der Schwerverkehr, der in Kartung auf der heutigen L 80 und künftigen B 3 fließt ist zum überwiegenden Teil Ziel- und Quellverkehr und kein Durchgangsverkehr. Die Dauerzählstellen entlang der B 3 ergeben im Übrigen einen Schwerverkehrsanteil von ca. 400 LKW pro Tag (siehe Internetseite des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und des RP Tübingen, Abt. 9). Die Zahl der KFZ muss aber beinahe halbiert werden, bevor für das menschliche Ohr eine Verringerung der Lautstärke eintritt. Aufgrund der Vielzahl von Gewerbebetrieben entlang der heutigen L 80 und späteren B 3-neu und entlang der alten B 3, die nicht über eine Umfahrung, sondern nur über die beide heute schon vorhandenen Straßen angefahren werden können, spricht nichts für eine erhebliche Verringerung des

LKW-Anteiles, so dass den Nachteilen dieser Variante keine signifikanten Vorteile entgegenstehen.

Die Nullvariante „Ausbau an Ort und Stelle“ schied schon allein deshalb aus, weil damit nicht der gewünschte Vorteil der Entlastung der Ortsdurchfahrten hätte erreicht werden können und damit zugleich der Nutzen der bereits verlegten Abschnitte entwertet worden wäre. Die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Ortsmitte ist bei der Nullvariante nicht möglich. Daher ergab eine Abwägung aller Vor- und Nachteile eindeutig, dass die planfestgestellte Variante vorzugswürdig ist.

IV. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Gemäß Anlage 1 Nr. 14.6 zum UVPG i.V.m. § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG bedurfte es einer Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Daher stellte das Planfeststellungsreferat des Regierungspräsidiums Karlsruhe am 11.05.2011 gemäß § 3a UVPG fest, dass für das eingestellte Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Feststellung gilt auch für das von den Umweltauswirkungen her einschneidendere neue Vorhaben, das hiermit festgestellt wird. Daher stellte die Planfeststellungsbehörde fest, dass das Vorhaben eines Neubaus der B 3 von der B 500 bis zur K 9608-Nord erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind (§12 UVPG).

Unten unter VI. 3 und 4 wird im Einzelnen auf die Auswirkungen der verschiedenen Umweltmedien eingegangen. Sowohl im Verfahren als auch bei der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange wurden damit die Umweltauswirkungen des Vorhabens berücksichtigt.

V. Erforderlichkeit und Planrechtfertigung

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 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. Nach § 4 Satz 1 FStrG haben die Straßenbaulastträger ferner dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Anforderungen der Sicherheit ergeben sich hierbei aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen sowie den anerkannten Regeln der Technik. Auf Grund des § 4 FStrG können für den Bereich der Bundesfernstraßen auch eigene technische Bestimmungen eingeführt werden. Hierzu gehören auch die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen Richtlinien RAL 2012 (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) und die RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen), die für die Ortsdurchfahrten gilt. Der Antragsteller hat anhand dieser Richtlinien geplant, sofern es nicht gewichtige Gründe gibt, davon abzuweichen. Die Planfeststellungsbehörde konnte über die in diesem Beschluss ausgesprochenen Punkte hinaus keine Aspekte finden, an denen die Planung hätte geändert werden müssen.

VI. Einzelheiten der Planung

Einige wichtige Details des geplanten Vorhabens wurden von mehreren Verfahrensbeteiligten angesprochen und wirken sich auch auf andere Aspekte des Vorhabens aus. Sie werden daher im Zusammenhang an dieser Stelle besprochen. Ungeachtet dessen wird jeder einzelne Punkt noch bei demjenigen Verfahrensbeteiligten erwähnt, von dem er angesprochen worden ist.

1. Ausbaukonzept im Einzelnen

1.1 Ausgestaltung der Knotenpunkte der B 3 – neu

- Anschluss zur B 500, Bauanfang,
- Anschlussast K 3731, In den Lissen (Bau-km 0+800),
- Breite Weg (Bau-km 2+100),
- Halberstunger Straße/ L 80 (Bau-km 2+500).

Diese Einmündungen bzw. Kreuzungen werden mit modernen Lichtsignalanlagen ausgestattet, die verkehrsabhängig gesteuert werden. Bei schwachem Verkehr behält daher die Hauptstraße das Grün bis Seitenverkehr entsteht. Die KFZ können dann mit der zugelassenen Geschwindigkeit durchrollen, was die Lärmbelastung in der Nähe der Ampeln verringert. Außerdem sind sog. Pfortnerampeln vorgesehen, die dann auf Rot schalten, wenn sich ein KFZ mit einer höheren Geschwindigkeit als der zugelassenen nähert. Dadurch soll der KFZ-Führer lernen, dass eine schnellere Fahrt als erlaubt ihn zum Anhalten zwingt und ein flüssiges Fahren nur unter Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit erreichbar ist.

An den übrigen Einmündungen werden Leerrohre für spätere Signalisierungen vorgesehen. In Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde werden Leerrohre dort verlegt, wo eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage später sinnvoll ist.

1.2. Verlegung von direkten Grundstückszufahrten

Nach § 8 und 8 a FStrG sind Zufahrten außerhalb der Ortsdurchfahrten nicht vom Gemeingebrauch umfasst und daher Sondernutzung. Eine Sondernutzungserlaubnis wäre nach § 8 a Abs. 1 FStrG nur möglich, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eine solche erlaubte. Bei einer Verkehrsstärke zwischen 17.000 und 22.000 KFZ pro Tag und einem relativ hohen Schwerverkehrsanteil konnten die vorhandenen Grundstückerschließungen von der L 80 aus beim Bau der B 3-neu nicht aufrechterhalten bleiben. Die Gefahr von schweren Verkehrsunfällen zwischen langsam anfahrenden oder einfahrenden LKW und Pkw mit hoher Geschwindigkeit ist zu groß. Alle Einmündungen werden daher entweder so umgebaut, dass sie verkehrssicher sind oder, wenn das nicht möglich ist, geschlossen und durch neue Anbindungen ersetzt.

1.3. Radweg entlang der festgestellte Trasse

Entlang der neu gebauten B 3 wird weder im aufgestuften Teil noch im neu gebauten Teil ein Radweg entlang geführt. Eine Verpflichtung des Bundes, einen solchen zu bauen gibt es nicht. Es wird lediglich teilweise ein Wirtschaftsweg parallel geführt, um die Anbindung aller Grundstücke an das Straßennetz zu sichern bzw. wiederherzustellen. Durch die Baumaßnahme wird auch kein vorhandener Radweg unterbrochen oder ein Radwegenetz zerstört. Vereinzelt Forderungen nach Erstellen eines parallel geführten Radweges auf der ganzen

Länge der B 3-neu konnte nicht berücksichtigt werden. Auch haben die Verkehrszählungen ergeben, dass es keinen nennenswerten Bedarf dafür gibt. Es gibt entlang der Baustrecke westlich der Bahn-Neubaustrecke weder Schulen, sonstige Bildungseinrichtungen oder größere Arbeitgeber, die Radfahrer dazu verleiten könnten westlich der Bahnstrecke in Nord-Süd-Richtung mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Vertreter der Politik haben vorgetragen, Radfahrer, die in Kartung und Litzlung wohnten und in Steinbach oder Bühl arbeiteten, könnten den dann gebauten Radweg benutzen. Die beiden Ortsteile haben laut Gemeindestatistik zusammen etwa 2000 Einwohner. Wenn man von den 3.800 Auspendlern aus dem Gesamtort statistisch anteilmäßig die Kartunger Arbeitnehmer rechnet wären das ca. 760 Arbeitnehmer, die täglich in alle Himmelsrichtungen zur Arbeit fahren. Selbst wenn davon die Hälfte Richtung Süden führen und davon wieder ein Großteil das Rad und nicht das Auto nehmen würden, käme man auf eine Größenordnung von 100 bis 200 Radfahrer pro Tag, die potenziell diesen Radweg benutzen könnten, die aber auch vorhandene Radwege nutzen können. Die Radwegekarten der Stadt Baden-Baden und Sinzheim weisen Radwege in der Vorbergzone aus, die leistungsfähig sind und auch angenommen werden. Es gibt keinen weiteren erheblichen Bedarf für eine Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung. Die Bundesrepublik Deutschland kann für diesen Bedarf nicht verpflichtet werden einen Radweg zu bauen.

1.4 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Von mehreren Einwendern wurde gefordert, an verschiedenen Stellen die zulässige Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem heutigen Zustand weiter zu reduzieren, um den Fahrzeuflärm zu vermindern. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Verkehrsschilder, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit regeln nicht Bestandteil des Bauvorhabens und des Planfeststellungsbeschlusses sein können. Ansonsten müsste bei einer Änderung der Beschilderung ein förmliches Änderungsverfahren über den Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden. Außerdem ist der Bauträger Regierungspräsidium Karlsruhe nicht für die Aufstellung von Verkehrsschildern zuständig, sondern die untere Straßenverkehrsbehörde, das Landratsamt Rastatt bzw. die Stadt Baden-Baden. Diese dürfen die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dann weiter verringern, wenn es dafür einen in der StVO zugelassenen Grund gibt. Das ist in den Vorschriften zu Zeichen 274 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), den amtlichen Anmerkungen zu Zeichen 274 und den Lärmschutzrichtlinien geregelt. Ein zulässiger Grund kann auch der Lärmschutz sein. Dazu wird bei den Einzel-

einwendungen Stellung genommen. Allgemein muss dazu aber bemerkt werden, dass aktiver Lärmschutz nicht bereits durch das Aufstellen der Schilder, sondern nur durch ihr Befolgen eintritt. Solche Beschränkungen sind aber nur dann wirksam, wenn sie auch einsichtig sind. Weite Strecken der hier festgestellten Straße sind aber für den Kraftfahrer wie eine freie Strecke ohne sichtbare Wohnbebauung. Wer beispielsweise von Norden kommt, sieht links ausschließlich die Lärmschutzwand der Deutschen Bahn. Rechts sieht er, wenn er Gebäude sieht fast ausschließlich Gewerbegebäude, ansonsten begrünte Lärmschutzwälle und –wände. Die Straße ist kilometerlang absolut gerade mit nur noch 6 Einmündungen ohne jegliche Kreuzung auf insgesamt 2,5 km Länge. Für den Kraftfahrer wäre eine Reduzierung auf 50 km/h durch nichts gerechtfertigt. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit müsste durch stationäre Messgeräte überwacht werden, was die Kraftfahrer wieder als Schikane oder als „Abzocke“ verstehen werden. Daher darf eine solche Maßnahme nur dann gemacht werden, wenn sie aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Unfallverhütung unvermeidbar ist. Das ist hier nicht der Fall. Die Lautstärke bei 50 und bei 70 km/h ist für das menschliche Ohr bereits außerhalb geschlossener Gebäude fast gleich, in Innenräumen nicht mehr unterscheidbar. (Dazu näher unter VI. 4.1)

1.5 Verkehrsberuhigung Breite Weg

Die Forderung nach Verkehrsberuhigung des Breiten Weges kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der B 3 nicht verfolgt werden, da es sich um eine Gemeindestraße handelt, für die alleine die Gemeinde Sinzheim zuständig ist. Es ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht erkennbar, inwieweit der Ausbau der B 3 im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung des Breiten Weges steht. Der heutige und wohl auch der zukünftige Verkehr ist Ziel- und Quellverkehr und wird durch die dort ansässigen Betriebe und Wohnhäuser verursacht. Die Zahl der Fahrzeuge lässt sich daher durch verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht wesentlich beeinflussen. Der Bau der Bundesfernstraße wird die Zahl der Fahrzeuge auf dem Breiten Weg nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht wesentlich erhöhen.

2. Netzkonzept, Umwidmungen

(1) Der Streckenabschnitt der L 80 von Netzknoten (im Folgenden NK) 059 (B 500) bis NK 68-neu bei der Halberstunger Straße wird durch Verbreiterung und Änderung der Anschlüsse sowie Schließung von Anschlüssen ausgebaut und anschließend zur B 3 aufgestuft. Da beides durch die Landesstraßenbauverwaltung als eigene Angelegenheit bzw. im Auftrag des Bundes geschieht und der Sichtvermerk des zuständigen Bundesministers vorliegt, ist das Einverständnis des Straßenbaulastträgers gegeben.

(2) Der Neubau der Bundesstraße zwischen Halberstunger Straße (NK 068-neu) und K 9608 (NK 063) wird als B 3 gewidmet.

(3) In Baden-Baden/Steinbach verliert die B 3 zwischen NK 063 und NK 022 (Poststraße) ihre Bedeutung als Bundesstraße. Es ist vorgesehen, sie als L 84a umzustufen. Da beides durch die Landesstraßenbauverwaltung als eigene Angelegenheit bzw. im Auftrag des Bundes geschieht und der Sichtvermerk des zuständigen Bundesministers vorliegt, ist das Einverständnis des Straßenbaulastträgers gegeben

(4) Von der Abzweigung bei der L 84 a bis zur Ortsgrenze mit Sinzheim war vorgesehen worden, die B 3 zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Baden-Baden abzustufen. Dagegen hat sich die Stadt gewandt. Gegen den Willen des Baulastträgers kann aber keine Einstufung als Gemeindestraße erfolgen. Der Antragsteller hat sich daher in Abänderung des Vorschlags im Erläuterungsbericht, Anlage 1 einverstanden erklärt, eine Entwidmung als Bundesstraße auch bei Klassifizierung als Kreisstraße durchzuführen.

(5) Von der Grenze zwischen Baden-Baden und Sinzheim und dem NK 047 bei der Einmündung Bergseestraße soll die alte B 3 zur Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Rastatt herabgestuft werden. Der Landkreis Rastatt ist nach der erfolgten Zusage des finanziellen Ausgleichs (s. o.) damit einverstanden (Protokoll S. 38).

(6) Innerhalb der Ortslage von Sinzheim vom NK 047 bis NK 017 (Einmündung K 3731) soll eine Abstufung zur Gemeindestraße Sinzheim erfolgen. Dagegen hat sich die Gemeinde Sinzheim in ihren Stellungnahmen ausgesprochen. Im Erörterungstermin haben die Vertreter der Gemeinde dagegen sich einverstan-

den erklärt, unter der Bedingung einer Zusage des finanziellen Ausgleichs (Protokoll S. 39).

(7) Ab der Einmündung K 3731 bis zum Anschluss an die B 500 erfolgt wieder eine Abstufung zur Kreisstraße in der Baulast des Kreises Rastatt.

3. Schutz der natürlichen Ressourcen

3.1. Eingriffe in Natur und Landschaft und geschützte Gebiete

3.1.1 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Der Planungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Streckenteil 1 und 2) umfasst in West-Ost-Ausdehnung den gesamten Bereich vom Sandbach westlich der geplanten B 3 neu bis zur bestehenden B 3 östlich der Rheintalbahn und erstreckt sich von der B 500 bis zur K 9608-Süd südlich des Gewerbegebietes Steinbach-West.

Der Charakter des Planungsraumes wird außerhalb der Siedlungsbereiche überwiegend durch die Geologie und die Geomorphologie bestimmt und unterscheidet sich deutlich in ackerbaulich genutzte Niederterrassenbereiche und grünlandgeprägte feuchtere Standorte der Kinzig-Murg-Rinne.

Boden

Im Planungsraum werden folgende Bodengruppen unterschieden:

Böden der Niederterrassenflächen

Entsprechende Flächen finden sich westlich von Sinzheim insbesondere zwischen den Niederungszügen des Steckenmattgrabens und Grünbachs.

Grundlage der Bodenbildung waren hier die pleistozänen Sande und Kiese der Niederterrasse. Im Bereich des Planungsraumes haben sich hieraus Parabraunerden entwickelt, die aus lehmigem Schluff oder schluffigem Lehm bestehen.

Böden der Auenflächen

Diese semiterrestrischen Böden haben sich aus Auenlehm entwickelt, der z.T. über tonreichen Altwassersedimenten, im Bereich des Sinzheimer Dorfbachs über Niedermoortorf lagert. Es haben sich verschiedene Typen von Auenböden gebildet, wobei die durch den Grundwassereinfluss geprägten Auengley überwiegen. Im Bereich nördlich des Gewerbegebietes Steinbach-West bis zur Grünbach-Niederung sowie im Bereich Steckenmattgraben sind Auengley-Pseudogley und Auenpseudogley verbreitet. Als Bodenart wird für die Böden der Auenflächen lehmiger Schluff bis schluffiger Lehm angegeben.

Anthropogene Böden

Im Gegensatz zu den bisher genannten „gewachsenen“ Böden finden sich insbesondere in den Siedlungsbereichen durch Abtragung, Aufschüttung, Verdichtung und sonstige anthropogene Eingriffe stark veränderte Böden. Eine allgemeine Charakterisierung ist aufgrund der kleinräumigen Gliederung entsprechender Flächen nicht möglich.

Wasser

Grundwasser

Aufgrund der ausgeprägten morphologischen Gestaltung des Planungsraumes durch die Kinzig-Murg-Rinne und der von Schwarzwaldgewässern geschütteten Schwemmfächer variieren die Grundwasserflurabstände erheblich. Im Bereich der Niederterrasse und der Kinzig-Murg-Rinne sind die Grundwasserstände hauptsächlich von der Versickerung von Niederschlägen abhängig.

Bei Grundwasserstandshöhen zwischen 125 m NN im Süden und 120 m NN im Norden des Planungsraumes differieren die Grundwasserflurabstände zwischen < 1 m in den Niederungsbereichen (Haupt- und Nebenrinnen der Kinzig-Murg-Rinne) und > 8 m im Bereich der Aufhöhungen zwischen den Rinnen (Hurste) und im Randbereich der Vorbergzone.

