

# Planfeststellungsbeschluss

Neubau der Bundesstraße  
B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen

Karlsruhe, den 20. Dezember 2024

Az.: RPK17-0513.2-28/32  
(17-0513.2 (B293/13))



## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Verfügender Teil.....</b>	<b>12</b>
A.I. Feststellung des Plans .....	12
A.II. Planunterlagen.....	13
A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen .....	18
A.III.1. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	18
A.III.2. Sonstige öffentlich-rechtliche Gestattungen und Maßnahmen .....	28
A.IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise.....	30
A.IV.1. Allgemeines.....	30
A.IV.2. Bauausführungsplanung, Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten .....	30
A.IV.3. Kreuzungen, Einmündungen .....	32
A.IV.4. Natur- und Landschaftspflege / Artenschutz.....	32
A.IV.5. FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ .....	41
A.IV.6. Forstwirtschaft .....	41
A.IV.7. Bodenschutz und Abfall / Altlasten .....	44
A.IV.8. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	48
A.IV.9. Immissionsschutz.....	53
A.IV.10. Klima.....	58
A.IV.11. Landwirtschaft .....	58
A.IV.12. Denkmalschutz .....	59
A.IV.13. Brandschutz und Rettungsdienst .....	60
A.IV.14. Eisenbahninfrastruktur / Eisenbahnbetrieb.....	60
A.IV.15. Bauzeitliche Umleitungen und Sperrungen.....	62
A.IV.16. Leitungen.....	62
A.V. Zusagen.....	63
A.V.1. Immissionsschutz.....	63
A.V.2. Naturschutz .....	64

A.V.3.	Wasserwirtschaft .....	64
A.V.4.	Forstwirtschaftliches Wegenetz.....	65
A.V.5.	Geotechnik.....	65
A.V.6.	Betriebszufahrt Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen.....	65
A.V.7.	Eisenbahninfrastruktur - Bahnstrecke 94201 Grötzingen – Eppingen.....	65
A.V.8.	Leitungsträger .....	66
A.V.9.	Sonstiges .....	69
A.VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	69
A.VII.	Kostenentscheidung .....	70
<b>B.</b>	<b>Begründender Teil .....</b>	<b>70</b>
B.I.	Vorhaben und Verfahrensablauf .....	70
B.I.1.	Erläuterung des Vorhabens.....	70
B.I.1.1.	Ausgangslage.....	70
B.I.1.2.	Geplanter Zustand .....	72
B.I.1.3.	Kostenträger .....	79
B.I.2.	Verfahrensablauf.....	80
B.I.2.1.	Scoping-Verfahren .....	80
B.I.2.2.	Anhörungsverfahren.....	80
B.II.	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	83
B.III.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	85
B.III.1.	Verpflichtung zur Durchführung einer UVP.....	85
B.III.2.	Zusammenfassende Darstellung zur UVP.....	87
B.III.2.1.	Beschreibung des Untersuchungsraums.....	87
B.III.2.2.	Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit.....	88
B.III.2.3.	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	93
B.III.2.4.	Schutzgut Fläche.....	109
B.III.2.5.	Schutzgut Boden .....	110
B.III.2.6.	Schutzgut Wasser .....	113
B.III.2.7.	Schutzgut Klima und Luft.....	119

B.III.2.8.	Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild.....	121
B.III.2.9.	Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	123
B.III.2.10.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	123
B.III.2.11.	Kumulative Wirkungen.....	124
B.III.3.	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	124
B.IV.	Planrechtfertigung.....	129
B.IV.1.	Gesetzliche Planrechtfertigung (Bedarfsplanung).....	129
B.IV.2.	Inhaltliche Planrechtfertigung.....	132
B.V.	Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung.....	135
B.V.1.	Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg.....	135
B.V.2.	Regionalplan Mittlerer Oberrhein.....	136
B.V.3.	Flächennutzungsplan.....	140
B.VI.	Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung.....	141
B.VI.1.	Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen.....	141
B.VI.2.	Widmung, Umstufung, Einziehung.....	142
B.VI.3.	Leitungen.....	142
B.VII.	Verkehrsuntersuchung.....	143
B.VII.1.	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2007 für das Zieljahr 2025 .....	144
B.VII.1.1.	Verkehrsanalyse 2006.....	144
B.VII.1.2.	Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025.....	145
B.VII.2.	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018 für das Zieljahr 2035 .....	148
B.VII.3.	Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung.....	151
B.VIII.	Immissionsschutz.....	152
B.VIII.1.	Lärmimmissionen.....	153
B.VIII.1.1.	Berücksichtigung des Trennungsgebots.....	153
B.VIII.1.2.	Maßgebliche Grenzwerte.....	154
B.VIII.1.3.	Schalltechnische Untersuchung.....	156
B.VIII.1.4.	Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung / Schallschutzmaßnahmen.....	162

B.VIII.1.5. Lärm in der Bauphase.....	173
B.VIII.2. Erschütterungen.....	176
B.VIII.3. Luftschadstoffbelastung.....	176
B.IX. Natur- und Artenschutz.....	178
B.IX.1. Eingriffe in Natur und Landschaft.....	178
B.IX.1.1. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.....	179
B.IX.1.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	181
B.IX.2. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotope.....	196
B.IX.3. Natura-2000-Gebiete.....	197
B.IX.3.1. Allgemeines.....	197
B.IX.3.2. FFH-Verträglichkeitsprüfung.....	198
B.IX.3.3. FFH-Ausnahmeprüfung.....	205
B.IX.3.4. Ergebnis.....	210
B.IX.4. Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal.....	211
B.IX.4.1. Landschaftsschutzgebiet „Attental“.....	211
B.IX.4.2. Flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“.....	216
B.IX.5. Naturdenkmal Einzelgebilde „Ahorn und Linde an Kreuzifix“.....	219
B.IX.6. Artenschutz.....	220
B.IX.6.1. Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme, Methodik/Umfang..	220
B.IX.6.2. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG.....	224
B.X. Forstwirtschaft.....	250
B.X.1. Dauerhafte Waldumwandlung.....	251
B.X.2. Befristete Waldumwandlung.....	252
B.X.3. Stellungnahme höhere Forstbehörde zur Waldumwandlung.....	253
B.XI. Bodenschutz und Altlasten.....	255
B.XII. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	257
B.XII.1. Wasserrahmenrichtlinie.....	257
B.XII.1.1. Verschlechterungsverbot.....	258
B.XII.1.2. Verbesserungsgebot und Trendumkehrgebot.....	274
B.XII.2. Wasserschutzgebiet.....	275

B.XII.3.	Entwässerungsplanung und Starkregenereignisse .....	278
B.XII.4.	Wasserrechtliche Tatbestände .....	281
B.XII.4.1.	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	281
B.XII.4.2.	Entwässerungsanlagen.....	287
B.XII.4.3.	Gewässerrandstreifen .....	288
B.XII.4.4.	Gewässerausbau .....	291
B.XII.4.5.	Festgesetztes Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz	292
B.XII.5.	Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse, Bewilligungen.....	297
B.XIII.	Denkmalschutz.....	298
B.XIV.	Abwägung .....	299
B.XIV.1.	Vorbemerkung.....	299
B.XIV.2.	Zweckmäßigkeit der Planung.....	300
B.XIV.3.	Variantenprüfung .....	301
B.XIV.3.1.	Verzicht auf das Vorhaben (Null-Variante) .....	302
B.XIV.3.2.	Trassenvarianten.....	303
B.XIV.3.3.	Gesamtergebnis Trassenvarianten.....	318
B.XIV.4.	Verkehrliche Belange .....	318
B.XIV.4.1.	Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs.....	318
B.XIV.4.2.	Radverkehr.....	325
B.XIV.4.3.	Öffentlicher Personennahverkehr .....	326
B.XIV.5.	Klimaschutz .....	329
B.XIV.5.1.	Rechtliche Grundlagen und Prüfungsumfang.....	329
B.XIV.5.2.	Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz .....	333
B.XIV.5.3.	Bewertung.....	338
B.XIV.6.	Immissionsschutz.....	341
B.XIV.6.1.	Lärmschutzbelange .....	341
B.XIV.6.2.	Luftschadstoffe.....	345
B.XIV.7.	Natur- und Landschaftsschutz sowie sonstige Umweltbelange.....	346
B.XIV.8.	Erholungsfunktion und Lebensqualität .....	348

B.XIV.9.	Belange der Landwirtschaft .....	350
B.XIV.9.1.	Flächeninanspruchnahme.....	350
B.XIV.9.2.	Landwirtschaftliches Wegenetz.....	355
B.XIV.10.	Kommunale Belange.....	357
B.XIV.11.	Private Rechte und Belange / Eigentum.....	358
B.XIV.11.1.	Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum.....	358
B.XIV.11.2.	Mittelbare Beeinträchtigungen .....	362
B.XV.	Träger öffentlicher Belange und Kommunen .....	364
B.XV.1.	Gemeinde Walzbachtal .....	365
B.XV.2.	Gemeinde Weingarten .....	366
B.XV.3.	Landratsamt Karlsruhe .....	366
B.XV.4.	Regionalverband Mittlerer Oberrhein .....	369
B.XV.5.	Eisenbahn-Bundesamt.....	369
B.XV.6.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst.....	369
B.XV.7.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz .....	370
B.XV.8.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung.....	370
B.XV.9.	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht .	370
B.XV.10.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 8 - Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion .....	371
B.XV.11.	Regierungspräsidium            Stuttgart,            Referat            16            - Kampfmittelbeseitigungsdienst BW .....	371
B.XV.12.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau.....	371
B.XV.13.	Polizeipräsidium Karlsruhe .....	374
B.XV.14.	DB Immobilien .....	374
B.XVI.	Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes.....	374
B.XVII.	Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger.....	377
B.XVII.1.	Abwasserzweckverband am Walzbach .....	377

B.XVII.2.	AVG und KVV.....	377
B.XVII.3.	Netze BW GmbH .....	378
B.XVII.4.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH .....	381
B.XVII.5.	TelemaxX Telekommunikation GmbH .....	381
B.XVII.6.	Terranets bw GmbH.....	382
B.XVII.7.	Deutsche Telekom Technik GmbH.....	384
B.XVIII.	Wiederkehrende Einwendungen.....	384
B.XVIII.1.	Planrechtfertigung und Notwendigkeit des Vorhabens.....	384
B.XVIII.1.1.	Fernverkehrsrelevanz und Netzzusammenschluss.....	385
B.XVIII.1.2.	Verkehrsprognose und gesetzliche Bedarfsfeststellung.....	390
B.XVIII.1.3.	Finanzierbarkeit und Baulastträgerschaft .....	391
B.XVIII.1.4.	Nutzen-Kosten-Verhältnis.....	393
B.XVIII.1.5.	Klimaschutz und nachhaltige Mobilität.....	396
B.XVIII.2.	Projektbezogene Verkehrsuntersuchung.....	398
B.XVIII.3.	„Klammerung“ mit B 293, Ortsumfahrung Berghausen .....	401
B.XVIII.4.	Erholungsfunktion und Lebensqualität .....	402
B.XVIII.5.	Nichtberücksichtigung weiterer Alternativen .....	402
B.XVIII.6.	Wertminderung von privaten Grundstücken.....	405
B.XVIII.7.	Lärmeinwirkungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte sowie Lärmbeeinträchtigungen von Außenwohnbereichen .....	406
B.XVIII.8.	Ornungsgemäße Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der UVP .....	407
B.XVIII.9.	Unfallsituation Bestandsstrecke .....	407
B.XVIII.10.	Reifenabrieb .....	407
B.XVIII.11.	Trinkwasserversorgung.....	408
B.XVIII.12.	Lärmmessung .....	408
B.XIX.	Einzelne private Einwendungen.....	409
B.XIX.1.	Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V.....	410
B.XIX.2.	Einwendungen Vordruck 1.....	422
B.XIX.3.	Einwendungen Vordrucke 2 und 3 .....	423

B.XIX.4. Einwendungen Vordruck 4.....	424
B.XIX.5. Einwendungen Vordruck 5.....	425
B.XIX.6. Arbeitskreis Länderbrücken über den Rhein.....	426
B.XIX.7. Arbeitskreis Oberdorf Weingarten .....	429
B.XIX.8. Ident-Nr. 006 .....	432
B.XIX.9. Ident-Nr. 011.....	433
B.XIX.10. Ident-Nrn. 016, 018.....	434
B.XIX.11. Ident-Nr. 022.....	435
B.XIX.12. Ident-Nrn. 025, 027 .....	435
B.XIX.13. Ident-Nr. 026.....	436
B.XIX.14. Ident-Nr. 028.....	437
B.XIX.15. Ident-Nrn. 034, 035, 036.....	438
B.XIX.16. Ident-Nr. 079.....	441
B.XIX.17. Ident-Nr. 080.....	443
B.XIX.18. Ident-Nr. 081.....	445
B.XIX.19. Ident-Nr. 100.....	446
B.XIX.20. Ident-Nr. 131.....	447
B.XIX.21. Ident-Nr. 161.....	448
B.XIX.22. Ident-Nr. 162.....	449
B.XIX.23. Ident-Nr. 172.....	450
B.XIX.24. Ident-Nr. 177 .....	451
B.XIX.25. Ident-Nr. 185.....	451
B.XIX.26. Ident-Nrn. 187, 188, 189, 190, 128, 129.....	454
B.XIX.27. Ident-Nr. 192.....	459
B.XIX.28. Ident-Nr. 196.....	461
B.XIX.29. Ident-Nrn. 204, 205, 206, 207 .....	462
B.XIX.30. Ident-Nr. 212.....	464
B.XIX.31. Ident-Nr. 220.....	465
B.XIX.32. Ident-Nr. 233.....	466
B.XIX.33. Ident-Nr. 243.....	467

B.XIX.34. Sonstige Einwendungen .....	467
B.XX. Gesamtbetrachtung .....	469
<b>C. Begründung der Kostenentscheidung .....</b>	<b>471</b>
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>471</b>

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

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Verfügender Teil**

#### **A.I. Feststellung des Plans**

**Der Plan für den Neubau der Bundesstraße B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen, auf der Gemarkung Jöhlingen (Gemeinde Walzbachtal) einschließlich teilplanfreiem Knotenpunkt sowie Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen wird festgestellt.**

Der festgestellte Plan erstreckt sich insbesondere auf folgende Maßnahmen:

- Neubau der Bundesstraße B 293 auf einer Länge von ca. 2,964 km, einschließlich teilplanfreiem Knotenpunkt B 293 neu / B 293 alt / L 559 neu / Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“, inklusive Entwässerungsleitungen und Seitenablagerungen,
- Teilrückbau der B 293 alt und Bau der L 559 neu südlich von Jöhlingen auf einer Länge von ca. 790 m,
- Neubau von sieben Brückenbauwerken (u.a. Neubau einer Grünbrücke im Gewann „Lehrwald“, Überführung der B 293 über das Attental) sowie von Stützwänden,
- Anpassung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes,
- Neubau eines Regenrückhaltebeckens und eines Pumpwerks im Bereich der Attentalbrücke (ca. km 1-155) mit Notentlastung in den Attentalgraben,

- Neubau eines Pumpwerks sowie einer Schmutzfangzelle, welche in den Verbandssammler entlastet, bei ca. km 2+580,
- Neubau eines Regenklärbeckens (Retentionsbodenfilteranlage) sowie eines Regenrückhaltebeckens bei ca. km 2+600 mit Einleitung in den Walzbach,
- Sicherung bzw. Verlegung von Leitungen,
- Eingriffe in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ sowie Durchführung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen einschließlich der Erweiterung des FFH-Gebietes um das „Prinzhölzle“,
- Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet und in das Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“,
- Eingriffe in das Naturdenkmal „Ahorn und Linde an Kruzifix“, Wiederaufbau des Wegkreuzes (Kulturdenkmal),
- Eingriffe in Biotop (u.a. in gesetzlich geschützte Biotop „Hohlweg im Lehrwald“, „Hohlweg mit Feldhecke am Kirchberg westlich von Jöhlingen“; „Feldhecke an der B 293 südwestlich von Jöhlingen“, „Feuchtgebüsch im Attental südwestlich von Jöhlingen“, „Feldhecke im ‚Wieland‘ südlich von Jöhlingen“, „Feldhecke I an der B 293 südöstlich von Jöhlingen“, „Feldhecke II an der B 293 südöstlich von Jöhlingen“, „Feldgehölz II an der Bahnlinie südöstlich von Jöhlingen“, „Feldhecke südl. der B 293 südöstlich von Jöhlingen“, „Naturnaher Walzbach zwischen Jöhlingen und Wössingen“ und „Auwald am Walzbach zwischen Jöhlingen und Wössingen“),
- Anlage von natur- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen

## **A.II. Planunterlagen**

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens aufgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen. Die 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	Blatt	Bezeichnung	Datum	Maßstab
<b>1b</b>		<b>Erläuterungsbericht (Deckblatt)</b>	21.10.2024	
<b>2</b>	1	<i>Übersichtskarte</i>	12.2020	1:100.000
<b>3</b>	1	<b>Übersichtslageplan</b>	25.01.2021	1:25.000
<b>5</b>		<b>Lagepläne</b>		1:1.000
	1	Lageplan km 0-026 – 0+870	25.01.2021	
	2a	Lageplan km 0+870 – 1+700 (Deckblatt) <i>Darstellung der Änderungen in Unterlage 5 Blatt 2a</i>	31.05.2024	
	3a	Lageplan km 1+700 – 2+340 (Deckblatt) <i>Darstellung der Änderungen in Unterlage 5 Blatt 3a</i>	31.05.2024	
	4a	Lageplan km 2+340 – 2+938 (Deckblatt) <i>Darstellung der Änderungen in Unterlage 5 Blatt 4a</i>	31.05.2024	
<b>6</b>		<b>Höhenpläne</b>		1:1.000/100
		Höhenplan B293		
	1.1	Höhenplan km 0-026 – 0+870	25.01.2021	
	1.2	Höhenplan km 0+870 – 1+700	25.01.2021	
	1.3	Höhenplan km 1+700 – 2+340	25.01.2021	
	1.4	Höhenplan km 2+340 – 2+938	25.01.2021	
	2a	Höhenplan L559 neu (Jöhlingen bis KVP Nord) (Deckblatt)	31.05.2024	
	3	Höhenplan Anschlussast Nord	25.01.2021	
	4	Höhenplan Außenring KVP Nord	25.01.2021	
	5	Höhenplan L559 neu zwischen KVP	25.01.2021	
	6	Höhenplan Wössinger Straße bis KVP Süd	25.01.2021	
	7	Höhenplan Anschlussast Süd	25.01.2021	
	8	Höhenplan Außenring KVP Süd	25.01.2021	

<b>9</b>		<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>		
9.1a		Maßnahmenübersichtsplan (Deckblatt)	31.05.2024	1:5.000
9.2		Maßnahmenpläne		1:1.000
	1	Maßnahmenplan (km 0-026 – 0+870)	25.01.2021	
	2a	Maßnahmenplan (km 0+870 – 1+700) (Deckblatt)	31.05.2024	
	3a	Maßnahmenplan (km 1+700 – 2+340) (Deckblatt)	31.05.2024	
	4a	Maßnahmenplan (km 2+340 – 2+938) (Deckblatt)	31.05.2024	
9.3a		Maßnahmenblätter (Deckblatt)	31.05.2024	
9.4a		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Deckblatt)	31.05.2024	
<b>10</b>		<b>Grunderwerb</b>		
10.0a		<i>Erläuterungen zu Grunderwerbsplänen und Grunderwerbsverzeichnissen (Deckblatt)</i>	31.05.2024	
10.1		Grunderwerbspläne		1:1.000
	1	Grunderwerbsplan km 0-026 – 0+870	25.01.2021	
	2a	Grunderwerbsplan km 0+870 – 1+700 (Deckblatt)	31.05.2024	
	3a	Grunderwerbsplan km 1+700 – 2+340 (Deckblatt)	31.05.2024	
	4a	Grunderwerbsplan km 2+340 – 2+938 (Deckblatt)	31.05.2024	
10.2a		Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert) (Deckblatt)	31.05.2024	
<b>11a</b>		<b>Regelungsverzeichnis (Deckblatt)</b>	<b>31.05.2024</b>	
<b>12</b>		<b>Widmung / Umstufung / Einziehung</b>		
12.1	1	<i>Umstufung Übersichtslageplan</i>	25.01.2021	1:10.000
12.2		<i>Widmungs- / Umstufungskonzept (mit Anlagen)</i>	30.11.2020	
<b>14</b>		<b>Straßenquerschnitt</b>		
14.1		Ermittlung der Belastungsklasse	25.01.2021	
14.2		Regelquerschnitte		1:50
	1	RQ 11,5+, B293 Einschnitt mit ÜFS	25.01.2021	
	2	RQ 11,5+, B293 Seitenablagerung im WSG	25.01.2021	
	3	RQ 11,5+, B293 Einschnitt im WSG	25.01.2021	
	4	RQ 11,5+, B293 Einschnitt ohne ÜFS	25.01.2021	

	5	RQ 11,5+, B293 Damm mit EFS	25.01.2021	
	6	RQ 11,5+, B293 Damm ohne ÜFS	25.01.2021	
	7	RQ 10, L559 Damm	25.01.2021	
	8	RQ 10, L559 Einschnitt	25.01.2021	
	9	RQ 10, Wössinger Straße	25.01.2021	
	10	RRQ 1, Rampe Damm	25.01.2021	
	11	RRQ 2, Rampe Einschnitt	25.01.2021	
	12	Wirtschaftswege	25.01.2021	
<b>17</b>		<b>Immissionstechnische Untersuchungen</b>		
17.1a		<u>Schalltechnische Untersuchung</u> Schalltechnische Untersuchung zum Feststellungsentswurf – Bericht Anhang zur schalltechnischen Berechnung: SV >2,8 t und erweitertes Tempo 30 Jöhlinger Straße (mit Anlagen)	März 2020  21.10.2024	
17.2		<u>Lufthygienische Untersuchung</u> Lufthygienische Belastung und Stickstoffdeposition durch den Bau der Ortsumfahrung B 293 Jöhlingen	09.12.2020	
17.3		<u>Baubedingte Immissionen</u> Baubedingte Schallimmissionen	28.05.2021	
<b>18</b>		<b>Wassertechnische Untersuchung</b>		
18.1		Erläuterungsbericht wassertechn. Untersuchung (mit Anlagen)	25.01.2021	
18.2		Lagepläne Entwässerung		1:500
	1	Entwässerungslageplan km 0+026 – 0+530	25.01.2021	
	2	Entwässerungslageplan km 0+530 – 1+033	25.01.2021	
	3a	Entwässerungslageplan km 1+033 – 1+533 (Deckblatt)	31.05.2024	
	4	Entwässerungslageplan km 1+533 – 2+030	25.01.2021	
	5	Entwässerungslageplan km 2+030 – 2+554	25.01.2021	
	6a	Entwässerungslageplan km 2+325 – 2+566 (Deckblatt)	31.05.2024	
	7	Entwässerungslageplan km 2+566 – 2+938	25.01.2021	
18.3		Einzugsgebietsflächen		1:1.000
	1	Einzugsgebietsflächen km 0-026 – 0+870	25.01.2021	
	2	Einzugsgebietsflächen km 0+870 – 1+700	25.01.2021	
	3	Einzugsgebietsflächen km 1+700 – 2+340	25.01.2021	
	4	Einzugsgebietsflächen km 2+340 – 2+938	25.01.2021	
18.4	1	Flächenbilanz	25.01.2021	1:2.500

<b>19</b>		<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
19.1b		Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) (Deckblatt) - Erläuterungsbericht (mit Anhang)	21.10.2024	
19.2a	1	Bestandsübersicht (Deckblatt)	31.05.2024	1:5.000
19.3a	1	Bestands- und Konfliktplan (Deckblatt)	31.05.2024	1:2.500
19.3.1a	1	Artenschutzkarte (Deckblatt)	31.05.2024	1:5.000
19.4		Artenschutzbeitrag (ASB)		
19.4.1		Artenschutzbeitrag zum Variantenvergleich – Variantenuntersuchung - (mit Anhang)	25.01.2021	
19.4.2a		Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf (mit Anhang) (Deckblatt)	31.05.2024	
19.5		FFH-Verträglichkeitsprüfung		
19.5.1		FFH-Verträglichkeitsprüfung mit Anlagen	25.01.2021	
19.5.2		FFH-Ausnahmeprüfung mit Anlagen	25.01.2021	
19.6		Sonderuntersuchungen		
19.6.1		Botanisch-landschaftskundliche Untersuchungen	25.01.2021	
19.6.2		Plausibilitätskontrolle der Biotopstrukturtypenkartierung und der vertieften Untersuchungen 2006	25.01.2021	
19.6.3		Aktualisierung der Biotopstrukturtypenkartierung und Erfassung der Vorkommen geschützter Arten	25.01.2021	
19.6.4		Fachbeitrag Fauna (mit Anhang)	25.01.2021	
19.7		Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung	25.01.2021	
19.8b		UVP-Bericht (Deckblatt)	21.10.2024	
<b>21</b>		<b>Sonstige Gutachten / Unterlagen</b>		
21.1a		Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Deckblatt) mit Ergänzung in Bezug zur Entscheidung des EuGH C.525/20 (Deckblatt) sowie Ergänzung in Bezug zu 3. BWZ	März 2024	
21.2		Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen	07.02.2024	
21.3		Beitrag Bodenschutz	Okt. 2022	

<b>22</b>		<b>Verkehrsuntersuchung</b>		
22.1		Verkehrsuntersuchung B 10 / B 293, Umgehung Berghausen / Jöhlingen - Fortschreibung (mit Anlagen)	August 2007	
22.2		Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur B 293, Umgehung Berghausen / Jöhlingen“ (mit Anlagen)	November 2018	

*Die grau und kursiv dargestellten Pläne sind lediglich nachrichtlich enthalten.*

### **A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen**

#### **A.III.1. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### A.III.1.1.

Im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt für:

- die Einleitung von Straßenoberflächenwasser aus dem Bereich der neu geplanten Straße B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen über die im Entwässerungskonzept (Unterlage 18.1 bis 18.4) vorgesehenen Anlagen zur Regenwasserableitung, -behandlung und -rückhaltung in den Walzbach an der aus Planunterlage 18.2, Blatt 7 ersichtlichen Einleitstelle auf Flurstück Nr. 18102 (auf Höhe Flurstück- Nr. 18110), Gemarkung Jöhlingen,
- die Einleitung des Straßenoberflächenwassers im Falle eines Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+140 (Volumen 175 m<sup>2</sup>) in den Attental als oberirdisches Gewässer aus den Entwässerungsabschnitten EA P1.1 von Bau-km-0+620 bis etwa 1+120 und P1.2 von Bau-km 1+120 bis etwa km 1+450.

##### A.III.1.2.

Im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 28 Abs. 1 Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) i.V.m. § 36 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zur Errichtung von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern erteilt für:

- den Ersatz des Durchlasses DN 1600 durch ein kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk (BW 6917/640) über den Walzbach im Zuge der geplanten B 293,

- die Errichtung einer Druckleitung von der Schmutzfangzelle zum Verbands-sammler des Abwasserverbandes „Am Walzbach“ bei Bau-km 2+580,
- den Ersatz des Durchlasses DN 400 (Betonrohr) im Bereich des vorhandenen Graswegs über das Gewässer Attental durch einen Durchlass DN 700 auf Höhe ca. Bau-km 1+130 der B 293 neu,
- die Querung der Strom- und Steuerkabel unter dem zu ersetzenden Durchlass im Gewässer Attental zur Stromversorgung des Pumpwerks 1.

#### A.III.1.3. Inhaltsbestimmungen

Die wasserrechtliche Erlaubnis (A.III.1.1.) ergeht unter folgenden Inhaltsbestim-mungen:

Die erlaubte Gewässerbenutzung darf nur über die nachfolgenden Entlastungsbau-werke mit folgenden Anlagenkennwerten erfolgen:

<b>Retentionsbodenfilter (RBF)</b>	
Standort	Flst. Nr. 18171 / 18170 / 18169 (Walzbachtal, Jöhlin- gen)
Einleitungsstelle	Walzbach, über Flst. Nr. 18102 (auf Höhe Flst. Nr. 18110, Walzbachtal, Jöhlingen) Die Einleitungen aus RBF und RRB 2 werden zusam- mengeführt und gemeinsam in den Walzbach abge- leitet.
$Q_{DR}$	$Q_{DR,RBF} = 8 \text{ l/s}$ (über ein Drosselbauwerk mit Heber- drossel) $Q_{DR,RRB2} = 200 \text{ l/s}$ (entspricht dem maximalen Förder- volumen von Pumpwerk 2) $Q_{DR,gesamt} = 208 \text{ l/s}$
$A_{b,a}$	3,675 ha
Betriebsweise	Durchlauffilterbecken
Bodenfilteroberfläche $A_F$	300 m <sup>2</sup> (L/B = 25,5 m / 11,75 m)
Entleerungszeit t	10,4 h
Volumen RBF $V_{RBF}$	300 m <sup>3</sup>
Nutzbare Einstauhöhe	100 cm

$h_{RR}$	
Direkt vorgeschaltete Bauwerke	Geschiebeschacht mit $V_{GS} = 8,6 \text{ m}^3$ , anschließend in Pumpwerk 2 mit Schmutzfangzelle (SFZ) $V_{SFZ} = 5 \text{ m}^3$ (für Einschüttungen / Minimalabfluss). Ableitung aus SFZ mittels Tauchmotorpumpe über eine Druckleitung in den Verbandssammler des Abwasserzweckverbandes am Walzbach. Die Schmutzfangzelle verfügt über keine Entlastung ins Gewässer.
Beschickung / Vorstufe	Über zwei redundante, nassaufgestellte Tauchmotorpumpen im Pumpwerk 2, Förderung in eine Vorstufe mit $V_{VS} = 18 \text{ m}^3$ , mit zwei getrennten Kammern jeweils mit Tauchwand und einem einstellbaren Überfallblech. Abwechselnde Beschickung der beiden Hälften des RBF.
Einlauf- und Verteilerbauwerk	Zwei getrennten Kammern jeweils zur Beschickung einer Hälfte des RBF über eine Beschickungsrinne.
Abdichtung	Erdbecken mit einer Abdichtung aus Kunststoffbahnen
Filtermaterial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calciumcarbonatgehalt <math>\geq 20</math> Massen-%</li> <li>- Beschränkter Feinkornanteil (aufgrund der Tausalzfrachten)</li> <li>- Bepflanzung des Filterkörpers mit Schilf</li> </ul>
Filterüberlauf	Dammscharte, nach Vollfüllung des Retentionsraumes Ableitung des überschüssigen Wassers in das RRB 2
Dränagesystem	Dränsaugern und Dränsammlern gleichmäßig verteilt über die rechteckige Grundfläche des RBF mit Filterschächten (zur Kontrolle, Wartung und Belüftung)

Dem Retentionsbodenfilter sind die folgenden Regenrückhalteanlagen vorgeschaltet (RRB 1, RRB 2) bzw. nachgeschaltet (RRB 2):

<b>Regenrückhalteanlagen</b>	
Gesamtvolumen Regenrückhaltung $V_{GES}$	1.400 $\text{m}^3$ aufgeteilt auf folgende Regenrückhalteanlagen: Regenrückhaltebecken 1: 175 $\text{m}^3$

	Regenrückhaltekanal 2: 325 m <sup>3</sup> Retentionsbodenfilter: 300 m <sup>3</sup> Regenrückhaltebecken 2: 600 m <sup>3</sup>
Wiederkehrintervall T	100 Jahre (zum Schutz der Ortslage)
A <sub>b,a</sub>	3,675 ha
<b>Regenrückhaltebecken 1 (RRB 1)</b>	
Standort	Flst.-Nr. 16856 Walzbachtal, Jöhlingen
Beckenart	Betonfertigteilterbehälter
V <sub>RRB1</sub>	175 m <sup>3</sup>
Entlastung / Einleit- stelle	Im Regelfall keine Entlastung. Der Rückhalteraum ist auf ein 100-jährliches Regenereignis bemessen. Die Notentlastung des RRB 1 erfolgt über das angeschlossene Pumpwerk 1 in den Attentalgraben (Flst.-Nr. 16857 Walzbachtal, Jöhlingen).
Q <sub>DR</sub>	Über Pumpwerk 1 in Richtung weiterführende Kanalisation zum zentralen Retentionsbodenfilter mit maximal 200 l/s (entspricht dem maximalen Fördervolumen von Pumpwerk 1)
<b>Regenrückhaltekanal 2 (RRK 2)</b>	
Beckenart	Kanalhaltung DN 1000 bis DN 1800
V <sub>RRK2</sub>	325 m <sup>3</sup>
Entlastung / Einleit- stelle	Keine (Not-)Entlastungsmöglichkeiten vorhanden.
Q <sub>DR</sub>	Über Pumpwerk 2 zur Beschickung des Retentionsbodenfilters mit maximal 200 l/s (entspricht dem maximalen Fördervolumen von Pumpwerk 2).
<b>Regenrückhaltevolumen RBF (s. oben)</b>	
V <sub>RBF</sub>	300 m <sup>3</sup>
<b>Regenrückhaltebecken 2 (RRB 2)</b>	
Standort	Flst.-Nr. 18172 / 18171 / 18170 / 18169 (Walzbachtal, Jöhlingen)
Beckenart	Ungedichtetes Erdbecken, wird bei Überlauf des Filters des RBF gefüllt. Maximale Einstauhöhe 30 cm.
V <sub>RRB2</sub>	600 m <sup>3</sup>

Entlastung / Einleit- stelle	Walzbach, über Flst. Nr. 18102 (auf Höhe Flst. Nr. 18110, Walzbachtal, Jöhlingen) Die Einleitungen aus dem RBF und dem RRB 2 werden zusammengeführt und gemeinsam in den Walzbach abgeleitet. Ablaufbauwerk RRB 2 mit Schieber und Schwelle, aber ohne Drosseleinrichtung - die Drosselung erfolgt bereits über das Pumpwerk 2.
$Q_{DR}$	$Q_{DR,RRB2} = 200 \text{ l/s}$ (entspricht dem maximalen Fördervolumen von Pumpwerk 2) $Q_{DR,RBF} = 8 \text{ l/s}$ $Q_{DR,gesamt} \text{ in den Walzbach} = 208 \text{ l/s}$

An die oben genannten Entwässerungsanlagen darf nur das Straßenoberflächenwasser aus dem Bereich der neu geplanten Ortsumfahrung Jöhlingen der Bundesstraße B 293 angeschlossen werden mit einer Fläche  $A_{b,a}$  von 3,675 ha. Bis zu einem 100-jährlichen Regenereignis beträgt der maximale Bemessungsabfluss in den Walzbach 208 l/s (auf Basis KOSTRA-DWD 2010R).

#### A.III.1.4 Nebenbestimmungen, Hinweise

##### A.III.1.4.1. - Allgemein

###### A.III.1.4.1.1

Die Anlagen sind plan- und bedingungsgemäß nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

###### A.III.1.4.1.2.

Dem verantwortlichen Bauleiter und den bauausführenden Firmen sind die wasserrechtlichen Entscheidungen und insbesondere die Nebenbestimmungen vor Baubeginn gegen Unterschrift zur Kenntnis und Beachtung zu geben.