Oberflächenwasser

Im Planungsraum sind mehrere Oberflächengewässer vorhanden, die mit Ausnahme des Stillgewässers von der Vorbergzone kommen den Planungsraum in Ost-West-Richtung durchqueren und i.d.R. in den von Süden nach Norden verlaufenden Sandbach einmünden:

- Hohbach
- Hohbächle
- Hilzmattgraben
- Sandbach
- Steckenmattgraben
- Grünbach
- Mührichgraben
- Steinach
- Bollgraben/Schöttlinggraben
- Teich im Gewinn „Holzmatten“

Klima/Luft

Der Planungsraum befindet sich innerhalb des Klimabezirks „Südliches Oberrhein-Tiefland“ (Makroklima). Gekennzeichnet ist dieser Klimabezirk durch warme Sommer und milde Winter; das Gebiet gehört zu den wärmsten Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Die mittlere Jahrestemperatur liegt in der Oberrheinebene bei 9° - 10°C, in den Monaten Mai bis Juli bei 16° bis 17°C. Geprägt wird das Klima weiterhin durch die meist aus südwestlicher Richtung wehenden Winde. Für den Planungsraum ist von etwa 1000 mm/Jahr Niederschlag auszugehen (vgl. Deutscher Wetterdienst, 1953). Die hohen durchschnittlichen Temperaturen bei gleichzeitig relativ hohen Niederschlagssummen ergeben ein besonderes günstiges Wuchsklima.

Zwischen Sinzheim und Steinbach befinden sich, im Hinblick auf das Meso- und Mikroklima, ausgedehnte landwirtschaftliche Nutzflächen, die aufgrund ihrer nächtlichen Ausstrahlung sehr gute Kaltluftproduzenten darstellen. Ein Abfließen dieser Kaltluft ist aufgrund der fehlenden Neigung der Flächen jedoch kaum möglich. Es kommt deshalb vermehrt zu Nebelbildung. Insbesondere in Geländemulden und den Niederungszügen ist mit besonderer Früh- und Spätfrostgefahr durch Kaltluftansammlungen zu rechnen.

Tiere und Pflanzen

Die Vegetation des Planungsraumes ist gekennzeichnet durch den Wechsel von Niederterrassenbereichen, die überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt werden, und Niederungszügen, den Resten der Kinzig-Murg-Rinne, die weitgehend als Grünland ausgebildet sind. Besonders hervorzuheben sind die

Feuchtstandorte, von denen östlich der Bahnlinie ausgedehnte Bereiche als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind. Auch westlich der Bahn befinden sich, wenn auch vereinzelter, Biotop-(Lebensraumtypen feuchter Standorte (Nasswiesen etc.)), die z.T. durch § 30 BNatSchG Bad.-Württ. geschützt bzw. als FFH-(Teil-)Gebiet ausgewiesen sind.

Im Rahmen von tierökologischen Erhebungen konnten folgende Nachweise erbracht werden:

Im Zuge der Kartierungen der **Avifauna** 2009 konnten insgesamt 46 Vogelarten bzw. 33 Arten mit Brutrevieren im Trassenbereich bzw. 350 m westlich der Trasse ermittelt werden, darunter u.a. die wertgebenden Arten Kiebitz, Feldlerche und Feldsperling.

Drei **Amphibienarten** konnten im Planungsraum nachgewiesen werden. Neben den ubiquitären Arten Grasfrosch und Erdkröte wurde die stark gefährdete Wechselkröte angetroffen. Der Kammmolch konnte dagegen anders als in früheren Jahren nicht mehr nachgewiesen werden.

Die **Reptilienart** Zauneidechse (*Lacerta agillis*) konnte nachgewiesen werden. Der Lebensraum der Population erstreckt sich zwischen der Bahntrasse und einem westlich davon gelegenen betonierten Wirtschaftsweg im Bereich des Steckmattengrabens. Ein isolierter Teillebensraum befindet sich zwischen der Bahntrasse und einem unbefestigten Weg südlich der K 3738.

24 **Tagfalterarten** wurden im Planungsraum angetroffen. Besonders hervorzuheben sind die in Baden-Württemberg stark gefährdeten, und in der FFH-Richtlinie in Anhang II gelisteten Arten Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Großer Feuerfalter.

Bei den tierökologischen Erhebungen konnten 12 **Libellenarten** nachgewiesen werden. Darunter wurde die wertgebende Art Helm-Azurjungfer entlang des Mührichgrabens und nach dessen Mündung in den Grünbach entlang des Grünbaches sowie am Steckenmattgraben festgestellt.

Bei faunistischen Untersuchungen im Zuge der Anbindung zum Baden-Airpark sowie bei bislang unveröffentlichten Untersuchungen durch die Forstliche Versuchsanstalt Baden-Württemberg wurde belegt, dass die Wildkatze im Umfeld

des Planungsraumes großräumige Wanderungen zwischen der Rheinebene und dem Nordschwarzwald unternimmt. Für den Planungsraum liegen zwar keine Hinweise zu Wanderungsbewegungen der Katze vor, dennoch besteht die Möglichkeit, dass Wildkatzen im gesamten Raum Baden-Baden/Rastatt vorkommen.

Landschaftsbild

Der Planungsraum kann bezüglich des Landschaftsbildes in folgende Teilbereiche mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen definiert werden:

- Landwirtschaftlich geprägte Bereiche der Niederterrasse mit vorwiegend intensiver Ackernutzung
- Bereich Steckenmattgraben in den Niederungen der Kinzig-Murg-Rinne mit extensiver (Feucht-)Grünland- und Streuobstnutzung
- Bereich Grünbach und Korbmatten/Im Mäthi in den Niederungen der Kinzig-Murg-Rinne mit vorwiegend Nasswiesen, Röhricht und Gebüsch feuchter Standorte
- Siedlungs- und Gewerbegebiete mit wenigen, vorwiegend straßenbegleitenden Landschaftselementen

3.1.2 Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Konfliktbeurteilung beruht auf der Feststellung, dass die Intensität der von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen in bestimmten Wirkungsbereichen zum Ausdruck kommt und berücksichtigt die Vorbelastungssituation im Planungsraum. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Naturhaushalt und Landschaftsbild liegt vor, wenn Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (d.h. Umweltbestandteile, die aufgrund ihrer Funktionen für den Naturhaushalt besonders wertvoll sind) beeinträchtigt werden bzw. wenn Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung derart beeinträchtigt werden, dass deren Funktionserfüllung auf Dauer nicht mehr oder nur teilweise gewährleistet ist. Es wird zwischen bau-, und betriebsbedingten Konflikten unterschieden.

Folgende unvermeidbare Konflikte können zusammengefasst werden:

- Eingriff in Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung im Niederungszug des Steckenmattgrabens durch Versiegelung und Flächenumwandlung und damit einhergehende Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten des Feuerfalters sowie des Lebensraumes der Zauneidechse; betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigung von Lebensräumen durch Störwirkungen (Lärm) und Kollisionen.
- Eingriff in den Steckenmattgraben (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B 3 und einer Wirtschaftswegbrücke sowie Einleitung von Straßenoberflächenwasser und damit einhergehende potenzielle Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten der Helm-Azurjungfer bzw. der Wasserqualität des Sandbaches (FFH-Teilgebiet).
- Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung in Flächen mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung im Bereich der Niederterrasse zwischen dem Niederungszug des Steckmattgrabens und der Grünbach-Niederung durch Versiegelung und Flächenumwandlung; vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch einen ca. 5 m breiten Arbeitsstreifen.
- Eingriff in Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung im als FFH-Gebiet ausgewiesenen Niederungszug des Grünbaches und südlich angrenzender Flächen (insb. Nasswiesen, Ackerbrachen, Ruderalflächen, Verlust des Teiches im Gewann „Auf der Holzmatte“) durch Versiegelung und Flächenumwandlung und damit einhergehende Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten des Feuerfalters und der Wiesenknopf-Ameisenbläulinge; betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigung von Lebensräumen durch Störwirkungen (Lärm) und Kollisionen.
- Eingriff in den Grünbach (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B 3 und einer Wirtschaftswegbrücke.
- Eingriff in den Mührichgraben (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B 3 und einer Wirtschaftswegbrücke und damit einhergehende potenzielle Beein-

trächtigung von Reproduktionshabitaten der Helm-Azurjungfer, Gebänderten Prachtlibelle und Plattbau-Libelle.

Zu weiteren Details der Beeinträchtigungen und ihrer Kompensation wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan in den festgestellten Unterlagen verwiesen.

3.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation der erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens

3.1.3.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Folgende Möglichkeiten wurden im Planungsverlauf geprüft:

Wahl der Bündelungstrasse

Die Wahl der raumordnerisch günstigen Bündelungstrasse ist auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie zurückzuführen bzw. dem bahnparallelen Bau der L 80 geschuldet. Durch die enge Bündelung der B 3-neu mit der Aus- und Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG können die Zerschneidung von Freiflächen westlich der Gemeinde Sinzheim vermieden und die Neuversiegelung verringert werden.

Bau der B-3 neu im Bereich der Baustraße der DB AG

Aufgrund der engen Bündelung wird die B 3 neu in weiten Bereichen auf der Baustraße der Deutschen Bahn AG errichtet. Die Baustraße wurde von der Deutschen Bahn AG zuvor zum Bau der ABS/NBS Karlsruhe - Basel im Planfeststellungsabschnitt 2.2 benötigt, jedoch entgegen den Festsetzungen des DB-Planfeststellungsbeschlusses nach Abschluss der Bauarbeiten an der Bahnstrecke nicht mehr zurückgebaut.

Paralleler Wirtschaftsweg

In den besonders empfindlichen Bereichen zwischen der Grünbach-Niederung und dem Gewerbegebiet Steinbach-West (Bau km 4+700 bis 5+500) wird auf den parallelen Wirtschaftsweg verzichtet. Die Flächenbewirtschaftung wird über das vorhandene Wegenetz abgewickelt, bzw. durch zwei im Zuge der Baumaßnahme neu zu errichtende Wirtschaftswegeüberführungen (ca. Bau-km 4+690 und Bau-km 4+980) über den Grünbach und den Mührichgraben sichergestellt.

Durchlässe der kreuzenden Gewässer

Bei den kreuzenden Gewässern werden die von der Deutschen Bahn AG gebauten Durchlässe unter der Aus- und Neubaustrecke in gleicher Weise und Dimension unter der B 3 neu fortgeführt. Die Dimensionen erscheinen ggf. am Steckenmattgraben und am Grünbach geeignet, Querungsmöglichkeiten für Wildkatzen zu bieten. Bei der Ausgestaltung der vorgesehenen Bermen wird daher im Rahmen der Ausführungsplanung gemeinsam mit den unteren Naturschutzbehörden überprüft, inwiefern sie wildkatzengerecht auszubilden sind. Auch am Mührichgraben werden Bermen errichtet, die zumindest Kleintieren eine Durchquerung ermöglichen sollen.

Anlage einer reinigungseffektiven Pflanzfläche am Steckenmattgraben

Durch die Etablierung einer „Pflanzenkläranlage“ wird erreicht, dass das v.a. bei Starkregenereignissen in den Steckenmattgraben gelangende Straßenoberflächenwasser gefiltert und gereinigt wird. Somit wird gewährleistet dass die Wasserqualität des Steckenmattgrabens und des Sandbachs (FFH-Teilgebiet) nicht verschlechtert wird.

Amphibienleiteinrichtungen

Es werden Amphibienleiteinrichtungen in den Niederungsbereichen des Steckenmattgrabens und des Grünbachs bis zum Gewerbegebiet Steinbach-West beim Bau der B 3 errichtet, so dass der Amphibienschutz für die B 3 gewährleistet ist.

Vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Im Bereich der ökologisch bedeutsamen Niederungszüge des Steckenmattgrabens und des Grünbaches sowie in dem Bereich zwischen der Grünbach-Niederung und der Kreisstraße K 9608 Nord wird auf eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet, d.h. die außerhalb der eigentlichen Straßentrasse gelegenen Flächen werden als Tabuflächen (vgl. Unterlage 12.2 Maßnahmenplan) ausgewiesen.

Der Baustellenverkehr wird weitgehend über das vorhandene Wegenetz abgewickelt. Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen und Baustraßen werden nach Abschluss der Baumaßnahme vollständig rekultiviert - die Funktionsfähigkeit des Bodens wird dadurch wiederhergestellt. In übrigen

Bereichen wird die erforderliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch eine geringstmögliche Dimensionierung reduziert.

Sonstige Maßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ist ferner zu beachten, dass die erforderlichen Rodungsarbeiten und Rückschnitt von Röhricht zum Schutz der Tierwelt im Winterhalbjahr durchgeführt werden (§ 39 Abs. 5 BNatSchG). Ober- und Unterboden sollen getrennt gelagert und möglichst in der Nähe des Entnahmeortes wieder eingebaut werden. Bestehende Gehölzstrukturen, Einzelbäume und Baumreihen sollen wo immer möglich geschont und erhalten werden. Amphibienschutzmaßnahmen sollen bereits während der Bauphase durchgeführt werden und nicht erst im Anschluss an die Fertigstellung der Straße. Zur Minderung von Baumverlusten werden die im Streckenteil 1 erst vor wenigen Jahren im Zuge der L 80 neu gepflanzten Bäume soweit möglich verpflanzt. Weiterhin werden im Bereich der zu verändernden Lärmschutzwände durch „Auf-den-Stock-setzen“ der Gehölze auf den Wällen Beeinträchtigungen gemindert.

3.1.3.2 Kompensationsmaßnahmen

In Baden-Württemberg gibt es bzgl. straßenbaubedingter Eingriffssituationen keine landesweit eingeführte Methode zur Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs für unvermeidbare Beeinträchtigung (Quantifikationsmodelle). Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen werden einzelfallbezogen abgeleitet. Sie sind unter Berücksichtigung der Erheblichkeit der beeinträchtigten Funktionen sowie der vorhandenen Wertigkeit/Funktionalität der potenziellen Ausgleichsflächen festzulegen.

Bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen war zu berücksichtigen, dass im Einzelfall mit einer Kompensationsmaßnahme auch eine (Teil-)Kompensation für ein anderes Wert- und Funktionselement erreicht werden kann (Mehrfachfunktionalität). Bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen sind daher solche bevorzugt worden, mit deren Hilfe möglichst viele Funktionen wieder hergestellt bzw. verbessert werden können. Die Maßnahmen müssen von dauerhafter Wirksamkeit sein.

Auf Anfrage bei der Gemeinde Sinzheim hatte diese geantwortet, dass auf der Gemarkung Sinzheim keine Flächen mit originären Bodenverbesserungsmöglichkeiten (z.B. Flächenentsiegelung etc.) vorhanden sind - eine diesbezügliche Eingriffskompensation ist somit nicht gegeben. Deshalb wurde auf eine Ersatzmaßnahmefläche aus dem Flächenpool für Ökokontoflächen der Gemeinde Sinzheim zurückgegriffen, welche im FFH-Gebiet „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“ ökologische Vorstellungen umsetzt, ohne wertvolle landwirtschaftliche Flächen in Anspruch zu nehmen.

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt im Hinblick auf den Flächenumfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowohl die nicht unwesentliche (betriebsbedingte) Vorbelastung der Eingriffsfläche als auch die Tatsache dass die Kompensationsfläche abseits von verkehrsbedingten/sonstigen Beeinträchtigungen liegt; somit wird ein höherer ökologischer Wirkungsgrad erreicht.

Bei konsequenter Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild kompensierbar.

Folgende Maßnahmen sind zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorgesehen (die Maßnahmen beinhalten einerseits die Kompensation des naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs sowie andererseits die Belange des Artenschutzrechts und der FFH-Verträglichkeit):

Entsiegelung und Rekultivierung von Bodenflächen im Rahmen des Rückbaus von Verkehrsflächen (Ausgleichsmaßnahme A1, *Streckenteil 1 und 2*)

Im Rahmen der Baumaßnahme werden alte Verkehrsflächen entsiegelt und in zukünftige Straßennebenflächen (Böschung, Bankette, etc.) überführt. Ober- und Unterbau des Straßenkörpers werden vollständig ausgebaut und soweit möglich recycelt. Der Untergrund ist vor dem Auftrag von Bodenmaterial tiefgründig zu lockern, anschließend wird Oberboden aus autochthonem Material aufgebracht. Anschließend werden Flächen begrünt.

Herstellung eines Feuchtbiotops/Stillgewässers im Gewann „Äußere Ipfenung“ (Ausgleichsmaßnahme A2, *Streckenteil 2*)

Herstellung eines Feuchtbiotops bestehend aus einem ca. 800 m² großen, mit Ton abgedichteten Stillgewässer sowie standorttypischen Gehölzpflanzungen und Entwicklung von Grünland. Die Begrünung erfolgt durch Ansaat von Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland. Die Gehölzpflanzungen bestehen aus Weidengebüschen und Hochstämmen (Silberweiden, Eschen).

Umwandlung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Extensivgrünland (Ausgleichsmaßnahme A3, Streckenteil 2)

Herstellung von standorttypischem Extensivgrünland durch Ansaat von Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland und Anlage von Flutmulden.

Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A4-CEF bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahme KS 1, Streckenteil 2)

Entwicklung von feuchtem Extensivgrünland durch 1- bis 2-malige Mahd und Erhaltung von kleinflächigen Brachebereichen zur Förderung günstiger Habitatstrukturen für Wiesenknopf-Ameisenbläulinge.

Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A5-CEF bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahme KS 2, Streckenteil 2)

Entwicklung feuchter Pioniergesellschaften durch Anlage von Flutmulden und ggf. Ansaat einer standortgerechten gebietsheimischen Gras-/Kräutermischung. Herstellung von standorttypischem Extensivgrünland durch Ansaat mit Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland zur Bereitstellung von Rendez-vous-Plätzen und Nahrungshabitaten.

Entwicklung einer Streuwiese (Ersatzmaßnahme E1, Streckenteil 1)

Im FFH-Gebiet auf Gemarkung Schiftung wird durch Rodung und Ansaat von standortheimischem Saatgut ein Mosaik aus Feuchtgebüsch und Goldrutenbeständen in eine Streuwiese umgewandelt.

3.1.4 Überprüfung bezüglich Natura 2000 (§ 34 BNatSchG)

Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum LBP Streckenteil 2) zeigt, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der dort genannten Scha-

den Begrenzungsmaßnahmen und der bereits bestehenden Beeinträchtigungen (Trennwirkungen sowie Schadstoffeintrag durch Straßen und Siedlungen, vorhandene Baustraße) **erhebliche Beeinträchtigungen** auf drei Arten des Anhang II der FFH-RL auslöst:

- Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea teleius*)
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausitarsus*)
- Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*)

Während der Bauphase und durch den Betrieb der Bundesstraße sind Schadstoffimmissionen nicht auszuschließen. Hierdurch können die Arten

- Gemeine Flussmuschel (*Unio crassus*),
- Bitterling (*Rhodeus amarus*),
- Groppe (*Cottus gobio*) und
- Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*)

geringfügig beeinträchtigt werden. Dadurch ist jedoch nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele dieser Arten zu rechnen ist.

In der FFH-Ausnahmeprüfung (vgl. Anlage 2 zum LBP Streckenteil 2) hat sich gezeigt, dass zumutbare Alternativen, um den mit der zur Planfeststellung beantragten Planung verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erreichen, nicht gegeben sind. Das Vorhaben ist insbesondere aufgrund von verkehrlichen Belangen (Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsflusses) sowie zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Sinzheim von Lärm und Abgasen notwendig. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass diese zwingenden öffentlichen Interessen die Belange von Natura 2000 hier überwiegen.

Die prognostizierten erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Erhaltungsziele können jedoch durch folgende **Kohärenzsicherungsmaßnahmen** kompensiert werden:

- Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und
- Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter.

Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten

Das Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zeigt, dass neben den Reproduktionshabitaten der drei Tagfalterarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Großer Feuerfalter (vgl. Kapitel 7.1) auch Lebensraumhabitats der in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten Zauneidechse anlage- und betriebsbedingt **beeinträchtigt** werden.

Für die streng geschützte Helm-Azurjungfer besteht eine **potentielle Beeinträchtigung** ihrer Reproduktionshabitats am Steckenmattgraben und am Mührichgraben.

Außerdem ist der Betrieb der verlegten B 3 für die wertgebenden europäischen Vogelarten Dorngrasmücke, Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Grünspecht, Kiebitz, Mäusebussard, Rohrammer und Schwarzkehlchen mit einer **Abnahme der Habitateignung** verbunden.

Aufgrund folgender, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu sichernden **vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen** (CEF-Maßnahmen) werden vorzeitig Ersatzlebensräume geschaffen, um die lokalen Populationen der beeinträchtigten Arten nicht zu verschlechtern, so dass keine Verbotstatbestände prognostiziert werden:

- Anlage von Trockenmauern als Habitatstruktur für die Zauneidechse,
- Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und
- Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter.

Durch weitere landschaftspflegerische Maßnahmen aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden Biotopstrukturen geschaffen, die u.a. auch das Habitatangebot wertgebender europäischer Vogelarten wiederherstellen.

Die aufgrund artenschutzrechtlicher Belange erforderlichen Maßnahmen werden in das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes integriert (siehe dazu sogleich).

3.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Vorschriften stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die dafür erforderlichen Untersuchungen sind in Unterlage 12, Anlage 3 der planfestgestellten Unterlagen eingestellt worden.

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

Da gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG alle europäischen Vogelarten zumindest besonders geschützt sind, ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten, Brutstätten dieser Vogelarten zu zerstören. Bei nestbrütenden Arten, die ihre einmal verlassenen Nester nicht erneut nutzen, kann die Erfüllung dieses Verbotstatbestands dadurch vermieden werden, dass Gehölzarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit stattfinden, so dass allenfalls dauerhaft verlassene Nester zerstört werden, die keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG mehr darstellen. Demgegenüber dürfen Gehölze, die regelmäßig (d.h. über mehrere Jahre) genutzte Brutstätten (insb. Bruthöhlen in Bäumen und Horste von Raben- oder Greifvögeln) beherbergen, gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG grundsätzlich nicht beseitigt werden. Derartige Gehölze dürften jedoch vom vorliegenden Vorhaben nicht betroffen sein. Dennoch wurde in Nr. 4.2 der Maßgaben und Nebenbestimmungen angeordnet, zu beseitigende Gehölze vorab auf das Vorhandensein von regelmäßig genutzten Neststandorten zu überprüfen. Des Weiteren sind die von Eingriffen betroffenen Gehölze auch auf das Vorhandensein belegter oder nicht endgültig aufgegebener Nester zu überprüfen, sofern ausnahmsweise eine Gehölzbeseitigung während der Vogelbrutzeit erforderlich werden sollte.

3.3 Bodenschutz, Altlasten und sonstige schädliche Bodenveränderungen

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt. Es ist mithin gewährleistet, dass auch der Eingriff in die Bodenfunktionen vollständig kompensiert wird (s. o. 3.1.3.2).

Die Planung steht zudem im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht den Anforderungen an eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die zum Schutz des Bodens gebotenen Maßnahmen, die auch dem mittelbaren Grundwasserschutz dienen, sind in den planfestgestellten Unterlagen enthalten. Der Antragsteller hat zudem zugesagt, vor Baubeginn mit der unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Baden-Baden ein Entsorgungskonzept für die im Zuge der Baumaßnahme anfallenden unterschiedlichen geologischen Gesteine zu erstellen, Wiedereinbaumaßnahmen mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen und die Auswirkungen evtl. geogener Belastungen der anfallenden Gesteine im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Ausschreibung zu berücksichtigen.

3.4 Wasserwirtschaft

Das Bauvorhaben und die nach dem festgestellten Plan damit verbundenen Folgemaßnahmen entsprechen bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Maßgaben und Nebenbestimmungen auch den einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften. Zu den eingereichten Plänen gingen allerdings vom Landratsamt Rastatt, vom Zweckverband Hochwasserschutz Raum Baden-Baden/Bühl und der DB Services Immobilien GmbH zur Entwässerung der Straßenfläche eine Reihe von Bedenken ein. Die Einzelheiten werden bei den Trägern öffentlicher Belange abgehandelt.

4. Immissionsschutz

4.1 Lärmschutz

Die Beurteilung, ob durch das festgestellte Vorhaben schädlicher Lärm die Anlieger trifft, erfolgte aufgrund der rechtlichen Anforderungen: Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Außerdem wurden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) angewendet. Auf dieser Grundlage wurden die Unterlagen im Planordner unter Ziffer 11, die schalltechnischen Untersuchungen, angefertigt. Aufgrund der geologischen und baulichen Gegebenheiten, aufgrund der vorhandenen Richtlinien, Normen und Rechenprogramme und aufgrund des prognostizierten Verkehrs werden dann die Lärmemissionen von der Straße und daraus resultierend die Lärmimmissionen an den Außenseiten der Häuser berechnet. Dabei wurden die gesetzlichen Grenzwerte zugrunde gelegt:

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

Für die Verkehrszahlen wurden Angaben der Straßenbauverwaltung herangezogen. Danach werden für die Straße zwischen 19.000 und 22.400 KFZ pro 24 Stunden angesetzt (Unterlage 11 Seite 4 der Antragsunterlagen).

Was die für die Berechnung gewählte Geschwindigkeit betrifft, so wurden die jeweils heute auf den Straßen vorhandenen **Geschwindigkeitsbeschränkungen** von 50 bzw. 70 km/h zugrunde gelegt. Forderungen von Einwendern oder aus dem politischen Bereich, an bestimmten Stellen die Höchstgeschwindigkeit zu senken, spielen bei der Lärmberechnung keine Rolle. Wegen der Berechnungsmodelle in der Lärmprognose wird die geringfügig höhere Lärmimmission bei 70 statt bei 50 km/h dadurch fast vollständig aufgezehrt, dass bei 70 km/h ein Pegelabschlag von 2 db(A) für den Fahrbahnbelag mitgerechnet werden muss. Daher ist der berechnete Lärm bei 50 km/h unhörbar leiser als bei 70 km/h, nämlich um 0,1 db(A). Aber auch real ist der Unterschied lediglich an der Hörbarkeitsgrenze, ein vorbeifahrendes KFZ erhöht den Schallpegel nur um 2 db(A), wenn es statt mit 50 mit 70 km/h vorbeifährt.

Außerdem wurden bei der Berechnung des Lärms verschiedene **Lichtsignalanlagen** berücksichtigt:

- Der Anschlussast der B 500 an die B 3 neu,
- der Anschluss der Straße In den Lissen bei Baukilometer 0+600,
- der Anschluss der K 3731 bei Baukilometer 0+800,
- der Anschluss „Am Tiefen Weg“ bei Baukilometer 1+50,
- der neu herzustellende Anschluss bei 1+200 und
- der Anschluss Breite Weg bei Baukilometer 2+100.

Die entsprechenden **Lärmzuschläge für Lichtsignalanlagen** wurden mit eingerechnet.

Die eingereichten Unterlagen sehen als Lärmschutzmaßnahmen folgende Einzelmaßnahmen vor:

1. Von Baukilometer 0+208 bis Baukilometer 0+658 wird die vorhandene Lärmschutzwand der Deutschen Bahn entlang der Neubautrasse mit hochabsorbierenden Absorberelementen versehen. Der bestehende Lärmschutzwall entlang der L 80. Hier ist eine Wall/Wand-Kombination in einer Gesamthöhe von 6 m durchgehend vorgesehen.
2. Weiter ist vorgesehen ab Baukilometer 1+376 bis 1+902 die vorhandene Lärmschutzwand der Bahn mit Absorberelementen zu bestücken. Ab dem Bereich Kartunger Straße Baukilometer 1+400 bis zu Baukilometer 1+444 ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,50 m über Geländeniveau der Straße (sog. Gradiente) vorgesehen. Im Anschluss daran sollte der vorhandene Lärmschutz als Wall/Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 5,50 m über Geländeniveau der Straße (sogenannte Gradiente) ausgebildet werden. Der Vorhabenträger hat jedoch im Erörterungstermin zugesagt, die Wall/Wand-Kombination bis Bau-km 1+603 auf insgesamt 6 m zu erhöhen. Die daran anschließende Lärmschutzwand wird durch eine 5,50 m hohe Lärmschutzwand ersetzt und bis Bau-km 882 fortgeführt. Außerdem wurde zugesagt, am Ende der Schallschutzanlagen nicht auf einmal von 6 m auf 0 herunterzugehen, sondern Abstufungen vorzusehen, um die Schallschutzanlagen gestalterisch besser darzustellen und um den sogenannten Schlagschall zu vermeiden.
3. Von Baukilometer 2+044 bis Baukilometer 2+378 wird wieder die vorhandene Lärmschutzwand der Bahn mit hochabsorbierenden Matten versehen.

Von Baukilometer 2+100 bis Baukilometer 2+155 wird eine Wall/Wand-Kombination in Höhe von mindestens 6 m über Gradiente vorgesehen. Zwischen Bau-km 2+155 und Bau-km 2+220 ist eine Lärmschutzwand von 6 m Höhe über Gradiente geplant. Ab Bau-km 2+220 wird diese Wand in einer Höhe von 4 m über Gradiente geführt, die dann bei Bau-km 2+365 endet. Unter diesen Voraussetzungen ergaben sich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 36 Außenflächen von Wohngebäuden.

4. Für die Neubaustrecke ab der Halberstunger Straße, Bau-km 2+600 bis zum Bauende ist kein aktiver oder passiver Lärmschutz vorgesehen.

Die Planer des Straßenbauvorhabens haben vorhandene **Verkehrsgutachten** von 1990 mit Hochrechnungen für 2005 und 2010 zugrunde gelegt. Ein aktuelles Verkehrsgutachten wurde nicht in Auftrag gegeben. Es wurden auch nicht unmittelbar vor der Planung Verkehrszählungen in diesem engen Rahmen vorgenommen. Der Grund dafür ist, dass im Bereich des Planungszeitraumes die A 5 mit umfangreichen Umleitungen und Sperrungen auf 6 Spuren erweitert wurde. Dadurch unterlagen die Verkehrszahlen auf dem untergeordneten Straßennetz je nach Verkehrslage auf der Autobahn starken Schwankungen. Es wäre also unmöglich gewesen eine realistische Verkehrsmenge zu ermitteln oder aufgrund der Zählung zu prognostizieren. Es gibt allerdings zahlreiche automatische Zählstellen auch in diesem Bereich bei denen man über Jahre hinweg die Zahl der Fahrzeuge nachverfolgen kann. Anhand der amtlichen Statistik der Landesstelle für Straßentechnik, Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen, Stand Dezember 2013, wurden beispielsweise folgende Werte für die L 78 bei Gernsbach gemessen: 2000: 6.061, 2005: 6.133, 2010: 6.090 Kfz/DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr). Für die L 78 bei Gernsbach an der Kreuzung L 564 wurden folgende Kfz gezählt: 2000: kein Verkehr, 2005: 8.521, 2010: 8.481 DTV. Daher kann auch für den vorhandenen Abschnitt der L 80 entlang der Bahnlinie von einem Verkehrsaufkommen von derzeit ca. 8.000 Fahrzeugen ausgegangen werden. Die automatischen Zählstellen auf der B 3 ergaben folgende Zahlen (siehe Internetseite der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg unter Stichwort Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg): B 3 bei L 67 Sandweiher 2010: 10.764, 2011: 11.126, 2012: 10.989 Kfz/DTV, B 3 bei L 84 A Steinbach 2010: 15.434, 2011: 17.632, 2012: 16.061 Kfz/DTV, B 3 bei K 3731 Kartung 2010: 18.551 , 2011: 19.181, 2012: 18.949 Kfz/DTV.

Allgemein kann beobachtet werden, dass im Jahr 2011 die Zahlen auf der B 3 nach oben gesprungen sind um dann im Jahr 2012 auf Zahlen im Wert von 2010 wieder zurückzugehen. Bei den Lärmberechnungen ist weiter zu berücksichtigen, dass sich der Lärmpegel um 2 bis 3 db(A) erhöhen muss, damit die Erhöhung überhaupt hörbar ist. Eine Lärmpegelerhöhung um 3 db(A) bedeutet aber eine Verdoppelung des Verkehrs! Das heißt, Steigerungen der Verkehrszahlen von 10%, 20% oder 30% sind nicht hörbar. Es gibt aber nirgendwo in dem Raum zwischen Karlsruhe und Achern Dauerzählstellen aus den letzten Jahren, die dafür sprechen, von einer Erhöhung der Verkehrszahlen in den nächsten 10 Jahren von 20% bis 30% oder gar mehr zu sprechen. Wie die Dauerzählstellen, an denen keine Verkehrsverlagerung durch Neubauten stattgefunden hat, zeigen, sind die Verkehrszahlen seit 2011 tendenziell eher rückläufig.

Auch die Argumentation, man müsse von einem **erhöhten Schwerverkehrsanteil** auf der neu gebauten Straße ausgehen, weil dann ein hoher Anteil von „Mautflüchtlingen“ zur Umgehung der LKW-Maut die neu gebaute durchgehende B 3 verwenden würden, ist nicht realistisch. Es mag gewisse Verlagerungen von Schwerverkehr im regionalen Bereich geben, etwa wenn ein LKW der von Norden kommend nach Achern fahren will, bereits Rastatt Süd von der Autobahn herunter geht, um den Rest auf der B 3 nach Achern zu fahren. Der überregionale oder europaweite Fernverkehr wird jedoch nicht die Autobahn bei Rastatt verlassen, bis Achern auf der B 3 fahren um dann wieder auf die Autobahn aufzufahren. Auf der Autobahn könnte er die ca. 25 km lange Strecke in ca. 20 Minuten ohne Staugefahr zurücklegen. Würde er auf die B 3 wechseln um dann zurück auf die A 5 zu fahren, bräuchte er für die ca. 30 km lange Strecke mit 7 Ampeln bei 50 bis 60 km/h (zul. Höchstgeschwindigkeit für LKW auf Landstraßen) ca. 40 Minuten. Ein LKW, der diese Strecke verlassen würde um auf der B 3 von Rastatt nach Achern zu fahren, würde je nach Schadstoffklasse und Anzahl der Achsen zwischen 2,80 € und 5,60€ sparen. Die Erfahrung lehrt, dass bei Schwerverkehrsfahrten es vor allem auf die Zeit ankommt und daher Ausweichstrecken nur dann gewählt werden, wenn sie weniger stauanfällig sind oder weniger Baustellen haben und die Fahrer dadurch schneller vorankommen. Ausschlaggebend für die Entscheidung, anstelle der Autobahn, eine Bundesstraße zu benutzen, ist häufig nicht, dass die LKW-Halter keine Maut zahlen müssen. Vielmehr ist der Grund für den hohen Schwerverkehrsanteil z. B. auf der B 35, dass die Fahrstrecke von der Rheinebene in den Raum Stuttgart kürzer ist, die LKWs weniger Steigungen überwinden müssen und

weniger Staus zu befürchten sind, so dass die LKWs schneller am Ziel sind. Dies wird für den Fernverkehr auf der A 5 nach der Fertigstellung des Ausbaus nicht der Fall sein. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass kein nennenswerter Anteil an Mautausweichverkehr auf der neu gebauten B 3 liegen wird.