###### A.III.1.4.1.3.

Der Beginn der Baumaßnahmen an den Entwässerungsanlagen ist dem Landratsamt Karlsruhe – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – per E-Mail an [abwasser@landratsamt-karlsruhe.de](mailto:abwasser@landratsamt-karlsruhe.de) rechtzeitig anzuzeigen.

###### A.III.1.4.1.4.

Die Fertigstellung der Entwässerungsanlagen ist dem Landratsamt Karlsruhe – Amt

für Umwelt und Arbeitsschutz – spätestens acht Wochen nach Fertigstellung per E-Mail an [abwasser@landratsamt-karlsruhe.de](mailto:abwasser@landratsamt-karlsruhe.de) anzuzeigen.

Mit der Fertigstellungsanzeige sind Bestandspläne der Bauwerke vorzulegen sowie ein Übersichtslageplan mit Darstellung des gesamten Einzugsgebiets der Regenwasserbehandlungsanlage inkl. Entwässerungsanlagen. Die Bestandspläne sind mit dem Vermerk „Pläne entsprechen der Bauausführung“ zu versehen und durch die verantwortliche Bauleitung und den Bauherren zu bestätigen.

#### A.III.1.4.1.5.

Den für Betrieb und Unterhaltung der Regenwasserbehandlungsanlagen verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Anlagen und Betriebsanweisungen (auch für Einzelereignisse wie zum Beispiel Unfälle) zur Verfügung zu stellen.

#### A.III.1.4.1.6.

Die unter A.IV.8 für das planfestgestellte Vorhaben festgesetzten wasserrechtlichen Nebenbestimmungen sind auch für die wasserrechtlichen Erlaubnisse verbindlich, soweit sie den Erlaubnistatbestand betreffen.

#### A.III.1.4.1.7.

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse stehen gemäß § 13 WHG unter dem Vorbehalt, dass die mit ihr verbundenen Nebenbestimmungen insoweit geändert oder ergänzt werden können, als zu deren Einhaltung bzw. zur Beseitigung oder Verhütung wesentlicher Nachteile, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis nicht vorhersehbar waren, Änderungen oder Ergänzungen im Interesse des Allgemeinwohls erforderlich werden sollten.

### A.III.1.4.2. - Einleitungsstellen

#### A.III.1.4.2.1.

Die Einleitungen sind spitzwinklig zur Fließrichtung der Gewässer auszuführen. Die Rohrauslässe sind der vorhandenen Böschung anzupassen.

#### A.III.1.4.2.2.

Die Einleitungsstellen sind gegen Auskolkung zu sichern. Dazu sind nur ingenieurbio-logische Sicherungsmaßnahmen zulässig.

#### A.III.1.4.2.3.

Werden die Einleitungsstellen außer Betrieb genommen sind alle Anlagenteile zu beseitigen und ein naturnaher Zustand herzustellen. Die zuständige Behörde kann dem Anlagenbetreiber entsprechend § 17 Abs. 1 WG BW stattdessen auch aufgeben, Anlagen ganz oder teilweise bestehen zu lassen oder auf seine Kosten andere Vorkehrungen zu treffen.

#### A.III.1.4.2.4.

Auf die Verpflichtung zum Betreiben und Unterhalten der Anlagen gemäß § 31 Abs. 1 WG, § 36 WHG wird besonders hingewiesen. Die Einleitungsstellen sind nach § 31 WG und § 36 WHG so zu betreiben und zu unterhalten, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr als unvermeidlich erschwert wird.

#### A.III.1.4.3. - Retentionsbodenfilteranlage

##### A.III.1.4.3.1.

Es muss eine gleichmäßige Flächenbeaufschlagung des Retentionsbodenfilters gewährleistet sein. Über- und Unterbelastung sind zu vermeiden.

##### A.III.1.4.3.2.

Ein dauerhafter Einstau des Filterkörpers ist nicht zulässig.

##### A.III.1.4.3.3.

Fremdwasserzuflüsse sind zu vermeiden bzw. bei Feststellung von Fremdwasserzuflüssen sind entsprechende Sanierungsvorschläge zu erarbeiten und mit dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – abzustimmen.

##### A.III.1.4.3.4.

Aufwachsende Gehölze sind unverzüglich von der Bodenfilteroberfläche und ggf. von den Böschungen zu entfernen.

##### A.III.1.4.3.5.

Der Einsatz von Tausalz ist auf das minimal erforderliche Maß zu reduzieren.

##### A.III.1.4.3.6.

Der Notumlauf ist während der Etablierungsphase des Schilfs geöffnet. Im Regelbetrieb ist der Notumlauf geschlossen. Eine Notentleerung des Retentionsraums/der Sedimentationskammer muss möglich sein.

#### A.III.1.4.3.7.

Wasserstandmessungen sind im Retentionsraum und im Ablaufbauwerk vorzusehen. Aus den erfassten Messdaten sind die folgenden Betriebsgrößen zu ermitteln und in Jahresberichten zu dokumentieren und dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – auf Verlangen vorzulegen:

- Beschickungsdauer und -häufigkeit /
- Entleerungsdauer des Retentionsbodenfilterbeckens /
- Drosselablauf, sofern Durchflussmessung vorhanden /
- Entlastungsdauer und -häufigkeit /
- betriebliche hydraulische Durchlässigkeit des Filterkörpers und der Sedimentschicht.

#### A.III.1.4.3.8.

Folgende Nachweise sind dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – auf Verlangen vorzulegen:

- Nachweis über die Dichtheit des Retentionsbodenfilterbeckens,
- Nachweis über die Filterstabilität des Filtermaterials zum Dränmaterial,
- Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen an das Filtermaterial (s. A.IV.8.7.2.10.)

#### A.III.1.4.3.9.

Es gelten folgende Anforderungen an die Deckschicht:

- Schadstofffrei, frost- und tausalzbeständig,
- 5 cm starke Schicht aus kantengerundetem oder gebrochenem mineralischem Material (2 mm bis 8 mm)

#### A.III.1.4.3.10.

Es gelten folgende Anforderungen an das Filtermaterial:

- Schadstofffrei, frost- und tausalzbeständig
- Kantengerundete und gebrochene Materialien aus natürlichen Vorkommen der Korngruppe 0/2 mm nach TL Gestein-StB 04/07 (Kategorie GF85, Gehalt an Feinanteilen f3)
- ein maximaler Überkornanteil von  $\leq 15$  Massen-% und ein maximaler Feinanteil ( $< 0,063$  mm) von  $\leq 3$  Massen-%
- Steile Körnungslinie mit  $U = d_{60}/d_{10} < 5$
- Calciumcarbonatgehalt von  $\geq 10$  Massen-%

Der Einbau des Filtermaterials hat mit geeigneten Maschinen entmischungsfrei zu

erfolgen. Vor Einbau ist das Filtermaterial von einem Sachverständigen oder einer Person mit entsprechender Sachkenntnis auf die geforderten Qualitätsmerkmale zu überprüfen und zu bestätigen.

#### A.III.1.4.3.11.

Es gelten folgende Anforderungen an das Dränmaterial:

- Gesteinskörnung der Korngruppe 2/8 mm nach TL Gestein-StB 04/07 (Kategorie GC85/20, Gehalt an Feinanteilen f1,5)
- Körnungsanteile 70 Massen-% 2/4 mm und 30 Massen-% 4/8 mm

#### A. II.1.4.3.12.

Zwischen Filterkörper und Dränschicht darf kein Geotextil eingebaut werden.

#### A.III.1.4.3.13.

Für den Retentionsbodenfilter ist mindestens eine einfache Fernüberwachung mit Störmeldung vorzusehen.

#### A.III.1.4.3.14.

Unkontrollierter Wasser- und Partikeleintrag von Flächen, die unmittelbar an den Retentionsbodenfilter angrenzen, ist auszuschließen.

#### A.III.1.4.3.15.

Im Nahbereich des Retentionsbodenfilterbeckens dürfen keine Sträucher und Bäume gepflanzt werden.

#### A.III.1.4.3.16.

Im Ablaufbauwerk des Retentionsbodenfilters ist die Möglichkeit zur Probenahme vorzusehen.

#### A.III.1.4.4. - Eigenkontrolle

##### A.III.1.4.4.1.

Die Entwässerungsanlagen sind im Rahmen der Eigenkontrolle zu überprüfen. Das umfasst die Sichtkontrolle von Einlauf, Verteilerbauwerken, Überläufen und Ablauf der Anlagen auf Ablagerungen und Verstopfungen und die Funktionskontrolle der technischen Ausrüstung, Messgeräten und Drosseleinrichtungen. Die Kontrollen sollen vierteljährlich durchgeführt werden.

#### A.III.1.4.4.2.

Bei den regelmäßigen Sichtkontrollen des Retentionsbodenfilters ist ergänzend zu A.IV.8.7.3.1 auch der allgemeine Betriebszustand der Anlage zu kontrollieren (z.B. entsprechend DWA-A 178, Tabelle 2).

Anlassbezogen sind auch nach größeren Niederschlagsereignissen die Einlauf- und Auslassbauwerke und das Schilf auf Beschädigung zu kontrollieren und gegebenenfalls auszubessern.

Sollten sich Auffälligkeiten zeigen, wie z.B. Erosionsschäden auf der Bodenfilteroberfläche oder regelmäßiges Umlegen des Schilfbestands sind die Ursachen zu ermitteln, Lösungsvorschläge zu erarbeiten und in Absprache mit dem Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – umzusetzen.

#### A.III.1.4.4.3.

An der Einleitungsstelle in das Gewässer sind vierteljährlich Sichtkontrollen auf Auffälligkeiten, wie z. B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen, Geruch und Färbung, durchzuführen.

#### A.III.1.4.4.4.

Es ist eine Beprobung des Sediment- und Filtermaterials des Retentionsbodenfilters durchzuführen. Die Sediment- und Filtermaterialuntersuchungen sind im 5-jährlichen Turnus von einem Sachverständigen oder einer Person mit entsprechender Sachkenntnis vornehmen zu lassen. Die Beprobungen sind zulaufnah und -fern sowie tiefendifferenziert durchzuführen. Hierzu sind Mischproben aus jeweils 4 bis 6 Einstichen je Horizont zu entnehmen. Die Entnahme hat in den folgenden Tiefen unter der Filteroberfläche zu erfolgen:

- 0 cm bis 5 cm (entspricht Sedimentauflage),
- 5 cm bis 10 cm,
- 20 cm bis 30 cm,
- die untersten 20 cm.

Folgende Untersuchungsparameter für das Filtermaterial und die Sedimentschicht sind mindestens abzudecken: Carbonat, Glühverlust, Eisen, Cadmium, Kupfer, Zink und Blei. Es ist eine Bewertung der Beprobung im Vergleich zur anfänglichen Rückstellprobe des Ausgangszustands bzw. der vorangegangenen Probenahme vorzunehmen, bzgl. Umfang der Stoffan- und -abreicherung und der Mobilität des gebildeten Stoffdepots. Die Beprobungen sind zu dokumentieren und auf Verlangen dem

Landratsamt – Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – vorzulegen.

#### A.III.1.4.5 - Errichtung von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern

##### A.III.1.4.5.1.

Die Sohle des kombinierten Gewässer- und Kleintierbauwerks (BW 6917/640) ist so tief unter der Gewässersohle herzustellen, dass sich im Bauwerk eine natürliche Sohlaufgabe in einer Höhe von mindestens 40 cm ausbilden kann.

##### A.III.1.4.5.2.

Die Sohle des Durchlasses im Attental ist so tief unter der Gewässersohle einzubauen, dass sich im Rohr eine natürliche Sohlaufgabe in einer Höhe von ca. 30 cm ausbilden kann.

#### A.III.1.5. Erlaubnisvorbehalt

Soweit sich im Rahmen der Ausführungsplanung weitere erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse, Bewilligungen, o. Ä. ergeben, insbesondere die Erlaubnis zum Entnehmen von Grundwasser, zum Einleiten von gefördertem Grundwasser in oberirdische Gewässer, zum Einbringen von Stoffen in Gewässer (z. B. Gründungsmaßnahmen) oder zur bauzeitlichen Umleitung von Gewässern, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über deren Erteilung vor. Der Antrag ist mindestens sechs Wochen vor dem geplanten Beginn der Arbeiten zusammen mit den erforderlichen und mit der unteren Wasserbehörde abgestimmten Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Die zur Abstimmung erforderlichen Unterlagen sind der unteren Wasserbehörde rechtzeitig vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde kann die Vorlage weiterer erforderlicher Unterlagen verlangen. Mit der Bauausführung darf erst begonnen werden, wenn eine vollziehbare abschließende Entscheidung vorliegt.

### **A.III.2. Sonstige öffentlich-rechtliche Gestattungen und Maßnahmen**

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

Im Einzelnen sind dies vorliegend insbesondere

- Ausnahme nach § 30 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz für Handlungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope

führen können;

- Befreiungen gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 54 NatSchG von den Verbotsvorschriften der Verordnung des Landratsamtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet und flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“ vom 22.08.1985;
- Genehmigung der dauerhaften und befristeten Waldumwandlung gemäß §§ 9, 11 Landeswaldgesetz (LWaldG);
- Aufforstungsgenehmigung gemäß § 25 Abs. 1 S. Landwirtschafts- und Landeskulturgesetz (LLG);
- Denkmalschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg (DSchG BW);
- Befreiungen von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung (WSG-VO) des Landratsamtes Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlagen „Schmalenstein“ der Gemeinde Weingarten und „Pfalzwiesen“ der Gemeinde Walzbachtal vom 10. März 2003 gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 WHG i. V. m. § 10 WSG-VO;
- Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des betroffenen FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau.
- Wasserrechtliche Gestattungen: Von dem Planfeststellungsbeschluss konzentriert werden wasserrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen, insbesondere die nachfolgend aufgeführten. Nicht von dem Planfeststellungsbeschluss konzentriert, sondern gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert erteilt werden die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, die bereits unter A.III.1. tenoriert sind.
  - Wasserrechtliche Planfeststellung/Plangenehmigung nach § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für den Retentionsraumausgleich am Walzbach (Gewässerausbau-Vorhaben i.S.v. § 67 Abs. 2 WHG),

- Widerrufliche Befreiung von den Verboten des § 38 Abs. 4 Nr. 2 und Nr. 3 WHG, § 29 Abs. 3 Nr. 2 Wassergesetz (WG BW) für die Nutzung des Gewässerrandstreifens am gemäß §§ 38 Abs. 5 WHG i.V.m. § 29 Abs. 4 S. 1 WG BW,
- Befreiung nach § 78a Abs. 2 WHG für Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet.

#### **A.IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise**

##### **A.IV.1. Allgemeines**

###### A.IV.1.1

Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen.

###### A.IV.1.2.

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleibt vorbehalten.

##### **A.IV.2. Bauausführungsplanung, Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen, Abstimmungs- und Unterrichtungspflichten**

###### A.IV.2.1.

Der Bauwerksplan mit den vermaßten Längs- und Querschnitte des kombinierten Gewässer- und Kleintierbauwerks (BW 6917/640) ist dem Landratsamt Karlsruhe, untere Wasserbehörde, mindestens drei Monate vor Baubeginn vorzulegen.

###### A.IV.2.2.

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- und Ausführungsplanung rechtzeitig mit allen betroffenen Leitungsträgern, insbesondere Netze-Gesellschaft Südwest mbH, Netze BW mbH, Terranets bw GmbH, TelemaxX Telekommunikation GmbH, Deutsche Telekom Technik GmbH, sowie den betroffenen Infrastrukturunternehmen, insbesondere Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH und DB Netz AG, abzustimmen.

###### A.IV.2.3.

Für tieferliegende Bodenschichten mit weicher Konsistenz ist der Einfluss auf die Erdbebeneinwirkung zu berücksichtigen und ggf. gesondert zu untersuchen.

###### A.IV.2.4.

Zwischen Ableitungsgraben und Bankett der L 559 neu von ca. Bau-km 0+080 bis 0+100 / ca. Graben-km 0+005 bis 0+025 ist eine Stützwand vorzusehen, um den erforderlichen Abflussquerschnitt für den Abfluss aus dem HRB Seewiesen von mind.  $Q = 8,54 \text{ m}^3/\text{s}$  sicherzustellen. Die genauen Abmessungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Gemeinde Walzbachtal zu ermitteln. Im weiteren Verlauf ist der erforderliche Abflussquerschnitt durch eine Verbreiterung des Ableitungsgrabens wiederherzustellen. Soweit für die Errichtung der Stützwand zusätzlicher Grunderwerb erforderlich wird, wird auf die Notwendigkeit einer Planänderung hingewiesen.

#### A.IV.2.5.

Die genaue Höhenlage des Wirtschaftswegs, der bei ca. Bau-km 0+170 in die L 559 neu mündet und von ca. L559n-Bau-km 0+168 bis 0+186 verläuft, ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Gemeinde Walzbachtal festzulegen.

#### A.IV.2.6.

Die Böschungen entlang des HRB Seewiesen sind regelkonform herzustellen, so dass sie bei einem Einstau standsicher und dicht sind. Gegebenenfalls sind sie zusätzlich mit z. B. Wasserbausteinen zu sichern. Der Ableitungsgraben der Notentwässerung ist mit im Beton versetzten Wasserbausteinen mindestens CP 90/250 und Mörtelverklammerung erosionssicher bis auf Höhe des maximal errechneten Wasserstands auszukleiden. Die Auskleidung ist im Graben sowie an der Dammböschung des HRB Seewiesen und, außerhalb des Bereichs mit Stützmauer, an der Dammböschung der L 559 neu auszuführen.

#### A.IV.2.7.

Es ist der hydraulische Nachweis für den baulich veränderten Ableitungsgraben des HRB Seewiesen zu erbringen, damit das Wasser schadlos über die Hochwasserentlastungsanlage strömen kann und die Dammsicherheit nicht gefährdet wird. Hierbei ist die Höhe des Wasserstands bei einem Abfluss von  $8,54 \text{ m}^3/\text{s}$  zu berechnen. Es darf kein Einstau im Ableitungsgraben bis über das Schwellenniveau der Notentlastung von 168,65 mNN erfolgen.

Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellen, dass die vorgesehene Stützwand (vgl. A.IV.2.4.) hierfür nicht ausreichend ist, hat der Vorhabenträger Alternativen (z. B. Absenkung der Gradienten der L 559 neu, Herstellung der Böschung mit Grabenverbreiterung) zu prüfen der Planfeststellungsbehörde zusammen mit den erforderlichen Unterlagen zur abschließenden Entscheidung vorzulegen.

#### A.IV.2.8.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Ausführungsplanung einen durch das Vorhaben verbleibenden Einstauvolumenverlust des Hochwasserrückhaltebeckens (HRB) Seewiesen erforderlichenfalls im Einstaubereich an der im Lageplan (Unterlage 5, Blatt 4a) vorgesehenen Stelle auszugleichen. Gegebenenfalls ist die Überlaufschwelle in Abstimmung mit der Gemeinde Walzbachtal anzupassen bzw. zu verlegen und hydraulisch nachzuweisen.

#### A.IV.2.9.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich ergänzende Nebenbestimmungen vor, die zur Umsetzung der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses und ggf. gesetzlicher Vorschriften erforderlich sind.

### **A.IV.3. Kreuzungen, Einmündungen**

#### A.IV.3.1.

Es ist eine Kreuzungsvereinbarung zwischen den beteiligten Baulastträgern des Schienenwegs der kreuzenden Eisenbahn und der kreuzenden Straße nach den Maßgaben des § 5 EKrG zu treffen.

#### A.IV.3.2.

Für den Fall, dass sich die beteiligten Baulastträger bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen über die Verteilung der Kosten für die vorgesehene Maßnahme und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen nicht einig sind, bleibt eine nachträgliche Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

### **A.IV.4. Natur- und Landschaftspflege / Artenschutz**

#### A.IV.4.1 Allgemein

##### A.IV.4.1.1.

Die vor Ort Tätigen haben sich im Vorfeld über die einzuhaltenden Bestimmungen dieses Beschlusses sowie über die Grenzen des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“ sowie des Landschaftsschutzgebiets und des Flächenhaften Naturdenkmals „Attental“ zu informieren.

##### A.IV.4.1.2.

Die Ausführung der Bauarbeiten hat unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf den Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets und Flächenhaften Naturdenkmals

„Attental“ und unter größtmöglicher Schonung der natürlichen Gebietsausstattung zu erfolgen.

Eine Lagerung von Baustoffen und sonstigen Materialien, Maschinen sowie Aushub und Bauschutt im flächenhaften Naturdenkmal „Attental“ (Schutzgebiets- Nr. 8215-089-0016) ist zu vermeiden.

#### A.IV.4.1.3.

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung (LAP) ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen.

#### A.IV.4.1.4.

Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

#### A.IV.4.1.5.

Bezüglich der Eintragungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln; wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <https://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten. Die Eintragung ist auch für die Abbuchung der Ökopunkte aus der Ökokontomaßnahme Az. Ökokonto 2.15.02.005, Haushaltstitel: 1304 78779 vorzunehmen.
- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben.

Alternativ können die oben genannten Angaben von dem Vorhabenträger auch über eine EDV-Schnittstelle, z.B. aus dem Straßenkompensationsflächenkataster

(Skoka), der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall sind die Daten unverzüglich nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen.

#### A.IV.4.1.6.

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde - unbeschadet möglicher weitergehender Berichtspflichten - zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe zu übermitteln. Die regelmäßige Dokumentation der UBB (A.IV.4.2.2.) ist dem Bericht beizufügen. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

### A.IV.4.2. Umweltbaubegleitung

#### A.IV.4.2.1.

Die Umsetzung der landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen sowie der hier aufgeführten Nebenbestimmungen ist durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) fachlich zu überwachen. Die Umweltbaubegleitung ist von einer sach- und fachkundigen Person durchzuführen, die der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe vorab schriftlich zu benennen ist. Zulässig und ggf. erforderlich ist, dass für einzelne Aspekte eine gesondert qualifizierte Person (z.B. für Fledermäuse) hinzugezogen wird.

#### A.IV.4.2.2.

Die Umweltbaubegleitung hat insbesondere folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Mitwirkung bei der Integration von umwelt-/natur-/artenschutzrechtlichen Anforderungen aus dem Planfeststellungsbeschluss in die Ausführungsplanung,
- Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und deren Unterrichtung über die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und über die zu berücksichtigenden Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses,

- Prüfung und Beratung zur Reduzierung von negativen Umweltauswirkungen im Zuge der Bautätigkeit,
- Beteiligung an der Festlegung der Bautabuflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während der Bauarbeiten,
- Überwachung der Einhaltung sämtlicher Nebenbestimmungen zur Vermeidung, Minderung und Schutz von nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt,
- Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen),
- Kontrolle der Einhaltung von Maßnahmen und Regelungen zur Vermeidung eines Eintretens von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1-3 BNatSchG, beispielsweise durch die Störung von Vogelbruten sowie Beachtung der aktuellen Situation zum Bestand und zum Vorkommen von insb. Zauneidechsen zeitnah vor Baubeginn.
- Beteiligung an sämtlichen Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutzbehörden sowie der zuständigen Wasserbehörde,
- Überwachung der Durchführung der Räumungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen auf den baubedingt in Anspruch genommenen Flächen und der Baustelleneinrichtungsflächen,
- Beteiligung bei der Abnahme der Bauleistungen und Überwachung einer ggf. erforderlichen Nachbesserung,
- Regelmäßige Dokumentation und Abschlussdokumentation (Text, Fotos, kartenmäßige Darstellung) der Abstimmungen, Kontrollen, Veranlassungen und der Bauarbeiten im Hinblick auf umweltrelevante Sachverhalte und Verfassen von Berichten über ihre Tätigkeit.

#### A.IV.4.2.3.

Das gesamte Baufeld ist, insbesondere auch im Zeitraum von der Gehölzrodung und Baufeldfreimachung, durch die Umweltbaubegleitung auf artenschutzfachliche Betroffenheiten hin zu überprüfen.

#### A.IV.4.2.4.

Die Abschlussdokumentation der UBB ist unaufgefordert spätestens drei Monate nach Abschluss der Abnahme in dem jeweiligen Bereich der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Naturschutzbehörde und der Bodenschutzbehörde vorzulegen. Die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie deren ökologische Funktionsfähigkeit ist bereits vor Beginn der Bauarbeiten nachzuweisen.

#### A.IV.4.3. Konkretisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen

##### A.IV.4.3.1.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1b) sowie die in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) und Maßnahmenplänen (Unterlagen 9.2. Blatt 1 bis 9.2 Blatt 4a) dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter Beachtung der enthaltenen Hinweise zur Durchführung sowie zur fachgerechten Pflege, Unterhaltung und Wirksamkeitskontrolle umzusetzen, sofern dieser Beschluss keine andere Regelung trifft.

Soweit die Maßnahmen nicht vor Beginn oder im Zuge der Bauarbeiten durchgeführt werden müssen, sind die Maßnahmen zeitnah zum Bau und spätestens in der Vegetationsperiode nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen bzw. im Fall ungünstiger Witterungsbedingungen und/oder sonstiger unvorhersehbarer objektiver Umstände zu beginnen.

##### A.IV.4.3.2.

Für Anpflanzungen dürfen nur gebietseigene Gehölze und für die Begrünung der Flächen nur gebietseigenes/autochthones Saatgut verwendet werden.

##### A.IV.4.3.3.

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind in ausreichendem zeitlichen Vorlauf zu den Bauarbeiten umzusetzen.

##### A.IV.4.3.4.

Die ökologische Funktion der Kompensationsflächen ist nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans dauerhaft zu sichern. Hierzu sind im Falle von dauerhaften Eingriffen die Kompensationsmaßnahmen zur nachhaltigen Sicherung des Kompensationsziels für die erforderliche Dauer – mindestens jedoch für 25

Jahre – zu unterhalten. Neupflanzungen sind bei Abgang noch im selben oder spätestens im darauffolgenden Jahr zu ersetzen. Für nachgepflanzte Bäume ist eine ausreichende Entwicklungspflegezeit vorzusehen.

#### A.IV.4.3.5.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe für die zu pflanzenden Streuobstgehölze- und wiesen (Maßnahmen 4.2 A, 4.3 A<sub>CEF</sub>, 4.4 A) ein dauerhaftes Pflegekonzept zu entwickeln. Die Pflege der Maßnahme 4.4 A soll darüber hinaus in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde in das Pflegekonzept des Landschaftsschutzgebiets „Attental“ eingebunden werden.

#### A.IV.4.4. Artenschutz

##### A.IV.4.4.1.

Gehölzbeseitigungen und das Freimachen des Baufelds sowie Räumung und Abriss der Gebäude auf dem ehemaligen Waldsportplatz sind nur außerhalb der Hauptbrutzeit von Vögeln sowie der Aktivitätsphase von Fledermäusen im Zeitraum 1. Oktober bis 28./29. Februar eines Jahres zulässig.

##### A.IV.4.4.2.

Die Umsetzung der zum Schutz von Fledermäusen vorgesehenen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen hat unter Anleitung einer fachlich qualifizierten Person und unter Berücksichtigung der artspezifischen Anforderungen zu erfolgen.

Gebäude sind vor Abriss auf Vorkommen von Fledermäusen zu kontrollieren. Bei einem Fund von Tieren werden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe umgehend weitere Maßnahmen, (z.B. die Verbringung in Interimsquartiere unter anschließender Betreuung/Pflege durch eine Fachinstitution) ergriffen.

##### A.IV.4.4.3.

Maßnahme 3.1a V<sub>CEF</sub> wird wie folgt konkretisiert: Fällungen von Bäumen mit Höhlungen, die als potentielle Quartiere für Fledermäuse (z.B. Braunes Langohr) in Betracht kommen, sind vor Rodung auf die Anwesenheit von Tieren zu überprüfen und direkt anschließend oder nach dem Verschluss des Quartiers zu fällen. Werden Fledermäuse festgestellt oder bestehen hinsichtlich des Besatzes weiterhin Zweifel, kann nach Durchführung geeigneter Maßnahmen (z. B. Einbau eines Einwege-Ausgangs

und ausreichender Zeitspanne mit Nachttemperaturen über 10 Grad zwischen Anbringen einer Reuse und Rodung) und vorheriger nochmaliger Kontrolle gefällt werden.

#### A.IV.4.4.4.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist zu beachten, dass die Durchgängigkeit und die Strukturen der Flugstraßen auch während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten werden; ggf. sind technische Lösungen als Leiteinrichtungen/Sperreinrichtungen vorzusehen. Entfallende Leitstrukturen sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme mit Pflanzgut von ausreichend Pflanzstärke wiederherzustellen.

#### A.IV.4.4.5.

Die Maßnahmen 5.3 A/V<sub>CEF</sub> und 7.3 A/V<sub>CEF</sub> sind nach Maßgabe des Maßnahmenblattes und des aktuellen Stands der Technik (M AQ i. d. gültigen Fassung) so umzusetzen, dass die zu pflanzenden Bäume vor Verkehrsfreigabe ihre Funktion des Fledermausschutzes als Leit-/Sperrpflanzung erfüllen können. Die Pflanzhöhe der Bäume muss so gewählt werden, dass 4,5 Meter – gemessen von der Straßenoberfläche zur Oberkante der Krone - nicht unterschritten werden.

Durch die Baumpflanzungen muss eine durchgehende Funktionserfüllung des Fledermausschutzes als Leit- bzw. Sperrpflanzungen in den relevanten Jahreszeiten gewährleistet sein. Die Prüfung, ob die zu pflanzenden Bäume ihre Funktion als Leit-/Sperrpflanzung erfüllen können, erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe. Die Bäume sind so zu pflegen, dass sie die Leitfunktion für die Fledermäuse dauerhaft erfüllen können. Ausgefallene Bäume sind zu ersetzen.

#### A.IV.4.4.6.

Für den Fall, dass eine ausreichende Pflanzqualität der Bäume nicht erreicht werden kann und die gepflanzten Bäume vor Verkehrsfreigabe ihre Funktion des Fledermausschutzes als Leit-/Sperrpflanzung nicht erfüllen können sowie für den Fall, dass sich Einschränkungen für die Baumpflanzungen durch die südlich gelegene Bahntrasse funktionsmindernd auswirken, sind in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung bzw. einer fachlich qualifizierten Person, der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe sowie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft technische Lösungen des Fledermausschutzes (z. B. Bauzäune, Irritationsschutzwände)

vorzusehen, die vor Verkehrsfreigabe wirksam sein müssen. Die Auswahl der Maßnahmen sowie ggf. deren Dauer erfolgt jeweils im Einzelfall.

#### A.IV.4.4.7.

Die frist- und fachgerechte Herstellung der künstlichen Vogel-Nisthilfen und Fledermauskästen (Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub>) ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe vor Beginn der Bauarbeiten nachzuweisen. Die Nisthilfen und Fledermauskästen sind für die Dauer der vorgesehenen Unterhaltung (25 Jahre) jährlich zu reinigen und funktionstüchtig zu halten. Im Rahmen der jährlichen Reinigung ist jeweils zu dokumentieren, inwieweit die künstlichen Nisthilfen und Fledermauskästen genutzt wurden und die Dokumentation der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe bis Ende eines Jahres unaufgefordert vorzulegen. Je nach Ergebnis des Monitorings können in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ggf. weitergehende Anforderungen notwendig werden. Die Maßnahme ist für die Dauer ihrer erforderlichen Aufrechterhaltung – mindestens jedoch für 25 Jahre – rechtlich zu sichern.

#### A.IV.4.4.8.

Die Anlage der Ersatzlebensräume für die Zauneidechse (Maßnahmen 4.7a A<sub>CEF</sub> und 7.2 A<sub>CEF</sub>) hat unter Berücksichtigung der artspezifischen Anforderungen zu erfolgen. Die frist- und fachgerechte Herstellung der Ersatzlebensräume ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe vor Beginn der Bauarbeiten nachzuweisen.

#### A.IV.4.4.9.

Die Einzelheiten der Vergrämnungsmaßnahmen sowie die genaue Länge und Führung des temporären Reptilienschutzzauns sowie sind vor Baubeginn von der Umweltbaubegleitung und in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe festzulegen. Hierzu sind vor Beginn der Baumaßnahme die für die Vorkommen in Betracht kommenden Flächen auf aktuelle Lebensstätten der Zauneidechse erneut, sofern erforderlich auch mehrfach, zu begehen sowie die Bestandsaufnahme zu überprüfen und zu aktualisieren.

Sollten nach Durchführung der Maßnahmen einzelne Exemplare von Zauneidechsen im Baufeld vorgefunden werden, sind diese entweder zu vergrämen oder abzusammeln und in geeignete angrenzende Bereiche zu verbringen. Sofern erforderlich, sind zusätzliche Sperrzäune aufzustellen. Das Vorgehen ist im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde sowie der Umweltbaubegleitung abzustimmen.

#### A.IV.4.4.10.

Die Habitatflächen der Zauneidechse (Maßnahmen 4.7a A<sub>CEF</sub> und 7.2 A<sub>CEF</sub>) sind nach der Herstellung der Flächen alljährlich auf ihre strukturelle Eignung und Annahme der hergestellten Habitatstrukturen durch Überprüfung der Präsenz von Zauneidechsen und ihrer Reproduktionsaktivitäten zumindest für die Dauer von fünf Jahren durchzuführen. Mindestens eine Begehung ist im Spätsommer durchzuführen, um den Reproduktionserfolg überprüfen zu können. Erforderlichenfalls sind z. B. strukturverbessernde Maßnahmen festzulegen.

#### A.IV.4.4.11.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist zu prüfen, ob innerhalb des Baufelds mögliche Wuchsorte der Raupennahrungspflanze (Krauser Ampfer *Rumex crispus*) des Großen Feuerfalters bestehen. In diesem Fall sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe im Vorfeld geeignete Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen, um eine Eiablage des Großen Feuerfalters zu verhindern. Zusätzlich ist das Baufeld durch eine Negativkontrolle des Geländes auf Eier des großen Feuerfalters durch die Umweltbaubegleitung freizugeben.

#### A.IV.4.4.12.

Die Umweltbaubegleitung prüft rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten, ob sich im Bereich des Attentals (temporäre) Gewässer gebildet haben, die von Amphibien der streng geschützten Arten im Sinne der Tabelle 2 der Unterlage 19.4.2. als Laichgewässer genutzt werden können und ob Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz vor bau- oder anlagebedingten Beeinträchtigungen erforderlich werden. Ist dies der Fall sind geeignete Vermeidungsmaßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen.

#### A.IV.4.4.13.

Die Grünbrücke (Maßnahme 1.4 V) ist unter Berücksichtigung der Abstimmungen mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) herzustellen.