Im Bereich Sinzheim Hauptort wurden entlang der Ausbau- und Neubaustrecke umfangreiche Lärmschutzvorkehrungen vorgesehen, die bis etwa Bau-km 2+350 reichen. Von dort bis zum Ende der Ausbaustrecke wurden keine weiteren **Lärmschutzmaßnahmen** mehr vorgesehen. Einige Bewohner des Ortsteils **Müllhofen** bemängeln das und fordern ebenfalls ausreichenden Lärmschutz. Dazu wird bei den Einzeleinwendungen Stellung genommen.

Weitere Details der Ausführung wurden im Erörterungstermin geklärt: Dort wo statt einer Wall/Wand Kombination eine reine Lärmschutzwand vorgesehen ist, werden aus städtebaulichen Gründen die obersten 1,5 m transparent ausgeführt. Die absorbierenden Elemente an der Lärmschutzwand der Bahn können aus Sicherheitsgründen nicht begrünt werden. Das Lichtraumprofil muss komplett frei bleiben und darf nicht zuwachsen. Bei einer Begrünung ist es auch erschwert die Standfestigkeit von Elementen durch reine Sichtprüfung zu ermitteln. Die Fluchttüren können aus statischen Gründen keine Lärmdämmung erhalten. Zu den weiteren Details der Lärmschutzanlagen wird auf die Begründung bei den einzelnen Einwendern verwiesen.

4.2 Schutz vor Luftschadstoffen

Da bei dem Bau bzw. der Verlegung von Straßen zu prüfen ist, ob die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden, wurde 2012 ein Luftschadstoffgutachten erstellt (Unterlage 15.5).

Entscheidend für die Planfeststellungsbehörde war die Aussage, dass ohne Verlegung der B 3 mit entsprechender Verkehrsverlagerung entlang der Ortsdurchfahrt Sinzheim der B 3 großflächig der Grenzwert für Stickoxide (NO₂) überschritten wird (sog. Prognosenullfall). Bei dem hier festgestellten Neubau der B 3 mit anschließender prognostizierter Verlagerung eines Teils des Verkehrs wird die Schadstoffbelastung auf der alten B 3 unter den Grenzwert sinken und auf der neuen Straße nirgends der Grenzwert erreicht (sog. Planfall) - siehe dazu Tabelle auf S. 7 des Schadstoffgutachtens. Damit sprach die Verbesserung der Luftqualität im Ortsinneren von Sinzheim, der keine gleichartige

Verschlechterung der Luftqualität entlang der B 3-neu gegenüber steht, für die Verlegung der B 3.

5. Planänderungen anderer Planungsträger

5.1 NBS Deutsche Bahn

Auf dem Streckenteil 2 von Bau-km 5+250 (Kreuzung mit Halberstunger Straße) bis zu K 9608-Nord besteht heute lediglich eine ehemalige Baustraße der Deutschen Bahn, die verkehrsrechtlich als landwirtschaftlicher Weg beschildert ist, ohne als Straße gewidmet zu sein. Diese Fläche gehörte zum Neubauvorhaben der Deutschen Bahn und wird nun einschließlich der Entwässerungseinrichtungen überplant. Der Baulastträger hat zugesagt, dass er die Entwässerungseinrichtungen im Einvernehmen mit den Planungsträgern der Deutschen Bahn plant und baut. Die Einzelheiten sind bei den Abhandlungen der einzelnen Stellungnahmen unten nachzulesen.

5.2 Wege- und Gewässerplan der Flurbereinigungsbehörde

Nach Mitteilung des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung (Flurbereinigungsbehörde) liegt die Neubautrasse von km 2+750 bis 4+500 im laufenden Flurbereinigungsverfahren Sinzheim (DB). Soweit dem Baulastträger bekannt hat er dortige Planungen und Beschlüsse nachrichtlich übernommen. Änderungen sind nicht vorgesehen. Die für die Neubautrasse in diesem Bereich erforderliche Fläche wurde von der Flurbereinigungsbehörde bereits mit der vorläufigen Besitzeinweisung v. 10.12.2012 bereitgestellt. Der Baulastträger ist damit bereits im Besitz der für den Bau erforderlichen Flächen. Der Baulastträger hat beim Bau den Wege- und Gewässerplan vom 15.08.2007 zu berücksichtigen, der teils Wege nicht mehr enthält, die in den vorgelegten Planungen noch enthalten sind. Teils müssen landwirtschaftliche Wege angelegt werden, die z. T. nicht vorhanden sind. Die Anpassung an den Wege- und Gewässerplan sind auf Kosten des Baulastträgers vorzunehmen.

Von km 4+500 bis zur K 9608-Nord liegt die Trasse im abgeschlossenen Flurneuordnungsverfahren Baden-Baden Steinbach (DB). Die erforderlichen Flächen wurden dort ebenfalls schon bereitgestellt.

VII. Private Einwendungen

Zur Wahrung des Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe von Namen von Einwendern verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation der Einwender laufende Nummern benutzt. Der Stadt Baden-Baden und der Gemeinde Sinzheim, in welchen jeweils eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen werden, wird eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die Einwender an Hand der vergebenen Nummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Kommune werden Einwendern und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörigen Einwender-Nummern mitteilen. Zudem wird den in der angesprochenen Entschlüsselungsliste enthaltenen Einwendern der Planfeststellungsbeschluss jeweils mit einem Begleitschreiben zugestellt, aus dem die zugehörige Einwender-Nummer hervorgeht.

1. Einwender Nr. 1

Von Einwender Nr. 1 und anderen wurden im Ausgangsverfahren mit Datum v. 04.08.2011 Unterschriftenlisten vorgelegt, die auch einen Lärmschutz für Müllhofen fordern. Im zweiten Verfahren wurden die Einwendungen des nicht vorhandenen aber erforderlichen Lärmschutzes unter anderem mit Schreiben v. 01.07.2013 erneut vorgebracht.

Die Einwender rügen, dass die Lärmberechnungen für ihren Ort falsch seien. Sie seien viel zu niedrig angesetzt. Der Lärmgutachter hat seine schalltechnischen Untersuchungen an den vorhandenen Gesetzen, Verordnungen und technischen Richtlinien ausgerichtet und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde alle Normen beachtet.

Die Bürgerinitiative, vertreten im Erörterungstermin von Einwender Nr. 1 hat bei ihren Berechnungen einige Annahmen gemacht, die nicht den Regeln entsprechen.

(1) Ein Schwerverkehrsanteil von tags oder nachts 20 % ist unrealistisch. An allen vorhandenen Dauerzählstellen entlang der B 3 von der Schweizer Grenze bis nach Karlsruhe liegt der Schwerverkehrsanteil nie über 9 %, auf der alten B 3 bei Sinzheim derzeit bei 4 %. Die Lärmberechnungen wurden im Bereich Müllhofen mit 6 % durchgeführt. Es wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von ca. 17.700 KFZ zugrunde gelegt.

(2) Bei 19.000 KFZ entsteht nach den Regelwerken eine Emission in 25 m Entfernung von 58 db(A) nachts und 65,5 db(A) tags (in der Tabelle Anlage A 1 S. 1 der Unterlage 11 unter LmE). (Der ebenfalls in der Tabelle enthaltene Ausgangswert LM 25 ist ein Wert, wie er als Ausgangswert bei den ursprünglichen Messungen zur Erarbeitung der Richtlinien zugrunde lag und mit einem Referenzstraßenbelag gemessen wurde, der heute nicht mehr verwendet wird – (daher immer der Korrekturwert DStro 2 dB). Bei diesem Wert werden verschiedene Korrekturfaktoren für Straßenbelag, Geschwindigkeit, Steigung, Lichtzeichenanlage usw. herangezogen. Die Isophonenberechnungen müssen also von einem Nachtwert von 58,1 db(A) und einem Tagwert von 65,5 db(A) ausgehen und nicht von 69 db(A) tags. Die Faustregel, dass bei einer Verdoppelung der Entfernung jeweils 3 db(A) abgerechnet werden können, bezieht sich nur auf die reine Entfernung von der Emissionsquelle ohne weitere Faktoren wie Bodendämpfung, dazwischen stehende Objekte, Reflexionsquellen usw. Alleine dieser Effekt würde bedeuten, dass in 750 m Entfernung noch etwa 51 db(A) tags und 43 db(A) nachts zu berechnen wären. Unter Berücksichtigung der anderen Korrekturfaktoren ergibt die schalltechnische Untersuchung zur Lärmvorsorge, die dem Einwender zugeschickt worden ist für Müllhofen im ungünstigsten Falle einen Pegel von 44 db(A) tags und 37 db(A) nachts. Die Grenzwerte für reine Wohngebiete sind 59 und 49 db(A). Um den Unterschied bewerten zu können, muss man wissen, dass eine Verringerung um 10 db(A) als Halbierung der Lautstärke empfunden wird. Das heißt, dass der Lärm von der neu gebauten Straße für die menschliche Wahrnehmung nur als halb so laut wie gesetzlich zugelassen empfunden werden wird.

In seinem Schreiben vom 03.04.2014 kommt der Vertreter der Bürger Müllhofens in Anlage 4 zu dem Ergebnis, dass der Lärm ca. 47,3 bzw. 39,9 db(A) betrage (allerdings bei falschem Straßenbelag, weil er Gussasphalt gewählt hat, so dass weitere 2 db(A) abzuziehen sind). Bei Abzug von 2 db(A) liegt er damit bis auf 1 db(A) genau bei den vom Gutachter berechneten Werten. Unter Addition der Reflexionen der Schallschutzwand der DB kommt der Einwender auf 51,2 bzw. 43,4 db(A). Auch diese Werte liegen noch weit unter den gesetzlichen Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete (59 bzw. 49 db(A)). Die Einbeziehung des Schienenlärms als Vorbelastung des Gebietes ist für den Planungsträger aber nur dann verpflichtend, wenn die Gesamtlärbetrachtung ergibt, dass gesundheitsschädliche Werte erreicht sind. Das sind nach allgemeiner Meinung und soweit dazu Rechtsprechung vorliegt 60 db(A) nachts.

Außerdem wurde bemängelt, dass die Verkehrszahlen bewusst zu niedrig angesetzt worden seien, um die Lärmwerte einhalten zu können. Im Bereich Müllhofen wurde von ca. 17.000 KFZ/DTV ausgegangen. An den vorhandenen Zählstellen der heutigen B 3 wurden 2012 folgende Verkehrsstärken gemessen (Quelle amtliches Verkehrsmonitoring, in: www.svz-bw.de unter Verkehrszählung):

Sandweier	10.989
Bühl	19.755
Steinbach	16.061
Kartung	18.945

Selbst wenn man eine Verdoppelung der prognostizierten Verkehrsstärke von 17.000 auf 34.000 KFZ annähme, käme man nur zu einer Erhöhung der Emission um 3 db(A) und wäre damit immer noch weit unter den Grenzwerten.

Die Einwender fordern, da sie den Prognosen misstrauen, eine Zählstelle auf der neuen B 3 einzubauen. Diese Forderung wird zurückgewiesen, da sie nicht in der Lage ist, Belange der Einwender zu schützen. Wenn die Straße festgestellt und gebaut ist, ändert eine Steigerung der Zahlen über die Prognosen hinaus nichts an dieser Tatsache. Sollte der Verkehr tatsächlich stärker werden, so würde noch nicht einmal eine Verdoppelung der Verkehrsstärke eine Grenzwertüberschreitung bedeuten. Und Anspruch auf Gegenmaßnahmen hätten die Anlieger an einer bestehenden Straße nur im Falle der sog. Lärmsanierung, wofür Schallpegel erforderlich sind, die noch über den Grenzwerten liegen. Nach menschlichem Ermessen werden die Sanierungswerte auf dieser Straße in dieser Entfernung von Müllhofen niemals eintreten.

Die Erstellung der Straße auf einem ca. 2 m hohen Damm wirkt sich bei einer Entfernung von mehreren Hundert Metern auf den Lärmpegel nicht erheblich aus. Aufgrund der Einwendung hat die Planfeststellungsbehörde eine Nachberechnung durch den Lärmgutachter erstellen lassen. Diese kam zu dem Schluss, dass aufgrund der großen Entfernung zwischen Lärmquelle und Wohnhäusern der Unterschied zwischen ebenerdiger Straße und Führung auf dem Damm von 2 m Höhe nur 0,2 db(A) beträgt. Bei der Berechnung der direkten Schallausbreitung spielt zunächst alleine die direkt gemessene Entfernung eine Rolle. Die ist in beiden Fällen mit und ohne Damm gleich. Der Abzugsfaktor ändert sich auch nicht, da der Bodendämpfungsfaktor die Tatsache berücksichtigt, dass ein gewisser Teil des sich kugelförmig von der Lärmquelle ausbreitenden Lärms auf den Boden auftrifft und dort nicht 100%ig reflektiert,

sondern z. T. absorbiert wird. Auch hier spielt es für einen 700 m entfernten Emissionsort keine Rolle, ob die Immissionsquelle auf dem Boden oder 2 m höher liegt.

Flüsterasphalt würde nur eingebaut werden, wenn es dafür eine Notwendigkeit gäbe. Dies ist hier nicht der Fall.

Weiter tragen die Einwender vor, Reflexionen von der Schallschutzwand der DB seien nicht berücksichtigt worden. Die Lärmabschätzung durch Erstellung von sog. Isophonenlinien hat in der Tat vorhandene Lärmschutzwände der Deutschen Bahn und mögliche Reflexionen des Straßenlärms nicht berücksichtigt. Die Reflexion des entstehenden Straßenlärms an der Wand kann jedoch rein physikalisch nicht lauter sein, als wenn dieselbe Menge Verkehr an dieser Stelle fahren würde, also akustisch die doppelte Menge an Straßenverkehr wie prognostiziert. In einem solchen Falle würde die doppelte Verkehrsmenge jedoch nur zu einem Anstieg um 3 db(A) führen, da die Dezibel-Skala eine exponentielle Skala ist und keine lineare. Damit läge der Nachtwert in Müllhofen dann bei 40 db(A), während der Grenzwert für Wohngebiete bei 49 db(A) liegt. Selbst unter diesen ungünstigsten Umständen wäre der dort ankommende Verkehrslärm immer noch nur fast halb so laut wie der Gesetzgeber erlaubt hat.

Danach kommt die Planfeststellungsbehörde zum Schluss, dass die Einwender aus Müllhofen überhaupt nicht lärmbeeinträchtigt sind.

2. Einwender Nr. 2

Die Einwenderin beklagt die verkehrliche Situation, die heute in Bezug auf Lärm- und Luftbelastungen und das verkehrswidrige Verhalten vieler Verkehrsteilnehmer besteht. Dies stellt jedoch keine Einwendung in Bezug auf das geplante Vorhaben dar. Sie befürchtet, dass die Situation durch das Vorhaben noch eskaliere. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegen jedoch keine Umstände vor, dass das geplante Vorhaben die Missachtung von Verkehrsregeln noch fördert. Solches Verhalten muss von der Straßenverkehrsbehörde verfolgt werden und spielt bei der Abwägung, ob eine Straßenbaumaßnahme verhältnismäßig ist, keine Rolle.

Im Lärmgutachten ist das Wohnhaus unter der Adresse Rheinstr. 18 aufgeführt (Unterlage 11 S. 21). Obwohl im Plan, Unterlage 11.2.3a das Gebiet des Hauses als Mischgebiet ausgewiesen ist, wurde in der Lärmberechnung der

günstigste Wert des allgemeinen Wohngebietes genommen (Unterlage, S. 21 Immissionsort 509 bis 511). Danach werden die gesetzlichen Grenzwerte alleine im 2. OG an der Ostfassade nachts um 1 db(A) überschritten. Dagegen sind weitere Schallschutzmaßnahmen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr möglich bzw. im Verhältnis zu der Absenkung des Lärmpegels nicht zumutbar. Denn die Gewerbegebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite schirmen den Straßenlärm auf direktem Wege ab. Der Lärm kommt fast ausschließlich von der Einmündung des „Breiten Wegs“ in die zukünftige B 3. Hier ist auf den Fl. St. Nr. 17.812 und 17.836, Bau-km 2+000 bis 2+050, kein Lärmschutz vorgesehen. Wenn hier eine weitere Wand vorgesehen worden wäre, dann müsste berücksichtigt werden, dass die für die Verkehrssicherheit erforderlichen Sichtweiten an der Einmündung erhalten bleiben. Damit würde in jedem Fall eine Lücke von ca. 100 m bleiben, bei der kein Lärmschutz möglich ist. Dabei kann das Problem entstehen, dass die verbleibende Lücke wie die Lippe einer Orgelpfeife wirkt und der Lärm sogar noch lauter oder lästiger wirkt (sog. Schlaglärm) als ohne weiteren Lärmschutz. Genau berechnen lassen sich solche Feinheiten nicht. Die erhöhten Kosten und der unsichere Erfolg lassen weitere Maßnahmen zum Absenken des Lärms an einer Fensterfront im 2. OG jedenfalls als unverhältnismäßig erscheinen.