#### A.IV.4.4.14.

Zur Sicherung und Optimierung der ökologischen und artspezifischen Wirksamkeit der Grünbrücke ist ein fachgerechtes Monitoring vorzunehmen, das sowohl die technischen Voraussetzungen sowie die biotischen Parameter beurteilt. Das Moni-

toringkonzept ist in Abstimmung mit der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA) im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung auszuarbeiten; die Umweltbaubegleitung und die zuständige untere Naturschutzbehörde sind miteinzubeziehen.

Das Konzept muss alle für die planfestgestellte Grünbrücke erforderlichen Monitoringmaßnahmen beinhalten, um die Funktionsweise und Funktionsfähigkeit der Grünbrücke sicherzustellen und Störungsquellen auszuschließen bzw. zu beheben; dabei sind der aktuelle Stand der Technik bzw. einschlägige fachliche Arbeitshilfen und Vorgaben zu berücksichtigen. Das Monitoring (Methoden, Durchführung und Ergebnisse) ist fachgerecht zu dokumentieren und das Berichtergebnis entsprechend der festgelegten Zeiträume der FVA sowie der zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen. Anhand der Ergebnisse sind ggf. notwendige Anpassungen vorzunehmen bzw. weitere Maßnahmen abzuleiten. Über eine ggf. erforderliche Fortsetzung des Monitorings wird nach Vorlage eines vorläufigen Abschlussberichts in Abstimmung mit der FVA und der zuständigen Naturschutzbehörde entschieden.

#### **A.IV.5. FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“**

##### A.IV.5.1.

Die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und Kohärenzsicherung zum Schutz des zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind entsprechend den Vorgaben im planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b), den planfestgestellten Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) und Maßnahmenplänen (Unterlagen 9.2 Blatt 1 bis 9.2 Blatt 4a) sowie unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen unter A.IV.6.4. umzusetzen.

##### A.IV.5.2.

Die Kohärenzsicherungsflächen werden, soweit sie außerhalb des bestehenden FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ liegen, dem Gebiet zuzuschlagen und dessen Schutzregime zu unterstellen. Der Vorhabenträger stellt der höheren Naturschutzbehörde die hierfür erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

#### **A.IV.6. Forstwirtschaft**

##### A.IV.6.1.

Für die Durchführung der durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach §§ 9 und 11 des Landeswaldgesetzes (LWaldG) (mit)erteilten Waldumwandlung wird, unbeschadet der Maßgabe in Abschnitt A.IV.4.3.1, eine Frist von zehn Jahren nach Eintritt

der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses gesetzt. Die Genehmigung erlischt, wenn die Umwandlung nach Ablauf der Frist nicht begonnen hat.

#### A.IV.6.2.

Der Beginn der Umwandlung ist der Planfeststellungsbehörde, der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe und der zuständigen unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe mitzuteilen.

#### A.IV.6.3.

Sämtliche Eingriffe und Maßnahmen in Waldflächen sind in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu vollziehen. Dabei ist im Rahmen der Rodung und Rekultivierung der Flächen, ebenso wie beim Bau und Betrieb des Straßenbauvorhabens, größtmögliche Rücksichtnahme auf die angrenzenden, nicht in Anspruch genommenen Waldflächen zu nehmen. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten benachbarter Waldflächen.

Waldflächen außerhalb der genehmigten Umwandlungsfläche dürfen weder befahren noch als Lagerfläche für Baustelleneinrichtungen, Material oder Erdaushub genutzt werden.

Soweit im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben Schäden an verbleibenden Waldwegen (inkl. Wasserableitungssysteme) entstehen, sind diese nach Abschluss der jeweiligen Arbeiten/Maßnahmen unverzüglich zu beheben. Dabei sind die zu diesem Zeitpunkt geltenden einschlägigen Richtlinien/Merkblätter zu berücksichtigen. Aktuell gültig sind die Richtlinie Ländlicher Wegebau (RLW: Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege (August 2016), korrigierte Fassung, Stand: November 2018) sowie das diesbezügliche MLR-Merkblatt für Wegebaumaßnahmen im Wald (Hinweise zum forst- und naturschutzrechtlich konformen Vorgehen bei Erschließungsmaßnahmen im Wald; MLR 20.03.2017).

#### A.IV.6.4.

Die nachfolgend aufgeführten forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe und unter Beachtung folgender Mindestanforderungen umzusetzen:

Forstrechtliche Ausgleichsmaßnahmen	Flst. Nr.	Gemarkung	Arbeitsfläche [m <sup>2</sup> ]
<b>Ersatzaufforstung</b>			<b>25.200</b>

- Maßnahme 2.3 AFFH – Aufforstung Sportplatz im Lehrwald	17365	Jöhlingen	10.300
- Maßnahme 2.5 AFFH – Aufforstung landw. genutzter Flächen westlich des Prinzhölzle	16501	Jöhlingen	7.500
- Maßnahme 1.7 AFFH – Aufforstung ehemaliger Verkehrsflächen	17365	Jöhlingen	600
- Maßnahme 9.2 A – Aufforstung landwirtschaftlich genutzter Flächen	18144, 18150, 18151, 18152	Jöhlingen	6.800
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vollständige Bestockung, ohne größere Lücken aus überwiegend heimischen Laubbaumarten (mind. 40 %).</li> <li>- ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen (u.a. Schutz vor Wildschäden) und Kultursicherung sind durchzuführen.</li> <li>- Die Maßnahmenverpflichtung ist erfüllt, wenn der Zustand „gesicherte Kultur“ (Jungbestand mit durchschnittlicher Oberhöhe von 2,5 m) mit oben dargestellter Baumartenzusammensetzung erreicht ist</li> </ul>			

Entsprechen die umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen nicht den o.g. forstlichen Mindestanforderungen, so hat der Vorhabenträger solange nachzubessern, bis die Mindestanforderungen erfüllt sind.

#### A.IV.6.5.

Die Dauer der befristeten Waldumwandlung ist so gering wie möglich zu halten. Die befristet umgewandelten Waldflächen bleiben Wald im Sinne von § 2 Abs. 2 LWaldG. Eingebrachte Bauten und Anlagen sind unverzüglich nach Beendigung der Inanspruchnahme der Fläche zu entfernen und die Flächen sind in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe ordnungsgemäß forstlich zu rekultivieren und wiederaufzuforsten. Die Böden sind mindestens so aufzubereiten, dass sie die Qualität eines ordnungsgemäß technisch rekultivierten Bodens erreichen.

Es sind folgende Vorgaben zu beachten:

- Die Rekultivierung hat nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik zu erfolgen. Die Mindestanforderungen an die Art und Weise einer forstlichen Rekultivierung ergeben sich derzeit aus der Broschüre „Forstliche Rekultivierung“,

Schriftenreihe der Umweltberatung im Iste, Band 3 (3., überarbeitete Auflage; November 2011; ISBN 978-3-923107-59-9).

- Bodenverdichtungen sind zu vermeiden und gegebenenfalls durch eine angepasste Tiefenlockerung (durchschnittlich mindestens 0,7 m) zu beseitigen.
- Nach ordnungsgemäßer bodentechnischer Rekultivierung hat zeitnah die Wiederbewaldung der Fläche zu erfolgen. Die Bäume müssen vital sein, d.h. keine Wuchsstockungen, Krankheits- /Schaderreger aufweisen und das Stadium einer gesicherten Kultur (Jungbestand mit einer durchschnittlichen Oberhöhe von 2,5 m) aufweisen.
- Sollten gepflanzte Waldbäume vor Erreichen des Zustands „gesicherte Kultur“ in größerem Umfang bzw. flächig ausfallen, sind diese zu ersetzen.
- Bis zum Erreichen des Zustands „gesicherte Kultur“ sind die erforderlichen Schutzmaßnahmen vor Wildschäden durchzuführen. Analoges gilt für notwendige Kultursicherungsmaßnahmen zur Regulierung von verdämmend wirkender Konkurrenzvegetation (z. B. Brombeere).
- Entspricht das Rekultivierungsergebnis nicht den o.g. forstlichen Mindestanforderungen, ist solange nachzubessern, bis die o.g. Mindestanforderungen erfüllt sind.

#### A.IV.6.6.

Der Nachweis des Vollzugs der forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie der forstlichen Rekultivierung und Wiederaufforstung ist unverzüglich nach erfolgter Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme, spätestens jedoch innerhalb von fünf Jahren nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten und einer ordnungsgemäßen bodentechnischen Rekultivierung des Bodens, über die untere Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe an die höhere Forstbehörde, Regierungspräsidium Freiburg, unaufgefordert schriftlich anzuzeigen.

### **A.IV.7. Bodenschutz und Abfall / Altlasten**

#### A.IV.7.1.

Für die weitere Planung und Ausführung des Vorhabens ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und mit dem Landratsamt Karlsruhe, untere Bodenschutzbehörde, abzustimmen.

Das Bodenschutzkonzept sollte mindestens folgende Punkte beinhalten:

- Bodenabtragsplan mit Massenbilanz und Abtragsmächtigkeiten.
- Vorgaben und Anforderungen zu Baupisten.

- Geplanter technischer Ablauf der Erdabtrags-, Zwischenlagerungs- und Auftragsarbeiten (optimale Geräte, Arbeitstechnik etc.) inkl. Terminplanung sowie Angaben zu Schlechtwetterszenarien.
- Festlegung der für die Erdarbeiten zuzulassenden Maschinen.
- Vorgaben zu Rekultivierung /Rekultivierungsziel und Folgebewirtschaftung.
- Organigramm mit Angaben zu Akteuren und Informationsfluss.

Bei der Erstellung des Bodenschutzkonzepts sind die Ausführungen im Beitrag Bodenschutz (Unterlage 21.3) sowie die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten.

#### A.IV.7.2.

Vor und während der Bauarbeiten ist eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) heranzuziehen, die von sach- und fachkundigen Personen durchzuführen ist. Diese ist rechtzeitig vor Ausführung des Vorhabens der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu benennen.

Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßgaben und Nebenbestimmungen sowie das Bodenschutzkonzept sind der für die bodenkundliche Baubegleitung zuständigen Person zur Kenntnis zu geben. Zu Beginn der Bauausführung informiert die bodenkundliche Baubegleitung im Zuge eines Baueröffnungstermins alle Vorhabenbeteiligten über die wesentlichen Inhalte und Ziele des Bodenschutzes auf der Baustelle, insbesondere die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.

Die bodenkundliche Baubegleitung hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Kontrolle der Einhaltung der bodenschutz- und abfallrechtlichen Bestimmungen;
- Beurteilen der Boden-/ Verdichtungsempfindlichkeiten unter Berücksichtigung der Witterungseinflüsse und Bodenfeuchte;
- Überwachen des vereinbarten Bodenmanagements und des Einsatzes von bodenschonenden Maschinen;
- Einhaltung von an die Bauphase und Witterung angepassten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen;
- Dokumentation aller Belange der BBB.

Im Falle von Abweichungen von den festgelegten Maßnahmen des Bodenschutzes macht die bodenkundliche Baubegleitung die örtliche Bauleitung bzw. den Auftraggeber und die Bodenschutz- und Altlastenbehörde darauf aufmerksam und schlägt

Lösungsmöglichkeiten vor. Ggf. auftretende Bodenschäden durch zum Beispiel Verdichtungen, Erosionen, Vernässungen sind auf einem Lageplan zu dokumentieren.

#### A.IV.7.3.

Im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Böden zu achten. Bei allen Maßnahmen sind vor und während der Bauarbeiten Vorkehrungen zum Verdichtungsschutz baulich nicht beanspruchter und/oder wiederzuverwertender Böden zu treffen. Insbesondere dürfen alle Arbeiten mit mechanischer Beanspruchung der Böden nur bei ausreichend trockenen Bodenverhältnissen erfolgen und es sind bodenschonende Baumaschinen einzusetzen. Die Abtrags- und Umlagerungsarbeiten sollen grundsätzlich mit entsprechend bodenschonenden Baumaschinen (Kettenbagger, Kettenraupen) mit geringem Anpressdruck durchgeführt werden.

#### A.IV.7.4.

Die Baustelleneinrichtung ist flächenmäßig auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Baustraßen und Zwischenlagerplätze sind aus Gründen des Bodenschutzes möglichst im Bereich vorhandener Infrastruktur (Straßen, Wege und befestigte Plätze) oder auf später überbaute Bereiche zu legen. Baustelleneinrichtungen auf unbefestigten Böden sind möglichst zu vermeiden. Falls solche Plätze auf kulturfähigen Böden eingerichtet werden müssen, ist der kulturfähige Oberboden (Mutterboden) vor Beginn der baubedingten Nutzung zu entfernen. Kulturfähige Böden außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind durch wirkungsvolle Maßnahmen vor Befahrung zu schützen.

#### A.IV.7.5.

Bei der Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen und Lagerflächen) sind nach der DIN 19639 ggfs. lastverteilende Maßnahmen vorzusehen. Nach Ende der Bauarbeiten sind die BE- und Lagerflächen vollständig zurückzubauen

#### A.IV.7.6.

Das längere Abstellen und Parken von Baufahrzeugen über Nacht darf nur auf befestigten BE-Flächen erfolgen. Die technischen Regeln und Sicherheitsrichtlinien zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen sind zu beachten. Es ist insbesondere auf einen sach- und ordnungsgemäßen Gebrauch von Baufahrzeugen und Arbeitsgerät zu achten.

#### A.IV.7.7.

Es ist strikt darauf zu achten, dass keine Vermischung von Ober- und Unterboden bzw. Vermischungen von Bodenmaterial mit standortfremdem Materialien erfolgt. Gegebenenfalls werden Trennvliese erforderlich.

#### A.IV.7.8.

Der humushaltige Oberboden ist im gesamten Bereich der geplanten Baumaßnahme abzutragen und, soweit ein Wiedereinbau / eine Verwertung nicht unmittelbar möglich ist, auf getrennten Mieten anzulegen und diese bei längerdauernder Lagerung (mehr als 3 Monate) mit tiefwurzelnden Pflanzenarten wie Luzernen zu begrünen, um Verdichtungen und Erosion sowie unerwünschten Pflanzenaufwuchs zu vermeiden.

#### A.IV.7.9.

Bei der Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht sowie beim Zwischenlagern von Materialien sind Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Einwirkungen auf den Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden oder zu vermindern. Die entsprechenden Anforderungen der DIN 19639, DIN 19731 und DIN 18915 sind zu beachten.

#### A.IV.7.10.

Um Beeinträchtigungen des Bodengefüges während des Transports und beim Be- und Entladen des Transportfahrzeuges zu vermeiden, ist nach DIN 18915 auf geringe Schütthöhen und Witterungsschutz durch Abdecken zu achten.

#### A.IV.7.11.

Es sind geeignete Maßnahmen für die Rekultivierung von bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen (z. B. Tiefenlockerung des Bodens, Ansaat von Tiefwurzeln) vorzusehen. Die Leistungsfähigkeit des Bodens ist so weit wie möglich und zumutbar wiederherzustellen.

#### A.IV.7.12.

Überschüssiges Bodenmaterial ist grundsätzlich ordnungsgemäß und seinen Eigenschaften angemessen zu verwerten.

#### A.IV.7.13.

Im Zuge der Ausführungsplanung ist ein Abfallverwertungskonzept (§ 3 Abs. 4 LKreiWiG) zu erstellen und mit der unteren Abfallrechtsbehörde des Landratsamts

Karlsruhe abzustimmen. Sollten Recyclingbaustoffe nicht vorrangig verwendet werden, sind die Gründe zu dokumentieren.

#### A.IV.7.14. - Hinweis

Bodenaushub aus Straßenrand nahen Bereichen kann durch den Straßenverkehr belastet sein. Es kann daher nicht von dem Anfall frei verwertbaren Aushubs ausgegangen werden.

### **A.IV.8. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

#### A.IV.8.1. Allgemeines

Während der gesamten Baumaßnahme sind durch die Umweltbaubegleitung die Auswirkungen jeglicher Baumaßnahmen an und in Gewässern ständig daraufhin zu überwachen, ob kurzfristige erheblich nachteilige Auswirkungen in Bezug auf die Gewässerökologie auftreten. Auch wenn solche Auswirkungen nur vorübergehend sind, müssen unverzüglich mit der jeweils zuständigen Behörde geeignete Gegenmaßnahmen durchgeführt werden.

#### A.IV.8.2. Bauausführung und Baustelleneinrichtung

##### A.IV.8.2.1

Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften (z. B. durch Aushub, Baustoffe, Abfälle usw.) verhütet wird. Wassergefährdende Substanzen, insbesondere Mineralöle, Treib-, Schmier- und ähnliche Stoffe dürfen nicht in das Gewässer gelangen.

##### A.IV.8.2.2.

Die in der Ergänzung zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Unterlage 21.1 a in Bezug zur Entscheidung des EuGH C.525/20 in der dortigen Tabelle zu baubedingten Wirkungen (Tabelle 5-1: Projektbezogene Relevanz der möglichen Wirkungen) genannten zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz vor vorübergehenden kurzfristigen Auswirkungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

##### A.IV.8.2.3.

Wird bei der Baumaßnahme unerwartet Grundwasser angeschnitten, sind die Arbeiten, die zur Erschließung geführt haben, unverzüglich einzustellen und das Landratsamt Karlsruhe - untere Wasserbehörde - ist zu verständigen.

#### A.IV.8.2.4.

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

#### A.IV.8.2.5.

Für Sofortmaßnahmen zur Schadensminimierung sind geeignete Materialien (z. B. Ölbinder, Ölbindevlies, Folie, Kontaminationsbehälter, Lappen, usw.) in ausreichender Menge vor Ort bereitzustellen. Ausgelaufene wassergefährdende Flüssigkeiten sind unverzüglich zu binden, restlos aufzunehmen und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen.

#### A.IV.8.2.6.

Für die Baufahrzeuge und Baumaschinen dürfen nur biologisch schnell abbaubare Betriebsstoffe (z.B. Hydrauliköl) verwendet werden.

#### A.IV.8.2.7.

Werden bei den Bohrarbeiten/Erdarbeiten erdfremde bzw. verunreinigte Materialien oder umweltrelevante Funde festgestellt oder kommt es zu einem Austritt wassergefährdender Stoffe sind sofort geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen und umgehend die untere Bodenschutzbehörde und die untere Wasserbehörde des Landratsamts Karlsruhe, der Abwasserverband „Am Walzbach“ sowie die Gemeinde Walzbachtal zu informieren. Die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich des Boden- und Gewässerschutzes sind mit der Wasserbehörde abzustimmen.

#### A.IV.8.2.8.

Die Gründung von Bauwerken hat so zu erfolgen, dass ein Anstieg des Grundwassers sowie ein Austrag des Betons ins Grundwasser vermieden wird.

#### A.IV.8.2.9.

Es dürfen lediglich Baustellen-WCs mit vollständiger Erfassung sämtlicher Abwässer zur Verbringung in eine öffentliche Kläranlage betrieben werden.

#### A.IV.8.2.10.

Die Böschungen der Regenwasserbehandlungsanlagen sollen möglichst flach und frei von Gehölzen sein. Das Regenrückhaltebecken 2 (RRB 2) hat eine unterhaltsfreundliche Begrünung z.B. durch niedrigwachsende Gräser zu erhalten. Die Retentionsbodenfilteranlage ist zu umzäunen, um ein Betreten durch Unbefugte zu vermeiden. Die Tore zur Retentionsbodenfilteranlage sind mit einer Breite von mindestens 3,00 m herzustellen.

#### A.IV.8.2.11.

Die technische Ausstattung der Pump- und Hebeanlagen ist im Zuge der Ausführungsplanung entsprechend des Anforderungskatalogs im Dokument „Anforderungen des Straßenbetriebsdienstes für Pump- und Hebeanlagen“ des Landratsamts Karlsruhe, Amt 22, Sachgebiet Betrieb vom 11.02.2020, Az.: -659.532-5339555 zu erarbeiten und mit dem Amt für Straßen, Abteilung Betrieb sowie mit dem Betreiber abzustimmen.

#### A.IV.8.2.12. - Hinweis

Bei der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zum Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutz zu beachten.

#### A.IV.8.3. Grundwasserschutz in Wasserschutzgebieten (WSG)

Über die auch das Grundwasser schützende allgemeine Nebenbestimmung in A.IV.8.1 und A.IV.8.2. hinaus, gelten für Wasserschutzgebiete zusätzlich die nachfolgenden besonderen Bestimmungen:

##### A.IV.8.3.1.

Die ausführenden Firmen sind ausdrücklich auf das Vorhandensein des Wasserschutzgebiets und ihre besondere Sorgfaltspflicht, vor allem im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, hinzuweisen.

##### A.IV.8.3.2.

Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Handlungsanweisung aufzustellen, in der

- auf die Lage in einem Wasserschutzgebiet und auf die Gefahr einer Trinkwasser-  
verunreinigung hingewiesen wird,
- die Vorgehensweise bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen festlegt wird,
- dargelegt wird, an wen die entsprechenden Meldungen abzusetzen sind.

Die Mitarbeiter der eingesetzten Firmen sind von der verantwortlichen Bauleitung

auf die Handlungsanweisung hinzuweisen, die an gut sichtbarer und dauernd zugänglicher Stelle auf der Baustelle angebracht werden muss.

#### A.IV.8.3.3.

Bei allen im Zuge des Vorhabens vorgesehenen Maßnahmen in Wasserschutzgebieten sind die Bestimmungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2016 (RiStWag) zu beachten.

#### A.IV.8.3.4.

Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren sind bei längeren Arbeitsunterbrechungen, etwa über Nacht, auf befestigten Flächen abzustellen. Kraftstoffanlagen und Hydrauliksysteme von Baumaschinen und Fahrzeugen sind vor dem Ersteinsatz und anschließend in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit zu prüfen. Das Betanken von Baumaschinen und Geräte hat außerhalb des Wasserschutzgebietes über gesicherten Flächen zu erfolgen.

#### A.IV.8.3.5.

Wartungs-, Reinigungs- und Reparaturarbeiten an den Baumaschinen sind ausschließlich außerhalb der Wasserschutzgebiete durchzuführen. Es sind biologisch abbaubare Schmierstoffe zu verwenden.

#### A.IV.8.3.6.

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

#### A.IV.8.3.7.

Zu erstellende Bauwerke sind dicht herzustellen. Bei einer Außenabdichtung der Bauwerke gegen Bodenfeuchtigkeit, drückendes und nicht drückendes Wasser dürfen nur phenol-, pech- und teerfreie Bitumenemulsionen eingesetzt werden. Die Verwendung von Bitumenlösungen ist nicht zulässig.

### A.IV.8.4. Oberflächengewässer

#### A.IV.8.4.1.

Während der Bauarbeiten ist eine Beeinträchtigung der Gewässer sowohl durch den Eintrag von Feinsedimenten bzw. durch die damit einhergehende Eintrübung, wie auch durch den Eintrag von Fremd-/Betriebsstoffen wie z.B. Aushub, Baustoffen, Abfällen durch geeignete Vorkehrungen zu vermeiden.

#### A.IV.8.4.2.

Während der Bauarbeiten darf die Gewässerunterhaltung nur so weit als unumgänglich behindert werden. Anschließend sind durch die Bauarbeiten bedingte Einschränkungen der Gewässerunterhaltung wieder zu beseitigen.

#### A.IV.8.4.3.

Im Gewässerrandstreifen ist die Lagerung wassergefährdender Stoffe sowie die Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten an Baumaschinen, die Betankung von Baumaschinen und -geräten aus Kanistern, Fässern und sonstigen Anlagen verboten.

Eine Zwischenlagerung von Aushubmaterial und Baugeräten im Abflussprofil sowie die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen im Gewässerrandstreifen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, ist nicht zulässig.

#### A.IV.8.4.4.

Eingriffe in das Gewässerprofil sind auf das unabdingbar erforderliche Maß zu beschränken.

#### A.IV.8.4.5.

Nach der Verlegung der Druckleitung zum Verbandssammler des Abwasserzweckverbands „Am Walzbach“ in offener Bauweise ist der Ausgangszustand des Grabenprofils wiederherzustellen.

#### A.IV.8.4.6.

Das natürliche Sohlsubstrat ist bauzeitlich getrennt von anderem Aushub fachgerecht zwischenzulagern, zu schützen und wieder einzubringen.

#### A.IV.8.5. Abwasserzweckverband

Die Ableitung aus der Schmutzfangzelle in den Verbandssammler des Abwasserzweckverbands „Am Walzbach“ hat soweit möglich in den abflussarmen Nachtstunden zu erfolgen.

#### A.IV.8.6. Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz

##### A.IV.8.6.1.

Eventuell erforderliche Arbeiten im Gewässer und Gewässerrandbereich dürfen soweit möglich nur bei Niedrigwasser durchgeführt werden, im Übrigen nur bei technisch beherrschbarem Wasserstand.

Der Vorhabenträger hat sich selbstständig und fortlaufend zu Wetterwarnungen, insbesondere zu lokalen Starkregenereignissen, über die Wettervorhersagen und Niederschlagsprognosen (z. B. des Deutschen Wetterdienstes) zu informieren sowie Wasserstands- und Abflussinformationen über die Hochwasservorhersagezentrale Baden-Württemberg einholen.

#### A.IV.8.6.2.

Wassergefährdende Stoffe, Baustoffe und sonstige Materialien, Maschinen sowie Aushub und Bauschutt sind möglichst außerhalb des Überschwemmungsgebiets zu lagern. Andernfalls sind wassergefährdende Stoffe mindestens ausreichend hoch über dem HQ<sub>100</sub> Wasserspiegel zu lagern; abschwemmbar Teile sind vor Abtrieb zu sichern.

#### A.IV.8.6.3.

Im Falle einer bevorstehenden Hochwassergefahr sind Gegenstände, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, unverzüglich aus dem Einstaubereich zu entfernen.

#### A.IV. 8.6.4.

Das Vorhaben ist so zu errichten, dass bei einem 100jährigen Hochwasser (HQ<sub>100</sub>), das der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets nach § 76 Abs. 2 Satz 1 WHG zugrunde liegt, keine baulichen Schäden zu erwarten sind.

### **A.IV.9. Immissionsschutz**

#### A.IV.9.1. Allgemeines

##### A.IV.9.1.1.

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

##### A.IV.9.1.2.

Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Plan-

feststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein Ansprechpartner für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) zu benennen, für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärmschutzes zu benennen. Erforderlichenfalls ist ein anerkannter Sachverständiger hinzuzuziehen.

#### A.IV.9.1.3.

Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

#### A.IV.9.2. Baulärm

##### A.IV.9.2.1.

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 - AVV Baulärm - beachtet wird.

##### A.IV.9.2.2.

Bauarbeiten dürfen nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattfinden. Abweichend davon sind beim Bau des Überführungsbauwerks (Bauwerks 6917/637) der Bahnstrecke Grötzingen – Eppingen der Deutschen Bahn (DB) über die B 293 neu bei ca. Bau-km 2+358, Bauarbeiten auch im Nachtzeitraum (zwischen 20.00 Uhr und 07.00 Uhr) zulässig.

Die Einwirkzeiten von lärm- und erschütterungsintensiven Baugeräten sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu minimieren. Dies gilt im Besonderen für Arbeiten im Nachtzeitraum (20:00 Uhr bis 7:00 Uhr).

##### A.IV.9.2.3.

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

Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutz Gesichtspunkten zu optimieren. Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

Soweit Maschinen und Geräte eingesetzt werden, die dem Anwendungsbereich der 32. BImSchV unterliegen, ist diese zu beachten.

#### A.IV.9.2.4.

Die für die Bauausführung beauftragten Firmen haben nachzuweisen, dass alle auf der Baustelle eingesetzten Mitarbeiter eine entsprechende Unterweisung in die relevanten Belange des Immissionsschutzes erhalten haben. Auf Verlangen ist der Nachweis der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

#### A.IV.9.2.5.

Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten eine schalltechnische Baulärmprognose unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung zu erstellen bzw. fortzuschreiben. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

Die Prognose ist auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immissionsschutzbehörde und den Anwohnern vorzulegen.

#### A.IV.9.2.6.

Gemäß Lärmprognose ermittelte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten und/oder temporären Abschirmmaßnahmen (dazu gehören u.a. mobile Lärmschutzwände und die mögliche (Teil)Kapselung von Geräten) zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Das Ergebnis der Prüfung, welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen anzuordnen.

#### A.IV.9.2.7.

Soweit gemäß der Lärmprognose trotz Schutz oder Minimierungsmaßnahmen mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

Besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitern) ist auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum auch für den Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) anzubieten, sofern gemäß der vorgenannten Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) gerechnet wird.

#### A.IV.9.2.8.

Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

Die einzelnen lärmintensiven Schritte der Baudurchführung sind für jeden Tag der Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhrzeit zu verzeichnen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen. Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

#### A.IV.9.2.9.

Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach A.IV.9.2.7 nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

#### A.IV.9.3. Verkehrslärm und Schallschutzmaßnahmen

##### A.IV.9.3.1.

Die Eigentümer des Grundstücks mit der Adresse Kapellenhof 1, an dessen Gebäude für den Planfall die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV im 1. Obergeschoss überschritten werden (vgl. Planunterlage 17.1a, Anhang Blatt 1a), haben gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (sog. passiver Schallschutz). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen.

##### A.IV.9.3.2.

Art und Umfang der Maßnahmen werden nach Maßgabe der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Eigentümern festgelegt.

##### A.IV.9.3.3.

Die Eigentümer der dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude (s. A.IV.9.3.1) sind vom Vorhabenträger auf die Möglichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald feststeht, dass die Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird.

#### A.IV.9.4. Erschütterungen

##### A.IV.9.4.1.

Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

##### A.IV.9.4.2.

Bei unvermeidbaren erschütterungsintensiven Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart ist die DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen einzuhalten

#### A.IV.9.5. Luft

Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

### **A.IV.10. Klima**

Es ist im Rahmen der Ausführungsplanung soweit möglich auf den Einsatz CO<sub>2</sub>-freundlicher Bauweisen bzw. Baustoffe zu achten. Im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen sowie der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen zur Minderung der THG-Emissionen (z. B. Wahl der Baustoffe, Recyclingquote der Baustoffe, Wiederverwendung mineralischer Baustoffe oder Bodenmaterials vor Ort) zu prüfen.

### **A.IV.11. Landwirtschaft**

#### A.IV.11.1.

Die jeweiligen Bewirtschafter landwirtschaftlicher Grundstücke werden früh- und rechtzeitig – wenn möglich vor dem 15. Mai des Ausführungsjahres - über den Umfang und den Zeitpunkt der Grundstückinanspruchnahme informiert. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist mit den jeweiligen Bewirtschaftern abzustimmen.

Auch für vorübergehende Inanspruchnahmen sind die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

#### A.IV.11.2.

Es ist sicherzustellen, dass die weiterhin zu nutzenden landwirtschaftlichen Flächen

sowie die Zufahrt zur landwirtschaftlichen Hofstelle „Kapellenhof“ auch während der Bauzeit so erschlossen sind, dass sie mit entsprechenden landwirtschaftlichen Geräten bewirtschaftet werden können. Der Vorhabenträger hat hierzu im Rahmen der Ausführungsplanung einen detaillierten Bauphasenplan sowie ein Umleitungskonzept zu erstellen.

#### A.IV.11.3.

Vorübergehend in Anspruch genommene landwirtschaftliche Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftung möglich ist.

### **A.IV.12. Denkmalschutz**

#### A.IV.12.1.

Der Vorhabenträger ist im Rahmen des Zumutbaren zur fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation des Kulturdenkmals „Frühmesswegkreuz“ (Döminches Kreuz) auf dem Flurstück-Nr. 17365 verpflichtet. Die Dokumentation des Kulturdenkmals ist rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme Nr. 1.3 V durch eine Person mit entsprechender Sachkenntnis (Steinmetz, Steinrestaurator) durchzuführen.

Die Einzelheiten zum fachgerechten Abbau und zur Sicherung sind im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, [BaudenkmalpflegeLAD-KA@rps.bwl.de](mailto:BaudenkmalpflegeLAD-KA@rps.bwl.de), abzustimmen. Der Wiederaufbau des Kulturdenkmals hat in funktionalem Zusammenhang mit dem Frühmessweg in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Gemeinde Walzbachtal zu erfolgen.

#### A.IV.12.2.

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

#### **A.IV.13. Brandschutz und Rettungsdienst**

Im Zuge der Bauvorbereitung sind temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie beispielsweise Straßensperrungen und Umleitungen, mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Karlsruhe abzustimmen; der Rettungsdienst ist entsprechend zu informieren.

#### **A.IV.14. Eisenbahninfrastruktur / Eisenbahnbetrieb**

##### A.IV.14.1.

Alle Baumaßnahmen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf Eisenbahnstrecken sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der AVG und der DB Netz AG abzustimmen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Sperrpausen, Langsamfahrstellen, sonstige bautechnische und betriebliche Schutzmaßnahmen usw. sind frühzeitig mit der AVG und der DB Netz AG abzustimmen und festzulegen.

##### A.IV.1.14.2.

Bei Baumaßnahmen im Bereich der Bahnstrecke sind die Hinweise zur Bauausführung in der Stellungnahme der AVG vom 09.09.2021 zu beachten.

Für Arbeiten im Gleisbereich bzw. der Oberleitung gelten insbesondere folgende Maßgaben, soweit sie nicht unter Beachtung weiterer Auflagen zulässig sind:a

- die erforderlichen Mindestabstände zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung sind einzuhalten;
- der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise ist freizuhalten;
- beim Einsatz eines Baukrans oder Großgeräts der Schwenkbereich des Auslegers darf nicht in den Gefahrenbereich der Gleise bzw. der Oberleitung reichen;
- Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht über Bahngrund abgeleitet werden;
- bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen;

- das Betreten und Überschreiten der Gleisanlage ist nicht gestattet.

Sofern diese Maßgaben nicht eingehalten werden können, dürfen erforderlichen Arbeiten im Gefahrenbereich des Gleises bzw. der Oberleitungen nur durchgeführt werden, wenn

- eine Begleitung durch Sicherungspersonal erfolgt sowie für derartige Arbeiten spätestens sechs Wochen vor Baubeginn eine Betriebs- und Bauanweisung (BE-TRA) bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) beantragt wird;
- beim Einsatz von Bagger, Kran oder o. Ä. zwingend solche Maschinen eingesetzt werden, die zum mechanischen Schutz der Oberleitung über eine Hubbegrenzung verfügen;
- beim Einsatz von Baukränen oder Großgeräten vor Baubeginn mit der Instandhaltungsabteilung der AVG eine Kranvereinbarung abgeschlossen wird.

#### A.IV.14.3.

Erforderliche Anpassungen an der Oberleitungsanlage und der Leit- und Sicherungstechnik am Brückenbauwerk 6917/637 sind durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) vollständig und richtlinienkonform auszuführen. Die LEA ist hierzu im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen.

#### A.IV.14.4.

Die Standsicherheit der bestehenden Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 8,139 (Wirtschaftsweg) ist durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Gutachter zu beurteilen und ggfs. nachzuweisen. Erforderlichenfalls sind Auswirkungen auf benachbarte Eisenbahnbetriebsanlagen zu überprüfen

#### A.IV.14.5.

Vor Beginn der Baumaßnahme ist für die bestehende Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 8,139 (Wirtschaftsweg) ein den fachlichen Vorgaben entsprechendes Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Die AVG ist über den Termin zur Beweissicherung frühzeitig zu informieren; die Ergebnisse der Beweissicherung sind zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Begutachtung trägt der Vorhabenträger.

Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine erneute Zustandsfeststellung. Anhand eines Vergleichs der Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen werden gegebenenfalls durch das Vorhaben bedingte Schäden festgestellt. Schäden, die durch das Vorhaben herbeigeführt wurden, werden beseitigt bzw. die Kosten hierfür ersetzt.

#### A.IV.14.6.

Die Maßnahmen 6.2 VCEF (Schutz der Zauneidechsenpopulation gegenüber dem Baubetrieb) und 7.2 ACEF (Gehölzpflege am Bahndamm) sowie 7.3 A/VCEF (Baumpflanzung im Umfeld der Bahnüberführung) sind in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH durchzuführen. Auf § 5 LEisenbG wird hingewiesen.

### **A.IV.15. Bauzeitliche Umleitungen und Sperrungen**

Die Führung der Umleitungstrecken für den Linienbusverkehr sowie für den Schienenersatz- und Busnotverkehr ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) sowie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) abzustimmen.

### **A.IV.16. Leitungen**

#### A.IV.16.1.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Leitungen der Versorgungsunternehmen vermieden werden. Aufgrund der Baumaßnahme freigelegte Leitungen sind während der Bauzeit vor Beschädigungen zu sichern. Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

#### A.IV.16.2.

Die Ausführung von Arbeiten aller Art, die Lagerung von Baumaterial, Bodenaushub und Ähnlichem innerhalb des Schutzstreifens von Leitungen sind nicht zulässig und sofern dies nicht möglich ist, mit dem jeweiligen Leitungsträger rechtzeitig vor Baubeginn zu vereinbaren. Erforderlich werdende Schutzvorkehrungen sind vorzusehen.

#### A.IV.16.3.

Die Bauausführung ist mit der Netze BW GmbH, der Netze-Gesellschaft Südwest mbH, der TelemaxX Telekommunikation GmbH, der Terranets bw GmbH und der

Deutschen Telekom Technik GmbH sowie der Gemeinde Walzbachtal abzustimmen.

#### A.IV.16.4.

Bei der Bauausführung ist die „Information für Bauunternehmen – Schutz von Kabeln, Rohr- und elektrischen Freileitungen“ der Netze BW GmbH zu beachten.

#### A.IV.16.5.

Bei der Bauausführung sind die Technischen Bedingungen „Anweisung zum Schutz von Anlagen der terranets bw GmbH“ sowie die „Auflagen und Bedingungen der terranets bw GmbH“ zu beachten.

### **A.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 Nebenbestimmung oder Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Plan-aussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Der Vorhabenträger hat insbesondere auch Folgendes zugesagt:

#### **A.V.1. Immissionsschutz**

##### A.V.1.1.

In Bereichen außerhalb der Brückenbauwerke, in denen die B 293 neu in Dammlage verläuft, wird ein lärmtechnisch optimierter Splittmastixasphalt mit der Bezeichnung SMA 8 LA aufgebracht.

##### A.V.1.2.

Die Hauptandienung der Baustelle durch Bau- und Lieferfahrzeuge für den Bau der Ortsumfahrung wird nicht über das Wohngebiet „Attental“, sondern über alternative Wege und Baustraßen entlang der zukünftigen Trasse erfolgen.

##### A.V.1.3.

Auf der Attentalbrücke (Bauwerk 6917/635) werden im Rahmen der

Ausführungsplanung Bewehrungskörbe vorgesehen, damit – sollte sich später ein rechtlich begründetes Erfordernis für Lärmschutz ergeben - eine Nachrüstung von Lärmschutz gegebenenfalls möglich ist.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ebenfalls zu prüfen, ob auch auf der Wirtschaftswegunterführung „Wöschbacher Straße“ (Bauwerk 6917/636) Bewehrungskörbe vorgesehen werden können.

## **A.V.2. Naturschutz**

### A.V.2.1.

Die Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen im Attental werden auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt und - soweit möglich - außerhalb des flächenhaften Naturdenkmals gelegt.

### A.V.2.2.

Die Gestaltung im Umfeld des Kulturdenkmals Wegkreuz am Frühmessweg (Döminische Kreuz) durch Baumpflanzungen wird mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe und dem Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt.

### A.V.2.3.

Zur Unterrichtung der EU-Kommission über getroffene Maßnahmen nach § 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG wird der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde das Formblatt für die Mitteilung von Informationen an die Europäische Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) vorlegen.

### A.V.2.4.

Die Pflanzung der hochstämmigen Obstbäume erfolgt so, dass diese einerseits die Erfordernisse eines Streuobstbestands erfüllen und andererseits eine maschinelle Pflege ermöglichen. Es wird möglichst ein Abstand von 15 m x 15 m bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

## **A.V.3. Wasserwirtschaft**

Die Details hinsichtlich der Einleitung des Schmutzwassers aus der Schmutzfangzelle des Regenrückhaltebeckens in den Verbandskanal werden mit dem Abwasserzweckverband Am Walzbach im Zuge der Ausführungsplanung abgestimmt.

#### **A.V.4. Forstwirtschaftliches Wegenetz**

Der Vorhabenträger sagt zu, die von der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe als Erschließung des forstwirtschaftlichen Wegenetzes vorgeschlagene und beabsichtigte Herstellung der Wegeverbindung im Waldgebiet „Lehrwald“ zwischen „Gerader Weg“ und „Durlacher Weg“ sowie zwischen „Krummer Weg“ und „Schwarzhüttenweg“ zu finanzieren.

#### **A.V.5. Geotechnik**

Der Vorhabenträger führt vor Baubeginn weitere objektbezogene Baugrunduntersuchungen durch. Sollte sich aus dem Bodengutachten ergeben, dass ein hydrogeologisches Gutachten bzw. eine Abdichtung der straßenbegleitenden Mulden erforderlich wird, wird dies in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

#### **A.V.6. Betriebszufahrt Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen**

Der Wirtschaftsweg von L559n-Bau-km ca. 0+168 bis 0+186, welcher auch als Betriebszufahrt für das HRB Seewiesen dient, erhält mindestens eine Befestigung entsprechend des Bestands sowie eine Kronenbreite von 4m. Die Kurvenradien und Längsneigungen werden mit der Gemeinde Walzbachtal abgestimmt. Die Anschlüsse an den Bestand werden hergestellt.

#### **A.V.7. Eisenbahninfrastruktur - Bahnstrecke 94201 Grötzingen – Eppingen**

##### A.V.7.1.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden für alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen, insbesondere bei der Umsetzung der Maßnahme 7.3A/VCEF, die Mindestpflanzabstände nach der DB-Richtlinie 882.0300, berücksichtigt.

##### A.V.7.2.

Das Mastpaar M 8-07 und M 8-08 soll in nahezu identischer Lage wiederhergestellt werden. Die technische Ausgestaltung (z.B. Befestigung mittels Konsole am Brückenüberbau) wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) und der AVG abgestimmt.

##### A.V.7.3.

Die Baumaßnahme B 293, OU Jöhlingen wird - soweit möglich - mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Bret-

ten, Abschnitt A zeitlich koordiniert. Insbesondere wird angestrebt, das Brückenbauwerk Nr. 6917/637 zeitgleich während der ohnehin durch die AVG geplanten Streckenvollsperrung infolge der Grunderneuerungs- und Ausbaumaßnahmen zwischen Grötzingen und Bretten zu realisieren.

Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellen, dass eine zeitliche Abstimmung dieser Baumaßnahmen nicht möglich ist, werden Alternativen wie insb. die Herstellung des Bauwerks mit angepasster Baukonstruktion neben der Bahntrasse und anschließendem Einschub geprüft und, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vorzugswürdig ist, mit der AVG abgestimmt. Soweit erforderlich wird eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt.

A.V.7.4.

Der AVG wird ein Bauwerksplan für das Brückenbauwerk Nr. 6917/637 vorgelegt.

#### **A.V.8. Leitungsträger**

A.V.8.1 Netze-Gesellschaft Südwest mbH

A.V.8.1.1.

Innerhalb des Schutzstreifens der Gashochdruckleitung DN 200 ST, PN25 der Netze-Gesellschaft Südwest mbH werden keine baulichen Anlagen errichtet und keine hochstämmigen Bepflanzungen oder sonstige Einwirkungen (z.B. Geländeänderung) vorgenommen, welche die Anlagen beeinträchtigen oder gefährden können.

A.V.8.1.2.

Etwaig erforderlich werdende Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens erfolgen in Abstimmung mit der Netze-Gesellschaft Südwest mbH und nur mit geeigneten Schutzvorkehrungen.

A.V.8.1.3.

Hinsichtlich der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen werden die Vorgaben des Technischen Regelwerkes DVGW GW 125 (M) eingehalten. Werden die Mindestabstände von 2,50 m zwischen Baum und Leitung nicht eingehalten, werden besondere Schutzmaßnahmen ergriffen.

#### A.V.8.2. Netze BW GmbH

##### A.V.8.2.1

Die Anforderungen der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) für die Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern werden eingehalten. Im Übrigen erfolgt die Lagerung und Verarbeitung leicht brennbarer Stoffe im Bereich der Leitungen der Netze BW nur mit Zustimmung der Netze BW GmbH.

##### A.V.8.2.2.

Die in der Stellungnahme der Netze BW GmbH vom 03.08.2021 geforderten Mindestabstände zu den Masten und den Leiterseilen werden – unter Berücksichtigung eines seitlichen Ausschlingens der Leiterseile – während der Baumaßnahme sowie nach Umsetzung des Vorhabens eingehalten. Die DIN VDE 0105 und die DIN EN 50341 werden beachtet.

##### A.V.8.2.3.

Ein etwaig notwendiges Aufstellen von Baukränen im Bereich der 110-kV-Leitung bzw. der 20-kV-Freileitung wird vorher mit der Netze BW GmbH abgestimmt.

##### A.V.8.2.4.

Eine etwaig notwendige Abschaltung der 110-kV-Leitung bzw. der 20-kV-Freileitung für die spätere Bauausführung - z.B. weil Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden können – wird frühzeitig vor Beginn der Arbeiten abgestimmt

##### A.V.8.2.5.

Mindestens 3 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten wird das Auftragszentrum Nord-HS der Netze BW verständigt, damit vor Baubeginn eine Sicherheitsunterweisung durchgeführt werden kann.

##### A.V.8.2.6. – 110-kV-Netz

Sollte ein Anheben der geplanten maximalen Höhe der Straße im Kreuzungsbereich mit der 110-kV-Leitung erforderlich werden, erfolgt dies in Abstimmung mit der Netze BW GmbH.

##### A.V.8.2.7 – 20kV-Freileitung

Sollte im Zuge der Bauausführung eine Abgrabung innerhalb des Abstands von mindestens 5 m, gemessen von der Mastmitte der 20 kV-Freileitung, erforderlich werden, erfolgt diese in Abstimmung mit der Netze BW und unter Beachtung eines Böschungswinkels kleiner  $45^\circ$  bzw. normgerecht entsprechend DIN 4124, DIN EN

#### A.V.8.2.8.

Die von der Netze BW GmbH gestellten sonstigen Hinweise aus der Stellungnahme vom 03.08.202117 werden berücksichtigt.

#### A.V.8.3. terrane**t**s bw GmbH

##### A.V.8.3.1.

Innerhalb des Schutzstreifens der Erdgashochdruckleitung SWB DN 600 MOP 56 bar werden keine Gebäude oder baulichen Anlagen errichtet sowie keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen, die den Bestand oder Betrieb der Gasfernleitung und der Kabel beeinträchtigen oder gefährden können (z. B. Anpflanzen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern, Lagern von schwer transportablen Materialien).

##### A.V.8.3.2.

Das Überfahren der Gashochdruckleitung mit schwerem Gerät erfolgt nur mit geeigneten Schutzvorkehrungen zur Lastverteilung in Anlehnung an das Formblatt T-2.22.

##### A.V.8.3.3.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung werden die Maßnahmen, bei denen Erschütterungseinwirkungen auf die Gashochdruckanlagen nicht ausgeschlossen werden können, ermittelt und anschließend mit der terrane**t**s bw GmbH abgestimmt.

##### A.V.8.3.4.

Die Anlagen der terrane**t**s bw GmbH im gesamten betroffenen Bereich einschließlich des 6,0 m breiten Schutzstreifens werden in den Ausführungsplänen vollständig dargestellt.

Ebenso werden der terrane**t**s bw GmbH für die weiteren Planungen digitale Planungsdaten sowie die relevanten Baugrundgutachten zur Verfügung gestellt.

##### A.V.8.3.5.

Vor Baubeginn erfolgt eine Einweisung der beauftragten Firmen in die Anlagen der terrane**t**s bw GmbH im Rahmen einer Baueröffnungsbesprechung durch die Betriebsanlage West und Vertretern der Abteilung Planung und Bau der terrane**t**s bw GmbH.

#### A.V.8.3.6.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird berücksichtigt, dass die geplanten Kreuzungen der Trinkwasserleitung und Abwasserleitung mit den Anlagen der terranets bw GmbH nur in offener Bauweise und in einem lichten Kreuzungsabstand zu den Anlagen der terranets bw GmbH von 0,4 m erfolgen dürfen, Schachtanlagen/ Kabelschächte/ Schrankenanlagen nur außerhalb des 6,0 m breiten Schutzstreifens der Anlagen der terranets bw zu platzieren sind und Parallelführungen im 6,0 m breiten Schutzstreifen der Anlagen der terranets bw GmbH nicht erfolgen dürfen.

#### A.V.8.4. TelemaxX Telekommunikation GmbH

Die erforderlichen Arbeiten zum Schutz, der (provisorischen) Änderung oder Verlegung von Telekommunikationsleitungen werden mit der TelemaxX Telekommunikation GmbH abgestimmt.

#### A.V.8.5. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH wird informiert, sobald der Baubeginn feststeht.

### **A.V.9. Sonstiges**

#### A.V.9.1.

Baumaßnahmen im Bereich der Hofstelle Kapellenhof werden rechtzeitig mit den Eigentümern abgestimmt.

#### A.V.9.2.

Eine insektenfreundliche Begrünung der Kreisverkehre wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

### **A.VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge**

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

Die Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie von Privaten wird im begründenden Teil dargestellt.

## **A.VII. Kostenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Der Vorhabenträger trägt die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens. Auslagen im Sinne von § 14 des Landesgebührengesetzes (LGebG) können durch gesonderten Bescheid festgesetzt werden. Die den Einwendern, den beteiligten Vereinigungen sowie den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

# **B. Begründender Teil**

## **B.I. Vorhaben und Verfahrensablauf**

### **B.I.1. Erläuterung des Vorhabens**

Das Planfeststellungsverfahren sieht den Neubau einer Ortsumfahrung im Zuge der Bundesstraße B 293 südlich der Gemeinde Walzbachtal, Gemarkung Jöhlingen vor. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben sowie die Maßnahme „B 293, OU Berghausen“ sind als Teil der Gesamtmaßnahme „B 293, Berghausen – Bretten“ (B 293-G30BW) im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) als neue Vorhaben im vordringlichen Bedarf eingestuft.

#### **B.I.1.1. Ausgangslage**

Der Planungsbereich befindet sich ca. 20 km östlich des Oberzentrums Karlsruhe im Landkreis Karlsruhe, Gemeinde Walzbachtal, auf Gemarkung Jöhlingen. Im Bestand stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die vorhandene Bundesstraße B 293 beginnt ca. 10 km östlich von Karlsruhe im Ortszentrum von Pfinztal-Berghausen an der Einmündung in die Bundesstraße B 10. Sie führt sodann in östlicher Richtung durch den Kraichgau, umfährt die Städte Bretten und Eppingen und endet im Oberzentrum Heilbronn an der B 27. Die Ortsdurchfahrt Walzbachtal-Jöhlingen ist neben der Ortsdurchfahrt von Pfinztal-Berghausen die letzte verbleibende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 zwischen Karlsruhe und Heilbronn.

Von Pfinztal aus Westen kommend beschreibt die bestehende Trasse ab einem Hochpunkt auf Höhe des bestehenden Sportplatzes eine Linkskurve und verläuft

danach bis zur Ortslage Jöhlingen stetig fallend in einem Hohlweg. Die Ortsdurchfahrt der B 293 in Jöhlingen beginnt am westlichen Ortseingang bei der Einmündung der Gemeindestraße „Im Gageneck“ in die B 293 und endet am südlichen Ortsrand bei der Zufahrt zu den Sportplätzen angrenzend an das Hochwasserrückhaltebecken „Seewiesen“. Innerhalb der Ortslage Jöhlingen unterquert die B293 zu Beginn einer S-Kurve die AVG-Trasse der Kraichgaubahn in einem schmalen Unterführungsbauwerk. In der Ortsmitte mündet die Landesstraße L 559 in die bestehende B 293. Die L 559 verläuft von Leopoldshafen über Stutensee-Blankenloch und Weingarten nach Walzbachtal-Jöhlingen. Derzeit wird die Bundesstraße im Knotenpunktbereich B 293 / L 559 als abknickende Vorfahrtsstraße geführt. Am östlichen Ortsrand von Jöhlingen mündet die Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ untergeordnet als Einmündung mit Linksabbiegestreifen sowie einer Dreiecksinsel und einem großen Tropfen plangleich in die heutige B 293. Sie verbindet den Ortsteil Walzbachtal - Wössingen mit dem Ortsteil Walzbachtal - Jöhlingen.

Die vorhandene Bundesstraße B 293 ist eine einbahnige, zweistreifige Straße, die dem allgemeinen Verkehr gewidmet ist. Im Bereich westlich des „Jöhlinger Buckels“ ist in Fahrtrichtung Jöhlingen bereits ein Überholfahrstreifen vorhanden, der beim geplanten Bauanfang beginnt und vor dem Sportplatz bzw. auf der Kuppe endet. Außerhalb der Ortslage dient die Bundesstraße auch der Erschließung von Wald- und Wirtschaftswegen. Im Bestand findet- je nach Straßenabschnitt - eine Entwässerung über Mulden in ein bestehendes Grabensystem ohne direkte Anbindung an ein Gewässer als Vorflut, über Muldenabläufe oder in den Walzbach bzw. in Richtung des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen statt. Der Walzbach ist in der Ortslage verdolt. Er unterquert die Bundesstraße B 293 bei ca. Bau-km 2+704 in einem Durchlass DN 1600.

Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs ist auf der bestehenden B 293 erheblich beeinträchtigt. Durch hohe Längsneigungen an Steigungsstrecken, den teilweise sehr schmalen Straßenquerschnitt von nur 6,0 m, enge Kurvenradien sowie ein schmales Unterführungsbauwerk sind die Sichtverhältnisse zum Teil stark eingeschränkt und die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität reduziert. Innerorts werden infolge des hohen Verkehrsaufkommens (vgl. Abschnitt B.VIII.) die Wohn- und Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Ferner bestehen Trenn- und Zerschneidungswirkungen, die auch den Fußgänger- und Radverkehr behindern. Auf die weiteren Einzelheiten zur bestehenden Situation und zu den Planungszielen wird auf den Abschnitt zur Planrechtfertigung in B.IV.2. verwiesen.

### **B.I.1.2.Geplanter Zustand**

Der geplante Zustand der B 293, Ortsumfahrung stellt sich wie folgt dar:

#### **B.I.1.2.1 Trassenverlauf**

Die Baumaßnahme beginnt westlich der Ortslage beim „Jöhlinger Buckel“ in der Nähe des Sportplatzes im Gewann „Lehrwald“ bzw. „Prinzhölzle“ und endet südöstlich von Jöhlingen bei der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ in die B 293 neu. Die Länge der geplanten Ortsumfahrung beträgt ca. 2.964 m. In Bereichen mit hoher Längsneigung werden in Steigungsrichtung Überholfahrstreifen vorgesehen. Aufgrund der Topographie des Geländes werden im Trassenverlauf Einschnitts- und Dammböschungen erforderlich.

Die B 293 neu wird zunächst auf einer Länge von ca. 120 m auf der bisherigen Trasse geführt und am Bauanfang in den regelkonformen Straßenquerschnitt aufgeweitet und im Steigungsbereich von Station 0+120 bis Station 0 + 825 ein Überholfahrstreifen in Trassierungsrichtung angeordnet. Im Bereich des ehemaligen Sportplatzes beim „Jöhlinger Buckel“ schwenkt die Trasse vom Bestand in einer Rechtskurve ab, quert mit einer ca. 155 m langen Talbrücke das Attental und verläuft zwischen der Wohnbebauung „Attental“ und dem Aussiedlerhof „Kapellenhof“. Dabei wird ein Abstand zur geschlossene Bebauung von mindestens 200 m eingehalten. Im Bereich des Attentals und im sich anschließenden Trassenbereich sind beidseits der B 293 neu begrünte Seitenablagerungen mit einer Höhe von ca. 1,50 m zur landschaftlichen Einbindung der Straße sowie zum Schutz angrenzender Flächen vor stofflichen Einträgen (Spritzschutz) insbesondere in das Landschaftsschutzgebiet „Attental“ vorgesehen.

In der Folge kreuzt die Trasse mehrere Wirtschaftswege und führt am Aussiedlerhof „Kapellenhof“ vorbei, bevor sie in einem langgezogenen, linksgekrümmten Gegenbogen nach Norden schwenkt und die Bahnlinie Karlsruhe – Grötzingen – Eppingen unterquert. Nachdem die Trasse das Überführungsbauwerk der L 559 neu unterquert hat, folgt eine langgezogene Rechtskurve. Südöstlich von Jöhlingen ist eine teilplanfreie Anschlussstelle mit Rampen geplant. Die Anbindung der Landesstraße L 559 und der Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ an die teilplanfreie Anschlussstelle der B 293 neu erfolgt – entsprechend den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) – mit plangleichen Teilknotenpunkten als Kreisverkehre mit jeweils einem Außendurchmesser von 35 m und einer Kreisfahrbahnbreite

von 7,5 m. Der Anschlussast Nord hat eine Länge von ca. 246 m und der Anschlussast Süd eine Länge von ca. 149 m. Ferner wird die L 559 neu zwischen dem Ortsbeginn Jöhlingen und dem geplanten südlichen Kreisverkehr auf einer Länge von ca. 790 m neu trassiert. Die Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ wird auf einer Länge von ca. 148 m lage- und höhenmäßig an den geplanten Knotenpunkt angepasst. Dadurch werden kreuzende Verkehrsströme künftig auf der B 293 vermieden. Nach Querung des Walzbachs führt die neue Trasse auf die Lage der bestehenden B 293 und schließt bei Bau-km 2+937.38 an den Bestand an.

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

#### **B.I.1.2.2 Bauwerke**

Im Zuge der Realisierung der Ortsumfahrung ist die Erstellung von sieben Über- bzw. Unterführungsbauwerken vorgesehen:

- Grünbrücke (Bauwerk Nr. 6917/633) über die B293 neu bei Bau-km 0+460 mit einer Breite zwischen den Irritationsschutzwänden von ca. 50 m zur Sicherung des national bedeutsamen Wildtierkorridors und des Biotopverbundes im Bereich „Lehrwald“ und „Prinzhölzle“.

Die geplante Ortsumfahrung Jöhlingen durchfährt von ca. Bau-km 0+300 bis 0+750 einen bis zu 12,5 m tiefen Einschnitt. Sie kreuzt hier zudem einen Wildkorridor von nationaler Bedeutung. Um die trennende Wirkung der neuen Straße zu mildern, ist eine Grünbrücke vorgesehen. Die Grünbrücke wird unter Beachtung der geltenden Regelwerke hergestellt. Die Stützweite und der Gewölberadius wurden so gewählt, dass sich bei Einhaltung des Lichtraumprofils über der B 293 neu mit einer Überschüttung von maximal 1,50 m im Scheitel im Mittel ein nahezu ebener Übergang für die Wildtiere ergibt. Um die Tiere zur Grünbrücke zu leiten, werden beidseits der B 293 neu von Bau-km 0-026 bis 0+400 und 0+500 bis 0+855 an der Böschungsoberkante bzw. am Dammfuß Wildschutzzäune angelegt. An die Wildschutzzäune schließen Irritationsschutzwände an und führen über die Grünbrücke.

- Wirtschaftswegüberführung über die B 293 neu bei Bau-km 0+605.  
Da die B 293 neu im Bereich des „Jöhlinger Buckels“ in einem bis zu 12,5 m tiefen Einschnitt verläuft, wird mit der Brücke eine neue Wegeverbindung geschaffen.

- Talbrücke über das Landschaftsschutzgebiet und Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ sowie zwei bestehenden Wirtschaftswege bei Bau-km 1+105 mit einer Länge von ca. 155 m und großzügig gewählten Einzelstützweiten zur Minimierung von Eingriffen in das Landschaftsschutzgebiet und Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“.  
Die Attentalbrücke soll als fünffeldriges Durchlaufträgerbauwerk in Spannbetonbauweise mit nachträglichem Verbund hergestellt werden. Die lichte Höhe der Brücke beträgt mindestens 4,70 m. Die Fahrbahn verläuft in einer Höhe von bis zu 10 m über Gelände. Auf der Brücke ist eine 90 cm hohe Betongleitwand als Schutzeinrichtung (Rückhaltesystem) vorgesehen. Aufgrund des schlechten Untergrundes müssen die Kastenwiderlager und sämtliche Stützen tief gegründet werden; geplant ist eine Gründung mit Großbohrpfählen.
- Wirtschaftswegunterführung der „Wöschbacher Straße“ bei Bau-km 1+420 zur Aufrechterhaltung der bestehenden Wirtschaftswegverbindung und als Zuwegung zur Maria-Hilf-Kapelle.
- Überführung der DB (Bahnlinie 94201 Karlsruhe – Grötzingen – Eppingen) über die B 293 neu bei Bau-km 2+359 mit einer Länge von ca. 45 m.  
Vorgesehen ist ein Einfeldrahmenbauwerk mit gevouteten Hauptträgern in Massivbauweise. Wegen des schlechten Baugrundes muss dieses tief gegründet werden. Die Gleise auf dem ca. 10,60 m breiten Bauwerk werden im Abstand von 4,0 m hergestellt und erhalten ein durchgehendes Schotterbett. Die Gleisoberkante liegt 76 cm über der Überbaukonstruktion. Durch die zurückgesetzten, geneigten Widerlagerwände wird die Sichtweite erhöht.
- Brücke im Zuge der Landesstraße L 559 neu über die B 293 neu bei Bau-km 2+444 mit einer Länge von ca. 97,5 m.  
Die neu anzubindende L 559 überquert die geplante neue B 293 und zwei parallel verlaufende Wirtschaftswege unter einem sehr spitzen Kreuzungswinkel. Da die Fahrbahn der B 293 neu um eine Beschleunigungsstreifenbreite von 4,0 m aufgeweitet ist, wird ein mehrfeldriges Überführungsbauwerk erforderlich. Vorgesehen ist ein 3-feldriges Durchlaufträgerbauwerk in Spannbetonbauweise mit nachträglichem Verbund, welches aufgrund des schlechten Untergrundes tief gegründet werden muss.
- Brücke im Zuge der B 293 neu über den Walzbach bei Bau-km 2+704 als Ersatz für den bestehenden Durchlass DN 1600.

Das bestehende Bauwerk muss aufgrund der breiteren Fahrbahn der B 293 neu verlängert werden. Das Bauwerk wird- entsprechend des Merkblatts zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS 2000) Bild 16 - als Kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk mit einer Breite von 4,0 m realisiert, so dass neben dem Bachbett Bermen als sichere Querungsmöglichkeit für Tiere angeordnet werden können. Im Bereich des Kombinierten Gewässer- und Kleintierbauwerks sind Irritationsschutzwände vorgesehen.

Die Wirtschaftswegüberführungen erhalten gemäß „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ (ARS 28/2003 vom 29.08.2003) eine Breite von 4,50 m zwischen den Geländern.

Die Planung sieht weiterhin Stützbauwerke vor, um Anlagen Dritter zu schützen und Eingriffe in ein vorhandenes Biotop sowie in private Grundstücke (Gärten) zu vermeiden:

- Stützwand entlang der L 559 neu von Bau-km 0+014 bis 0+100; Länge: 86,00 m, Höhe:1,80 bis 3,60 m,
- Stützmauer oberhalb der L 559 neu an der Einmündung in die südliche Verbindungsrampe; Länge: 160,00 m; Höhe: 2,50 bis 9,50 m,
- Stützwand zwischen Ableitungsgraben des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen und Bankett der L 559 neu von ca. Bau-km 0+080 bis 0+100.

Wegen der Einzelheiten zu den Brücken- und Stützbauwerken wird auch auf die Darstellung in Kapitel 4.7 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1b) verwiesen. Die Regenwasserbehandlungsanlagen sind unter B.I.1.2.4 in diesem Beschluss sowie in Unterlage 18 dargestellt.

### **B.I.1.2.3      Wirtschaftswegenetz**

Durch den Neubau der B 293 werden vorhandene Wegeverbindungen unterbrochen. Mit der Verlegung und Neuanlage von Wirtschaftswegen wird jedoch ein in sich funktionierendes land- und forstwirtschaftliches Wegenetz wiederhergestellt.

Die bestehende Bundesstraße B 293 alt wird im westlichen Teil außerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrt zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut. Die nördlich und

südlich der B 293 verlaufenden Forstwege werden gebündelt und über die Wirtschaftswegbrücke bei Bau-km 0+605 miteinander verbunden. Wegen der erforderlichen Schleppkurven wird der Forstweg auf der Nordseite der B 293 neu im Gewann „Prinzhölzle“ vor dem Überführungsbauwerk verschwenkt. Nördlich der B 293 neu zwischen Bau-km+530 und 0+780 wird eine Verbindung zwischen dem Forstweg und dem neuen Wirtschaftsweg auf der Trasse der B 293 alt hergestellt. Die Verbindung dient auch der Verknüpfung der vorhandenen Radwege. Die beiden Wirtschaftswege im Bereich der Attentalbrücke bleiben erhalten. Der Weg bei Bau-km 1+155 soll dabei künftig auch als Betriebsweg für die im Bereich der Attentalbrücke geplanten Entwässerungseinrichtungen dienen. Der zur Erschließung des Aussiedlerhofs „Kapellenhof“ und als Verbindung zur Maria-Hilf-Wallfahrtskapelle bedeutsame Wirtschaftsweg „Wöschbacher Straße“ wird bei Bau-km 1+420 unter der B 293 neu hindurchgeführt. Nördlich der Bundesstraße wird von ca. Bau-km 1+480 bis Bau-km 2+300 ein neuer Wirtschaftsweg erstellt. Ferner sieht die Planung südlich der B 293 neu einen neuen Wirtschaftsweg vor, der unter der geplanten Eisenbahnbrücke und der zukünftigen Straßenbrücke der L 559 neu hindurchführt und gleichzeitig als Zufahrt zu den Entwässerungsanlagen bei der neuen Anschlussstelle der B293 neu dient. Im Bereich der Anschlussstelle sind beidseits der L 559 neu zwei weitere Wirtschaftswege vorgesehen.

Wirtschaftswegzufahrten an der B 293 neu sind im Planungsbereich nicht vorgesehen. An der L 559 neu sind nördlich der B 293 neu bei ca. Station 0+168 bzw. 0+213 Wirtschaftswegzufahrten vorgesehen. Südlich der B 293 schließt der neue, von ca. Bau-km 2+200 – 2+600 geplante Wirtschaftsweg bei ca. Bau-km 0+258 an die L 559 neu an. Der Wirtschaftsweg dient auch der Erschließung der Fläche zwischen DB und L 559 neu südlich der B 293 neu. Die Erschließung der Flurstücke zwischen Verbindungsrampe Süd und Walzbach wird durch eine Wirtschaftsweganbindung an den Kreisverkehr Süd gewährleistet.

#### **B.I.1.2.4 Entwässerung**

Eine dezentrale Versickerung des Niederschlagwassers ist aufgrund der anstehenden Böden nicht möglich. Zwischen ca. Bau-km 0+560 und ca. Bau-km 1+580 verläuft die projektierte Strecke im Wasserschutzgebiet „Schmalstein-Pfalzwiesen“ (WSG-Nr. 215 152) in der Zone III. Zum Schutz der Ortslage und aufgrund der Verdolung des Walzbaches war die Planungsgrundlage für die Rückhaltevolumina ein 100-jährliches Regenereignis. Für die Mulden sieht die Planung vorwiegend eine raue Sohlbefestigung nach RAS-Ew vor; begrünte Mulden sind nur in flacheren Abschnitten geplant.

Die geplante Streckenentwässerung ist in sechs Abschnitte unterteilt:

- Entwässerungsabschnitt EA P0 (Bau-km 0-026 bis etwa 0+620):  
Ab Bau-km 0+620 wird das anfallende Straßenoberflächenwasser über Mulden gefasst, die in Richtung Berghausen an die bestehenden straßenbegleitenden Mulden angebunden werden. Der Streckenabschnitt liegt außerhalb des Wasserschutzgebietes und eine direkte Anbindung an ein Gewässer als Vorflut liegt nicht vor.
- Entwässerungsabschnitt EA P1.1 (Bau-km 0+620 bis etwa 1+120) und Entwässerungsabschnitt EA P1.2 (Bau-km 1+120 bis 1+450):  
Diese Streckenabschnitte liegen im Wasserschutzgebiet in der weiteren Schutzzone III. Das Straßenoberflächenwasser wird über straßenbegleitende Mulden gefasst und über Muldeneinlaufschächte in eine darunterliegende Sammelleitung abgegeben. Die Sammelleitung wird ab der Brückenkonstruktion in einer separaten WKG-Leitung gefasst und über eine Fallleitung dem Sammelbehälter des Pumpwerks 1 (PW1) mit angeschlossenem Regenrückhaltebecken (RRB 1) zugeführt. Die Brückenentwässerung wird direkt an die WKG-Leitung angebunden. Das PW 1 dient als Überpumpstation zur Förderung des Niederschlagswassers in das Freispiegelsystem des Entwässerungssystems P2.1 bei Bau-km 1+480. Im Regelbetrieb wird das Niederschlagswasser im weiteren Verlauf über eine Sammelleitung zum Retentionsbodenfilter weitergeleitet. Das unterirdische Regenrückhaltebecken hat ein Volumen von ca. 175 m<sup>3</sup> Volumen. PW 1 verfügt über eine Notentlastung, die lediglich bei einem ein statisch 100-jährlichen übersteigendes Regenereignis anspringt und das Niederschlagswasser über den Attentalgraben in Richtung der Ortskanalisation entlastet und vom bestehenden Volumen beim Hochwasserrückhaltebecken Attental (Volumen 4000 m<sup>3</sup>) ca. 4,6 % beansprucht.
- Entwässerungsabschnitt EA P2.1 (Bau-km 1+450 bis 2+700):  
Das in EA P2.1 anfallende Oberflächenwasser wird über Mulden in einer Sammelleitung gefasst und mitsamt dem Wasser der Druckleitung von PW 1 über einen vorgelagerten Geschiebeschacht (Volumen von 8,6 m<sup>3</sup>) des Pumpwerks 2 (PW 2) dem Retentionsbodenfilter (RBF) im südlichen Innenohr der Anschlussstelle zugeführt. Der Streckenabschnitt liegt außerhalb des Wasserschutzgebietes. Als Vorlagespeicher zur Befüllung des Retentionsfilterbeckens dient der Regenrückhaltekanal 2 (RRK 2) mit einem Volumen von etwa 325 m<sup>3</sup>.