Die Einwenderin forderte aber auch eine Verlängerung LSW bei Bau-km 1+950, der Stichstraße beim DRK. Der Baulastträger hat im Erörterungstermin zugesagt (Protokoll S. 130), über die eingereichte Planung hinaus die Lärmschutzwand bis zur nördlichen Gebäudekante des Hauses Breite Weg 7 zu führen und danach abzustufen. Damit werden auch die Emissionen im Bereich der Unterführung Eisenbahnstraße noch weiter gedämpft.

Soweit die Einwenderin fordert, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Versetzungen von Ortsschildern oder Messanlagen vorgesehen werden, so könnte dies nur dann Bestandteil eines Planfeststellungsbeschlusses sein, wenn anders ein fehlerfreier rechtsgültiger Beschluss nicht möglich wäre und die zuständige Behörde der Maßnahme zugestimmt hätte. Denn solche Maßnahmen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers, sondern der unteren Straßenverkehrsbehörde. Soweit die Einwenderin fordert, dass die im Bebauungsplan enthaltenen Orientierungswerte eingehalten werden, kann diese Einwendung nicht berücksichtigt werden. Erstens handelt es sich nicht um einen Grenzwert, der einzuhalten wäre, sondern nur um einen Orientierungswert. Zweitens ist der Bebauungsplan

für das Planfeststellungsverfahren nicht bindend, sondern die Werte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung. Drittens sind die Werte tags eingehalten und nur nachts teilweise überschritten.

Die Planfeststellungsbehörde könnte nur dann eine zulässige Höchstgeschwindigkeit verfügen, wenn andernfalls ein Konflikt nicht gelöst werden könnte und ein Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden dürfte. Das ist hier nicht der Fall. Am Haus der Einwender werden die Lärmschutzvorschriften nur im 2. OG und nur nachts überschritten, wo statt zulässigen 49 db(A) ein db(A) mehr berechnet wurde. Nach den amtlich zugelassenen Rechenprogrammen würde bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 statt 70 km/h ein Rechenabschlag von 2 db(A) entfallen, so dass es rechnerisch sogar 1 db(A) lauter würde als bei 70 km/h. Unabhängig von den Regeln bezweifelt die Planfeststellungsbehörde aber auch den praktischen Nutzen einer solchen Regelung. Ob ein Mensch, der am Fenster des Hauses steht tatsächlich wahrnehmen kann, dass ein KFZ mit 70 km/h lauter ist als eines mit 50 km/h darf bezweifelt werden.

Soweit die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zu angemessenem Lärmschutz nach § 42 BImSchG zitiert wird, so ist diese sowohl dem Antragsteller als auch der Planfeststellungsbehörde seit langem bekannt und wurde auch im vorliegenden Verfahren beachtet.

Die Vorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie Nr. 2002/49/EG v. 25.06.2002 (Amtsblatt der EG L 189/12 DE) betreffen alleine die Lärmkartierung und sog. Lärmaktionspläne und sind für dieses konkrete Einzelvorhaben nicht einschlägig.

Soweit die Einwenderin fordert zur Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Luft Maßnahmen vorzusehen, wurde dies im Termin dahingehend konkretisiert, dass die Einwenderin darauf drängt, dass alle rechtlichen Anforderungen und Grenzwerte eingehalten sind. Nach dem eingereichten und offen gelegten Luftschadstoffgutachten, Unterlage 15, ist dies der Fall. Aus diesem Gutachten ergibt sich, dass keiner der gesetzlich festgelegten Grenzwerte im Bereich Kartung auch nur annähernd erreicht wird.

3. Einwender Nr. 3

haben im Ausgangs- wie im Ergänzungsverfahren Einwendungen erhoben, die den Lärmschutz betreffen. Durch die Planänderungen wurden die ursprünglichen Einwendungen hinfällig. Sie wollen aber, dass die Lärmschutzwand mit

einer Höhe von 6 m, wovon die oberen 1,5 m transparent sein sollen, verbindlich im Planfeststellungsbeschluss festgelegt wird. Auch die Lage soll verbindlich festgeschrieben werden. Dies wurde durch eine Auflage im Tenor des vorliegenden Beschlusses gemacht.

Was die Begrünung auf der zu den Einwendern hin gelegenen Seite des Lärmschutzes betrifft, so hat der Baulastträger zugesagt, bei der Baureifplanung sich mit den Einwendern abzusprechen.

Außerdem fordern sie, zwischen Einmündung B 500 und Ortsschild die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 auf 50 km/h herabzusetzen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Verkehrsschilder, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit regeln, nicht Bestandteil des Bauvorhabens und des Planfeststellungsbeschlusses sein können. Ansonsten müsste bei einer Änderung der Beschilderung ein förmliches Änderungsverfahren über den Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden. Außerdem ist der Baulastträger Regierungspräsidium Karlsruhe nicht für die Aufstellung von Verkehrsschildern zuständig, sondern die untere Straßenverkehrsbehörde, das Landratsamt Rastatt bzw. die Stadt Baden-Baden. Diese dürfen die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dann weiter verringern, wenn es dafür einen in der StVO zugelassenen Grund gibt. Das ist in den Vorschriften zu Zeichen 274 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), den amtlichen Anmerkungen zu Zeichen 274 und den Lärmschutzrichtlinien StV geregelt. Grund kann auch der Lärmschutz sein.

Die Einwendungen sind daher weitestgehend berücksichtigt worden. Die geringen Überschreitungen könnten mit einem vertretbaren Aufwand nicht abgestellt werden (weitere Erhöhung der Lärmschutzwand).

4. Einwender Nr. 4

hat eine Einwendung erhoben, die gleichlautend mit anderen Einwendungen formuliert worden ist (sog. Formulareinwendung). Zu Recht wird in dieser Einwendung argumentiert, dass die Bewohner der Breite Straße und anderer Straßen durch den Bau der projektierten Straße Nachteile zu gewärtigen haben, insbesondere lärmbeeinträchtigt sind. Zu den vorgetragenen Argumenten wird auf die Einwendung Nr. 2 verwiesen.

Im Übrigen liegt sein Haus zwar im Gewerbegebiet, dennoch sind nach dem festgestellten Lärmschutz sogar die Grenzwerte für Lärm für Wohngebiete nachts eingehalten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5. Einwender Nr. 5

Hat eine Einwendung erhoben, die gleichlautend mit anderen Einwendungen formuliert worden ist (sog. Formulareinwendung). Zu Recht wird in dieser Einwendung argumentiert, dass die Bewohner der Breite Straße und anderer Straßen durch den Bau der projektierten Straße Nachteile zu gewärtigen haben, insbesondere lärmbeeinträchtigt sind. Zu den vorgetragenen Argumenten wird auf die Einwendung Nr. 2 verwiesen.

Die für sein Haus geltenden Grenzwerte eines Mischgebietes sind alle eingehalten. Da der Einwender direkt an der Einmündung liegt, sind weitere Lärmschutzmaßnahmen gar nicht möglich.

6. Einwender Nr. 6

Erste Einwendung v.19.08.2011 rügte unzureichenden Lärmschutz. Durch Einstellung des Verfahrens hat sich diese Einwendung erledigt. Die 2. Einwendung gegen das laufende Verfahren ging am 19.07.2013 ein und ist damit verfristet. Unabhängig davon gilt für diese Formulareinwendung dasselbe wie oben bereits beschrieben.

7. Einwender Nr. 7

Der Einwender hat am 29.07.2013 eine Einwendung eingereicht. Damit ist diese verfristet. Außerdem spricht sich der Einwender nicht gegen das Vorhaben an sich aus, sondern nur dagegen, über Gebühr Flächen abgeben zu müssen.

Wie im Termin erörtert wurde, erfolgte die Suche nach den für die B 3 erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen ohne Kenntnis der Grundeigentümer. Es wurden intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen innerhalb des vorhandenen FFH-Gebietes „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“ gesucht und gefunden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Suchverfahren fehlerfrei erfolgt. Die Grundstücksinanspruchnahme wird nach den Regeln so erfolgen, dass zunächst Verkaufsverhandlungen geführt werden, in denen der Marktpreis für die Flächen ermittelt wird und in denen der Verkäufer Tauschflächen fordern kann. Sollten solche nicht verfügbar sein und sollte ein freiwilliger Verkauf zu Marktbedingungen nicht zustande kommen, so käme ein Enteignungsverfahren in Gang, bei dem die Enteignungsbehörde ermittelt, ob

es dem Baulastträger möglich ist Tauschflächen anzubieten und welches der marktübliche Preis ist.

8. Einwender Nr. 8

Der Einwender ist Eigentümer des Fl. St. Nr. 993/42 zwischen Bau-km 0+400 und 0+500. Im Ausgangsverfahren hat er gerügt, dass die Lärmschutzwand der DB AG zur Seite der Häuser hin nicht absorbiert, sondern reflektiert. Daraufhin wurde die Planung überarbeitet. Daher ist er nun nicht mehr lärmbeeinträchtigt.

9. Einwender Nr. 9

Im Ausgangsverfahren hatte die Einwenderin keine Einwendung erhoben. Im zweiten Verfahren rügt sie, dass der nunmehr geplante Lärmschutz rechtwinklig von der Straße abknickt, so dass der Lärm von der B 3 direkt bis zum Anwesen der Einwenderin gelangen wird. Dennoch sind die Grenzwerte für Mischgebiete, die hier gelten sowohl tags als auch nachts eingehalten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

10. Einwender Nr. 10

Der Einwender wohnt in einem Haus, das nicht direkt an der Neubautrasse selbst, sondern in der dritten Reihe, etwa in Höhe der Einmündung Breite Straße bei Bau-km 2+100 liegt. Er hat ebenfalls die Formulareinwendung erhoben. Zu den allgemeinen Argumenten wird auf Einwender Nr 4. verwiesen. Was die spezielle Lärmbelastung des Hauses Kinzigstr. Nr. 6 betrifft, so ist diese in Unterlage 11, Anlage B, S. 13 dargestellt. An der Richtung Osten zur Straße hin ausgerichteten Hausseite wurde ein Schallpegel je nach Geschoss zwischen 41 und 46 db(A) berechnet. Damit sind auch die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Es ist also unerheblich, ob es sich, wie die Lärmgutachter annehmen um ein Mischgebiet oder ein allgemeines Wohngebiet handelt.

11. Einwender Nr. 11

Die Firma hat im Ausgangsverfahren geltend gemacht, durch das Belassen der vorhandenen L 80 vor ihrem Betrieb bei wachsendem Verkehrsdruck keine sichere Ein- und Ausfahrtsmöglichkeit aus ihrem Betrieb mehr zu haben. Sie hat daher gefordert, dass eine Verbreiterung der Gesamtfahrbahn (dritte Fahrspur) geschaffen wird, die es erlaubt, in den Betrieb auch rückwärts einzufahren und wieder in die Straße einzufahren, ohne dass die LKW den laufenden Verkehr behindern.

Dem wurde entsprochen, indem entlang der Grundstücksgrenze des Einwenders durch Verschwenkung der beiden Richtungsfahrbahnen eine volle Aufstellspur mit etwa 40 m Länge geschaffen wurde. Damit können LKW aus dem fließenden Verkehr ausfädeln und warten, um ins Grundstück einzufahren oder dort warten, bis sie in den fließenden Verkehr wieder einfädeln können. Der Einwendung ist damit entsprochen.

12. Einwender Nr. 12

Die Einwender haben ebenfalls die Formulareinwendung erhoben. Zu den allgemeinen Argumenten wird daher auf oben 2. verwiesen. Was die spezielle Lärmbelastung des Hauses Kinzigstr. Nr. 5 betrifft, so ist diese in Unterlage 11, Anlage B, S. 13 dargestellt. An den drei untersuchten Hausseiten wurde jeweils ein Schallpegel je nach Geschoss zwischen 41 und 46 db(A) berechnet, so dass nicht nur die Grenzwerte für Mischgebiete, sondern auch diejenigen für Wohngebiete eingehalten sind.

13. Einwender Nr. 13

Die Wohnung der Einwender liegt etwa 140 m von der geplanten Straße entfernt an der vorhandenen Verbindung zwischen L 80 und K 3731. Dieser bereits jetzt vorhandene Verkehr wird nach der einschlägigen Immissionsschutzverordnung nicht mit berechnet, wenn es um Grenzwerte und um Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz geht. Das Haus liegt zudem in einem Mischgebiet nach dem Bebauungsplan der Gemeinde. Danach gilt nachts ein Grenzwert von 54 db(A). Nach der Berechnung der Lärmschutzverordnung ist sogar der Grenzwert für Wohngebiete eingehalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Lärmschutzwand zum Schutz vor schädlichen Immissionen durch die neu gebaute B 3 ist nicht erforderlich. Die geplante Straßenbaumaßnahme wird den Lärm vor den Fenstern des Hauses nicht erheblich erhöhen. Ermittelt man die Gesamtlärmbelastung aller Verkehrsträger zusammen einschließlich Eisenbahn, ergibt sich allerdings ein Wert, der nachts auf der Ostseite auch die Grenzwerte für Mischgebiete leicht überschreitet. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung führt eine solche Gesamtlärbetrachtung nur dann zu einer Handlungspflicht, wenn die ermittelten Werte gesundheitsschädlich sind und nachts über 60 db(A) liegen. Das ist hier nicht der Fall. Daher muss der Baulastträger keine weiteren Schallschutzmaßnahmen treffen.

14. Einwender Nr. 14

Der Einwender wendet sich gegen den seiner Meinung nach unzureichenden Lärmschutz. Sein Haus ist in den Immissionsberechnungen noch nicht erfasst und muss daher mit dem Haus Kornblumenweg Nr. 8, das näher an der geplanten B 3 liegt verglichen werden. Aufgrund der Entfernung der Häuser von der Einmündung Breite Weg sind alle Grenzwerte tags wie auch nachts weit unterschritten. Gegenüber den Berechnungen wurde die Lärmschutzwand südlich des Kornblumenweges wegen eines Hauses im Außenbereich und wegen der Häuser mit ungeraden Nummern im Kornblumenweg nochmals um 93 m verlängert. Damit verbessert sich der Schutz vor Immissionen von Süden her auch für das Haus des Einwenders weiter.

15. Einwender Nr. 15

Die Einwender rügen den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz. Das Haus der Einwender liegt direkt in der Verlängerung der Einmündung des „Breite Weg“ in die jetzige L 80 und zukünftige B 3. Daher ist es gar nicht möglich, den Lärm der Straße an dieser Stelle abzufangen. Selbst wenn die Lärmschutzwände direkt bis an die Einmündung herangezogen würden, würde immer noch aus der dann vorhandenen Lücke zwischen den Lärmschutzwänden der Straßenlärm auf die Häuser treffen, unter Umständen sogar noch unangenehmer bemerkbar, weil er dann impulsartig wahrgenommen würde. Durch die Baumaßnahme wird allerdings auf der Lärmschutzwand der Bahn eine hochabsorbierende Schicht aufgetragen, die den auftreffenden Schall um 8 db(A) dämpft und damit eine geringfügige Verringerung des Lärms um 1 bis 2 db(A) trotz des Mehrverkehrs bewirkt. Da die Gemeinde um die Lärmproblematik wusste, wurde das Gebiet, in dem das Haus der Einwender steht, im Bebauungsplan als Mischgebiet eingestuft. Die Grenzwerte für Mischgebiete sind alle eingehalten.

Die Einwender haben als Lärmschutz eine weitere Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit gefordert. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Verkehrsschilder, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit regeln, nicht Bestandteil des Bauvorhabens und des Planfeststellungsbeschlusses sein können. Ansonsten müsste bei einer Änderung der Beschilderung ein förmliches Änderungsverfahren über den Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden. Außerdem ist der Baulastträger Regierungspräsidium Karlsruhe nicht für die Aufstellung von Verkehrsschildern zuständig, sondern die untere Straßenverkehrsbehörde, das Landratsamt Rastatt bzw. die Stadt Baden-Baden. Diese dürfen die allgemein

zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dann weiter verringern, wenn es dafür einen in der StVO zugelassenen Grund gibt. Das ist in den Vorschriften zu Zeichen 274 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), den amtlichen Anmerkungen zu Zeichen 274 und den Lärmschutzrichtlinien StV geregelt. Grund für eine solche Beschilderung könnte auch der Lärmschutz sein, sofern die Grenzwerte überschritten sind. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind weder möglich noch erforderlich.

16. Einwender Nr. 16

siehe Einwendung Nr. 2

17. Einwender Nr. 17

Die Einwender haben eine umfangreiche Einwendung schriftlich erhoben, aus der nicht hervorging, inwieweit sie selbst in rechtlich schützenswerten Belangen betroffen sein sollen. Im Erörterungstermin wurde dann vorgetragen, dass sie befürchteten, dass sich durch den Bau der Straße die Schadstoffbelastung für ihr Grundstück erhöhen würde. Wie sich aus dem Luftschadstoffgutachten ergibt, ist die Hintergrundbelastung $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im Wohngebiet der Einwender liegt die Belastung derzeit bei 26 bis $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im Fall des Baus des hier festgestellten Projektes wird die Belastung entlang der alten B 3 in Ortslage erheblich sinken während sie auf der heutigen L 80 steigen wird. Im Wohngebiet der Einwender wird sie infolge des Abstandes zur B 3 und der Verwirbelungen unverändert sein. Der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird daher durch die Verwirklichung der B 3–neu nicht erreicht, die Schadstoffkonzentration nicht erhöht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Alle anderen Erwägungen betreffen nicht die schützenswerten Belange der Einwender und werden daher als unzulässig zurückgewiesen.

18. Einwender Nr. 18

siehe Einwendung Nr. 2

19. Einwender Nr. 19

siehe Einwendung Nr. 2

20. Einwender Nr. 20

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2

21. Einwender Nr. 21

Die Einwenderin macht geltend, dass eine gefahrlose Ausfahrt aus ihrem Grundstück auf die B 3 in Zukunft nicht mehr möglich wäre. Der Antragsteller hat dies berücksichtigt und sagt die Signalisierung der Einmündung der K 3731 in die B 3–neu zu.

22. Einwender Nr. 22

Der Einwender rügt unzureichenden Lärmschutz im Bereich der Einmündung „Breite Weg“ in die B 3-neu. Das Lärmgutachten ergab allerdings, dass beim Haus des Einwenders alle Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes eingehalten wurden, obwohl das Haus in einem Mischgebiet liegt, für das weniger strenge Grenzwerte gelten. Zudem wird durch das Anbringen von hochabsorbierenden Materialien auch für das Haus des Einwenders die Immission um 1 bis 2 db(A) abgesenkt.

23. Einwender Nr. 23

Am Haus des Einwenders sind alle Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Durch das Aufbringen von hochabsorbierenden Dämmungen auf die Lärmschutzwand der Bahn werden die Pegel gegenüber heute um 1 bis 2 db(A) sinken. Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2.

24. Einwender Nr. 24

Die Einwender haben sowohl im eingestellten als auch im vorliegenden Verfahren eingewendet, der Lärmschutz sei unzureichend und müsse auf 6 m erhöht werden. Der Antragsteller hat zugesagt, die Wall/Wandkombination im Bereich „Siedlerweg“ und „In der Hiltzmatt“ durchgehend 6 m hoch auszuführen. Schon nach der eingereichten Planung waren die Lärmpegel weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, sodass die Einwender keinen Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz gehabt haben. Wegen einiger Häuser in vorderster Reihe, bei denen die Grenzwerte nicht eingehalten waren, musste der Lärmschutz aber aufgewertet werden. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen, weil das Einwendungsschreiben verfristet ist.

25. Einwender Nr. 25

Das Haus der Einwender am Rande eines allgemeinen Wohngebietes in unmittelbarer Nähe zu einem Gewerbebetrieb. Der Lärmschutz wurde ursprünglich entlang der neuen Straße geführt und wird jetzt rechtwinklig abknickend an

der Wohngebietsgrenze entlang geführt. Er wird an der Grenze zum Gewerbegebiet als reine Lärmschutzwand mit 6 m Höhe, wovon die obersten 1,5 m transparent ausgeführt werden, gebaut. Der alte Wall wird vollständig abgetragen. Die Einwender fordern noch besseren Lärmschutz. Wie im Erörterungstermin dargelegt sind die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete nur im Osten des Hauses im 1. und 2. OG nicht eingehalten. Der Grenzwert wird nachts an der Ostseite um 1 db(A), im 2. OG um 3 db(A) überschritten. Die Hörbarkeitsgrenze liegt bei 2 db(A). Man hätte auch diese Grenzwertüberschreitungen verhindern können, wenn die Lärmschutzwand entlang der B 3-neu auf dem Gewerbegrundstück bis mindestens nach Bau-km 0+200 geführt hätte. Dazu hätte man aber in das Gewerbegrundstück eingreifen müssen. Die betrieblichen Abläufe, die ohnehin durch Schließen der heutigen Ein- und Ausfahrt geändert werden, wären weiter eingeschränkt worden, so dass die Planfeststellungsbehörde damit hätte rechnen müssen, dass die Existenz an diesem Standort gefährdet worden wäre. Außerdem wurde bei dieser Überlegung nicht berücksichtigt, dass in die Lärmberechnungen nicht der Lärm des Gewerbebetriebes eingerechnet worden ist. Da auf diesem Gelände LKW rangieren und be- und entladen, wären die betrieblichen Immissionen ungeschützt auf das Grundstück der Einwender eingedrungen. Bei der Abwägung der Belange für und gegen die jeweilige Lösung sah die Planfeststellungsbehörde in der abgeknickten Lösung wie planfestgestellt mehr Vorteile für die Einwender als in der Entlangführung an der B 3-neu. Die Nachteile für den Gewerbebetrieb sind so schwerwichtig, dass die rein theoretische und kaum hörbare Verringerung des Lärms weniger schwer wiegen. Daher wurde der nun festgestellten Lösung der Vorzug gegeben.

26. Einwender Nr. 26

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2

27. Einwender Nr. 27

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2

28. Einwender Nr. 28

Die Einwenderin macht Lärmbetroffenheit geltend. Die Berechnungen des Lärmgutachters (Unterlage 11, Anlage B, S. 21) ergaben jedoch, dass an allen Teilen des Gebäudes auch nachts die Grenzwerte für Wohngebiete deutlich hörbar unterschritten werden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

29. Einwender Nr. 29

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2

30. Einwender Nr. 30

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2

31. Einwender Nr. 31

Die Einwenderin betreibt am Standort Sinzheim eine Niederlassung mit Kundenverkehr (Badausstellung, Badmöbel, Sanitärbedarf und Heiztechnik). Das Grundstück ist über die heutige L 80 an das öffentliche Straßennetz angebunden. Darüber erfolgt nicht nur der Anliefer- und Auslieferungsverkehr, sondern auch der Publikumsverkehr. Die Einwenderin widerspricht den Plänen, die heutige Zufahrt zu schließen und an anderer Stelle eine Zufahrt zu schaffen. Die in den Plänen vorgesehene rückwärtige Erschließung über die Rampe B 500 und die Erschließungsstraße „Am Markbach“ verhindere, dass potenzielle Kunden, die am Betrieb der Einwenderin vorbeifahren nicht mehr unmittelbar ohne langes Suchen zum Betrieb der Einwenderin fahren könnten. Sie müssten vielmehr erst einmal suchen, wie sie auf das Betriebsgelände kommen können. Dies bedeute einen nicht gerechtfertigten Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.

Der Einwenderin ist insoweit Recht zu geben, dass es für manche Kunden abschreckend sein könnte, nicht spontan auf das Grundstück auffahren und die Ausstellung besichtigen zu können, so dass sie unter Umständen weiterfahren um sich bei andern Badausstattungen umzusehen. Nach allgemeiner Lebenserfahrung ist die Entscheidung für ein neues Bad allerdings kein Spontankauf wie für ein neues Kleidungsstück, sondern wird erst nach reiflicher Überlegung und Einholen mehrerer Angebote getroffen. Ob es dabei für die Mehrzahl der Kunden eine Rolle spielt, dass sie einen kleinen Umweg fahren müssen, wird von der Planfeststellungsbehörde bezweifelt. Unabhängig davon stellt die Änderung der Zufahrt dennoch eine Verschlechterung für den Gewerbebetrieb dar. Die Zufahrtsmöglichkeit hat allerdings die öffentliche Hand geschaffen und die Einwenderin bedient sich der günstigen Situation zu ihrem Vorteil. Daher stellt § 15 Abs. 1 StrG Baden-Württemberg klar: „Eigentümern und Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen oder von ihr eine Zufahrt ... haben, steht kein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird“. Die Einwenderin kann die Schließung der heutigen Zufahrt daher nicht verhindern. Der Beschluss verfügt daher zu Recht die Schließung der heutigen

Zufahrt. Chancen, Verdienstmöglichkeiten oder Gewinnerwartungen sind keine gesicherten enteignungsfähigen Rechtspositionen. Beeinträchtigungen eines Betriebes oder Verlust der Verkehrsbedeutung einer Straße, sofern sie in der Abwägungsentscheidung mit dem nötigen Gewicht abgewogen worden sind, sind hinzunehmende Einschränkungen des Eigentums (FStrG Kommentar Müller/Schulz § 19 Rdn. 3; BVerwG UPR 1998, S. 149; Jarass/Pieroth, Art. 14 GG, Rdn. 22).

Allerdings regelt § 15 Abs. 2 StrG, dass der Träger der Straßenbaulast für die entfallende Zufahrt vorrangig eine Ersatzzufahrt zu schaffen hat. Die vorgelegte Planung sieht vor, dass über die Straße „Am Markbach“ und über das Fl. St. Nr. 17785/7 eine Zufahrt erstellt wird. Derzeit befindet sich dort eine innerbetriebliche Zufahrt einer andern Firma. Dagegen hat die Einwenderin folgende Einwendungen vorgetragen:

- (1) Die zukünftige Zufahrt werde auf einem Privatgrundstück liegen und von daher öffentlich-rechtlich nicht gesichert sein. Der Grundeigentümer könne die Benutzung durch andere Personen jederzeit verhindern.
- (2) Die Zufahrt sei nicht leistungsfähig genug.
- (3) Das eigene Betriebsgrundstück gestatte derzeit einen Zulieferverkehr an dieser Stelle gar nicht. Sie müsse erst umfangreiche betriebliche Änderungen vornehmen.
- (4) Durch Beschilderung müsse sichergestellt werden, dass die Wahrnehmbarkeit für Vorbeifahrende so gut wie möglich und damit der Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb so gering wie möglich gestaltet werde.

Diesen Argumenten ist Rechnung zu tragen, damit die wirtschaftlichen Nachteile für die Einwenderin minimiert werden.

Zu (1): Die unter Teil A. IV., Maßgaben und Nebenbestimmungen, Nr. 3 formulierte Bedingung sorgt dafür, dass die heutige Zufahrt erst dann geschlossen werden darf, wenn eine rechtlich gesicherte Zufahrt hergestellt ist. Vor dem Bau und der Widmung einer öffentlichen gemeindlichen Erschließungsstraße von der Straße „Am Markbach“ aus muss wegen § 5 Abs. 1 S. 1 StrG die Bedingung erfüllt sein, dass die Gemeinde die dingliche Verfügungsbefugnis über das Grundeigentum in einer durch StrG zugelassenen Weise erhält. Wie die Regelung im Einzelnen aussieht und durch wen die Erstellung der Straße im Einzelnen erfolgt, muss nicht in diesem Planfeststellungsbe-

schluss geregelt werden, da durch die formulierte Bedingung sichergestellt ist, dass die Schließung der bisherigen Zufahrt erst dann erfolgen darf, wenn die hier formulierten Bedingungen vorliegen und damit die betrieblichen Nachteile auf das Mindestmaß beschränkt werden können.

Zu (2): Die ursprüngliche Planung sah eine Straßenbreite von 5,70 m vor. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sieht eine Breite von 4,75 m für solche Straßen vor, wenn nicht mehr als 30 LKW pro Stunde, also alle zwei Minuten ein LKW darauf fahren. Dennoch hat sich der Baulastträger dazu entschlossen, der Straße eine Breite von 6 m zu geben, damit LKWs im Begegnungsverkehr problemlos aneinander vorbeifahren. Damit sind die Bedenken der fehlenden Leistungsfähigkeit beseitigt.

Zu (3): An der Stelle, an der für die Zukunft die Zufahrt vorgesehen ist, befindet sich in der Tat zurzeit ein Grünstreifen und an diesen anschließend eine Reihe von Parkplätzen, die wegen der Zufahrt größtenteils entfallen bzw. verlegt werden müssen. Die Anpassungen auf dem Betriebsgrundstück der Einwenderin hat der Baulastträger der Bundesstraße veranlasst und muss deshalb für ihn finanziell geradestehen. Der Einwender hat zwar keinen Anspruch darauf, dass die Anbindung an das öffentliche Straßennetz nicht verändert wird. Er hat jedoch nach § 15 Abs. 2 S. 1 StrG und § 8 a Abs. 4 FStrG einen angemessenen Ersatz zu schaffen, wenn dies möglich ist und für finanziellen Ausgleich der Aufwendungen zu sorgen. Der Straßenbaulastträger, vertreten durch die Abt. Straßenbau des Regierungspräsidiums Karlsruhe ist daher verpflichtet, die Kosten, die der Einwenderin durch die Umbaumaßnahmen auf der Hofffläche entstehen zu ersetzen. Eine Rechtsgrundlage für Umbaumaßnahmen, die der Einwender an seinen Ausstellungsräumen vornimmt, gibt es jedoch nicht. Dass von der öffentlichen Straße aus interessiertes Publikum in ihren Gewerbebetrieb kommt ist ein Lagevorteil an dieser Stelle der öffentlichen Straße, der keine öffentlich-rechtliche Rechtsposition darstellt, der nicht durch eigene Investitionen erworben ist und der daher nicht enteignungs- oder entschädigungsfähig wäre.

Zu (4): Die Einwenderin hat gefordert, dass über die allgemein übliche Beschilderung innerhalb von Sinzheim hinaus auf seinen Gewerbebetrieb durch Beschilderung hingewiesen wird, um die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen.

32. Einwender Nr. 32

Die Einwender machen geltend, der Lärmschutz im Bereich Bau-km 2+200 bis 2+370 sei nur 4 m hoch und müsste höher gebaut werden. Der Lärmgutachter hat jedoch errechnet, dass bei dem geplanten Lärmschutz alle Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden. Es ist daher kein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich.

Weiter fordern sie die Einmündung Breite Weg in die B 3 zu signalisieren. Das hat der Antragsteller ohnehin vor, auch wenn die Einwender darauf keinen Anspruch haben. Ihrer Einwendung wird durch die Planung bereits entsprochen.

33. Einwender Nr. 33

Die Einwender tragen vor, sie seien lärmbeeinträchtigt. Das Haus der Einwender liegt in einem sog. allgemeinen Wohngebiet, für das die Grenzwerte für Lärm bei 59 db(A) tags und 49 db(A) nachts liegen. Die Grenzwerte sind an allen Gebäudeteilen deutlich zwischen 2 und 10 db(A) unterschritten. 10 db(A) wird als eine Halbierung des Lärms wahrgenommen. Daher wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Einwender fordern ein Schadstoffgutachten. Ein solches befindet sich unter den eingereichten, offen gelegten und erörterten Unterlagen (Anl. 15). Eine Wertminderung des Grundstücks, so eine solche überhaupt eintritt, was die Planfeststellungsbehörde bezweifelt, wäre hinzunehmen, solange sie nicht die Enteignungsgrenze überschreitet. Davon kann angesichts der Lärmwerte überhaupt keine Rede sein.

Soweit die Einwender weitere Argumente vortragen, ohne dadurch selbst in eigenen schützenswerten Belangen betroffen zu sein, wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen.

34. Einwender Nr. 34

Die Einwender rügen unzureichenden Lärmschutz. Tatsächlich sind an ihrem Haus an allen Gebäudeseiten alle Tag- und Nachtwerte bei weitem - auch für Wohngebiete - unterschritten, obwohl es sich bauplanungsrechtlich um ein Mischgebiet handelt, bei dem höhere Grenzwerte erlaubt sind. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

35. Einwender Nr. 35

Das Haus Kornblumenweg 10a ist noch nicht in der Lärmberechnung erfasst, ist jedoch mit Nr. 8 vergleichbar. Die Lärmpegel liegen tendenziell unter denen von

Nr. 8. Die Lärmimmissionen liegen weit unter den Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete. Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2.

36. Einwender Nr. 36

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2. Die Lärmimmissionen liegen weit unter den Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete.

37. Einwender Nr. 37

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2. Das Haus Kornblumenweg 10 ist noch nicht in der Lärmberechnung erfasst, ist jedoch mit Nr. 8 vergleichbar. Die Lärmpegel liegen tendenziell unter denen von Nr. 8. Die Lärmimmissionen liegen weit unter den Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete.

38. Einwender Nr. 38

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2. Das Haus Im Grün 1 ist noch nicht in der Lärmberechnung erfasst, ist jedoch mit Breite Weg 2 vergleichbar. Die Lärmimmissionen liegen weit unter den Grenzwerten für allgemeine Wohngebiete, obwohl das Haus in einem Mischgebiet liegt. Damit ist der berechnete Lärm durch die neue Straße von der Wahrnehmung her nur halb so laut wie der Lärm bei gültigen Grenzwerten.

39. Einwender Nr. 39

Die Einwender machen geltend, durch den entstehenden Lärm betroffen zu sein. Tatsächlich sind jedoch an allen Seiten des Hauses alle Grenzwerte, auch nachts eingehalten. Die Straße wird daher die Einwender nicht über Gebühr in ihrem Ruhebedürfnis einschränken. Zu den allgemeinen Ausführungen und Vorschlägen siehe Einwendung Nr. 2.

40. Einwender Nr. 40

Das Haus der Einwender grenzt bei Bau-km 1+600 direkt an die Straße und ist daher direkt vom Lärm in erheblicher Weise betroffen. Die eingereichte Planung sieht vor, dass entlang der neuen Straße statt des bestehenden Lärmschutzes mit 3,5 m Höhe eine Wall-Wand-Kombination mit 5,5 m Höhe errichtet wird. Außerdem erhält die Lärmschutzwand der Deutschen Bahn eine Beschichtung mit hochabsorbierenden Elementen. Der Lärmgutachter hat errechnet, dass

durch diese Maßnahmen die Immissionen so weit abgesenkt werden, dass bis auf eine Stelle die Grenzwerte überall eingehalten sind. Nur an der Ostfassade im 1. OG nachts ist der Grenzwert noch um 1 db(A) überschritten. Da der Antragsteller zugesagt hat, dass der Lärmschutz im Bereich der Einwender um 50 Zentimeter auf 6 m erhöht wird, wird die Lärmbelastung weiter abgesenkt. Damit verbleibt eine höchstens noch sehr geringfügige Überschreitung, die nicht weiter gesenkt werden kann, soll das Grundstück nicht von Licht und Luft abgeschnitten und eine städtebaulich unerwünschte Sperrwirkung des Baukörpers Lärmschutzwand erreicht werden.