Neben dem PW 2 ist zusätzlich eine Schmutzfangzelle (SFZ) mit einem Auffangvolumen von etwa 5,0 m<sup>3</sup> angeordnet. Die Schwelle von PW 2 zur SFZ stellt sicher, dass Minimalabflüsse aus wenig intensiven Kurzregen mit starker Verschmutzung direkt in die SFZ gelangen. Die SFZ ist mit einer Tauchmotorpumpe ausgestattet, die Ableitung des Abwassers erfolgt über eine Druckleitung in den Verbandssammler des „Abwasserzweckverbandes am Walzbach“. Die Schmutzfangzelle verfügt über keine Entlastung direkt ins Gewässer.

Über zwei redundante, nassaufgestellte Tauchmotorpumpen im PW 2 wird das behandlungsbedürftige Niederschlagswasser in eine mit zwei getrennten Kammern ausgestattete Vorstufe gefördert. Ziel ist die abwechselnde Beschickung der beiden Hälften des Retentionsbodenfilters. Für den RBF wurde eine gegenüber der Bemessung entsprechend DWA A 178 leicht reduzierte Filterfläche gewählt, um das Risiko einer Unterbelastung zu reduzieren (u.a. aufgrund der teilweisen Vorentfrachtung des Niederschlagswassers durch begrünte Ableitungsmulden in den flacheren straßenbegleitenden Muldenabschnitten). Die Retentionsbodenfilteranlage wird als Erdbecken ausgeführt und erhält eine Abdichtung mit Kunststoffdichtungsbahnen. Das über den Filterkörper des RBF gereinigte Wasser wird vom Drosselbauwerk über einen Ablaufkanal dem Walzbach zugeleitet. Die Höhe des Auslaufs liegt oberhalb der avisierten HQ<sub>100</sub>-Wasserspiegellage, so dass auch bei Hochwasser die Funktion der RBF gewährleistet ist.

Nach Vollfüllung des RBF gelangt überschüssiges Wasser über eine Dammscharte in das angeschlossene Regenrückhaltebecken (RRB 2). Das RRB 2 wird als ungedichtetes Erdbecken ausgeführt und erhält ein Ablaufbauwerk, dessen Entlastungskanal an den Ablaufkanal des RBF anschließt.

- Entwässerungsabschnitt EA P3.1 (Anschlüsse an Bestand Süd-Ost): Die Anschlüsse an den Bestand Ost (B 293 Ri. Bretten) und die Gemeindeverbindungsstraße Richtung Wössingen entwässern breitflächig über die Dammschulter. Entwässerungseinrichtungen sind nicht vorgesehen.
- Entwässerungsabschnitt EA P4.1 (Anschlüsse an Bestand Nord-West): Der Anschluss an den Bestand Nord-West entwässert vorwiegend breitflächig über die Dammschulter. Nach dem Umbau wird das Wasser am Ortseingang südlich der Fahrbahn in eine Mulde geleitet. Die Mulde erhält einen Ablaufschacht, der an die bestehende Kanalisation der Straßenentwässerung angeschlossen wird.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten zu den Entwässerungseinrichtungen wird auf Unterlage 18 und die weiteren Planunterlagen verwiesen.

#### **B.I.1.2.5 Leitungen**

Im Planungsraum sind diverse Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Vorhandene Leitungen werden, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, entsprechend den Vorschriften des Versorgungsträgers verlegt oder gesichert.

Die Einzelheiten können den Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht, dem Regelungsverzeichnis und den Lageplänen sowie den Abschnitten Abschnitt B.VI.3. und B.XVII. entnommen werden.

#### **B.I.1.2.6 Sonstige Maßnahmen**

Als Ausgleich des Retentionsraumverlustes infolge der Straßenbaumaßnahme wird das Gelände zwischen der Gemeindeverbindungsstraße und dem Walzbach modelliert und neuer Retentionsraum geschaffen sowie die natürliche Eigenentwicklung des Walzbaches gefördert. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen, um Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und unvermeidbare Beeinträchtigungen zu kompensieren. Zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 sind Kohärenzsicherungsmaßnahmen geplant. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vorgesehen.

Weitere Einzelheiten zur Ausführung des Vorhabens sind dem Erläuterungsbericht und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

#### **B.I.1.3.Kostenträger**

Kostenträger für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Leitungsträger werden entsprechend der Rechtslage bzw. nach den vertraglichen Regelungen an den Kosten für die erforderlichen Leitungsänderungen bzw. -sicherungen beteiligt.

Im Erläuterungsbericht werden als voraussichtliche Baukosten der geplanten Ortsumfahrungsstraße ca. 31,423 Mio. € genannt (Unterlage 1 b, Kap.7, Stand Vorentwurf

2017) Die Kostenberechnung wurde vom Vorhabenträger auf Grundlage der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr durchgeführt. Die o. g. Kosten beinhalten die Straßenbaumaßnahmen der B 293, der L 559 neu einschließlich der Auf- und Abfahrten zum teilplanfreien Knoten, den Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“, die Brückenbauwerke / Stützwände und die Anlagen der Regenwasserbehandlung und Regenwasserrückhaltung sowie die Anlagen zum Lärmschutz und Wildschutz. Mehrkosten infolge der seitdem eingetretenen allgemeinen Baupreissteigerungen, der Planänderungen sowie der Zusagen des Vorhabenträger (u.a. lärmoptimierter Fahrbahnbelag) sind in dieser Summe noch nicht berücksichtigt. Nebenbei bemerkt sind gemäß der RE 2012 Unterlagen zu den Kostenermittlungen und Kostenfortschreibungen nicht Bestandteil des Feststellungsentwurfs sind.

## **B.1.2.      Verfahrensablauf**

Der Verfahrensablauf stellt sich wie folgt dar:

### **B.1.2.1.Scoping-Verfahren**

Mit Schreiben vom 19.05.2006 stellte das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde nach § 3a i.V.m. §§ 3c, 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung fest, dass für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und leitete ein Verfahren zur Unterrichtung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen ein.

Nach Durchführung einer schriftlichen Anhörung wurden am 20.06.2006 und 11.12.2006 Besprechungstermine (Scoping-Termine) zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. Über die Termine wurde am 17.07.2006 bzw. 18.12.2006 ein Protokoll angefertigt und den Beteiligten übersendet, wodurch der Vorhabenträger über Inhalt und Umfang der voraussichtlich nach § 6 UVPG a.F. beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen unterrichtet wurde.

### **B.1.2.2.      Anhörungsverfahren**

Am 25.01.2021 beantragte die Bundesstraßenbauverwaltung, vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen die Feststellung des Plans für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen.

### **B.1.2.2.1 Offenlage**

Nach Bekanntmachung der Offenlage in den Amtsblättern der Gemeinde Walzbachtal am 08.07.2021 lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 19.07.2021 bis einschließlich 18.08.2021 während der gesamten Dienststunden in der Gemeinde Walzbachtal zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe und im UVP-Portal des Landes Baden-Württemberg eingestellt worden. Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Gemeinde Walzbachtal gesondert über die Offenlage informiert.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens bis einschließlich 29.09.2021 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder der Gemeinde Walzbachtal erhoben werden können und dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Von dem Vorhaben betroffene Träger öffentlicher Belange, Verbände und anerkannte Naturschutzvereinigungen, Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger sowie sonstige betroffene Stellen wurden schriftlich bzw. elektronisch über das Anhörungsverfahren in Kenntnis gesetzt. Unter Fristsetzung bis zum 29.09.2021 wurden sie von der Planfeststellungsbehörde zur Stellungnahme aufgefordert bzw. die Gelegenheit zu Äußerung gegeben.

Indes war es nicht erforderlich die Originaldaten der Verkehrsbefragung, die im Übrigen in das Verkehrsmodell eingepflegt wurden, offenzulegen. Rechtlich notwendig ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht die Auslegung aller Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind. Vielmehr kann sich die Auslegung auf diejenigen Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, 4 A 18.99). Dem genügen die ausgelegten Unterlagen, was nicht zuletzt auch an der Anzahl sowie der Tiefe der erhobenen Einwendungen bzw. Stellungnahmen der anerkannten Vereinigungen abzulesen ist.

### **B.1.2.2.2 Erörterungstermin**

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die zu dem Plan abgegebenen Stellungnahmen wurden am 10.10.2023 und 11.10.2023 in Walzbachtal-Jöhlingen erörtert. Der Erörterungstermin war zuvor am 06.07.2023 im Amtsblatt der Gemeinde Walzbachtal, am 07.07.2023 im Staatsanzeiger Baden-Württemberg und am 08.07.2023 in den Badischen Neuesten Nachrichten (Ausgabe Bretten/Nördliche Hardt) bekannt gemacht worden. Zudem wurden der Vorhabenträger sowie die beteiligten Behörden und Verbände mit gesondertem Schreiben zu dem Erörterungstermin eingeladen.

Der Erörterungstermin wurde stenographisch protokolliert. Das Protokoll liegt der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde bei.

### **B.1.2.2.3 Planänderungen, Planergänzungen und Nachanhörung**

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde sowie aufgrund der im Rahmen des Verfahrens abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabenträger die Planunterlagen überarbeitet und diese in das laufende Verfahren einbezogen. Die geänderten Unterlagen beschränken sich auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen.

Es wurden in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde einzelner Maßnahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzepts angepasst und der landschaftspflegerischen Begleitplan sowie das Maßnahmenkonzept entsprechend überarbeitet sowie Eingriffe in das flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ minimiert. Im Rahmen der Änderung wurden indes keine zusätzlichen nicht unerhebliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Weitere Anpassungen der Planunterlagen beinhalten im Wesentlichen die Änderung eines Wirtschaftswegs zur Freihaltung der Fläche für das geplante Feuerwehrhaus der Gemeinde Walzbachtal, sowie - in Abstimmung mit der Gemeinde Walzbachtal - Anpassungen der Planung zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen.

Mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 02.07.2023 wurde der betroffenen Naturschutzbehörde, Naturschutzverbänden sowie der Gemeinde Walzbachtal die entsprechenden Unterlagen übersandt und gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Zudem wurde denjenigen Privatpersonen (Eigentümer,

Pächter), deren Grundstücke stärker als bisher berührt werden, ebenfalls mit Schreiben vom 15.07.2024 bzw. 22.07.2024 die Möglichkeit gegeben, sich hierzu zu äußern. Hinsichtlich des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen haben in der Folge weitere Abstimmungen mit der Gemeinde stattgefunden. Ferner wurde die höhere Forstbehörde mit E-Mail vom 07.03.2024 bezüglich der Waldumwandlung um abschließende Stellungnahme gebeten.

Weitere Planergänzungen betrafen die Ergänzung des Fachbeitrags Wasserrecht-rahmenrichtlinie zu vorübergehenden Auswirkungen auf Gewässer unter Berücksichtigung des EUGH-Urteils vom 05.05.2022, Az.: C-525/20) sowie die Erstellung eines Fachbeitrags Klima (Unterlage 21.2.). Letzterer bildet die Grundlage für den nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG erforderlichen Abwägungsprozess hinsichtlich der gemäß Art. 20a des Grundgesetzes (GG) i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) zu berücksichtigen Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit dient. Der Klimabeitrag wurde auf Anforderung einzelnen Einwendern sowie den Naturschutzverbänden zur Verfügung gestellt. Die Ergänzung des Fachbeitrags Wasserrecht-rahmenrichtlinie ergab, dass auch unter Berücksichtigung der baubedingten Auswirkungen bei der Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen weiterhin kein Verstoß gegen das wasserhaus-haltsrechtliche Verschlechterungsverbot eintritt und die bisherigen Aussagen des Fachbeitrags weiterhin Gültigkeit haben.

Eine weitere Nachanhörung gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG war durch die Planfeststel-lungsbehörde bezogen auf die korrigierte Berechnung der schalltechnischen Unter-suchung unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils > 2,8 t und der erweiterten Tempo 30 Beschränkung auf der Jöhlinger Straße durchzuführen. Den hierdurch mehr als nur geringfügig und damit erstmals oder stärker in ihren Belangen berühr-ten Personen, wurde die Änderung mit Schreiben vom 29.10.2024 mitgeteilt und Ihnen gemäß Gelegenheit zu Einwendungen gegeben. Die Auswirkungen führen in-des nicht zu einer grundlegenden Änderung der schallschutzrechtlichen Bewer-tung.

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

## **B.II. Verfahrensrechtliche Bewertung**

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert

werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dementsprechend hat die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg im Auftrag des Straßenbaulastträgers Bundesrepublik Deutschland die Planfeststellung für die B 293, Ortsumgehung Berghausen beantragt. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG, der nach § 17 Abs. 1 Satz 7 und § 17c FStrG anzuwenden ist, umfasst die Planfeststellung auch die Feststellung der Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen entbehrlich (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG).

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

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der einschlägigen Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 17 bis 17e FStrG, §§ 72 ff. LVwVfG). Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde die Behörden, deren umweltbezogenen Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, gemäß § 7 UVPG a.F. unterrichtet und deren Stellungnahmen eingeholt. Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 9 UVPG a.F. zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt und ihr wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Durch die Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen waren weder zusätzliche erhebliche noch andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen, womit gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen werden konnte (vgl. B.I.2.2.3.). Behörden, Vereinigungen i.S.d. § 73 Abs. 4 S. 5 LVwVfG oder Dritten, deren Aufgabenbereiche oder Belange durch die Änderungen des Planes erstmals oder stärker als bisher berührt werden, wurden die Änderungen jeweils mitgeteilt und ihnen wurde Gelegenheit

gegeben, Einwendungen gegen die Planungsänderungen und -ergänzungen zu erheben oder Stellungnahmen zu diesen abzugeben (§ 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG). Da keine gesonderten Anhaltspunkte vorlagen, welche die Durchführung einer erneuten Erörterung i.S.d. §§ 73 Abs. 6 LVwVfG und 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F erforderlich machten, wurde hiervon gemäß § 17a Abs. 5 FStrG abgesehen.

Davon abgesehen lösen die veränderten inhaltlichen Anforderungen hinsichtlich der globalen Klimaauswirkungen im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht die Wiederholung bereits absolvierter Verfahrensschritte der Umweltverträglichkeitsprüfung aus, da die großräumigen Klimawirkungen gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zu betrachten waren (vgl. Abschnitt B.III.1.). Der Vorhabenträger hat somit keine neue "Unterlage" i. S. d. § 6 UVPG a. F. zur Klimaverträglichkeit erstellt.

Die Planunterlage sind hinreichend konkret, um öffentlich-rechtliche Belange erkennen und bewerten zu können.

### **B.III. Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.III.1. Verpflichtung zur Durchführung einer UVP**

Für das Vorhaben besteht nach den § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG i.V.m. §§ 3c UVPG a.F. die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG war für die Umweltverträglichkeitsprüfung die vor dem 16.05.2017 geltende Fassung des UVPG anzuwenden, da das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens bereits am 19.05.2006 eingeleitet wurde.

Bei dem vorliegenden Vorhaben handelt es sich um den Neubau Bundesstraße auf einer Länge von weniger als 5 km und somit um eine „sonstige Bundesstraße“ für die gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG a.F. eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG a.F. durchzuführen war. Mit Schreiben vom 19.05.2006 stellte die Planfeststellungsbehörde gemäß § 3a UVPG i.V.m. §§ 3c, 3 UVPG a.F. und gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 hierzu fest, dass für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des sog. Scopings hat der Vorhabenträger

umweltfachliche Unterlagen vorgelegt. Die vorliegenden Unterlagen entsprechen den Anforderungen des UVPG in der hier anzuwendenden Fassung, indem sie insbesondere die Merkmale des Vorhabens, die Umweltschutzmaßnahmen, die erheblichen Umweltauswirkungen, die Beschreibung der Umwelt sowie eine Übersicht über die wichtigsten, vom Vorhabenträger geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Auswahlgründe enthalten und eine allgemein verständliche, nicht-technische Zusammenfassung aufweisen. Obwohl § 6 UVPG a.F. noch nicht die Vorlage eines einheitlichen UVP-Berichts verlangte, hat der Vorhabenträger gleichwohl den Antragsunterlagen einen UVP-Bericht mit den oben genannten Angaben beigelegt (Unterlage 19.8b). Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet.

Ausgehend von einer Planungsraumanalyse mit anschließender Beschreibung des Untersuchungsraumes und daran anknüpfender Konfliktanalyse wurden in den Unterlagen die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen - einschließlich der menschlichen Gesundheit -, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet (vgl. § 2 Abs. 1 UVPG a.F.). Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen, aufgeführt.

Die großräumigen Klimawirkungen waren im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zu betrachten, da für die Umweltverträglichkeitsprüfung die vor dem 16.05.2017 geltenden Vorschriften des UVPG anzuwenden waren (§ 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG). Nach der ständigen Rechtsprechung erfordert die Umweltverträglichkeitsprüfung nach altem Recht keine Berücksichtigung globaler Klimaauswirkungen, weil der Begriff des Klimas in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG a. F. allgemein eng im Sinne des standortbezogenen Klimas verstanden wurde und auch europarechtlich eine großräumigere Betrachtung des Klimas nicht geboten war. Auch das Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes führt nicht zu einer nachträglichen „Aufladung“ und Erweiterung des Begriffs der Umweltauswirkungen um den Aspekt des globalen Klimas. Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind jedoch als öffentlicher Belang in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG einzustellen und finden daher auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren, das bei Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes noch

nicht abgeschlossen war, Berücksichtigung (vgl. B.XIV.5.).

### **B.III.2. Zusammenfassende Darstellung zur UVP**

Die in den eingereichten Unterlagen enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage – zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit – sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen eine zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG a.F. zu erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i. S. d. § 1 UVPG a.F. nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

Im Folgenden werden die Umwelt und ihre Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens, die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter i.S.d. § 2 Abs. 1 UVPG a.F. sowie die Maßnahmen, mit denen erheblich nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft zusammenfassend dargestellt.

#### **B.III.2.1. Beschreibung des Untersuchungsraums**

Der Untersuchungsraum weist eine Größe von rund 419 ha auf und umfasst den südlichen Siedlungsbereich von Jöhlingen einschließlich der bestehenden B 293 sowie den Landschaftsraum südlich von Jöhlingen bis zu den ersten Hochpunkten in den Waldgebieten Lehrwald und Hohberg. Die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde in einem iterativen Prozess gemäß des jeweiligen Planungsfortschritts jeweils überprüft und bei Bedarf modifiziert. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken, dass sich mit dieser Abgrenzung alle auch über den unmittelbaren Eingriffsbereich hinausgehenden Wirkungen der geplanten Ortsumfahrung (z. B. Lärmbelastungen, Schadstoffbelastungen, Effektdistanzen störungsempfindlicher Avifauna) innerhalb des Untersuchungsraums abbilden lassen.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturraum Kraichgau. Es umfasst das Walzbachtal und das südwestlich gelegene, durch Rücken und Mulden gegliederte Hügelland. Das Walzbachtal verläuft in südost-nordwestlicher Richtung und wird von den Siedlungsflächen von Jöhlingen eingenommen. Die Hochfläche wird von den großflächigen Waldgebieten „Lehrwald“ mit „Prinzhölzle“ sowie „Hohberg“ bedeckt. Das nach Südwesten hin ansteigende Hügelland wird durch das Attental gegliedert. Es

zeichnet sich durch seine Naturnähe und seine Strukturvielfalt aus. Bei den landwirtschaftlichen Flächen um den Hungerberg, Pfaffenberg und Kirchberg handelt es sich hingegen um strukturarme Bereiche. Im nicht besiedelten Bereich besteht die derzeitige Nutzungsstruktur überschlüssig etwa zu 70% aus Feldflur und zu 30% aus Wald. Die Landwirtschaftsflächen sind von hoher Nutzungsintensität geprägt.

Innerhalb des Untersuchungsraums sind der nordwestliche Teil des Lehrwalds sowie das Waldgebiet ‚Hohberg‘ als Teilgebiete des FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ ausgewiesen. Das Attental, welches sich zwischen der Ortslage von Jöhlingen und dem südwestlich gelegenen Lehrwald befindet, ist als Landschaftsschutzgebiet (LUBW-Nr. 2.15.033) ausgewiesen. Das Feuchtgebiet innerhalb des Attentals ist darüber hinaus als Flächenhaftes Naturdenkmal (LUBW-Nr. 82150890016) geschützt. Zwei weitere Flächenhafte Naturdenkmale, das FND „Sauweg-Hohle“ sowie das FND „Mönchsbrunnen“ liegen ebenfalls im Untersuchungsraum. Zudem sind im Untersuchungsraum eine Reihe von Einzelgehölzen als Naturdenkmale (Einzelgebilde - END) ausgewiesen, insbesondere das Einzelgebilde Ahorn und Linde an Kruzifix (LUBW-Nr. 82150890004).

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzw. § 33 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) sowie nach § 30 A LWaldG geschützte Biotope, insbesondere Feldgehölze und -hecken, Hohlwege, ein Feuchtgebüsch, ein Sumpfschilfried, der naturnahe Abschnitt des Walzbaches mit gewässerbegleitendem Auwaldstreifen sowie eine Doline und ein Steinbruch.

Die Ortslage von Jöhlingen sowie die südwestlich und südlich angrenzenden Bereiche „Kirchberg“, „Attental“ und „Hungerberg“ sind Teil des Wasserschutzgebiets „Weigarten-Walzbachtal-Jöhlingen (LUBW-Nr. 215152) und als Schutzzone III ausgewiesen.

### **B.III.2.2. Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit**

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen und sein Wohlbefinden in Bezug auf das Wohnen und die Wohnumfeldnutzung sowie die Erholungs- und Freizeitnutzung zu mindern. Kennzeichnend für das Schutzgut sind die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Freizeit- und Erholungsfunktion. Eine besondere Bedeutung für die Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden kommt den bewohnten Siedlungsbereichen, dem näheren

Wohnumfeld als primäre Aufenthaltsorte des Menschen sowie den erholungsrelevanten und siedlungsnahen Freiflächen und Erholungsräumen zu.

Der südliche Siedlungsbereich von Jöhlingen wird von Wohngebieten eingenommen. Die bestehende B 293 verläuft von Berghausen kommend zunächst zwischen einem in den 60/70er Jahren an der Wöschbacher Straße entstandenen Wohngebiet und dem nördlich davon liegenden Baugebiet Gageneck, das in jüngerer Zeit erschlossen worden ist. Nach Unterquerung der Bahnlinie Karlsruhe – Bretten liegen Wohn- und Mischgebiete entlang der B 293; am Ortsausgang in Richtung Wössingen befinden sich verschiedene Sportanlagen und Sporthallen. Die Wohngebiete weisen hinsichtlich der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Belastungen durch Lärm, Schadstoffe und Trennwirkung auf. Die Mischgebiete zeigen eine vergleichsweise hohe Empfindlichkeit. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ergeben sich Vorbelastungen des Schutzguts in Bezug auf die hohen Lärmbelastungen für Wohn- und Mischgebiete an den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt, Schadstoffbelastungen der Luft entlang des Hauptverkehrsnetzes und nutzungsbedingte Trenn- und Zerschneidungseffekte.

Von hoher Bedeutung für die ortsansässige Bevölkerung im dicht besiedelten Untersuchungsraum sind vor allem die siedlungsnah gelegenen, für die gesamte Ortslage gut erreichbaren Erholungsbereiche. Im Attental, in den Gewannen Eben / Hungerberg und Kirchberg, im Bereich beidseits der Bahnlinie am Westrand des Untersuchungsraums sowie in den in den Waldgebieten Prinzhölzle, Lehrwald und Hohberg finden sich gute Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Erholung, die vor allem durch die Vielzahl, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes geprägt werden. Die Waldfunktionenkartierung weist das Prinzhölzle, den überwiegenden Bereich des im Untersuchungsraum liegenden Lehrwaldes sowie Waldrandbereiche des Hohbergs als Erholungswald Stufe 1a (Wald mit sehr großer Bedeutung für die Erholung im urbanen Umfeld) aus; zentrale Bereiche des Waldgebietes Hohberg sind darüber hinaus auch als Erholungswald Stufe 1b (Wald mit großer Bedeutung für die Erholung) und 2 (Wald mit relativ großer Bedeutung für die Erholung) erfasst. Das Prinzhölzle sowie die an der B 293 liegenden Bereiche des Lehrwaldes sind darüber hinaus als Immissionsschutzwald ausgewiesen.

### **B.III.2.2.1 Baubedingte Auswirkungen**

Baubedingt ist vor allem im Umfeld der Bauwerke und der Baustelleneinrichtungsflächen mit temporären Beeinträchtigungen durch Flächenbeanspruchungen, Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Staubentwicklung, visuellen Störreizen durch

Licht und Bewegung sowie einer Unterbrechung von Wegebeziehungen zu rechnen. Hierdurch wird sowohl das Wohnumfeld als auch die Erholungsfunktion negativ beeinflusst.

Die durch den Straßenbau zu erwartenden Schallimmissionen wurden durch den Vorhabenträger für besonders lärmintensive Tätigkeiten ermittelt (vgl. Unterlage 17.3). Bei Arbeiten in direkter Nachbarschaft der Wohnbebauung sind an der vordersten Gebäudereihe geringfügige Überschreitungen zu erwarten. Im Bereich des geplanten Überführungsbauwerks der DB über die B 293 neu sind die Arbeiten teilweise von der Anordnung von Sperrpausen im Bahnbetrieb abhängig, die üblicherweise nur im Nachtzeitraum möglich sind. Bei diesen im Nachtzeitraum durchzuführenden Arbeiten kommt es zu erheblichen Überschreitungen der Richtwerte bis weit in die Ortslage von Jöhlingen, die allerdings durch die Koordinierung bzw. Optimierung der Bauabläufe und des Maschineneinsatzes zu minimieren sind. Besonders lärmintensive Tätigkeiten sind im Baustellenbetrieb temporärer Natur. Zur Minimierung der Auswirkungen hat der Vorhabenträger in Anlage 5 der Unterlage 17.3 Lärminderungsmaßnahmen aufgezeigt. Der Vorhabenträger hat im Rahmen der konkreten Planung des Bauablaufs die in der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung von Baulärm zu berücksichtigen und zu überwachen. Die Bauarbeiten werden weitestgehend auf den Tageszeitraum beschränkt. Weiter hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und dass geräusch- und erschütterungsarme Bauverfahren bzw. Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik verwendet werden.

Während der Bauphase kann es zu vorübergehenden Sperrungen von Straßen und Wegen und Umleitungen kommen. Dabei werden die Auswirkungen auf den Verkehr so gering und so kurz wie möglich gehalten. Allerdings lässt sich während der Herstellung des Anschlussbereichs am Baubeginn eine Vollsperrung der B 293 zwischen Berghausen und Jöhlingen für die Dauer von ca. 1 Jahr aufgrund der umfangreichen Arbeiten an den Brückenbauwerken sowie der tiefen Einschnittslage nicht vermeiden. Der Verkehr bedarf in dieser Zeit großräumiger Umleitungen.

### **B.III.2.2.2 Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen**

Anlagebedingt führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erho-

lungsfunktionen des südlich von Jöhlingen gelegenen Freiraumes durch Zerschneidungseffekte. Die Auswirkungen auf die funktionalen Bezüge des Raumes werden jedoch durch die Wiederherstellung des Wegenetzes für die Erholungsuchenden gemindert indem u.a. die für die Erholung relevante und als Zuwegung zur Maria-Hilf Kapelle bedeutsame Wöschbacher Straße - die auch als regionaler Wanderweg ausgewiesen ist – unterführt wird. Der regionale Radwanderweg, der die bestehende B 293 im Bereich Prinzhölzle quert, wird über die neue Straße geführt. Lokale Wander- oder Radwege (z. B. Ochsensträßle, Wegeverbindung vom Waldgebiet Hohberg zur Walzbachniederung) werden durch neue Verbindungen entlang der B 293 neu angeschlossen. Gleichwohl verbleiben Beeinträchtigungen des Erholungswerts durch visuelle Störungen. Durch die Ortsumfahrung B 293 neu wird die westliche Ortsdurchfahrt sowie die L 559 (Jöhlinger Straße) vom hohen Verkehrsaufkommen entlastet. Die derzeitigen innerörtlichen Barriereeffekte werden durch die Ortsumfahrung ebenfalls gemindert.

Betriebsbedingt sind Lärm-, Licht- und Schadstoffimmissionen zu erwarten. Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung entstehen vor allem in den siedlungsnahen und derzeit relativ störungsarmen Erholungsbereichen hoher Bedeutung im „Attental“ und „Hungerberg“ / „Eben“. Demgegenüber wird der westlich von Jöhlingen, im Einflussbereich der bestehenden B 293 gelegene Freiraum des Kirchbergs von Lärm entlastet und damit in seinen Funktionen für die siedlungsnaher Erholung aufgewertet.

Für die angrenzende schutzwürdige Bebauung an der Ortsumfahrung sowie für den Ortsteil von Jöhlingen hat der Vorhabenträger eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1a) durchgeführt. Am südlichen Ortsrand und dort vor allem im Bereich der ersten Hausreihe ergeben sich gegenüber dem Planfall ohne Ortsumfahrung Pegelerhöhungen. An der zur Ortsumfahrung nächstgelegenen Wohnbebauung im Attental können die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) deutlich eingehalten werden. Im Übrigen bleibt die Lärmsituation im Bereich der südöstlich der B 293 alt gelegenen Attentalsiedlung nahezu unverändert. Am landwirtschaftlichen Anwesen „Kapellenhof“ südlich der geplanten Ortsumfahrung besteht aufgrund der Grenzwertüberschreitungen im 1. Obergeschoss im Tag- und Nachtzeitraum Anspruch auf Schallschutz, welcher in Form von passivem Schallschutzmaßnahmen am Gebäude vorgesehen ist.

Die Lärmbewertung am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen wurde anhand der Kriterien für eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) beurteilt. Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass an der nächstgelegenen Bebauung weder Erhöhungen um (gerundet) 3 dB(A), noch Erhöhungen auf 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht noch Erhöhungen von bereits vorhandenen 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht, sondern im Gegenteil - mit einer geringfügigen Ausnahme - Pegelminderungen ergeben.

In einer ergänzenden schalltechnischen Betrachtung wurde die Veränderungen des Verkehrslärms ohne und mit Ortsumfahrung ermittelt. Im Ortsteil von Jöhlingen führt das hohe Verkehrsaufkommen der bestehenden B 293 an zahlreichen Immissionsorten zu hohen Beurteilungspegeln, die zum Teil oberhalb den von der Rechtsprechung anerkannten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Bedingt durch die Ortsumfahrung und den Rückbau der B 293alt zwischen Jöhlinger Buckel und westlichen Ortseingang wird die Ortsdurchfahrt erheblich von verkehrsbedingtem Lärm entlastet.

Weiterhin wurde eine lufthygienische Untersuchung durchgeführt. Das Gutachten (Unterlage 17.2) kommt zu dem Ergebnis, dass innerorts die starke Verkehrsabnahme eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung weit unterhalb der Grenzwerte bewirkt. Überschreitungen der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) durch die Ortsumfahrung sind nicht zu erwarten (betrachtet wurden Feinstaub und Stickstoffdioxid). Vielmehr liegt die Schadstoffbelastung bereits im Randbereich der Neubaustrecke aufgrund der guten Belüftungs- und Verdünnungsverhältnisse deutlich unterhalb dieser Grenzwerte.

Zur weiteren Vermeidung bzw. Minderung von Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind insbesondere die räumlichen Kriterien der Trassierung und der straßenbautechnischen Maßnahmen des geplanten Vorhabens ausschlaggebend.

Die Trassierung der B 293 neu wurde vom Vorhabenträger mit dem Ziel festgelegt, die Wohnbebauung im Süden von Jöhlingen durch die Topografie abzuschirmen. Es sind Seitenablagerungen entlang der B 293 neu zur Abschirmung der Straße gegenüber dem Siedlungsbereich von Jöhlingen, zur landschaftlichen Einbindung der

Straße und zur Minderung von Lärmauswirkungen durch den Straßenbetrieb geplant (Maßnahme 3.4 V). Störwirkungen, die durch den Betrieb der Straße entstehen (Fahrzeugbewegungen, Licht) sowie stoffliche Einträge in angrenzende Flächen werden reduziert. Im für die Erholung bedeutsamen „Attental“ werden durch das weitgespannte Überführungsbauwerk (Maßnahme 3.3 V) funktionale und gestalterische Bezüge des Gebietes aufrechterhalten. Visuelle Barriereeffekte im Bereich der Wirtschaftswegüberführung „Wöschbacher Straße“ (Maßnahme 3.7 V) können durch ein aufgeweitetes Lichtraumprofil minimiert werden.

Des Weiteren bewirken zahlreiche Begrünungsmaßnahmen entlang der B 293 neu eine landschaftliche Einbindung der Straße, die letztlich auch der Erholungseignung des Gebiets zugutekommen. Zu nennen sind Maßnahmen zur Kaschierung der B 293 und Neugestaltung des Landschaftsbildes im Umfeld der Straße und der Bepflanzung der Straßenböschungen (Maßnahmen 1.7 A<sub>FFH</sub>, 1.8 A<sub>FFH</sub>/V<sub>CEF</sub>, 1.9 A, 1.10 A/G, 3.5 A, 3.6 A, 5.2 A und 5.3 A/V<sub>CEF</sub>, 6.3 A und 6.4 A, 8.6 A/G, 8.7 A/G, 9.1 A, 9.2 A) sowie Maßnahmen zur strukturellen Aufwertung des Gebiets (Maßnahmen 2.1 A, 2.2 A, 2.3 A<sub>FFH</sub>, 2.4 A<sub>FFH</sub>, 4.2 A, 4.3 A<sub>CEF</sub>, 4.4 A, 9.2 A, 9.3 A).

### **B.III.2.3. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Tiere und Pflanzen sind wesentliche Bestandteile des Naturhaushaltes. Das geplante Vorhaben führt nach der Konfliktanalyse zu umfangreichen Auswirkungen auf das Schutzgut 'Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt. Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen entstehen vor allem durch die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme sowie durch betriebsbedingte Effekte.

#### **B.III.2.3.1 Teilschutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Jahr 2019 wurde von Mitte Juni bis Mitte August eine umfassende Aktualisierung der Biotopstrukturtypenkartierung mittels Geländebegehung durchgeführt. Grundlage dieser flächendeckenden Übersichtskartierung war der Biotop-Datenschlüssel der Naturschutzverwaltung Baden-Württemberg. Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte anhand einer neunstufigen Skala, die aus dem Bewertungsverfahren von Vogel & Breunig (2005) und der Ökokonto-Verordnung Baden-Württemberg (UM 2010) abgeleitet wurde, um eine für das Vorhaben ausreichende Differenzierung zu ermöglichen.