Außerdem bitten die Einwender, dass sie rechtzeitig vor Baubeginn von den Bauarbeiten informiert werden. Das hat der Baulastträger zugesagt. Außerdem wird der Baulastträger mit den Einwendern über die Gestaltung des Lärmschutzes, insbesondere Begrünung zum Grundstück der Einwender hin absprechen. Die Lärmschutzkombination wird nicht auf dem Grundstück der Einwender, sondern auf öffentlichem Grund errichtet und zuvor der Wall (teilweise) abgetragen. Dabei wird die Privatsphäre der Einwender nicht beeinträchtigt. Das Baufeld selbst ist auch nicht für die Öffentlichkeit begehbar. Soweit die Bauarbeiter Arbeiten verrichten und dabei in das Grundstück der Einwender einsehen können, handelt es sich um einen normalen Vorgang, der hinzunehmen ist.

Um eventuelle Schäden am Haus der Einwender beurteilen zu können, wird vor Baubeginn eine Beweissicherung vorgenommen. Ebenso wird die Bepflanzung des Grundstücks begutachtet und eventuelle Schäden beglichen. Die Sicherungen des Baufeldes u. a. gegen Betreten durch Kinder erfolgt nach den gängigen Vorschriften durch die Baufirmen und kann nicht im Planfeststellungsbeschluss im Detail geregelt werden.

Die Einwender fordern weiter Austausch ihrer vorhandenen Fenster und Einbau von Lärmschutzfenster. Passiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern ist jedoch nur dann erforderlich, wenn aktiver Lärmschutz nicht möglich oder unverhältnismäßig ist und die Grenzwerte überschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kann daher für die Einwender höchstens für die Räume im Osten des Hauses im 1. OG bestehen. Ein solcher besteht aber nur dann, wenn die vorhandenen Fenster nicht bereits hinreichenden Lärmschutz bieten und nur in Entschädigung durch Geld. Ein solcher eventuell vorhandener Entschädigungsanspruch in Geld wegen passiven Lärmschutzes muss nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit dem Baulastträger vor Ort geklärt werden.

41. Einwender Nr. 41

Zu den allgemeinen Einwendungen siehe Ausführungen bei Einwendung Nr. 2. Im Übrigen sind alle Grenzwerte selbst für allgemeine Wohngebiete eingehalten.

42. Einwender Nr. 42

Das Grundstück der Einwenderin selbst ist von der Baumaßnahme nicht dauerhaft betroffen. Allerdings wird für die Anpassung der Grundstückszufahrt 190 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Einwenderin macht geltend, durch den Umbau der Einmündung bei Bau-km 0+650 in ihren Rechten betroffen zu sein. Folgende Einzelpunkte wurden vorgetragen:

Mittelinsel, Überfahrbarkeit:

Die Überfahrbarkeit des Tropfens in der Einmündung für LKW ist vorgesehen.

Drei Bäume ersetzen:

Zur Erstellung der Zufahrt muss ein Baum gefällt werden, der sich auf dem Grundstück der Einwenderin befindet. Dieser Baum wird vor seiner Beseitigung geschätzt und der Einwender dafür entschädigt. Weiteres Grün auf dem Grundstück der Einwenderin ist nicht betroffen.

Zufahrt umgestalten:

Auf dem öffentlichen Straßengrundstück wird eine neue Zufahrt gleicher Art und Güte bis zur Grundstücksgrenze wiederhergestellt. Die Art und Weise bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten. Die Angleichung der Zufahrt auf dem Privatgrundstück kann auf Wunsch gepflastert erfolgen. Für die Ausgestaltung der Zufahrt, Verlegung des Tores und Änderungen an der Umzäunung wurde ein Deckblatt des Lageplanes, des Grunderwerbsplanes und des Grunderwerbsverzeichnisses erstellt und mit Datum vom 18.08.2014 an die Einwenderin geschickt.

Bei der Umplanung der Einfahrt musste berücksichtigt werden, dass einerseits die Grundstücknutzung möglichst unbeeinträchtigt bleibt. Dazu ist vor allem erforderlich, dass es weiterhin gut mit Schwerlastfahrzeugen anfahrbar ist. Andererseits musste die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beachtet werden, das heißt, dass ausfahrende und einfahrende Fahrzeuge nicht die Straße blockieren oder für Rückstau auf die Bundesstraße sorgen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die vorgelegte Deckblattlösung dazu geeignet. Der

– vorübergehende - Eingriff ins Grundeigentum der Einwenderin ist ebenfalls geeignet aber auch erforderlich, um die Aufgabenstellung zu lösen.

Mit Datum v. 21.08.und 03.09.2014 hat die Einwenderin mehrere verschieden formulierte Stellungnahmen zu der zugesandten Deckblattlösung abgegeben, die folgende Punkte beinhalten:

Für die Zufahrt bestünde Bestandsschutz, und es gelte das Gleichheitsgebot des Art. 3 GG. § 15 Abs. 1 StrG Baden-Württemberg stellt aber klar: „Eigentümern und Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen oder von ihr eine Zufahrt ... haben, steht kein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird“. Die Einwenderin kann die Schließung der heutigen Zufahrt daher nicht verhindern. Der Beschluss verfügt daher zu Recht die Schließung der heutigen Zufahrt. Chancen, Verdienstmöglichkeiten oder Gewinnerwartungen sind keine gesicherten enteignungsfähigen Rechtspositionen. Beeinträchtigungen eines Betriebes oder Verlust der Verkehrsbedeutung einer Straße, sofern sie in der Abwägungsentscheidung mit dem nötigen Gewicht abgewogen worden sind, sind hinzunehmende Einschränkungen des Eigentums (FStrG Kommentar Müller/Schulz § 19 Rdn. 3; BVerwG UPR 1998, S. 149; Jarass/Pieroth, Art. 14 GG, Rdn. 22). Das Willkürverbot des Art. 3 GG taugt als Argument hier nicht, da für beide Firmen eine verkehrstüchtige Lösung ihres Grundstücks erarbeitet worden ist und es in Anbetracht der unterschiedlichen Situationen keine "Gleichheit" geben kann.

Die Einwenderin verweist darauf, dass das Grundstück durch Änderungen der Parkplatz und Zufahrtssituation unter Umständen an Wert verlieren könnte. Ob das der Fall ist, kann die Planfeststellungsbehörde nicht beurteilen. Es spielt aber für die Abwägung keine Rolle, da der Grundstückseigentümer keinen Bestandsschutz genießt und wirtschaftliche Vorteile, die er durch die Schaffung einer Anbindung an das öffentliche Straßennetz erlangt hat nur im Rahmen des § 15 StrG geschützt sind.

Eingangstor wieder herstellen, Zaun wieder anpassen:

Da das Eingangstor nicht an der jetzigen Stelle bleiben kann, wird es auf Kosten des Baulastträgers versetzt und der Zaun an die neue Lage angepasst. Der Baulastträger wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Einwenderin ins Benehmen setzen.

Parkplätze ersetzen:

In der Stellungnahme der Einwenderin Nr. 42 geht diese davon aus, dass "wertvolle 10 Meter lange Parkplätze enteignet" werden. Dem ist nicht so. Die geänderte Zufahrt aus Lageplan 15.6.2 sieht lediglich eine leichte Verschiebung der heutigen Einfahrt von der Einmündung der B 3 Richtung Westen vor. Eine Enteignung von Grundfläche des Fl. St. Nr. 1039/1 auf Dauer erfolgt nicht, lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme von rund 200 m² zur Erstellung der neuen Einfahrt und das Entfernen von Grünaufwuchs. Nach Umbau bleibt das Grundstück der Einwenderin zu 100 % in ihrem Besitz. Die Straße "In den Lissen" ist danach ein paar Meter weiter vom Grundstück weggerückt Richtung Norden. Die Parkplätze entlang der Nordfassade des Lagers bleiben, außer im Bereich der Einfahrt unberührt. Soweit Angestellte oder Kunden des Betriebes entlang der Straße "In den Lissen" parken und durch die Umbauten Parkplätze entfallen, erleidet die Einwenderin dadurch keinen Rechtsverlust, da es sich um ein öffentliches Straßengrundstück handelt und sie keinen Anspruch auf Bestandsschutz von öffentlichem Parkraum hat (§ 15 Abs. 1 StrG).

Der Baulastträger hat zugesagt, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahme im nordöstlichen Eck des Grundstückes wieder 5 Parkplätze hergestellt werden. Da die Parkplätze aber nur zwischen westlichem Straßenrand der neuen Straße und der neuen Zufahrt eingerichtet werden können, werden die Parkplätze und die Zufahrt zu ihnen zum Teil auf öffentlichem, zum Teil auf dem Grundstück der Einwenderin liegen. Ein Bau erfolgt daher nur, wenn die Einwenderin dem Bau zuvor ausdrücklich zugestimmt hat und damit der Grundstückseigentümer seine Zustimmung zur Widmung nach § 5 Abs. 1 S. 1 StrG gegeben hat. Andernfalls werden diese Parkplätze nicht gebaut. Die Einzelheiten der Ausführung bleiben der Ausführungsplanung vorbehalten.

Firmenschild versetzen:

Das Firmenschild wird nicht versetzt.

Findlinge versetzen und Grünstreifen wiederherstellen:

In Bezug auf die auf dem öffentlichen Straßengrundstück vorhandenen Elemente wie Pflanzen und Steine hat die Einwenderin keinerlei eigene Befugnisse und braucht von daher auch nicht bei der Änderung beteiligt zu werden.

43. Einwender Nr. 43

Die Einwender rügen den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz. Das Haus der Einwender liegt direkt in der Verlängerung der Einmündung des „Breite Weg“ in die jetzige L 80 und zukünftige B 3. Daher ist es gar nicht möglich, den Lärm der Straße an dieser Stelle abzufangen. Selbst wenn die Lärmschutzwände direkt bis an die Einmündung herangezogen würden, würde immer noch aus der dann vorhandenen Lücke zwischen den Lärmschutzwänden der Straßenlärm auf die Häuser treffen, unter Umständen sogar noch unangenehmer bemerkbar, weil er dann impulsartig wahrgenommen würde. Durch die Baumaßnahme wird allerdings auf der Lärmschutzwand der Bahn eine hochabsorbierende Schicht aufgetragen, die eine geringfügige Verringerung des Lärms um 1 bis 2 db(A) bewirkt. Da die Gemeinde um die Lärmproblematik wusste, wurde das Gebiet, in dem das Haus der Einwender steht, im Bebauungsplan als Mischgebiet eingestuft. Die Grenzwerte für Mischgebiete sind alle eingehalten.

Die Einwender haben als Lärmschutz eine weitere Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit gefordert. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Verkehrsschilder, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit regeln, nicht Bestandteil des Bauvorhabens und des Planfeststellungsbeschlusses sein können. Ansonsten müsste bei einer Änderung der Beschilderung ein förmliches Änderungsverfahren über den Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden. Außerdem ist der Baulastträger Regierungspräsidium Karlsruhe nicht für die Aufstellung von Verkehrsschildern zuständig, sondern die untere Straßenverkehrsbehörde, das Landratsamt Rastatt bzw. die Stadt Baden-Baden. Diese dürfen die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dann weiter verringern, wenn es dafür einen in der StVO zugelassenen Grund gibt. Das ist in den Vorschriften zu Zeichen 274 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), den amtlichen Anmerkungen zu Zeichen 274 und den Lärmschutzrichtlinien StV geregelt. Grund für eine solche Beschilderung könnte auch der Lärmschutz sein, sofern die Grenzwerte überschritten sind. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind weder möglich noch erforderlich.

44. Einwender Nr. 44

Im Ausgangsverfahren hat der Einwender vorgeschlagen, den Gehweg entlang Fl. St. Nr. 17.502 zu ändern und ihn für den Grundstücksverlust an anderer Stelle Fläche zuzuteilen. Durch die Umplanung ist der Eingriff weitgehend

entfallen bis auf eine Inanspruchnahme von 29 m², die dem Grundeigentümer zugemutet werden kann.

VIII. Anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. hat zugleich für den NABU Deutschland, Gruppe Baden-Baden/Sinzheim und Rastatt Stellung genommen und sich grundsätzlich mit der Variantenwahl und dem Konzept der Kompensationsmaßnahmen einverstanden erklärt. Weitergehende Forderungen haben die Verbände in Sachen Baubegleitung, Monitoring und Pflege erhoben. Die Umweltbaubegleitung ist in den Unterlagen vorgesehen. Ein Monitoring ist erwünscht. Die Pflege der hergestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist sinnvoll, kann aber seitens der Planfeststellungsbehörde nicht überwacht werden.

IX. Träger öffentlicher Belange und Kommunen

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange soweit als möglich Rechnung getragen wurde. Zahlreiche Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen, die sich im Grundsatz alle nicht gegen das Vorhaben ausgesprochen haben, fanden ihren Niederschlag in Zusagen und Planänderungen des Vorhabenträgers oder in den in diesem Beschluss verfügten Maßgaben und Nebenbestimmungen.

1. Stadt Baden-Baden (Stellungnahmen v. 11.08.2011 und v. 28.06.2013)

Die Stadt Baden-Baden ist nur im Bereich von Bau-km 4+450 bis 5+250, also auf einer Länge von 800 m betroffen. Vorhandene Radwege oder Gemeindestraßen sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Gemeinde hat auch nicht vorgetragen, in ihrer Planungshoheit verletzt zu sein.

2. Sinzheim (Stellungnahme v. 04.08.2011 und 26.06.2013) Knotenpunkt B 3/ L 80

Die Gemeinde Sinzheim hat in ihren Stellungnahmen immer wieder gefordert, dass an der Kreuzung zwischen B 3-neu (heutige L 80) mit der Halberstunger

Straße statt der T-Einmündung bei Bau-km 2+750 ein Kreisverkehr gebaut wird. Sie hat selbst ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem nachgewiesen wurde, dass es technisch möglich ist, einen Kreisverkehr an dieser Stelle zu bauen und dass dieser auch leistungsfähig genug ist. Auch in der mündlichen Verhandlung wurde seitens der Gemeindevertreter in die Richtung argumentiert, dass ein Kreisverkehr funktioniere und letztendlich nicht teurer ist und besser für den Verkehrsfluss sei. Weder der Baulastträger noch die Planfeststellungsbehörde bestreiten, dass ein Kreisverkehr an der genannten Stelle funktionieren würde, wenn man ihn entsprechend (u. U. mit Bypass) bauen würde. Auch war das Kostenargument kein Grund gegen den Kreisverkehr und für eine Lichtsignalisierung, da ein Kreisverkehr zwar höhere Investitionskosten aber niedrigere Unterhaltungskosten hat. Auch die Tatsache, dass in Bühl die Planfeststellungsbehörde einen Kreisverkehr planfestgestellt hat liefert kein Argument dafür, an allen anderen Kreuzungen und Einmündungen auch einen Kreisverkehr zu bauen.

Denn das alles entscheidende Argument gegen einen Kreisverkehr an dieser Stelle ist die Belastung der verschiedenen Verkehrsäste mit Verkehr. Auf der B 3 werden nach der Prognose zwischen 17.000 und 19.000 KFZ in ihrer Fahrt unterbrochen, um die 1.300 bzw. 3.800 KFZ von der Halberstunger Straße einfädeln zu lassen. Auf den beiden Seitenästen liegt also nur ca. 13 % des Verkehrs gegenüber 87 % auf der B 3. Das übergeordnete Straßennetz - die Bundesfernstraße - hat Vorrang. Die untergeordneten Straßen können problemlos durch eine signalisierte Einmündung angebunden werden. Auch der Vergleich mit einem Kreisverkehr am Ortseingang von Hügelsheim kann nicht gezogen werden. Erstens ist die Bundesstraße B 36 mit weitaus weniger KFZ belastet als die B 3 (Je nach Zählstelle um die 10.000 und 17.000) KFZ/DTV. Zweitens befindet sich der Kreisverkehr bereits innerhalb der Ortsdurchfahrt und innerhalb vorhandener Bebauung, so dass für den KFZ-Fahrer auch optisch der Ort mit dem Kreisverkehr beginnt und danach die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h ist und nicht 70 km/h.

Unbestritten ist ferner, dass der Baulastträger Bundesrepublik Deutschland im Zuge der Bundesstraße entgegen dem Wunsch der Gemeinde keinen Kreisel bauen will.

Daher stellt sich für die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob der Kreisel zwingend erforderlich ist oder ob die Gemeinde durch die Art und Weise, wie die Einmündung hergestellt werden soll, in ihren kommunalen Planungsrechten verletzt ist. Zu letzterem hat die Gemeinde Argumente vorgetragen:

- (1) Der Kreisel führe zu einer besseren Geschwindigkeitsbeschränkung. Es ist vorgesehen die Einmündung in die B 3-neu mit Lichtzeichenanlage zu versehen. Diese soll mit einem Geschwindigkeitswächter versehen werden. Fährt ein KFZ schneller an die Ampel heran als die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorsieht, so schaltet die Ampel auf rot und der Fahrer muss bremsen. Eine solche Schaltung ist für alle Ampeln entlang der Strecke vorgesehen. Das sind zwischen Bauanfang und Bau-km 2+500 vier Ampeln, die auf Rot gehen, wenn zu schnell gefahren wird. Ein verständiger Kraftfahrer wird nach einigen vergeblichen Versuchen, schneller zu fahren, die Höchstgeschwindigkeit akzeptieren, so dass dieses Argument für den Kreisel wegfällt. Außerdem wird ein Kreisel zwar zwangsläufig dazu führen, dass der Führer eines KFZ an dieser Stelle auf ca. 40 oder 30 km/h abbremsen muss. Da aber anschließend wieder 400 m freie Strecke und daran anschließend eine kerzengerade Strecke mit links einem Lärmschutzwall und rechts einer Lärmschutzwand erkennbar ist, wird der Fahrer wieder beschleunigen. Dass er anschließend ab dem Breiten Weg sich an die Höchstgeschwindigkeit hält, ist durch den Kreisel nicht gesichert, wohl aber durch die Ampel mit Geschwindigkeitswächter, die ihn dort nach 400 m erwartet. Der gewünschte Effekt durch den Kreisel wird nicht eintreten bzw. nicht stärker sein als bei einer durch Lichtzeichen gesteuerten Einmündung.
- (2) Die Gemeinde erhofft sich eine bessere städtebauliche Ortseingangssituation, wenn ein Kreisel gebaut wird statt einer Einmündung. Bis jetzt ist es jedoch so, dass an dieser Stelle ein P+R Parkplatz ist, der nur von Feldern und Wiesen umgeben ist. Von Bebauung ist noch nichts zu sehen. Auf Nachfrage im Erörterungstermin hat die Gemeinde auch noch keine verfestigte Planung links der Bahnanlage vorgetragen. Daher kann an dieser Stelle gar keine Dorfeingangssituation entstehen. Die Gemeinde ist nicht in ihrer Planungshoheit betroffen.

(3) Die Gemeinde hat schriftlich und mündlich verschiedene Erwägungen zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit der künftigen B 3-neu und L 80 angestellt. Dabei hat sie nicht überzeugend begründen können, wieso sie sich um die verkehrlichen Belange einer Bundesstraße und einer Landesstraße kümmert und besser als die jeweiligen Baulastträger weiß, wie vernünftig zu planen ist. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, inwieweit die Gemeinde in rechtlich schützenswerten Belangen dadurch betroffen ist, dass an dieser Stelle kein Kreisel gebaut wird.

(4) Die Gemeinde wähnt sich auf der "sicheren Seite" mit einem Kreisel, falls der Autobahnanschluss für den Baden Airport doch noch kommt. Sie hält wohl in einem solchen Falle die geplante Kreuzung nicht für leistungsfähig genug. Dass ein solcher Autobahnanschluss auf der L 80 für so viel Verkehr sorgt, dass die geplante Kreuzung nicht mehr leistungsfähig ist, ist durch nichts zu belegen und wird vom Planungsträger zu recht bestritten. Ein solcher Anschluss wird in aller erster Linie vom Schwerverkehr für das Gewerbegebiet beim Flughafen genutzt. LKW nach Bühl oder Baden-Baden werden die dortigen Autobahnanschlüsse nutzen. Dass dann auch eine nennenswerte Anzahl von LKW die neue Ausfahrt benutzen wird, die nach Sinzheim westlich und östlich der Bahn fahren wollen, ist möglich und gibt der Gemeinde Sinzheim kein Recht auf Umplanung.

Anbindung des Wirtschaftsweges südlich der L 80

Wie die Gemeinde richtig schreibt, fehlt in den Planunterlagen die Anbindung des Wirtschaftsweges an die L 80. Diese Anbindung ist heute schon vorhanden und soll nicht umgebaut oder umgeplant werden. Daher ist sie im Plan nicht eingezeichnet worden.

Lärmschutz

Die Gemeinde hat gefordert, den Ortsteil Müllhofen in die Lärmschutzuntersuchungen mit einzubeziehen. Das wurde gemacht mit dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte weit unterschritten sind. Auch auf die übrigen Forderungen der Gemeinde wurde eingegangen (siehe dazu oben im Teil B, VI. 4.1).

3. Landkreis Rastatt/Landratsamt Rastatt

Untere Naturschutzbehörde

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme v. 18.07.2013 fünf Forderungen erhoben. Die Forderungen 1 bis 3 zur Umweltbaubegleitung und Umsetzung der LBP-Maßnahmen müssen von Amts wegen erfüllt werden. Die Forderung nach Monitoring kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Baulastträger nicht auferlegt werden, sofern er es nicht freiwillig durchführt. Das Monitoring sollte daher zwischen der unteren Naturschutzbehörde und dem Baulastträger abgesprochen werden. Die Begrünung der Lärmschutzwand dient in erster Linie nicht Naturschutzzwecken, sondern dem Landschaftsbild und muss vor allem die Sicherheit des Bahn- und Straßenverkehrs gewährleisten. Von daher wird die Wahl der Pflanzen entschieden.

Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke Gewanne „Äußere Schneidmaten“ und „Untere Rungs“: erfolgt nach dem Wege- und Gewässerplan der Flurbereinigung, soweit in den planfestgestellten Unterlagen nicht besondere Wege ausgewiesen sind.

Das Fl. St. Nr. 10073 dient derzeit als Lagerfläche. Nach Aussage des Baulastträgers im Erörterungstermin soll es nach Abschluss der Baumaßnahme wieder rekultiviert und zur landwirtschaftlichen Nutzung freigegeben werden (Protokoll, S. 65).

Ausgleich Eingriff ins Schutzgut Boden und Kompensationsmaßnahme A 5-CEF:

Der Forderung wurde durch Nebenbestimmung in Teil A, IV. Nr. 5 entsprochen.

Wasserwirtschaftliche Belange

Soweit möglich wurden die Forderungen des Landratsamtes Rastatt in Nebenbestimmung Teil A, IV. Nr. 6 aufgenommen. Soweit das Amt aber auf Rechtsregeln und DIN-Normen verweist, muss der Baulastträger diese von Amts wegen einhalten. Die Planfeststellungsbehörde muss die Einhaltung von Gesetz und Recht nicht eigens anordnen. Dasselbe gilt für Schadensersatzpflichten, die entweder gesetzlich bestimmt sind oder nicht bestehen. Sätze wie *"Der Antragsteller haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen (sic!) für alle entstandenen Schäden, die durch den Betrieb und den Bestand der Anlage*

verursacht werden" verweisen auf die Rechtslage und wären allenfalls bei Privatpersonen als Hinweis sinnvoll, nicht aber bei einem öffentlichen Antragsteller. Abgesehen davon müsste es grammatikalisch korrekt "entstehende Schäden" heißen, da das Perfekt dafürspricht, dass nur Schäden die zum Zeitpunkt des Beschlusses bereits "entstanden" sind, zu begleichen sind.

Soweit Forderungen nach der Wasserqualität zu unbestimmt waren, um kontrollierbar und vollstreckbar zu sein ("eine solche Beschaffenheit aufweisen, dass die im Vorfluter lebenden Organismen nicht geschädigt werden ...") konnten sie wegen Unbestimmtheit nicht als Nebenbestimmungen festgesetzt werden, da solche einen Verwaltungsakt darstellen, der vollstreckbar sein muss.

Die Forderung Nr. 10 als Auflagenvorbehalt wurde nicht übernommen. Weder darf das Landratsamt eine nachträgliche Auflage in den Planfeststellungsbeschluss einfügen, da es sachlich dafür nicht zuständig ist. Noch sieht die Planfeststellungsbehörde derzeit einen Grund, von sich aus einen solchen Vorbehalt über die Regelung des § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG aufzunehmen.

Der Arbeitsschutz auf der Baustelle ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Bezüglich Altlasten hat der Baulastträger zugesichert, die Hinweise des Landratsamtes zu beachten.

4. DB Projektbau GmbH

Die Stelle hat darauf hingewiesen, dass die Planungen der Straßenbauverwaltung Änderungen des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahnbundesamtes vornehmen. Dies betrifft vor allem den parallel geführten Wirtschaftsweg, der anstelle der heute vorhandenen Baustraße entstehen soll, die Entwässerung der Bahnstrecke und einige Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde ging bei ihrem Beschluss davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss des EBA durch seine Verwirklichung sich erledigt hat in dem Sinne, dass er zwar noch eine Rechtsgrundlage für die errichteten Baulichkeiten darstellt, Änderungen an denselben und den festgestellten Planungen aber durch die für Straßenbaumaßnahmen zuständige Planfeststellungsbehörde erfolgen kann und nicht als Änderungsverfahren des EBA geführt werden muss.

Wichtig war vor allem, die Entwässerung des Bahnkörpers neu zu regeln, da ein Rückstau bei der Entwässerung der sog. festen Fahrbahn zu einem Eingriff in den Bahnverkehr führen würde. Vorhabenträger und DB Projektbau GmbH waren sich darüber einig, dass es möglich ist, die Entwässerung so umzugestalten, dass eine Entwässerung sowohl der Bahnstrecke als auch der neu zu bauenden Straße erfolgen kann. Der Vorhabenträger hat auch Pläne vorgelegt, wie er sich die baulichen Maßnahmen vorstellt. Im Detail sind diese Pläne noch bei der Ausführungsplanung zu erarbeiten und mit der Bahn abzustimmen. Da diese Baumaßnahmen auf den Grundstücken der Bahn zu verwirklichen sind und diese daher nur mit Zustimmung des Grundstückseigentümers erfolgen können, wurde durch Maßgabe 9 sichergestellt, dass ohne einvernehmliche Regelung mit der Bahn keine Baumaßnahme an den Entwässerungsanlagen der Bahn erfolgen darf. Mit Schreiben v. 02.10.2014 hat die DB ProjektBau GmbH darauf hingewiesen, dass in einem Bauabschnitt zwischen K 9608-Nord und K 9608-Süd bisher trotz Fertigstellung der Straße keine solche Vereinbarung getroffen worden ist. Diese Maßnahme liegt jedoch außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und kann daher nicht berücksichtigt werden. Die Bahn hat nun aber die Möglichkeit bei der Verhandlung über den vorliegenden Bauabschnitt den bereits fertig gestellten mit einzubeziehen und damit den Baulastträger zu einem Abschluss zu zwingen.

Außerdem hat die Gesellschaft darauf hingewiesen, dass eine Bodendeponie angeschnitten wird, die nach Unterlagen der Bahn belastetes Material enthält. Das dort gelagerte Material ist derzeit demobilisiert und stellt keine Gefahr für die Umwelt dar. Nach dem Bodenschutzgesetz, dem Immissionsschutzgesetz und den Wassergesetzen ist selbstverständlich, dass für den Fall, dass Teile der Deponie umgelagert werden, der Verursacher dafür Sorge zu tragen hat, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen dabei entstehen. Selbstverständlich hat er auch als Verursacher die Kosten zu tragen und anschließend die Restdeponie wieder so zu verschließen, dass sie genauso sicher ist wie zuvor. Diese Forderungen aus dem Schreiben v. 07.02.2014 wurden nur deshalb nicht als Auflagen in den Beschluss aufgenommen, weil sie bereits durch Gesetz geregelt sind. Der Baulastträger kann die Baumaßnahme erst beginnen, wenn er Besitzer und später Eigentümer geworden ist. Dann ist er automatisch Besitzer der Altlast und nicht nur nach §§ 4 und 6 BodSchG verantwortlich dafür, dass keine schädlichen Bodenverunreinigungen geschehen, sondern ist dann auch Adressat möglicher Altlastensanierungspflichten.

5. DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Karlsruhe als Bevollmächtigter der Deutschen Bahn AG und Träger öff. Belange

Die Gesellschaft wird wie ein Träger öffentlicher Belange behandelt, weil sie zugleich auf die Rechtslage hinweist, die durch gewidmete Bahnanlagen gegeben ist. Sie hat darauf hingewiesen, dass die Entwässerungsanlagen für das geplante Vorhaben in die Entwässerungseinrichtungen der Bahnstrecke im Rheintal eingreifen und diese ändert. Damit werden durch Beschluss des Eisenbahnbundesamtes gewidmete Bahnflächen überplant. Da dadurch unter Umständen in die Sicherheit des Bahnverkehrs eingegriffen wird, weil möglicherweise die sog. "feste Fahrbahn" nicht mehr ausreichend entwässert wird, können die Baumaßnahmen nur in Übereinstimmung mit den Verantwortlichen der Bahn durchgeführt werden (s.o. 4.).

Die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen geht aus dem Grunderwerbsverzeichnis hervor. Die Grundstückseigentümer werden wie Private behandelt.

Abstand Grün von den Gleisanlagen:

siehe Nebenbestimmung Teil A, IV. Nr. 7

Fluchtwege zu und von den Bahnanlagen:

Die Trägerin weist darauf hin, dass für Wartungsarbeiten und Rettungsfahrzeuge der Zugang zu den Bahnanlagen entlang des Bauvorhabens jederzeit möglich sein müsse. Der Vorhabenträger hat in einer schriftlichen Stellungnahme und in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass Zugangsbereiche in den Lageplänen enthalten seien und genauso gestaltet würden, wie dies auf der B 3 zwischen Rastatt-Süd und B 500 heute ausgeführt wären. Wenn die Bahn breitere Aufstellflächen haben wolle, so müsse sie die Mehrkosten bezahlen. Details würden bei der Baureifplanung abgesprochen.

Was die Entwässerung der Bahnanlage zwischen Bau-km 0+480 und 1+700 betrifft, so hat der Baulastträger der Bahn zugesagt, dass die Eingriffe in die Bahnentwässerung so ausgeführt werden, dass ein Rückstau auf die Gleisanlagen unmöglich ist und die Ausführungsplanung im Einvernehmen mit der Bahn erstellt wird. Der Straßenbaulastträger hat hier eine besondere Verantwortung, da sich die Verantwortlichen bei Eingriffen in den Schienenverkehr strafbar machen (§§ 315 und 315a StGB).

6. Referat 33 - tierische und pflanzliche Erzeugung

Hat darauf hingewiesen, dass bei den Gewässerdurchlässen der Leitfaden der LUBW Heft 110, Gewässerökologie beachtet wird. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtet daher den Baulastträger, die jeweils aktuellen fachlichen Standards beim Umbau von Gewässern bzw. beim Bau von Tierdurchlässen unter der Straße zu gewährleisten.

7. Referat 52 - Gewässer- und Bodenschutz

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Kompensationsmaßnahme A 5-CEF zwar ein zusätzlicher Eingriff in die Bodenfunktion darstellt, dieser aber zur Entwicklung als Pionierfläche für den Feuerfalter gar nicht nötig ist. Daher erließ die Planfeststellungsbehörde Maßgabe 5 im Teil A. IV. Im Erörterungstermin hat der Baulastträger zugesagt, die einschlägigen Richtlinien bei der Bodenbearbeitung einzuhalten.

8. Zweckverband Hochwasserschutz Raum Baden-Baden/Bühl

Der o. g. Träger hat darauf hingewiesen, dass er die Unterhaltungspflicht für die Gewässer Steckenmattgraben, Hilzmattgraben, Hohbach, Sandbach, Grünbach, Mührichgraben, Bollgraben und Schöttlingsgraben hat. Außerdem ist er für den „Graben Nord“ im Bereich des Hochwasserrückhaltebeckens Nr. 11 zuständig.

Diesbezüglich bittet der Zweckverband, dass er an der Ausführungsplanung beteiligt wird. Das wurde vom Baulastträger zugesagt. Ebenso wurde zugesagt, dass der Baubeginn und der Name des Bauleiters und seine Erreichbarkeit rechtzeitig dem Zweckverband mitgeteilt wird. Des Weiteren sind sich die Beteiligten einig, dass eine sog. Baudurchführungsvereinbarung mit entsprechenden Ablöseregelungen für die Unterhaltungsmehrlast abgeschlossen wird. Völlig selbstverständlich und von Gesetzes wegen muss die Zugänglichkeit des Verbandes zu den Gewässern jederzeit für Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen gegeben sein. Ebenso ist es von Gesetzes wegen vorgesehen, dass der Zweckverband als Grundstückseigentümer der Fl. St. Nr. 6557, 6563 und 10034 vor Beginn einer Nutzung um Genehmigung gebeten wird. Davon ausgenommen sind Vorarbeiten wie Vermessung o. ä. Diese sind nach § 16 a Abs. 2 FStrG dem Grundstückseigentümer 2 Wochen vorher anzuzeigen.

9. Weitere Träger öffentlicher Belange

haben mitgeteilt, dass sie nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffen sind bzw. haben dem Verfahren zugestimmt.

X. Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Deutsche Telekom Technik GmbH, Okenstr. 25-27 in 77652 Offenburg hat darauf hingewiesen, dass im Bereich des Vorhabens Telekommunikationsleitungen liegen. Der Baulastträger hat mündlich und schriftlich zugesichert, die Kosten der Verlegung der Telekomleitungen - auch auf nichteigenen Grundstücken - zu übernehmen und den Hinweis auf die Leitungen im Bereich des Anschlussastes "In den Lissen" zur Kenntnis genommen.

Andere Versorgungsträger haben keine Betroffenheiten gemeldet.

Zusammenfassung:

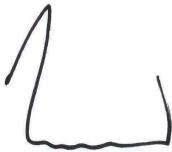
Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich und trägt den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung. Bei der gemäß § 17 Satz 2 FStrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Abwägung zwischen den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen einerseits und dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben andererseits kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sie dem Antrag der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg entspricht.

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 Baden-Württemberg 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.



Dr. Kromer

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 21. Oktober 2014

Beglaubigt:

Schwarz

(Angestellte)