Im Gebiet herrschen Biotoptypen mit geringer oder sehr geringer Bedeutung mit

Wertstufen < 3 vor, die zu einem großen Teil durch Äcker mit fragmentarischer Unkrautvegetation, Intensivgrünland, Grünlandansaaten oder Dominanzbeständen geprägt sind. Als Biotoptypen mit überwiegend geringer bis mittlerer oder mittlerer Bedeutung (Wertstufen 4 und 5) sind einzustufen der mäßig ausgebaute Bachabschnitt des Walzbaches, die Fettwiesen mittlerer Standorte, Saumvegetationen, Ruderalvegetationen und Äcker basenreicher Standorte, das Gestrüpp sowie die Laubbaum- und Misch-Bestände. Einige Biotoptypen der Wertstufe 5 (insbesondere der mäßig ausgebaute Bachabschnitt des Walzbaches, Hochstaudenfluren, Gebüsche mittlerer Standorte angrenzend an den Graben im Attental) tendieren zu einer mittleren bis hohen Bewertung.

Biotoptypen mittlerer bis hoher, hoher und hoher bis sehr hoher Bedeutung (Wertstufen  $\geq 6$ ) konzentrieren sich in den Waldgebieten „Prinzhölzle“ und „Lehrwald“, im Wiesengebiet Attental, am Hungerberg, am Waldrand des Hohbergs sowie in der Walzbachniederung. Zu diesen Biotoptypen zählen insbesondere Waldmeister-Buchenwälder, Gehölzbiotope, der gewässerbegleitende Auwaldstreifen am Walzbach, Feldgehölze und -hecken, Sukzessionswald mit Laubbäumen, Gebüsche feuchter Standorte, Magerwiesen Streuobstbestände sowie Hohlwege.

Die FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) wurden auf der Grundlage des Handbuchs zur Erstellung von Management-Plänen für die Natura 2000-Gebiete in Baden-Württemberg (LUBW 2009 bzw. LUBW 2014) erhoben und hinsichtlich ihres Erhaltungszustands bewertet. Gemäß Biotopstrukturtypenkartierung kommen im Trassenkorridor und im Bereich möglicher Kompensationsflächen die folgenden FFH-Lebensraumtypen Richtlinie vor:

- Waldmeister-Buchenwald (FFH-LRT 9130): Die Bestände im „Lehrwald“ und im „Prinzhölzle“ sind mit Erhaltungszustand „gut“ (B) bewertet. Der Bereich auf dem Hohberg entspricht weitgehend dem Erhaltungszustand „gut“ (B), an Randbereichen teilweise auch „durchschnittlich oder beschränkt“ (C).
- Magere Flachland-Mähwiesen (FFH-LRT 6510): Magerwiesen kommen vor allem im Attental, sonst verstreut am Kirchberg und am Hungerberg vor und entsprechen überwiegend dem Erhaltungszustand „durchschnittlich oder beschränkt“ (C), weniger häufig sind Bestände mit „gutem“ Erhaltungszustand (B).
- Auenwälder mit Erle, Esche, Weide (FFH-LRT \*91E0): Der Lebensraumtyp entspricht dem Biotoptyp „gewässerbegleitender Auwaldstreifen“ am Walzbach. Die Bestände entsprechen dem Erhaltungszustand „gut“ (B).

Der Lehrwald und der Hohberg sind Teilgebiete des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“. Innerhalb der beiden Teilgebiete sowie in deren unmittelbarer Umgebung kommt als maßgeblicher Bestandteil der FFH-LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ vor.

Beim Attental handelt es sich um ein zwischen dem südlichen Ortsrand von Jöhlingen bis zum Lehrwald gelegenes Wiesengebiet, welches als Landschaftsschutzgebiet „Attental“ ausgewiesen ist. Das Gebiet wird überwiegend von Fettwiesen eingenommen, daneben jedoch auch von Mager- sowie Streuobstwiesen. In der Tal senke haben sich entlang eines periodisch wasserführenden Gewässer Feuchtgebietsstrukturen entwickelt, die als Flächenhaftes Naturdenkmal geschützt sind.

Der südöstlich von Jöhlingen gelegene Hungerberg ist im Kuppen- und Hangbereich kleinparzellig von Wiesen, Äcker und langgestreckte Feldhecken gekennzeichnet. Die Feldflur im Gewann „Wieland“ und der angrenzende „Pfaffenberg“ werden aufgrund der hohen Ertragsfähigkeit der Böden intensiv landwirtschaftlich genutzt, so dass nur am Waldrand sowie entlang der Bahnstrecke einzelne Strukturen wie Einzelbäume, Feldgehölze, Streuobst-(rest-)bestände bestehen.

Das Offenland im Bereich der Walzbachniederung wird vorwiegend ackerbaulich genutzt. Der Gewässerlauf des Walzbaches ist sehr stark verändert; auf den Uferböschungen stockt gewässerbegleitend überwiegend Auwald.

Darüber hinaus wurden im Untersuchungsraum Vorkommen wertgebende Gefäßpflanzenarten, d.h. besonders geschützte Arten und / oder Arten der Roten Liste Baden-Württemberg (RL BW) bzw. der Roten Liste der Region Nördliche Gäulandschaften (RL NG) erfasst. Nachgewiesen wurden Wiesen-Glockenblume, Echte Kornblume, Rotes Waldvögelein, Acker-Rittersporn, Breitblättrige Ständelwurz, Sichelmöhre, Gewöhnliches Filzkraut, Ranken-Platterbse, Knollen-Platterbse. Streng geschützte Pflanzenarten sind vom geplanten Vorhaben nicht betroffen.

#### **B.III.2.3.1.1. Bau- und anlagebedingte Wirkungen**

Bau- und anlagebedingt entstehen umfangreiche Beeinträchtigungen des Schutzgutes vor allem durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen für Arbeitstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen (rund 9,67 ha) sowie dauerhafte Inanspruchnahmen für die Fahrbahn einschließlich Brückenbauwerke, Anschlüsse, befestigte Wege und Straßennebenflächen (insgesamt rund 15,96 ha).

Die Flächeninanspruchnahme führt zur Inanspruchnahme naturschutzfachlich besonders bedeutsamer Biotoptypen (ab Wertstufe 6):

Wertstufe 8 (Biotoptypen hoher bis sehr hoher Bedeutung)

- Waldmeister-Buchenwald: 1,17 ha anlagebedingt; 0,76 ha baubedingt
- Hohlweg: 0,01 ha anlagebedingt; 0,007 ha baubedingt

Wertstufe 7 (Biotoptypen hoher Bedeutung):

- Gewässerbegleitender Auwaldstreifen: 0,03 ha anlagebedingt; 0,09 ha baubedingt

Wertstufe 6 (Biotoptypen mittlerer bis hoher Bedeutung):

- Anthropogen freigelegte Felsbildung: 0,0015 ha baubedingt
- Feldhecke: 0,35 ha anlagebedingt; 0,14 ha baubedingt
- Feldgehölz: 0,59 ha anlagebedingt; 0,20 ha baubedingt
- Magerwiese mittlerer Standorte: 0,01 ha baubedingt
- Fettwiese mittlerer Standorte mit Streuobst: 0,12 anlagebedingt; 0,02 ha baubedingt
- Ruderalvegetation mit Streuobst: 0,06 ha anlagebedingt; 0,01 ha baubedingt
- Sukzessionswald aus Laubbäumen: 0,03 ha anlagebedingt; 0,09 ha baubedingt.

Mit der Inanspruchnahme geht die Minderung der Lebensraumfunktionen für wertgebende Arten des Offenlands und des Halboffenlands einher.

Die B 293 alt wird im Waldbereich auf rd. 700 m ausgebaut. Im Bereich des „Lehrwalds“ und des „Prinzhölzles“ kommt es zu Waldumwandlungen von insgesamt 1,0525 ha dauerhaft (§ 9 WaldG) und 1,185 ha befristet (§ 11 LWaldG). Gemäß Biotoptypenkartierung sind die betroffenen Bestände des „Lehrwalds“ und „Prinzhölzles“ mit Ausnahme kleiner Anteile als Waldmeister-Buchenwald anzusprechen. Es handelt sich zum überwiegenden Teil um mittelalte Bestände, in denen als typische Baumart die Rotbuche überwiegt.

Das Vorhaben hat auch Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte. Der nordwestliche Teil des Lehrwalds sowie das Waldgebiet Hohberg bilden eine Teilfläche des FFH-Gebiets Nr. 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“. Durch den Ausbau der bestehenden B 293 wird in begrenztem Umfang in die nördliche Randzone eingegriffen. Der Vorhabenträger eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu

dem Ergebnis kommt, dass erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen prognostiziert werden. Aufgrund der unmittelbaren räumlichen Zuordnung der außerhalb des FFH-Teilgebietes liegenden Waldmeister-Buchenwald - Bestände zum FFH-Gebiet wurde deren Inanspruchnahme den Beeinträchtigungen zugerechnet. Mit einer Inanspruchnahme von ca. 1,93 ha des FFH-LRT 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ - davon rund 0,41 ha innerhalb des FFH-Gebiets und 1,52 ha außerhalb des FFH-Gebiets - werden erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet ausgelöst. Daher hat der Vorhabenträger eine FFH-Ausnahmeprüfung durchgeführt.

Am Baubeginn wird als Naturdenkmal (Einzelgebilde) ausgewiesene geschützte Baumbestand „ Ahorn und Linde an Kreuzifix (Schutzgebiets-Nr. 82150890004) beansprucht. Ein Baum war abgängig und wurde bereits verkehrssicherungsbedingt entfernt.

Die Straße führt in begrenztem Umfang im Bereich des nördlichen Brückenlagers zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme (rd. 0,10 ha) des Landschaftsschutzgebiets „Attental“ (Schutzgebiets-Nr. 2.15.033). Das flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ wird bauzeitlich im Umfang von 0,025 ha in Anspruch genommen.

Flächenmäßige Betroffenheiten auf nach § 30 BNatSchG, § 33 NatSchG BW bzw. § 30a LWaldG gesetzlich geschützte Biotop ergeben sich wie folgt:

<b>Biotopname</b>	<b>Biotop-Nr.</b>	<b>Anlagebedingt</b>	<b>Baubedingt</b>
Steinbruch im Lehrwald	269172151142	-	0,0015 ha
Hohlweg im Lehrwald	269172151143	0,01 ha	0,01 ha
Feldhecke an der B 293 südwestlich von Jöhlingen	169172153771	0,01 ha	-
Feuchtgebüsch im Attental südwestlich von Jöhlingen	169172153772	0,01 ha	0,055 ha
Sumpfschilfried „Wanne“ westl. Jöhlingen	169172159172	-	0,01 ha
Flachland-Mähwiese „Beim Lehrweg/Attental“ (Jöhlingen)	369172150242	0,0040 ha	0,02 ha
Flachland-Mähwiese „Attental“ III westlich Jöhlingen	369172150183	-	0,01 ha
Feldhecke im „Wieland“ südlich von Jöhlingen	169172153788	0,03 ha	0,02 ha
Feldhecke I an der B 293 südöstlich	169172153784	0,08 ha	-

von Jöhlingen			
Feldhecke II an der B 293 südöstlich von Jöhlingen	169172153785,	0,11 ha	0,03 ha
Feldgehölz II an der Bahnlinie südöstlich von Jöhlingen	169172153790	0,40 ha	0,1 ha
Naturnaher Walzbach zwischen Jöhlingen und Wössingen	169172153982	0,04 h	0,04 ha
Auwald am Walzbach zwischen Jöhlingen und Wössingen	169172153783	0,009 ha	0,02 ha

### **B.III.2.3.1.2. Betriebsbedingte Wirkungen**

Maßgeblich für die Beurteilung von betriebsbedingten Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen sind mögliche zusätzliche verkehrsbedingte Stickstoffeinträge. Erhebliche Beeinträchtigungen durch zusätzliche Stickstoffeinträge entlang der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke von FFH-Lebensraumtypen sind jedoch durch das Vorhaben nicht zu erwarten; (vgl. Unterlage 19.5.1).

### **B.III.2.3.1.3. Vermeidung, Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen**

Bereits im Rahmen der Entwurfsplanung hat der Vorhabenträger die Reduzierung des Baufelds auf das technisch unabdingbare Maß beachtet, welche auch bei der Umsetzung des Vorhabens weiter zu berücksichtigen ist. Zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen auf das Teilschutzgut Pflanzen sieht Vorhabenträger insbesondere folgende Maßnahmen vor.

- Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH, CEF</sub>, 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6.1 V<sub>CEF</sub>, 8.1a V<sub>CEF</sub>: Begrenzung der Flächeninanspruchnahme auf das technisch unabdingbare Maß und Schutz naturschutzfachlich wertvoller Wald- bzw. Vegetationsbeständen, FFH-relevanter Lebensraumtypen sowie gesetzlich geschützter Flächen (LSG und FND) und Biotope gegenüber dem Baubetrieb durch Schutzmaßnahmen (z. B. temporäre Schutzzäune) nach Vorgabe einschlägiger Richtlinien (ELA, RAS-LP 4). Beseitigung von Gehölzen nur innerhalb der gesetzlichen Fristen zum Schutz faunistischer Lebensräume. Die Lage der zu schützenden Gehölze im Bereich der Arbeitsflächen ist im Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) eingetragen.
- Maßnahme 3.3 V: Überführung der B 293 neu über das Landschaftsschutzgebiet und Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ zur Vermeidung baulicher Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Strukturen und zur Aufrechterhaltung funktionaler Bezüge einschließlich Ausstattung der Brückengeländer mit Spritzschutz

zur Vermeidung stofflicher Einträge in das LSG bzw. wertvolle und empfindliche Vegetationsbestände.

- Maßnahme 8.4 V: Stützwand (Bauwerk Nr. 6917-639) zur baulichen Hangsicherung sowie Gehölzschutz des zwischen der Bahnlinie und der GVS `Wössinger Straße` befindlichen größeren, geschützten Gehölzbestands im Hangbereich (Biotop Nr. 69172153790; Feldgehölz (41.10) Wertstufe 6).
- Einsatz einer Umwelt- und Bodenkundlichen Baubegleitung zur Koordinierung der Baustelleneinrichtung und Bauabwicklung sowie für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

#### **B.III.2.3.1.4. Ausgleich und Ersatz von erheblichen Umweltauswirkungen**

Zum Ausgleich unvermeidbarer Auswirkungen hat der Vorhabenträger ein Maßnahmenkonzept erstellt und im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Das Maßnahmenkonzept verfolgt einen multifunktional wirksamen Ansatz, um so die Flächeninanspruchnahme für die Kompensation so gering wie möglich zu halten. Es umfasst die nachfolgenden Schwerpunkte.

Die Maßnahmen im Trassenkorridor Lehrwald-Prinzhölze dienen der Rekultivierung des Baufeldes zur Wiederherstellung der Waldrandzone der betroffenen Wälder sowie zur Stützung des Altbestandes:

- Maßnahme 1.7A<sub>CEF</sub>: Anlage einer Waldrandzone im FFH-Gebiet `Mittlerer Kraichgau`;
- Maßnahme 1.8A<sub>FFH</sub> / V<sub>CEF</sub>: Anlage und Entwicklung eines neuen Waldrands im Bereich des Baufelds als landschaftsprägende Raumstruktur sowie Biotopstruktur mit Habitat und Leitfunktion (für Fledermäuse):

Die Maßnahmen im Maßnahmenkomplexes Lehrwald-Prinzhölze zielen darauf ab, die betroffenen Wälder und ihre Lebensgemeinschaften zu stützen und die Barriereeffekte auf den Tieraustausch zu mindern:

- Maßnahme 2.3 A<sub>FFH</sub>: Aufforstung des Waldsportplatzes und Erweiterung des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“;
- Maßnahme 2.5 A<sub>FFH</sub>: Anlage eines naturnahen Laubmischwaldes westlich des Prinzhölzles und Erweiterung des FFH-Gebiets `Mittlerer Kraichgau`.

Im Attental sowie der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen (Maßnahmenkomplex 4) zielen die Maßnahmen darauf ab, die naturnahen Strukturelemente der Talsenke wiederherzustellen und den Biotopverbund zum Lehrwald zu stützen:

- Maßnahme 4.1 A: Anlage und Entwicklung eines Ufersaums entlang des Grabens im Attental einschließlich der Optimierung der Biotopfunktionen des Feuchtgebietskomplexes (FND);
- Maßnahme 4.2 A: Anlage von Extensivgrünland und Pflanzung hochstämmiger Obstbäume sowie Anlage von Krautsäumen entlang des Wirtschaftswegs;
- Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>: Entwicklung von Extensivgrünland und Pflanzung hochstämmiger Obstbäume zur Förderung der Entwicklung von Magerwiesen mittlerer Standorte durch ein entsprechendes Bewirtschaftungskonzept und zur Optimierung des Biotopverbundes sowie als Brut- und Nahrungshabitat für verschiedene Vogel- und Fledermausarten;
- Maßnahme 4.4 A: Umwandlung von Acker zur Obstwiese zur Aufwertung des Attentals als Lebensraum für wertgebende Arten und siedlungsnaher Erholungsraum;
  
- Maßnahme 6.4 A: Begrünung der Straßenböschungen im Trassenkorridor südöstlich von Jöhlingen;

In der Walzbachau dienen die Maßnahmen insbesondere der Nutzungsextensivierung des vom Vorhaben betroffenen gewässerbegleitenden Auwaldstreifen und der gewässerbegleitenden Hochstaudenflur sowie die Verbesserung des ökologischen Zustands des Gewässerlaufs:

- Maßnahme 9.1 A: Optimierung des Uferbewuchses durch Förderung standorttypischer Gehölze auf einer Breite von 5m ab Böschungsoberkante des Gewässers sowie Anlage eines Krautsaums angrenzend an das Gewässer.
- Maßnahme 9.2 A Auwaldentwicklung im Bereich der Fläche zwischen der B 293 neu und dem Walzbach
- Maßnahme 9.3 A Schaffung von Retentionsraum und Förderung der natürlichen Eigenentwicklung des Walzbaches sowie Einleiten einer standortgerechten Vegetationsentwicklung durch Sukzession und punktuelle Initialpflanzung von gebietseigenen Jungpflanzen oder Steckhölzern.

Die Rekultivierungsmaßnahmen 3.5 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5a A dienen der Wiederherstellung der betroffenen Biotoptypen (u.a. Grünland und Saumstrukturen entlang des Grabens im Attental, Ersatzpflanzungen von Gehölzen und Anlage von Krautsäumen entlang der Wirtschaftswege, Wiederherstellung des Ufergehölzes entlang des Walzbachs).

Die o. g. Maßnahmen 1.7ACEF, 1.8AFFH / V<sub>CEF</sub>, 2.3AFFH, 2.5 AFFH sowie die Maßnahme 2.6 AFFH zur Erweiterung des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“ um das Prinzhölzle sind zur Sicherung der Kohärenz des Netzes „Natura 2000 vorgesehen.

Die ursprünglich zur weiteren Kompensation vorgesehene Maßnahme 4.5 A (Entwicklung von Extensivgrünland und Ersatzpflanzung hochstämmiger Obstbäume, Umfang rund 0,25 ha) kann aufgrund der Lage auf einer FFH-Verlustfläche (Flurstück 16846/1) und der aus demselben Grund notwendigen räumlichen Verlegung der Maßnahme 4.7a ACEF nicht mehr umgesetzt werden. Die hierdurch nicht generierten Ökopunkte in Höhe von 20.200 ÖP werden durch eine externe Ökokon-tomaßnahme ausgeglichen.

Kompensationsmaßnahmen, die sich auf erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für wertgebende Arten beziehen sowie artenschutzrechtliche Maßnahmen werden – sofern sie in Unterlage 9.4a nur dort benannt werden - beim Schutzgut Tiere dargestellt.

### **B.III.2.3.2 Teilschutzgut Tiere**

Zur Ermittlung der faunistischen Bedeutung des Untersuchungsraums wurden im Jahr 2006 Bestandserfassungen durchgeführt, welche in den Jahren 2011 und 2015 durch Übersichtsbegehungen und gezieltes Nachsuchen einzelner Arten plausibilisiert wurden. Ferner erfolgte eine Flächen- und Gebietsbewertung (vgl. Übersicht 3.15 in Unterlage 19.1b). Als Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung werden Lebensraumkomplexe der Wertstufe  $\geq 6$  nach KAULE, d.h. Gebiete mit lokaler oder darüberhinausgehender Bedeutung für die Belange des Artenschutzes, angesehen.

Der Lehrwald und das angrenzende Prinzhölzle werden in der Gesamtbewertung als regional bedeutsame Lebensräume eingestuft (Wertstufe 7). Die Bewertung stützt sich auf den Nachweis der stark gefährdeten Fransen- und Bechsteinfledermaus sowie eine durchschnittlich artenreiche Brutvogelgemeinschaft. Das Attental weist eine – für die Gesamtbewertung maßgebliche - regionale Bedeutung als Lebensraum für Fledermäuse (Wertstufe 7) und lokale Bedeutung für Vögel (Wertstufe 6) auf. Das Waldgebiet Hohberg wird aufgrund der durchschnittlich artenreichen Brutvogelgemeinschaft mit Vorkommen einzelner gefährdeter und rückläufiger Arten (Pirol, Grauschnäpper) sowie besonders charakteristischer Laubwaldarten (z.B. Schwarzspecht) als lokal bedeutsam (Wertstufe 6) beurteilt. Die Walzbachniede-

rung sowie die übrigen Lebensraumkomplexe des Offenlandes (Gewanne Hungerberg, Wieland, Eben und Pfaffenberg sowie Kirchberg) werden in der Gesamtbewertung als lokal bedeutsam (Wertstufe 6) bewertet.

Die beiden Waldgebiete Lehrwald und Prinzhölze sind gemäß Generalwildwegeplan 2010 der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg Bestandteil des Wildtierkorridors nationaler Bedeutung „Stranzenberg/Wöschbach (Kraichgau) – Niederwald/Stutensee (Nördliches Oberrhein-Tiefland).

An Arten gemäß Anhang II bzw. IV der FFH-Richtlinie, die im FFH-Gebiet gemeldet sind, kommen in den Teilgebieten „Lehrwald“ und „Hoberg“ bzw. der unmittelbaren Umgebung die Bechsteinfledermaus, das Große Mausohr und die Spanische Fahne vor; als charakteristische Art des FFH-Lebensraumtyps 9230 „Waldmeister – Buchenwald“, die im FFH-Teilgebiet erfasst wurden, ist lediglich der Mittelspecht zu nennen.

Als wesentliche Vorbelastungen sind am Bauanfang die bestehenden B 293 sowie in der Walzbachniederung die Bahnlinie und die bestehende B 293 und L 559 zu nennen, die zu einer Barrierewirkung und zu Immissionsbelastungen führen. Auch Störwirkungen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf den Wirtschaftswegen stellen eine Vorbelastung dar.

#### Europäische Vogelarten

Bei der Bestandserfassung 2019 wurden insgesamt 59 Vogelarten nachgewiesen, davon wurden 48 Arten als Brutvögel registriert, von denen wiederum 44 Arten als wahrscheinlicher Brutvogel, vier Arten als mögliche Brutvögel klassifiziert wurden. Elf Arten wurden als Nahrungsgäste eingestuft. Von besonderer Bedeutung für die Avifauna sind die Waldgebiete Lehrwald und Hohberg sowie die dem Lehrwald vorgelagerten Streuobstbestände im Attental.

Es wurden die folgenden Brutvogelarten, die landes- und bundesweit im Bestand gefährdet bzw. im Bestand rückläufig sind, nachgewiesen: Baumfalke, Feldlerche, Baumpieper, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Klappergrasmücke, Pirol, Star, Haussperling, Feldsperling, Goldammer, Rotmilan. Nahrungsgäste mit gefährdetem oder rückläufigem Bestand sind Stockente, Turmfalke, Hohltaube, Mauersegler, Rauchschwalbe und Mehlschwalbe sind. Darüber hinaus wurde der Mittelspecht im Prinzhölzle und Lehrwald nachgewiesen. Innerhalb des Baufelds wurden keine Mittelspechte beobachtet. Die Art ist auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet und

nicht gefährdet. Ebenfalls wurde der Schwarzspecht als Brutvogel im Untersuchungsraum bestätigt. Sämtliche nachgewiesene Arten sind als europäische Vogelarten europarechtlich streng und national nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt. Darüber hinaus sind neun Arten nach dem § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt.

### Fledermäuse

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2019 wurden insgesamt elf Fledermausarten sicher nachgewiesen: Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Bechsteinfledermaus, Mausohr, Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Flughautfledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Graue Langohr, Braunes Langohr.

Im Rahmen der Transektbegehung wurden die regelmäßig beflogenen Transferstrecken, Flugstraßen und die Jagd entlang von Leistrukturen beobachtet. Die mit Abstand größte Arten- und vor allem Individuenvielfalt wurde im Attental, den sich westlich anschließenden Streuobstwiesen und den Randbereichen des Lehrwaldes angetroffen. Von besonderer Bedeutung ist insbesondere der Gehölzzug entlang des Bachlaufes im Attental) sowie der Lehrwald und die vorgelagerten Streuobstbestände als Nahrungshabitat bzw. Jagdgebiet. Zwischen Lehrwald und Prinzhölzle sowie in der Walzbachniederung verlaufen ebenfalls Flugstraßen. Eine weitere wichtige Flugwegeverbindung quer zur Trasse befindet sich vermutlich zwischen Kapellenhof und Jöhlingen.

Für den Lehrwald und das Prinzhölzle liegen Hinweise von Quartiergebieten der stark gefährdeten Arten Fransen- und Bechsteinfledermaus vor. Die Streuobstwiesen weisen für viele Arten ein hohes Quartierpotenzial auf. Am Kapellenhof ist von einem Wochenstubenquartier der Bartfledermaus auszugehen. Weitere Vorkommen von Einzelquartieren konnten im Umfeld der Trasse (Braunes Langohr) und im Spalt- raum der Bahnunterführung des Feldwegs an der B 293 (Graue Langohr) festgestellt werden.

### Reptilien

In Trassenverlauf wurde ausschließlich die streng geschützte FFH-Anhang IV-Art Zauneidechse festgestellt. Die Vorkommen liegen entlang eines Weges am Rand des Lehrwaldes, südwestlich von Jöhlingen im Attental und in den Gewannen Hungerberg und Eben sowie an der Bahnböschung.

### Tagfalter / Nachtfalter

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 18 Tagfalter-Arten nachgewiesen; davon 15 Arten im Attental und 3 am Hohberg. Tintenfleck-Weißling, Kleiner Feuerfalter (besonders geschützt) und Kurzschwänziger Bläuling stehen auf der landesweiten Vorwarnliste; Kurzschwänzige Bläuling sowie die beiden Tintenfleck-Weißlinge stehen auf der bundesweiten Vorwarnliste. Der 2006 noch kartierte landes- und bundesweit gefährdete Große Feuerfalter, der als Art der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie streng geschützt ist, konnte weder 2011 und 2015 noch bei Kartierungen 2019 trotz gezielter im Bereich der Trasse bestätigt werden. Die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Karlsruhe hat jedoch darauf hingewiesen, dass im Jahr 2022 im Rahmen der Genehmigungsplanung „Sanierung Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen“ Nachweise des Großen Feuerfalters (Eigelege) innerhalb einer Intensivwiese zwischen dem Walzbach und dem Sportplatz (Flurstück Nr. 18128) gelangen.

Die Spanische Fahne wurde im Rahmen von zwei Begehungen im August 2006 sowohl im Lehrwald als auch am Hohberg nachgewiesen. Beeinträchtigungen der Spanische Fahne durch die Planung können aufgrund fehlender geeigneter Lebensräumen der Art im Bereich der geplanten Trasse ausgeschlossen werden.

#### Laufkäfer

Im Untersuchungsgebiet wurden 2006 insgesamt 75 Laufkäferarten nachgewiesen, darunter der im Bestand landesweit gefährdete Gewölbte Schnellläufer und der Mondfleckenläufer sowie die fünf im Bestand rückläufigen Arten der landesweiten Vorwarnliste Großer Rotstirnläufer, Haarstirnläufer, Großer Schnellläufer und Gelbfühler-Schnellläufer. Von den nachgewiesenen Arten sind sechs Arten der Gattung *Carabus* sowie Feld-Sandlaufkäfer *Cicindela campestris* nach dem Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützt. Eine erneute Bestandserfassung wurde nicht für erforderlich gehalten, da sich im Gebiet keine erkennbaren nutzungsbedingten oder strukturellen Veränderungen ergeben haben.

#### Heuschrecken

Insgesamt wurden in der Feldflur westlich von Jöhlingen 14 Heuschreckenarten nachgewiesen: Gemeine Sichelschrecke, Langflügelige Schwertschrecke, Grünes Heupferd, Roesels Beißschrecke, Gewöhnliche Strauchschrecke, Feldgrille (auf der Vorwarnliste der Roten Liste BW), Waldgrille, Säbeldornschröcke, Sumpfschrecke (nach Roter Liste BW stark gefährdet), Große Goldschrecke, Rote Keulenschrecke, Nachtigall-Grashüpfer, Brauner Grashüpfer, Wiesengrashüpfer (auf der Vorwarnliste der Roten Liste BW), Gemeiner Grashüpfer.

### Hirschkäfer und sonstige holzbewohnende Käfer

Ein Vorkommen des Hirschkäfers ist nicht anzunehmen. Eine Lebensraumeignung der vom Eingriff betroffene Waldrand des Lehrwalds beidseits der bestehenden B 293 besteht nicht.

Im Untersuchungsgebiet konnten folgende holzbewohnende Käfer angetroffen werden:

- Großer Goldkäfer (Totfund auf einem Waldweg im Lehrwald): streng geschützt, landesweit ein stark gefährdeter Vertreter der Blatthornkäfer, Zielart im Zielartenkonzept Baden-Württemberg. Ein Hinweis auf besiedelte Eichen ergab sich nicht.
- Bockkäferart , besonders geschützt, landesweit gefährdet, Zielart Zielart im Zielartenkonzept Baden-Württemberg.

#### **B.III.2.3.2.1. Bau- und Anlagebedingte Wirkungen**

Allgemein relevanten baubedingten Wirkungen für das Teilschutzgut Tiere entstehen durch den Baustellenbetrieb und erstrecken sich auf die Arbeitsflächen, die Zugewegungen und die Straßenbaustellen einschließlich ihres nahen Umfelds. Sie sind auf die Bauphase beschränkt und treten nicht kontinuierlich auf, sondern vorrangig während der Bauzeiten und in den aktuellen Bauabschnitten.

Bau- und anlagebedingt führen die Baufeldfreimachung und die Flächeninanspruchnahme zu einer Minderung bzw. dem (temporären) Verlust von Bereichen mit Lebensraumfunktionen für Tiere mit regionaler oder lokaler Bedeutung. Ohne Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen kann es zu Individuenverlusten oder zur Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommen. Durch die Beseitigung von Gehölzbeständen (Waldränder, Fettwiesen mittlerer Standorte mit Streuobstbeständen, Feldgehölze, Gebüsche) entfallen Lebensstätten für Brutvögel und Fledermausarten. Zudem wird in Lebensstätten der Zauneidechse eingegriffen.

Der Baubetrieb führt temporär zu Verlärmung, Erschütterung, Schadstoffeinträgen und visuellen Störreizen durch Licht und Bewegung. Insbesondere Lärm kann sich auf die Ansiedlung oder den Bruterfolg von Vogelarten auswirken. Dabei ist aber in der Regel davon auszugehen, dass die baubedingten Wirkungen über die betriebsbedingten Störungen hinausgehen und zu keiner nachhaltigen Störung und Beunruhigung der Fauna führen.

Anlagebedingt sind zudem Trennwirkungen und Barriereeffekte gegeben, die insbesondere regelmäßig genutzte Flugstraßen von Fledermäusen betreffen.

#### **B.III.2.3.2.2. Betriebsbedingte Wirkungen**

Betriebsbedingt ergeben sich Wirkungen auf das Teilschutzgut Tiere insbesondere durch Lärm und Kulissenbildung sowie optische Effekte. Sie können die Lebensraumeignung mindern und zu Fluchtverhalten und Störungen bis hin zum Verlassen der betroffenen Lebensräume führen.

Erhebliche lärmbedingte Störungen der bewertungsrelevanten Vogelarten ergeben sich jedoch nach fachgutachterlicher Einschätzung nicht (vgl. Unterlage 19.4.2a Kapitel 6.1.2). Darüber hinaus nimmt die Störung im Bereich des für waldbewohnende Vogelarten bedeutenden Lehrwalds aufgrund der abgesengten Gradienten der B 293 neu im Vergleich zum Bestand ab.

Schließlich können durch den Betrieb der B 293 Individuenverluste von Fledermäusen durch Kollisionen mit Fahrzeugen eintreten. Zur Vermeidung hat der Vorhabenträger Maßnahmen vorgesehen, die nachfolgend dargestellt werden. Ein betriebsbedingtes Kollisionsrisiko, das über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, kann für die im Umfeld der geplanten Trasse nachgewiesenen Brutvogelarten ausgeschlossen werden.

#### **B.III.2.3.2.3. Vermeidung, Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen**

Neben einer Optimierung der Trassenführung und der Reduzierung des Baufeldes auf das technisch unabdingbare Maß sieht der Vorhabenträger Vermeidungsmaßnahmen für die einzelnen Arten vor, die auf Anregung der unteren Naturschutzbehörde durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.4.3. konkretisiert wurden. Hier aufgeführt werden auch die Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen).

Im Einzelnen:

- Die Trennwirkungen und Barriereeffekte, die von der Straße auf den national bedeutsamen Wildtierkorridor ausgehen, können durch die vorgesehene Grünbrücke über die B 293 neu (Maßnahme 1.4 V) minimiert werden. Zur funktionalen Anbindung des Bauwerks werden Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung des an den Lehrwald bzw. das Prinzhölzle angrenzenden Offenlandes verortet.

- Die Funktionsbezüge des Attental und der Wöschbacher Straße werden durch die Überführung der B 293 neu über das Landschaftsschutzgebiet „Attental“ (Maßnahme 3.3 V) sowie die Brücke über die Wöschbacher Straße (Maßnahme 3.7 V) in Verbindung mit den o.g. Sperr- und Leiteinrichtungen minimiert.
- Im Walzbach wird der vorhandene Durchlass durch ein kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk zur Verbesserung der Durchgängigkeit des Gewässers und der damit verbundenen Funktion im Biotopverbund ersetzt (Maßnahme 8.2 V). In Verbindung mit den vorgesehenen Irritationsschutzwänden kann auch hier das Kollisionsrisiko für Fledermäuse minimiert werden.
- Zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen werden Gehölze lediglich innerhalb der gesetzlich geregelten Fristen zwischen 1. Oktober und 28. Februar beseitigt sowie Schutz naturschutzfachlich wertvoller Vegetationsbestände bzw. Wälder gegenüber dem Baubetrieb (Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH, CEF</sub>, 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6.1 V<sub>CEF</sub>, 8.1a V<sub>CEF</sub>).
- Maßnahmen zum Erhalt der Funktionsbeziehungen bzw. Flugstraßen für Fledermäuse sowie zum Schutz von Kollisionen durch die Anlage von Irritationsschutzwänden (Maßnahmen 1.5 V<sub>CEF</sub> und 8.3 V<sub>CEF</sub>), Anlage und Entwicklung eines neuen Waldrands mit Habitat und Leitfunktion (Maßnahme 1.8 A<sub>FFH / V<sub>CEF</sub></sub>), Bepflanzung der Straßenböschungen als Leitstruktur zur westlich benachbarten Wirtschaftswegunterführung (Maßnahme 5.3 A / V<sub>CEF</sub>), Baumpflanzung im Umfeld der Bahnüberführung (Maßnahme 7.3 A / V<sub>CEF</sub>).
- Ausgleich für den Verlust von alten Obstbäumen mit Höhlenangebot im Attental durch das Anbringen von Vogel-Nisthilfen und Fledermauskästen (Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub>) sowie durch die Entwicklung von Extensivgrünland und die Pflanzung hochstämmiger Obstbäume als Brut- und Nahrungshabitat für Vögel und Fledermäuse (Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>).
- Ausgleich für erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen des Hungerbergs für an Offenland gebundene Lebensgemeinschaften mit wertgegeben Arten durch die Aufwertung von Feldhecken (Maßnahme 7.1 A<sub>CEF</sub>)
- Schutz der Zauneidechsenpopulation gegenüber dem Baubetrieb durch Vergrämung in benachbarte lichte, als Habitat geeignete Böschungen / Flächen (Maßnahmen 1.2 V<sub>CEF</sub>, 3.2 V<sub>CEF</sub>, 6.2 V<sub>CEF</sub>); Anlage von Saumstrukturen als Lebensraum

für die Zauneidechse (Maßnahme 4.7a A<sub>CEF</sub>) sowie Gehölzpflege am Bahndamm  
für die Zauneidechse (Maßnahme 7.2 A<sub>CEF</sub>)

Im Übrigen enthält Unterlage 19.4.2a, Tabelle 3 eine Liste der artenschutzrechtlich relevanten Vermeidungs- und funktionserhaltenden Maßnahmen. Weitere Vermeidungsmaßnahmen bezüglich der Artengruppe Amphibien und des Großer Feuerfalters haben ihren Niederschlag in Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.4.4.11., A.IV.4.4.12.) gefunden.

#### **B.III.2.3.2.4. Ausgleich und Ersatz von erheblichen Umweltauswirkungen**

Der vom Vorhabenträger vorgesehene, bereits an anderer Stelle dargestellte Maßnahmenkomplex dient auch dem Ausgleich verlorengegangener bzw. beeinträchtigter Habitatfunktionen für wertgebende Arten. Folgende Schwerpunkte sind zu nennen.:

Ausgleich für erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen des Lehrwalds und des Prinzhölzles für waldgebundene Lebensgemeinschaften:

- Maßnahmen 2.1 A, 2.2 A: Maßnahmen zur Stützung der Biotopvernetzung im Bereich des Wildtierkorridors;
- Maßnahmen 2.3 A<sub>FFH</sub>, 2.5 A<sub>FFH</sub>: Neuanlage von Wäldern.

Ausgleich für erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen des Attentals für an extensiv genutztes Offenland gebundene Lebensgemeinschaften mit wertgebenden Arten:

- Maßnahmen 4.1 A, 4.2 A, 4.3 A<sub>CEF</sub>, 4.4 A: Kompensation im Zuge der Nutzungsextensivierung bzw. Umwandlung ackerbaulicher Flächen in extensiv genutztes Grünland verbunden mit einer räumlichen Neustrukturierung des Grünlandgebiets sowie strukturelle Aufwertung von Fettwiesen durch Obstbaumpflanzungen.

Ausgleich für erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen der Walzbachniederung für an Gewässerauen gebundene Lebensgemeinschaften mit wertgebenden Arten:

- Maßnahmen 9.1 A, 9.2 A, 9.3 A: Nutzungsextensivierung bzw. Umwandlung ackerbaulicher Flächen entlang des Walzbachs zur Herstellung autotypischer Lebensräume und Förderung des Biotopverbunds.

#### **B.III.2.4. Schutzgut Fläche**

Das Schutzgut Fläche, welches erst mit dem UVPG in der ab dem 29.07.2017 geltenden Fassung aufgenommen wurde, hat der Vorhabenträger gleichwohl in seinen UVP-Bericht aufgenommen, jedoch Art und Ausmaß der Auswirkungen über das Schutzgut Boden sowie anhand der Betroffenheit ressourcenabhängiger Umweltnutzungen dargestellt. Dies ist insoweit sachgerecht, als dass auch nach dem UVP a.F. quantitative Aspekte des Flächenverbrauchs bereits Bestandteil der Prüfung des Schutzguts Boden waren. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dazu entschlossen, zur besseren Übersichtlichkeit den Flächenverbrauch in der zusammenfassenden Darstellung in einem eigenen Abschnitt darzustellen.

Das Untersuchungsgebiet weist vor allem mit dem Attental, dem Lehr- und Hohberg sowie dem Hunger- und Pfaffenberg einen zusammenhängenden, weitgehend landwirtschaftlich geprägten Naturraum mit hoher Empfindlichkeit gegenüber einer Zerschneidung auf.

Baubedingt werden als Arbeitsstreifen und für die Baustelleneinrichtung vorübergehend Flächen im Umfang von rund 9,67 ha in Anspruch genommen. Zur Schonung wertvoller und empfindlicher Flächen und Strukturen wird dabei das Baufeld soweit wie möglich eingegrenzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die bauseits beanspruchten Flächen in der Regel wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt. Im Übrigen wird beispielsweise das Gelände der Baustelleneinrichtungsfläche (ca. 4.910 m<sup>2</sup>) am früheren Sportplatz am Jöhlinger Buckel mit Überschussmassen modelliert und anschließend aufgeforstet.

Anlagebedingt werden rund 5,16 ha neu versiegelt oder, beispielsweise im Bereich von Banketten, hoch verdichtet bzw. so stark belastet, dass alle Bodenfunktionen verloren gehen. Weitere 0,15 ha werden durch Wirtschaftswege in Schotterbauweise beansprucht. Auf einer Fläche von rund 7,80 ha wird bisher unversiegelte Fläche überprägt werden (Böschungsfelder, begrünte Nebenflächen, Mulden). Nachteilige Auswirkungen auf die ressourcenabhängigen Nutzungen ergeben sich durch die Inanspruchnahme von rund 10,2 ha landwirtschaftlicher Fläche und rund 1,3 ha Waldflächen. Trennwirkungen entstehen vor allem zwischen dem westlichen Rand des Untersuchungsraums und Jöhlingen sowie im Walzbachtal östlich der Ortslage.

Weiterer Flächenverbrauch ergibt sich aus der Durchführung von Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtungen.

Der Gesamtumfang des Maßnahmenkonzeptes des landschaftspflegerischen Begleitplans beträgt rund 20,34 ha. Durch die Erstellung eines Konzeptes mit im Wesentlichen multifunktionalen Maßnahmen hat der Vorhabenträger die Flächeninanspruchnahme auf ein Mindestmaß beschränkt und dadurch auch die Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneter Böden begrenzt.

Weiters wird der Flächenverbrauch durch Entsiegelungsmaßnahmen (Maßnahmen 8.8a A, 10.A) reduziert. Insbesondere erfolgt ein Rückbau der B 293 alt zwischen dem Lehrwald und dem südwestlichen Ortsrand von Jöhlingen auf Wirtschaftswegbreite im Umfang von rund 0,25 ha.

### **B.III.2.5. Schutzgut Boden**

Im Untersuchungsraum ist der Bodentyp Parabraunerde verbreitet, welcher an den schwach gewölbten Scheitelbereichen der Hügel sowie an leicht geneigten Hängen vorkommt. Während unter Wald eine mäßig tiefe Parabraunerde aus lehmigem Schluff über schluffigem Lehm und schluffig-tonigem Lehm vorzufinden ist, kommt landwirtschaftlich genutzten Bereichen eine mäßig tiefe Parabraunerde aus schluffigem Lehm vor. An schmalen Hügelrücken sowie an schwach bis mittel geneigten Hängen kommt der Bodentyp Pararendzina vor. Dies ist auf Erosionen im Bereich landwirtschaftlicher genutzter Flächen mit starker Hangneigung zurückzuführen, wodurch sich der Oberboden am Hangfuß und in den Mulden wieder ablagert. In den Muldentälern hat sich aus dem Schwemmlöss tiefes kalkhaltiges Kolluvium entwickelt. Am Talgrund sind die Böden oft von Staunässe geprägt und pseudovergleyt. Kennzeichnend für die Böden in der Walzbachau ist der mäßig hohe Grundwasserstand, welcher bei Grundwasserhochständen im Mittel unter 130 - 200 cm unter Flur liegt, so dass als Bodentyp ein kalkhaltiger brauner Auenboden aus schluffigem Lehm auf lehmigem Schluff verbreitet ist.

Die Bewertung der natürlichen Bodenfunktionen erfolgte angelehnt an das Hefts 23 der LUBW 2010 „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ in fünf Bewertungsklassen von versiegelt bis sehr hoch; Ausnahmen stellen die Bodenfunktionen „Sonderstandort für naturnahe Vegetation“ und „Archive der Natur- und Kulturge-schichte“ dar. Im gesamten Untersuchungsraum ist von Böden sehr hoher und hoher Funktionserfüllung bzgl. von natürlichen Bodenfunktionen auszugehen. Die Bewertung gründet sich auf dem flächendeckenden sehr hohen Leistungsvermögen hinsichtlich der natürlichen Bodenfruchtbarkeit sowie der überwiegend als sehr hoch und hoch einzustufenden Funktionen „Filter- und Puffervermögens für Schadstoffe“

sowie „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“. Lediglich entlang der Bahnlinie sowie kleinflächig am Kirchberg, am Hang zum Attental, an der Ochsenstraße, am Pfaffenberg sowie am südöstlichen Rand des Untersuchungsraumes kommen Böden von mittlerer Gesamtbewertung vor. Böden von hoher Bedeutung als Sonderstandort für naturnahe Vegetation treten nur an zwei Standorten auf. Als „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“ sind im Untersuchungsraum ein Geotop (Portal des Eisenbahntunnels), drei Dolinen und sechs Hohlwege (beides in den Waldgebieten Lehrwald und Hohberg) sowie eine Reihe von Bodendenkmalen oder Fundstellen der Vor- und Frühgeschichte von sehr hoher Bedeutung. Die Böden sind im Bereich der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz vorbelastet.

Durch das Vorhaben werden - mit Ausnahme anthropogen veränderter Böden - durchgängig Böden mit hoher bis sehr hoher Funktionserfüllung betroffen. Von der Baumaßnahme und den Baustelleneinrichtungsflächen ist insbesondere der kulturfähige Oberboden betroffen.

#### **B.III.2.5.1 Baubedingte Wirkungen**

Temporäre Auswirkungen auf den Boden sind durch die Errichtung von Zuwegungen außerhalb des bestehenden Wegenetzes, durch die Baustelleneinrichtung und Lagerflächen zu erwarten. Baubedingt kann es hierdurch in diesen Bereichen zu Veränderung und Beeinträchtigung der Bodenstruktur durch Verdichtung oder Beseitigung beziehungsweise Beeinträchtigung der oberen belebten Bodenschicht kommen, die mit dem (temporären) Verlust bzw. einer Minderung der Bodenfunktionen einhergeht. Erdbewegungen - ohne die zur Geländemodellierung heranzuziehenden Erdmengen - ergeben sich im Umfang von insg. rund 350.450 m<sup>3</sup>. Davon sind 75.950 m<sup>3</sup> Massenauftrag und 274.500 m<sup>2</sup> Massenabtrag.

Die im Untersuchungsgebiet verbreiteten Bodenartengruppen weisen insbesondere bei feuchten Bodenverhältnissen eine erhebliche Verdichtungsempfindlichkeit auf, wodurch die Speicherung und Leitung von Wasser sowie von Sauerstoff, Nähr- und Schadstoffen reduziert werden können. Verdichtungshorizonte können oft nicht mehr von Pflanzenwurzeln durchdrungen werden. Eine weitere Folge verdichteter Böden, ist die Zunahme des Oberflächenabflusses, die zu einer Zunahme von Bodenerosionen führen kann. Um die Auswirkungen auf den Boden während der Bauphase möglichst gering zu halten, ist das Baufeld zwingend auf die in den Plänen ausgewiesenen Flächen zu beschränken und durch Maßnahmen zu verhindern, dass angrenzende Vegetationsbestände beeinträchtigt werden.

Im Zuge der Baumaßnahme können Vermischungen von Bodenmaterialien während der Zwischenlagerung oder beim Wiedereinbau zu nachteiligen Veränderungen der Standorteigenschaften der Böden gegenüber der Ausgangssituation führen. Um die natürliche Bodenschichtung und die Bodenfunktionen zu erhalten ist insbesondere die getrennte Lagerung des Oberbodens vom Unterboden in Oberbodenmieten und der fachgerechte Wiedereinbau des Oberbodens nach Ende der Bauarbeiten vorgesehen. Die Abtrags- und Umlagerungsarbeiten werden in der Regel mit entsprechenden bodenschonenden Baumaschinen (Kettenbagger, Kettenraupen) mit geringem Anpressdruck durchgeführt, so dass hier möglichst bodenschonend gearbeitet wird.

Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass es im Zuge des Baubetriebs z. B. durch Tropfverluste beim Betrieb, der Wartung oder bei Tankvorgängen von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sowie bei Unfällen oder Leckagen zu Schadstoffeinträgen in die Böden kommt. Durch das Einhalten der einschlägigen Vorschriften und den sach- und ordnungsgemäßen Gebrauch von Baufahrzeugen und Arbeitsgerät soll dies ausgeschlossen werden.

Der Einsatz einer bodenkundliche und ökologischen gewährleisten eine möglichst bodenschonende Koordinierung der Baustelleneinrichtung und der Bauabwicklung. Die während der Bauphase vorübergehend beanspruchten Flächen werden mit dem Ziel der Wiederherstellung von Bodenfunktionen fachgerecht rekultiviert (Maßnahmen 1.7 A<sub>FFH</sub>, 1.8 A, 3.5 A, 5.2 A,, 6.3 A, 8.5a A).

Weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz des Bodens vor u. a. Verdichtungen, Bodenerosionen, Vermischungen oder Schadstoffeinträgen sind im Beitrag Bodenschutz (Unterlage 21.3, S. 16) enthalten. Diese sind im noch zu erstellenden Bodenschutzkonzept zu ergänzen bzw. zu konkretisieren (Nebenbestimmungen A.IV.7.1.).

### **B.III.2.5.2 Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen**

Anlagebedingt führt die Neutrassierung der B 293 zu dauerhaften Funktionsverlusten im Bereich der neu versiegelten Flächen (Fahrbahnen, Randstreifen, Ingenieurbauwerke, Retentionsfilterbecken, befestigte Wege) sowie im Bereich neu angelegter, hoch verdichteter und belasteter Nebenflächen (Bankette) im Umfang von 5,16 ha. Im Umfang von 0,15 ha werden Wirtschaftswege in Schotterbauweise hergestellt. Eine Überprägung von Böden in einer Größenordnung von rund 7,80 ha resul-

tiert aus der Herstellung von Damm- und Einschnittsböschungen, begrünten Nebenflächen, Mulden, Seitenablagerungen sowie Regenrückhaltbecken.

Der Vorhabenträger hat durch die gewählte Trassierung u.a. mittels Brückenbauwerk über das Attental sowie durch Stützbauwerke an der L 559 neu die Flächeninanspruchnahme bzw. die Beeinträchtigung von Boden reduziert. Eine Wiederherstellung von Bodenfunktionen durch Entsiegelung, Wiederherstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht und Begrünung ist durch den Rückbau der B 293 alt zwischen dem Lehrwald und dem südwestlichen Ortsrand von Jöhlingen auf Wirtschaftswegbreite (Maßnahme 10.A, Umfang 0,25 ha) sowie durch die Entsiegelung und Rekultivierung der B 293 beim Anschlussknoten (Maßnahme 8.8a A, Umfang 0,25 ha) vorgesehen. Im Bereich der Straßenebenenflächen kann der Boden durch Oberbodenauftrag und Begrünungen wieder gewisse Funktionen im Naturhaushalt übernehmen (Maßnahmen 1.9 A, 3.6 A, 5.3 A/V<sub>CEF</sub>, 6.4 A, 8.6 A/G, 8.7 A/G).

Die trotz der Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden werden mit funktionsübergreifenden Maßnahmen, wie der Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Böden durch naturnaher Waldbegrünung, Extensivierung landwirtschaftlicher Nutzflächen und Verbesserung des Retentionsvermögens sowie der Funktionen des Bodens aus Ausgleichskörper im Wasserhaushalt kompensiert. Gleichwohl verbleibt für das Schutzgut Boden gemäß LBP ein Ausgleichsdefizit, welches durch schutzgutübergreifende Maßnahmen kompensiert wird, die sich zumindest mittelbar positiv auf Funktionen des Bodens auswirken (z.B. Minderung der Bewirtschaftungsintensität, die Regeneration der Auendynamik) und allgemein zur Stabilisierung des Naturhaushaltes beitragen.

Betriebsbedingt kann es durch den Kraftfahrzeugverkehr zum Eintrag von Schadstoffen in den Boden im trassennahen Bereich kommen. Ferner sind als mögliche Beeinträchtigungen Verunreinigungen des Bodens infolge von betriebsbedingten Verkehrsunfällen, Leckagen oder Bränden zu nennen.

### **B.III.2.6. Schutzgut Wasser**

Beim Grund- und Oberflächengewässer ist die Bedeutung als Naturgut, dessen nachhaltige Nutzbarkeit, die Retentions- und Regulationsfunktion wie auch seine den Lebensraum bestimmende Funktion für Pflanzen und Tiere zu berücksichtigen und zu schützen.

### **B.III.2.6.1 Teilschutzgut Grundwasser**

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt. Die im Untersuchungsraum vom Löss überdeckten geologischen Schichten des Oberen Muschelkalkes sind als Kluft- und Karstgrundwasserkörper zu bezeichnen, der insbesondere auf Grund der sonst herrschenden Grundwasserarmut im Kraichgau besondere Bedeutung hat. Oberflächennahes Grundwasser (mit 13 - 20dm MsHW) steht in der Niederung des Walzbaches östlich von Jöhlingen an. Die tiefgründigen Lössböden geben das Bodenwasser in der Regel an die darunterliegenden Schichten des Muschelkalkes ab und speisen den Karstgrundwasserkörper. Auf Lösslehm kann es stellenweise zur Wasserhaltung und zum Austritt von Sickerwasser kommen.

Im Hinblick auf die mit dem Straßenverkehr verbundenen Schadstoffemissionen kommt vor allem der Schutzwirkung der gesamten Grundwasserüberdeckung eine große Bedeutung zu. Im Untersuchungsraum ist überwiegend von hoher, im Bereich von Pararendzinen sowie des kalkhaltigen Braunen Auenbodens in der Walzbachniederung jedoch von nur mittlerer Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung auszugehen.

Im Untersuchungsgebiet liegt das Wasserschutzgebiet „Weingarten – Walzbachtal – Jöhlingen“ (LUBW, WSG-Nr. 215 152); das Vorhaben liegt innerhalb der Zone III. Die Grundwasserneubildung ist hier flächig als mittel - hoch anzusetzen und die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung überwiegend als hoch. Mit der geplanten Entwässerungskonzeption werden die Vorgaben und Anforderungen der einschlägigen Regelwerke (Technische Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser, Ausgabe 2008 sowie Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten – RiStWag, Ausgabe 2016) eingehalten.

Das Vorhaben befindet sich im Grundwasserkörper 09.09.35 „Muschelkalkplatten-Kraichgau-Saalbachtal, der einen guten mengenmäßigen Zustand aufweist, sich jedoch aufgrund von Nitratbelastungen vor allem durch die Landwirtschaft und Belastung durch Wasserentnahmen in einem schlechten chemischen Zustand befindet.

Bau – und anlagebedingten Wirkungen von Straßenbauvorhaben können einerseits zur Erhöhung der Verschmutzungsgefährdung (qualitative Auswirkung) und

andererseits zur mengenmäßigen Veränderung des Grundwasserhaushaltes (quantitative Auswirkung) führen.

Eine erhebliche Reduzierung der Grundwasserneubildung durch bau- bzw. anlagebedingte Bodenverdichtungen, Versiegelungen und Minderung der Bodenfunktionen auf Straßennebenflächen sowie infolge zentraler Entwässerung des Straßenoberflächenwassers ist nicht zu befürchten. Eine baubedingte Flächeninanspruchnahme erfolgt lediglich temporär und kleinräumig. Negative Auswirkungen infolge der dauerhaften Flächeninanspruchnahme können ausgeschlossen werden, weil die Netto-Neuversiegelung im Verhältnis zur Fläche des Grundwasserkörpers äußerst gering ist. Im Übrigen verfügen die Böden außerhalb des Waldes zwar auf großen Flächen über ein vergleichsweise hohes Sickerwasservermögen, können Niederschlagswasser gut infiltrieren und weisen ein stabiles Bodengefüge bzw. gute Wasserleitfähigkeit, jedoch ist das Leistungsvermögen bzw. der Beitrag für die Grundwasserneubildung von geringer bis mittlerer Bedeutung, da die darunterliegenden Schichten schwer durchlässig sind. Daher sind die Böden auch nicht für eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser geeignet.

Im Übrigen wird die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch die vom Vorhabenträger vorgesehene Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen (Maßnahmen 8.8a A, 10.A) und die Begrünung der Straßenböschungen und Straßennebenflächen minimiert.

Das geplante Vorhaben kann somit potentiell folgende bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf das Grundwasser verursachen:

- Beeinträchtigungen der Grundwasserbeschaffenheit durch Schadstoffeintrag, (z. B. Treibstoffe oder Schmiermittel von Baufahrzeugen, Einbringen von Stoffen in das Grundwasser infolge der Tiefgründung von Brückenbauwerken);
- Beeinträchtigungen durch Eingriffe in das Grund- oder Schichtenwasser bzw. in Deckschichten sowie Störung der Grundwasserströmungsverhältnisse durch z. B. Anschnitt von grundwasserstauenden bzw. -führenden Schichten oder Ablenken der Grundwasserströmung;
- Beeinträchtigungen durch Grundwasserabsenkungen infolge ggf. erforderlicher baubedingter Grundwasserhaltungen;

- Inanspruchnahme von Flächen (Waldflächen, Böden) mit besonderer Bedeutung bzw. mit hoher bis sehr hoher Funktion für das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen insbesondere im Lehrwald und im Attental.

### **B.III.2.6.2 Teilschutzgut Oberflächengewässer**

Im Untersuchungsgebiet fließt der Walzbach, ein 20,5 km langes Gewässer II. Ordnung, welches den überwiegenden Teil des Gebiets in Richtung Rheinebene entwässert. Das Bachbett ist 1 bis 2 m breit und rund 1 bis 1,5m in die Aue eingetieft. Gemäß Gewässerstrukturkartierung (2013) der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg ist der Walzbach innerhalb des Untersuchungsraums sehr stark bis vollständig verändert oder verdolt. Der Lauf des Walzbachs ist begradigt, eine Barrierewirkung ist bereits durch mehrere Sohlenbauwerke (Abstürze), den vorhandenen Durchlass und die über weite Strecken überbauten Bereiche gegeben. Die ökologische Gewässergüte des Walzbachs ist kritisch belastet (Gewässergüte II-III, Landesanstalt für Umweltschutz 2004). Seit dem 3. Bewirtschaftungszyklus (BZW, 2022 – 2027) wird die Gesamtbewertung des ökologischen Zustands des Flusswasserkörpers „Weingartener Bach bis inklusive Grombach und Saalbach bis inklusive Rohrbach“ (Kennziffer 35-03-OR5), zu dem der Walzbach gehört, mit „unbefriedigend“ bewertet; ein guter chemischer Zustand wird nicht erreicht.

Südlich Jöhlingen liegt das Attental mit einem knapp 1.000m langen Gewässer gleichen Namens, das 1-2 m breit und 0,5-1,5 m tief ist und im Oberlauf zeitweise trockenfällt. Die Uferböschungen sind mit Großseggen und Gebüsch aus Grau-Weide und mit einer Baumreihe aus Fahl-Weide bewachsen. Darüber hinaus gibt es im Osten des Untersuchungsgebiets zwischen Bahnlinie und Walzbach einen Graben (0,5 bis 1,0 m breit, 0,5 m tief), der nach größeren Niederschlagsereignissen Wasser führen könnte und zum Walzbach entwässert.

Gemäß Hochwassergefahrenkarte liegen am Walzbach Flächen, die bei einem 100-jährlichen Hochwasser (HQ 100) überflutet werden und somit als gesetzliches festgesetztes Überschwemmungsgebiet zu betrachten sind. Auch im Attental sind nach Angaben der Gemeinde Walzbachtal bei Starkregenereignissen Überflutungen beobachtet worden. Die Ortslage von Jöhlingen ist im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 mit dem Hinweis „überschwemmungsgefährdetes Siedlungsgebiet“ ausgewiesen. Die Waldflächen Lehrwald, Prinzhölzle und Hohberg sind von besonderer Bedeutung für die Rückhaltung von Oberflächenwasser. Flächen entlang des Walzbaches, die bei einem 100-jährlichem Hochwasser überflutet werden, das Hochwas-

serrückhaltebecken „Seewiesen“ östlich der Ortslage von Jöhlingen sowie gewässernahe Bereiche am Bach des Attentals gelten als Flächen mit sehr hoher Bedeutung für die Oberflächenwasserrückhaltung.

Durch den Bau der B 293 neu sowie der Anschlussstelle B 293 neu / L 559 neu / GVS Wössinger Straße wird großflächig in die Walzbachau eingegriffen. Das geplante Vorhaben kann daher potentiell nachfolgende Auswirkungen auf Oberflächengewässer verursachen.

#### Baubedingt:

- Eingriff in den Walzbach und den gewässerbegleitenden Auwaldstreifen durch Arbeitsstreifen im Bereich des Anschlussasts Nord sowie den Ersatz des bisherigen Durchlasses DIN 1600 durch ein kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk einschließlich der Entfernung eines Absturzes;
- Sedimenteintrag im Rahmen des Baubetriebs (Arbeiten an der Querung der B 293, temporäre Gewässerverlegung, Erdarbeiten, Arbeitsstreifen usw.);
- Beeinträchtigungen der Gewässerbeschaffenheit (Schadstoffeintrag) durch Treibstoffe oder Schmiermittel von Baufahrzeugen;
- stoffliche Belastungen aus ggf. erforderlichen Wasserhaltungen;
- Erschütterungen im Gewässer durch Arbeiten an der Gewässerquerung (z. B. Abrissarbeiten, Herstellung der Gründung);

#### Anlage- und betriebsbedingt:

- Beeinträchtigungen der Gewässerbeschaffenheit (Schadstoffeintrag) über die Straßenentwässerung (emittierten Stoffe des Straßenverkehrs und die zur Straßenunterhaltung verwendeten Stoffe) sowie durch Spritzwasser;
- Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts bzw. hydraulische Belastungen durch Einleitungen aus der Straßenentwässerung in den Walzbach;
- Minderung des Oberflächenwasser-Rückhaltevermögens und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses durch die Überbauung der Walzbachau mit Verkehrsflächen und damit einhergehendem Verlust von Retentionsraum.

### **B.III.2.6.3 Vermeidung, Minimierung sowie Kompensation von erheblichen Umweltauswirkungen**

Zum Schutz des Wasserhaushalts sind zunächst allgemeine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen und umzusetzen. Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften (z. B. durch Aushub, Baustoffe, Abfälle usw.) verhütet wird. Das Risiko des Schadstoffeintrags kann durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen und einen sachgerechten Umgang mit umweltgefährdenden Materialien minimiert werden. Für Sofortmaßnahmen zur Schadensminimierung sind geeignete Materialien bereitzuhalten und beim Austritt wassergefährdender Stoffe sofort Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Ferner stellt eine Umweltbaubegleitung die ordnungsgemäße Durchführung und die Einhaltung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sicher.

Zum weiteren Schutz des Grundwassers sind insbesondere die nachfolgenden Maßnahmen zu nennen: Die Gründung von Bauwerken hat so zu erfolgen, dass ein Anstieg des Grundwassers sowie ein Austrag des Betons ins Grundwasser verhindert wird. Ferner sind bei den Arbeiten im Wasserschutzgebiet, Zone III, besondere Sorgfaltspflichten einzuhalten, insbesondere im Umgang mit boden- und wassergefährdenden Stoffen. Hierüber sind die ausführenden Baufirmen zu unterrichten. Die Bestimmungen der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RistWag 2016) sind einzuhalten.

Zur Regulation des Oberflächenwasserabflusses Bodenfunktionen wiederhergestellt sowie eine Vegetationsbedeckung im Bereich des Baufelds und der Straßenebenflächen vorgesehen. Des Weiteren werden zur Optimierung des Retentionsvermögens Wälder mit abflussverzögernder Wirkung geschaffen (Maßnahmen 1.7 AFFH, 1.8 A/VCEF, 2.2 ACEF, 2.3 AFFH, 8.5a A, 9.1 A, 9.2 A) und das anlagebedingt entfallende Retentionsvolumen in räumlicher Nähe des Walzbachs und im Umfang von 1.000 m<sup>3</sup> ausgeglichen (Maßnahme 9.3 A).

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen auf Oberflächengewässer werden insbesondere folgende Maßnahmen ergriffen: Es erfolgt eine Minimierung von potenziellem Sedimenteintrag durch die Absicherung des gewässerbergleitenden Auwaldstreifens am Walzbach gegenüber dem Baufeld (Maßnahme 8.1a V<sub>CEF</sub>) sowie durch den Schutz der Vegetationsbestände im Attental (Maßnahme 3.1a V<sub>CEF</sub>). Erschütterungen im Walzbach werden durch den Einsatz

möglichst erschütterungsarmer Bauverfahren gemindert. Durch eine Optimierung des Bauablaufs, soll die Durchgängigkeit des Walzbachs nur möglichst kurzzeitig unterbrochen werden.

Belastungen durch bau- und anlagebedingte Schweb- und Schadstoffe können durch eine Behandlung des Wassers vor Einleitung in das Gewässer vermieden werden. Insbesondere ist eine Retentionsbodenfilteranlage zur Verhinderung von Stoffeinträgen aus eingeleitetem Straßenoberflächenwasser in den Walzbach vorgesehen. Darüber hinaus sieht das Entwässerungskonzept eine gedrosselte Abgabe in den Walzbach unter Einhaltung der „Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser“ (Ausgabe 2008) zur Vermeidung hydraulischer Belastungen im Gewässer und Veränderungen des Wasserhaushalts vor. Auf der Talbrücke über das Attental ist zum Ausschluss von Schadstoffeinträgen durch Spritzwasser in das Gewässer Attental die Installation eines Spritzschutzes vorgesehen (Maßnahme 3.3 V). Der Ersatz des bisherigen Durchlasses am Walzbach durch ein Gewässer- und Kleintierbauwerk (Maßnahme 8.2 V) – einschließlich der Entfernung eines Absturzes - geht mit einer Verbesserung der Längsdurchgängigkeit einher und minimiert so die Barrierewirkung im Gewässer. Der schadlose Hochwasserabfluss ist jederzeit, auch während der Bauphase, sicherzustellen.

### **B.III.2.7. Schutzgut Klima und Luft**

Das Klima im Untersuchungsraum ist geprägt durch milde Winter, einen zeitigen Frühlingsbeginn und warme Sommer sowie mäßig hohe Niederschläge mit einem deutlichen Sommermaximum. Die Lage am Rande des Kraichgaus macht sich durch gegenüber der Rheinebene etwas erhöhten Niederschlägen bemerkbar.

Besondere Funktionen für die Produktion von Kaltluft bieten aufgrund des direkten Siedlungsbezuges die Acker- und Wiesenflächen im auf das Walzbachtal bzw. auf die Ortslage von Jöhlingen gerichteten Klimaraum. Eine hohe Bedeutung für die Frischluftproduktion hat das Waldgebiet Hohberg südlich von Jöhlingen, das der Ortslage von Jöhlingen Frischluft zuführt. Eigenes Bestandsklima besitzt aber auch das Waldgebiet Lehrwald sowie das Prinzhölzle. Das Prinzhölzle sowie Bereiche des Lehrwalds parallel zur B 293 sind als Immissionsschutzwald ausgewiesen und mindern schädliche oder belästigende Einwirkungen wie Lärm, Staub, Aerosole, Gase und Strahlen.

Vor allem entlang des Walzbachs finden relevante Luftaustauschprozesse durch Kaltluftabfluss in Talzügen statt, die - obgleich der vorhandenen Luftaustauschbarrieren durch Strukturen am östlichen Ortsrand von Jöhlingen - von sehr hoher Bedeutung sind. Gleichwohl ist in der Walzbachniederung von lufthygienischen Vorbelastungen durch die bestehende B 293 auszugehen. Darüber hinaus ist der Talgrund im Attental sowie der östlich liegende Talzug zwischen „Hungerberg und „Pfaffenberg“ bedeutsam für die Belüftung der südlichen Ortslage von Jöhlingen, wobei im Gewann Wieland/Pfaffenberg der Luftaustausch in Richtung Walzbachtal bereits durch die Bahnlinie in Dammlage gestört ist. Für die Ortslage von Jöhlingen relevante Hangabflussbereiche mit mittlerer Bedeutung kommen aufgrund der Tallage Jöhlingens an allen Ortsrändern vor.

Der Einsatz von Baumaschinen führt zu einer erhöhten Luftschadstoffbelastung im Baufeld. Diese Beeinträchtigungen wirken jedoch nur temporär und sind zu gering, um bezüglich der Qualität der Luft signifikant belastende Emissionen zu verursachen.

Bau- und anlagebedingt wird das klimatische Regenerations- und Regulationsvermögen des Raumes durch die Inanspruchnahme von Waldflächen mit Bedeutung für die Frischluftproduktion sowie von offenen Flurflächen mit Bedeutung für die Kaltluftentstehung gemindert. Jedoch bleiben die Funktionen von Lehrwald und Prinzhölzle als Immissionsschutzwald erhalten. In der Walzbachniederung ist davon auszugehen, dass die bereits bestehenden Luftaustauschbarrieren trotz des Umfangs der geplanten Verkehrsflächen und der baulichen Anlagen angesichts der randlichen Lage des Anschlussknotens und mangels Dammschüttungen quer zur Talrichtung nicht nennenswert verstärkt werden. Im Attental kann durch die Überspannung mit einem Brückenbauwerk der Luftaustausch aufrechterhalten werden.

Die Fähigkeiten des Landschaftsraumes bzw. seiner Teilräume über lokale und regionale Luftaustauschprozesse und raumstrukturelle Gegebenheiten klima- und lufthygienischen Belastungen entgegenzuwirken, sie zu vermindern oder zu verhindern, werden durch das Vorhaben nicht wesentlich verändert.

Die Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2) kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der guten Belüftungssituation und der Ausbreitungsverhältnisse mit einem raschen Abklingen betriebsbedingter Luftschadstoffbelastungen zu rechnen ist, so dass bereits unmittelbar im Straßenrandbereich von Belastungswerten weit unterhalb der einschlägigen Grenzwerte auszugehen ist.

### **B.III.2.8. Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild**

Das Schutzgut umfasst die ästhetische Qualität der Landschaft im Untersuchungsraum, die vorwiegend geprägt wird durch die Eigenart, Vielfalt und Schönheit des Landschaftsbildes sowie die Bedeutung der Landschaft als Kulturgut.

Der Landschaftsraum ist durch Wälder, überwiegend ackerbaulich genutzte Offenlandbereiche und Freiräume mit Streuobstbeständen und wegbegleitenden Gehölzen gekennzeichnet. Die Walzbachniederung mit Hangfuß des Hühnerbergs ist durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur stark überprägt.

Vor allem die Waldgebiete Prinzhölzle, Lehrwald und Hohberg sowie das Attental bilden aufgrund der weitgehend naturnahen Ausprägung, des Umfangs an gestalterisch bedeutsamen Einzelstrukturen und/oder den kleinflächigen Nutzungswechseln Bereiche, die in ihrer Gesamtheit von sehr hoher landschaftsästhetischer Bedeutung sind.

Die Ackergebiete in den Gewannen Hungerberg, Eben und der Westhang des Kirchbergs, die immer noch einige Strukturen wie wegbegleitende Gehölze, Streuobstwiesen oder alte, landschaftsprägende Einzelgehölze aufweisen sowie die stark gekammerte Deisentaler Höhe am Bahntunnel im Westen des Untersuchungsraumes sind mit hoher Bedeutung für das Landschaftserleben zu bewerten. Die sonstigen Bereiche, darunter die ausgeräumten Ackerlandschaften sowie die von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur stark veränderte und fragmentierte Walzbachniederung, haben eine mittlere Bedeutung für das Landschaftserleben.

Im kleinstrukturierten Streuobst- und Feuchtwiesengebiet Attental befindet sich zwischen der Ortslage von Jöhlingen und dem südwestlich gelegenen Waldgebiet „Lehrwald“ das Landschaftsschutzgebiet „Attental“ (Schutzgebiets-Nr. 2.15.033). Innerhalb des LSG liegt ein flächenhaftes Naturdenkmal. Der Erhaltung des Landschaftsbildes dienen auch die Ausweisungen punktueller Naturdenkmale / Einzelgebilde (END).

Bau- und anlagebedingt erfolgen Eingriffe in die Randzone der Waldbestände des Lehrwalds und des Prinzhölzles durch die Verbreiterung des Straßenkorridors und die Tieferlegung der Gradienten. Es ergeben sich optische Störwirkungen durch eine breite Waldschneise und die Freistellung des Altbestandes sowie durch Irritations-

schutzwände. Im diesem Bereich erfolgt daher eine Wiederherstellung des Waldrands (Maßnahmen 1.7 AFFH und 1.8 A/VCEF), die Wiederherstellung des Waldes durch Aufforstung des Waldsportplatzes (Maßnahme 2.3 AFFH) und Gehölzpflanzung auf den Straßenböschungen (Maßnahme 1.9 A), so dass in Zusammenhang mit der Grünbrücke die optischen Störwirkungen gemindert werden. Darüber hinaus wird das kulturhistorisch wertvolle Wegekreuz wiederaufgebaut (Maßnahme 1.10 A/G, vgl. B.III.2.9.).

Im Neubauabschnitt führt das Vorhaben aufgrund des bewegten Reliefs zu einer tiefgreifenden Umgestaltung der Landschaftsstruktur. Die Senke des Attentales wird durch ein Brückenbauwerk technisch überformt und der Talzug optisch durch die Straße eingeeengt. Allerdings können die bei einem Straßenbau ohne Brückenbauwerk aufgrund der Topographie des Geländes erforderlichen Dammschüttungen durch das weit gespannte Brückenbauwerk von ihrem Ausmaß her begrenzt werden, wodurch visuelle Barriereeffekte gemindert werden. Um die Straßendämme und das Brückenbauwerk vom siedlungsnahen Erholungsraum abzuschirmen und landschaftlich einzubinden werden beidseits der B 293 neu Seitenablagerungen in einer Höhe von 1,50 m über Fahrbahnniveau mit gruppenweisen Gehölzpflanzungen hergestellt (Maßnahmen 3.4 V und 3.6 A). Dadurch werden auch betriebsbedingte Störwirkungen wie Fahrzeugbewegungen und Licht, reduziert. Einen weiteren Beitrag zur Kaschierung der technischen Silhouette des Bauwerks und des Straßenkörpers leistet auch die Herstellung und Ergänzung der Streuobstbestände (Maßnahmen 4.2 A, 4.3 ACEF, 4.4 A). Im Abschnitt Hungerberg/Eben und Wieland/Pfaffenberg wird die B 293 neu durch die Einschnittslage und einer geschlossenen Gehölzpflanzung der Straßenböschungen weitgehend kaschiert (Maßnahme 5.3 A/VCEF, 6.4 A). Ziel des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts ist es, dass nach einer gewissen Entwicklungszeit die vom Straßenkörper ausgehenden Veränderungen nicht mehr den landschaftlichen Gesamteindruck bestimmen.

Der Abschnitt der Walzbachniederung wird durch die Verkehrsflächen umfangreich baulich beansprucht und umgestaltet; insbesondere der Freiraum zwischen der Bahnlinie und dem Walzbach wird durch die Dammschüttungen und Bauwerke vollständig beansprucht und abgeriegelt. Daher lassen sich im Bereich des Anschlussknotens die visuellen Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen landschaftsgestalterischen Maßnahmen nur zum Teil verringern. Das multifunktional angelegte Maßnahmenkonzept leistet jedoch einen Beitrag zur Kompensation durch strukturelle Aufwertungen im Umfeld der Straße (Maßnahmen 8.6 A/G, 8.7 A/G, 9.1 A, 9.2 A) die nicht nur der Lebensraumoptimierung für wertgebende Tier- und Pflanzenarten

dienen, sondern sich auch positiv auf die Erlebnis- und Wahrnehmungsqualität im vom Vorhaben betroffenen Untersuchungsraum auswirken.

Im Übrigen werden nach Abschluss der Baumaßnahme durch Rekultivierungen des Baufelds und der Arbeitsstreifen charakteristische Landschaftsstrukturen wiederhergestellt (Maßnahmen 3.5 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5a A).

### **B.III.2.9. Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Am Rand des Lehrwalds befindet sich ein nach § 2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg (DSchG) denkmalgeschütztes Wegkreuz. Während der Bauphase wird das Wegkreuz abgebaut, sichergestellt und anschließend in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Gemeinde Walzbachtal wieder in Nähe des Standorts errichtet (Maßnahmen 1.3 V und 1.10 A/G). Das Umfeld um das Wegkreuz wird entsprechend dem alten Standort durch Baumpflanzung hergestellt. Weitere Boden- Bau und Kunstdenkmale im Walzbachtal, darunter die Maria-Hilf-Kapelle, der jüdische Friedhof an der Bahnlinie im Gewann Pfaffenberg sowie etliche Wegkreuze sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Darüber hinaus sind im Untersuchungsraum historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile von Bedeutung, die Zeugnis vom Umgang früherer Generationen mit Natur und Landschaft geben. In diesem Zusammenhang sind Hohlwege sowie das Attental mit einer typischen Häufung ortsrandnaher Streuobstwiesen zu nennen. Vom Vorhaben betroffen sind ein Hohlweg (0,01 ha anlagebedingt; 0,007 baubedingt) sowie in geringem Umfang ortsrandnahe Streuobstbestände im Attental. Der Vorhabenträger sieht insoweit eine Kompensation für die kulturhistorisch bedeutsamen Streuobstbestände vor (Maßnahmen 4.2 A, 4.3 ACEF, 4.4 A).

Im Untersuchungsraum befinden sich darüber hinaus diverse Anlagen der Ver- und Entsorgung sowie da Hochwasserrückhaltebecken „Seewiesen“. Diese werden ggf. gesichert und/oder verlegt bzw. in ihrer Funktionalität erhalten.

### **B.III.2.10. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die Schutzgüter stehen in einem dynamischen Zusammenhang, in dem sie sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße beeinflussen. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind dabei in ein stark vernetztes und komplexes Wirkungsgefüge (Ökosystem) eingebunden. Die Wechselwirkungen wurden in Kapitel

3.2.5.10 des UVP-Berichts (Unterlage 19.8b) behandelt. Die wesentlichen Wechselwirkungen bestehend in den Beziehungen zwischen Boden, Wasser, Luft und Klima und Tiere und Pflanzen. In der Auswirkungsprognose wurden durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen festgestellt, als dies im Rahmen der einzelnen Umweltschutzgüter bereits dargestellt ist. Dies gilt auch für mögliche Wirkungsverlagerungen, die durch die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen ausgelöst werden können.

#### **B.III.2.11. Kumulative Wirkungen**

Es ergeben sich keine Umweltauswirkungen aus einem Zusammenwirken mit anderen Vorhaben. Insbesondere bestehen aufgrund des geplanten Neubaus der B 293 im Zuge der B 293, Ortsumgehung Berghausen keine Wirkungsüberlagerungen oder relevanten räumlich-funktionalen Bezüge.

#### **B.III.3. Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die in § 12 UVPG a.F. für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren - hier des Planfeststellungsbeschlusses – im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 S. 2 und 4 UVPG a.F. nach Maßgabe der geltenden Gesetze. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke, aus denen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben. Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Fläche/Boden, Wasser, Landschaftsbild und kulturelles Erbe. Durch die Trassierung, das vorgesehene und in Abstimmung mit den Umweltfachbehörden planfestgestellte Regime an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Gestaltungs- und Kompen-

sationsmaßnahmen können die negativen Umweltauswirkungen auf ein vertretbares Maß begrenzt bzw. die verbleibenden nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen in weiten Teilen kompensiert werden.

Folgende Feststellungen waren maßgeblich für die Bewertung:

Die Auswirkungen, die sich während der Bauphase durch Emissionen für das Schutzgut Mensch ergeben, können nicht ausgeschlossen, jedoch durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen bzw. in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Maßnahmen minimiert werden. Aufgrund der Nähe der Bautätigkeiten zur anliegenden Bebauung ist auch bei Berücksichtigung lärmindernder Maßnahmen mit vorübergehenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen, so dass im Ergebnis von erheblichen nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Mensch auszugehen ist, die jedoch zeitlich beschränkt sind.

Der Gesetzgeber hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wurden erhebliche Beeinträchtigungen durch die Überschreitung rechtsverbindlichen Grenzwerte der 16. BImSchV durch das Vorhaben lediglich am landwirtschaftlichen Anwesen „Kapellenhof“ im Obergeschoss ermittelt. Insoweit besteht grundsätzlich ein Anspruch auf passiven Schallschutz durch den eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden kann. Dem Vorhabenträger wurde daher aufgegeben, die Kosten für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen zu übernehmen. Im Ergebnis verbleiben daher keine erheblichen Auswirkungen auf die Wohnbebauung durch Schall- oder Schadstoffimmissionen durch den Betrieb der Straße.

Das geplante Vorhaben führt zu zum Teil erheblichen Einschränkungen der Erholungsfunktionen des südlich von Jöhlingen gelegenen Freiraumes durch Zerschneidungseffekte und Lärmbelastungen. Die unter B.III.2.2.2. beschriebenen Maßnahmen, tragen dazu bei, das Wohnumfeld von der Straße abzuschirmen und die Straße landschaftlich einzubinden sowie funktionale Bezüge aufrecht zu erhalten. Die Erholungsräume bleiben über das bestehende oder angepasste Wegenetz abgeschlossen. Der westlich von Jöhlingen gelegene Freiraum des Kirchbergs wird ebenfalls von Lärm entlastet und in seiner Funktion für die siedlungsnahe Erholung aufgewertet. Im Gegenzug ergeben sich durch die Ortsumfahrung positive Effekte durch die Verringerung der innerörtlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie

der Trenneffekte im Bereich der Ortsdurchfahrt.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich erhebliche nachteilige Auswirkungen insbesondere durch Flächeninanspruchnahme, Gehölzrodungen und Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen, die mit Habitatverlusten verbunden sind, sowie durch betriebsbedingte Trennwirkungen und Barriereeffekte. Während der Bauphase kommt es zusätzlich auch zu Beeinträchtigungen durch visuelle Störreize, Schall- und Schadstoffemissionen und die Gefahr einer Verletzung oder Tötung von Tieren durch die Bautätigkeit.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind jedoch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg zu sehen. Danach werden die verbleibenden Eingriffe - einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren wie Fläche/Boden, Wasser und Klima/Luft - vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Die Durchführung des Vorhabens ist mit einer Zerstörung von nach § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 NatSchG i.V.m. § 30 Abs. 2 S. 2 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope verbunden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch gegeben. Darüber hinaus liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung der dauerhaften und befristeten Waldumwandlung vor.

Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie durch geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) ausgeschlossen werden. Trenn- und Barriereeffekte auf den national bedeutsamen Wildtierkorridor sowie auf die Funktionsbezüge im Attental können durch den Bau der Grünbrücke bzw. die Attentalbrücke minimiert werden.

Bei der Bewertung war auch zu berücksichtigen, dass ein Teil der das Landschaftsschutzgebietes Attental und Flächenhaften Naturdenkmals Attental tangiert. Die unter B.IX.4. näher dargestellten Schutzzwecke der LSG- und FND-Verordnung vom 22.08 entfalten auch Bedeutung in Bezug auf verschiedene Schutzgüter, insbesondere für die Schutzgüter Mensch (Erholung), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft und Fläche. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG liegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde je-

doch vor. Auch bezüglich der Rodung des als Naturdenkmal geschützten Einzelgeschöpfs „Ahorn und Linde an Kreuzifix“ sind die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 BNatSchG gegeben.

Der Bau der Ortsumfahrung geht aufgrund der Inanspruchnahme des FFH-Lebensraumtyps 9130 Waldmeister-Buchenwald im Bereich des Teilgebiets „Lehrwald“ mit einer erheblichen Beeinträchtigung für die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“ (DE 6918-311) einher. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme vor und die Kohärenz des Gebietes kann durch die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen sichergestellt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen für charakteristische Arten des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister – Buchenwald“ oder Arten des Anhangs II bzw. Anhang IV der FFH-Richtlinie, die für das FFH-Gebiet im Standarddatenbogen gemeldet sind, sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen indes nicht zu erwarten. Relevante funktionale Bezüge zwischen den Teilgebieten des FFH-Gebietes werden nicht beeinträchtigt.

Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Fläche treten insbesondere aufgrund der Verluste oder Minderungen von Bodenfunktionen durch Versiegelung und Verdichtungen sowie durch die Inanspruchnahme von Böden mit besonderer Bedeutung als ressourcenabhängige Nutz- bzw. Waldflächen auf. Baubedingte Auswirkungen können durch entsprechende Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Verbleibende mehr als nur unerhebliche Beeinträchtigungen werden ebenfalls durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen kompensiert. Ein Ausgleich findet u.a. durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen und Begrünungsmaßnahmen der Straßennebenflächen statt. Dabei ist zu sehen, dass eine vollständige funktions- und schutzgutbezogener Ausgleich für das Schutzgut Boden nicht erfolgt, da geeignete Flächen für einen entsprechenden Ausgleich nicht im notwendigen Umfang zur Verfügung stehen. Die Kompensation erfolgt daher schutzgutübergreifend mit Maßnahmen, die sich – zumindest mittelbar – auch positiv auf Funktionen des Bodens auswirken. Nach Durchführung der geplanten Maßnahmen sind keine verbleibenden erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht ebenfalls entgegen. Unter Beachtung der beschriebenen Vermeidungs- und

Minimierungsmaßnahmen ist nicht zu erwarten, dass der Bau und Betrieb der Orts- umfahrung erhebliche oder bleibende nachteilige Auswirkungen auf den Grundwas- serkörper oder die Oberflächengewässer haben wird. Das im Bereich der geplanten Antragstrasse befindliche Wasserschutzgebiet ist zwar als empfindlich einzustufen. Verunreinigung des Grundwassers können unter Beachtung einschlägiger Richtli- nien und Schutzvorkehrungen sowie durch das Entwässerungskonzept aber ausge- schlossen werden. Zum Ausgleich anlagebedingter Minderungen des Oberflächen- wasserrückhaltevermögens tragen Gehölzpflanzungen und Vegetationsbedeckun- gen bei.

Dem Schutz der Oberflächengewässer vor Schadstoffeintrag wird durch umfangrei- che Maßnahmen und einer sachgerechten Planung von Entwässerungs- und Regen- behandlungsanlagen Rechnung getragen. Bezogen auf den zum Walzbach gehö- renden Oberflächenwasserkörper sind Verschlechterungen im Sinne des Wasser- haushaltsgesetzes - insbesondere infolge der Erhöhung der Abflussmengen sowie durch Schadstoffeinträge - aufgrund des gewählten Entwässerungssystems aus- weislich des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21.1a) nicht zu erwar- ten. Der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Einleitung des Straßen- oberflächenwassers in den Walzbach stehen insoweit keine erkennbaren Hinder- nisse entgegen. Im Übrigen stellen sich ggf. weitere erforderliche Gewässerbenut- zungen als technisch beherrschbar und damit erlaubnisfähig dar. Der anlagenbe- dingte Verlust an Retentionsraum im Bereich des Walzbachs kann vollständig aus- geglichen werden. Schließlich wird im Walzbach wird mit der Baumaßnahme eine Verbesserung der Durchgängigkeit erreicht. Ebenso kann mit der Planung und den im Beschluss getroffenen Vorhaben der erforderliche Hochwasserschutz (weiter- hin) gewährleistet werden.

Das Vorhaben führt auf der gesamten Baustrecke zu erheblichen Beeinträchtigun- gen des Landschaftsbildes aufgrund der technischen Überformung des Freiraumes sowie durch den Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen. Jedoch wird das Land- schaftsbild mit den vorgesehenen Maßnahmen wiederhergestellt, landschaftsge- recht neu gestaltet oder durch weitere multifunktionale Maßnahmen hinreichend kompensiert. Insbesondere die Gehölzpflanzungen im Bereich der Brückenwiderlaga- ger und auf den Straßennebenflächen dienen so der Einbindung der Bauwerke in die Landschaft. zum Minderung visueller Auswirkungen auf das Landschaftsschutzge- biet. Dadurch können Landschaftsbildelemente, die der naturräumlichen Eigenart entsprechen, entwickelt sowie die strukturelle Ausstattung des Raumes verbessert werden. Die Maßnahmen tragen auch zur Minderung visueller Auswirkungen auf das

Landschaftsschutzgebiet bei. In der strukturarmen Walzbachau tragen unter anderem Maßnahmen zur Renaturierung zur Aufwertung der Aue bei. Auf Grund der Kompensationsmaßnahme verbleibenden keine erheblichen Auswirkungen.

Es ergeben sich zwar Beeinträchtigungen eines als Kulturdenkmal geschützten Wegkreuzes, diese können jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen und eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung, deren Voraussetzungen vorliegen dürften, minimiert werden. Erhebliche Auswirkungen auf sonstige Kulturgüter verbleiben nicht.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft sind kleinräumig und von geringer Intensität und damit im Ergebnis nicht als erheblich im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu bewerten.

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

Im Ergebnis haben sich bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen und im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG eingestellt.

#### **B.IV. Planrechtfertigung**

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

##### **B.IV.1. Gesetzliche Planrechtfertigung (Bedarfsplanung)**

Die für den Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen erforderliche Planrechtfertigung liegt vor. Sie folgt aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung.

Der Neubau der Ortsumfahrung Jöhlingen ist als Teilstrecke der „B 293, Berghausen – Bretten“ im aktuellen Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 108 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten (Anlage zu § 1 Abs.1 S. 2 FStrAbG i. d. F. der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354)) und zwar mit dem Bauziel zwei- bzw. dreistreifiger Neubau. Dabei ist unschädlich, dass die Ortsumfahrung Jöhlingen als Teilprojekt des Hauptprojekts der lfd. Nr. 108 (B 293 Berghausen – Bretten) ohne eigene Nummer aufgeführt ist, da die Teilprojekte die Dringlichkeitseinstufung des Hauptprojekts teilen (vgl. Vorbemerkung zu Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Im Verlauf der B 293 stellt der Abschnitt auf Gemarkung Jöhlingen einen der letzten Abschnitte zwischen den Oberzentren Karlsruhe und Heilbronn dar, deren Streckenverlauf noch durch bebauten Gebiet führt.

Nach § 1 Abs. 2 S. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und sind damit gemessen hieran vernünftigerweise geboten. Der aufgrund von Prognosen über Verkehrsströme festgestellte Bedarfsplan stellt nicht nur fest, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf überhaupt besteht, sondern er konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges "zusammenhängendes Verkehrsnetz" für "einen weiträumigen Verkehr" darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird (BVerwG, Urteil v. 26.02.1998, 4 A 7/97, juris Rn. 12, BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az.: 4 C 26/94, juris Rn. 17). Die gesetzliche Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG verbindlich und schließt im Grundsatz die Nachprüfung aus, ob für den geplanten Ausbau ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 02.07.2020 – 9 A 19/19, juris Rn. 59). Das Vorbringen, für das planfestgestellte Vorhaben bestehe kein Verkehrsbedarf, ist durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen und die Feststellung des Bedarfs ist so auch als Belang in der Abwägung zu berücksichtigen. Die (zeichnerische) Darstellung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz bindet im Übrigen hinsichtlich der Dimensionierung der Bundesstraße und im Hinblick auf die dort erkennbare Netzverknüpfung (stRspr, vgl. z.B. BVerwG, Urteil v. 19. 03 2003, 9 A 33/02, juris Rn. 23).

Die gesetzliche Bedarfsfeststellung wird auch nicht durch die in den Einwendungen und Stellungnahmen vorgebrachten Gesichtspunkte erschüttert. Das wäre nach

ständiger Rechtsprechung insbesondere nur dann der Fall, wenn die Bedarfsfeststellung (offensichtlich) fehlerhaft und verfassungswidrig ist und somit der Gesetzgeber mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte. Dies setzt voraus, dass es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. z.B. nur BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, Az.: 9 A 9/15 ) oder sich das Vorhaben wegen mangelnder Finanzierbarkeit als objektiv nicht realisierungsfähig und damit als unzulässige „verfrühte Planung“ erweist. Dies ist nicht der Fall (vgl. B.XVIII.1.3.). Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem einzelnen Vorbringen zur Planrechtfertigung in den Stellungnahmen und Einwendungen umfangreich im Abschnitt B.XVIII.1. auseinandergesetzt, so dass hierauf verwiesen wird.

Unabhängig davon ist es gemäß § 4 S. 2 FStrAbG allein dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat gem. § 4 S. 1 FStrAbG das Bundesverkehrsministerium jeweils nach Ablauf von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine solche Überprüfung findet auch regelmäßig statt. Derzeit wird die der Bedarfsplanüberprüfung zentral zugrundeliegende Verkehrsprognose 2040 erarbeitet. Bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Bedarfsplans (bzw. bis zu einer etwaigen und bisher weder eingetretenen noch zu erwartenden und durch den neuen Bundesverkehrswegeplan auch widerlegten grundlegenden Wandlung der Verhältnisse) behält der Bedarfsplan seine Gültigkeit.

Indes wird weder mit dem Bundesverkehrswegeplan noch mit dem gesetzlichen Bedarfsplan eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Andere Belange können bei der Abwägung die vorbezeichnete gesetzgeberische Verbindlichkeit nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG überwinden (OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07 mit Verweis auf BVerwG, Urteile vom 18.06.1997, 4 C 3.95; und vom 26.10.2005, 9 A 33.04). Es sind jedoch keine anderen Belange in einer so gewichtigen Weise berührt, dass sie der beschriebenen Verbindlichkeit der gesetzgeberischen Entscheidung entgegenstehen könnten. Auf die weiteren Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses wird dazu verwiesen.

## **B.IV.2. Inhaltliche Planrechtfertigung**

Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Ziele sind – über die gesetzgeberische Bedarfsfeststellung hinaus – geeignet, das Straßenbauvorhaben zu rechtfertigen. Dem als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal in § 17 FStrG enthaltenen Gebot der Planrechtfertigung wird im Rahmen der vorliegenden straßenrechtlichen Planung dann Rechnung getragen, wenn das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom FStrG allgemein verfolgten Ziele „vernünftigerweise geboten“ ist. Ausgehend von § 1 FStrG umfassen die Ziele des FStrG die Belange des allgemeinen öffentlichen Verkehrs, also insbesondere die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie die Erschließung und Verbindung von Räumen, aber auch die Entlastung der Bevölkerung und der sonstigen Umwelt von den Belastungen des Straßenverkehrs (Lärm, Abgase, Zerschneidungswirkung, Unfallgefahr etc.).

Mit dem Neubau der Bundesstraße B 293 wird das Ziel verfolgt, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu schaffen sowie die Ortsdurchfahrt vom (Durchgangs-)Verkehr zu entlasten. Dadurch soll die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe verringert werden sowie die Verkehrsqualität verbessert und die Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und die Allgemeinheit erhöht werden. Ein weiteres Ziel ist die Verringerung der bestehenden Trenn- und Barriereeffekte und der damit verbundenen sichereren Querungsmöglichkeiten. Zusammen mit der derzeit parallel geplanten B 293 OU Berghausen wird das Ziel einer vollständig anbaufreien Bundesstraße B 293 verfolgt.

Die Planungsziele sind legitim und plausibel. Der vorhandene Zustand genügt schon der heutigen Verkehrsbelastung nicht und auch nicht den prognostizierten Verkehrsmengen. Infolge der hohen Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der Bundesstraße B 293 und Landesstraße L 559 kommt es bereits heute innerorts zu Verkehrsbehinderungen sowie zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Lärm- und Schadstoffimmissionen. Die Trenn- und Zerschneidungswirkungen der stark befahrenen Straßen behindern den innerörtlichen Verkehr und stellen im Fußgänger- und Fahrradverkehr zwischen Wohnstelle, Schule und Geschäften Gefahrenquellen dar. Die hohen Verkehrsbelastungen auf der Bundesstraße B 293 in der Ortslage von Jöhlingen sind darauf zurückzuführen, dass neben erheblichem Ziel- und Quellverkehr, überlagert vom Binnenverkehr, auch ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr festgestellt werden kann. Die Verkehrsuntersuchung (vgl. B.VII.) belegt, dass auch für das Prognosejahr 2035 ange-

sichts der Verkehrsbedeutung der Straße mit einem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, welches eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation erwarten lässt.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit weist die vorhandene Trasse bei Berücksichtigung der hohen Verkehrsbelastungen Defizite auf. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Ziele des FStrG, denen zufolge der Träger der Straßenbaulast verpflichtet ist, Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen bzw., soweit dieser nicht gegeben ist, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Die heutige Bundesstraße B 293 wird im vorliegenden Abschnitt maßgebend durch das stark bewegte Gelände charakterisiert. Querschnitt und Trassierung entsprechen nicht mehr den geltenden Richtlinien und sind für die jetzige Verkehrsbelastung nicht mehr geeignet. Durch die hohen Längsneigungen an Steigungsstrecken zur Überwindung des „Jöhlinger Buckels“ (bis ca. 10 %) in Verbindung mit kleinen Kuppenhalbmessern sind die Haltesichtweiten stark eingeschränkt. An Steigungsstrecken entstehende Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Pkw und Lkw führen außerorts zu gefährlichen Überholmanövern. Infolge der teilweise sehr schmalen Straßenquerschnitte z. B. aufgrund der Lage im Hohlweg und ohne Bankett sowie des hohen Verkehrsaufkommens kommt es außerorts zu starken Einschränkungen des Verkehrsablaufes und einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Jöhlingen kommt es in verkehrsstarken Zeiten aufgrund des teilweise nur 6,0 m schmalen Straßenquerschnitts und der engen Kurvenradien zu starken Behinderungen des Verkehrsablaufs. Am westlichen Ortseingang von Jöhlingen in unmittelbarer Nähe zur Einmündung befindet sich ein schmales Unterführungsbauwerk unter der Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn, wodurch es zu eingeschränkten Sichtverhältnissen auf den bevorrechtigten Verkehr kommt. Zudem ist der in der Ortsmitte vorhandene plangleiche Knotenpunkt B 293 / L 559 als Einmündung mit Linksabbiegestreifen, aber ohne Lichtsignalanlage ausgebildet. Die Bundesstraße wird im Knotenpunktbereich B 293 / L 559 in einem engen Bogen als abknickende Vorfahrtsstraße geführt. Hierdurch reduziert sich zusätzlich die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität.

Um der beschriebenen Situation entgegenzuwirken und sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt Jöhlingen auf die Ortsumfahrung geboten. Ziel der Planung ist daher zum einen eine deutliche Reduzierung der bestehenden Sicherheitsrisiken sowie die Beseitigung unfallträchtiger Abschnitte. Größere Trassierungselemente sollen die Sichtverhältnisse verbessern und verminderte Längs-

neigungen sollen sicherstellen, dass der Schwerverkehr nicht mehr signifikant auffallend verlangsamt wird. Überholfahrstreifen an Steigungsstrecken werden das sichere Überholen von langsam fahrenden Lkw ermöglichen. Künftig kann die L 559 neu durchgehend geführt werden, wodurch sich auch die Sichtverhältnisse für den nun untergeordneten Verkehrsstrom aus Richtung des Wohngebietes „Im Gagen-eck“ verbessern. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsum-fahrung wird das Verkehrsaufkommen innerorts vermindert und damit einherge-hend auch die Trenneffekte. Westlich der Einmündung der L 559 ist durch den Rück-bau der B 293 alt eine Reduzierung der Zerschneidungswirkung auf nahezu Null möglich, während östlich der Einmündung der L 559 die Zerschneidungseffekte zwar auf einem vergleichsweise sehr hohen Niveau verbleiben, jedoch insgesamt mehr oder weniger halbiert werden können. Auf der L 559 Richtung Weingarten ver-ringern sich die Trenneffekte von „sehr hoch“ auf „hoch“. Neben den Verbesser-ungen für die Benutzer der Bundesstraße erfahren somit auch die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer im Bereich der Ortsdurchfahrt eine höhere Verkehrssicherheit.

Eine weitere Zielsetzung der Planung ist die Reduktion bestehender innerörtlicher schädlicher Umweltbeeinträchtigungen. Durch die prognostizierten Verkehrsverla-gerungen auf die Ortsdurchfahrt wird eine signifikante Abnahme der innerörtlichen Ver-lärmung und eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung erwartet. Die Ver-kehrsprognose für das Jahr 2035 zeigt, dass es im westlichen Bereich der bisherigen Ortsdurchfahrt aufgrund des Wegfalls des Anschlusses West zu deutlichen Entlas-tungen kommt. Die Verkehrsprognose zeigt aber auch, dass die bisherige Orts-durchfahrt zwar im östlichen Bereich nicht gänzlich vom Verkehr befreit werden kann, sie jedoch in erheblichem Maße entlastet wird. Darüber hinaus führt die Orts-umfahrung auch zu Entlastungen in der Ortsmitte auf der L 559 (Jöhlinger Straße) Richtung Weingarten. Die Prognoseverkehrsbelastungen sowie die Belastungsdif-ferenzen aus der Verkehrsuntersuchung sind ausführlich in Abschnitt B.VII darge-stellt. Hierauf sowie auf die dort und unter B.XVIII.2. behandelten Einwendungen zur Verkehrsuntersuchung wird ausdrücklich verwiesen.

Das Vorhaben ist insgesamt geboten, um den derzeitigen und insbesondere künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können und die An-wohner von Belastungen durch Lärm und Schadstoffe zu entlasten. Unüberwindli-che Hindernisse, die dazu nötigen, letztlich doch von der Planung abzusehen, sind nicht ersichtlich. So kann dem Vorhaben nicht von vornherein die Eignung zur Errei-chung des Planungsziels in Abrede gestellt werden. Die wesentlichen Planungs-ziele, nämlich die nachhaltige Verbesserung des Verkehrsablaufs, die Erhöhung der

Verkehrssicherheit und -verkehrsqualität einhergehend mit der Beseitigung unfallträchtiger Abschnitte sowie der Immissionsschutz in Jöhlingen werden mit dem Vorhaben erreicht. Bezüglich der in den Einwendungen und Stellungnahmen gegen die Planungsziele vorgebrachten Aspekte wird insbesondere auch auf die Ausführungen in Abschnitt B.XVIII.1. verwiesen.

## **B.V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung**

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Landesplanung und der Raumordnung. Dementsprechend wurden weder von der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe noch vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein Verband grundsätzliche Bedenken zu dem Vorhaben geäußert.

### **B.V.1. Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg**

Das Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans 2002 (LEP).

Nach dem Leitbild des LEP 2002 ist zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Landes eine flächendeckende Versorgung mit moderner Infrastruktur sicherzustellen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Motorfunktion der zentralen Orte stärkt, die räumliche Kooperation und den Leistungsaustausch fördert und die großräumige Einbindung des Landes gewährleistet. Dazu sind die infrastrukturellen Einrichtungen unter Beachtung von Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Tragfähigkeit bedarfsgerecht und zukunftsorientiert auszubauen und zu vernetzen (PS 1.6 G). Räumlich ist das Vorhaben im europäischen Verflechtungsraum Oberrhein gelegen, welcher insgesamt nachhaltig, vernetzt und grenzübergreifend als Zukunftsregion zu entwickeln ist und wozu eine besondere regionale Entwicklungsaufgabe u. a. die umweltgerechte Ausgestaltung der Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsnetze am Oberrhein als europäischer Verkehrsdrehscheibe ist (PS 6.2.3 Z). Die geplante Ortsumfahrung Jöhlingen im Zuge der B 293 liegt zudem auf einer Entwicklungsachse des LEP 2002 (PS 2.6.2. Z), deren wichtigste Bestandteile vielfach gebündelte, leistungsfähige Straßen- und Schienenwege sind (zu PS 2.6.3 G). Überdies sind die Mittelzentren zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden (PS 2.5.9 G). In Kapitel 4 des LEP 2002 (Weiterentwicklung der Infrastruktur) wird an erster Stelle als Grundsatz vorgegeben, dass das Verkehrswesen so zu gestalten ist, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festlegung des Netzes der zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt,

wobei den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen ist (PS 4.1.1 G).

Nach alledem entspricht das Vorhaben den Vorgaben des LEP 2002, für einen angemessenen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere entlang der (Landes-) Entwicklungsachsen, zu sorgen.

## **B.V.2. Regionalplan Mittlerer Oberrhein**

Das Vorhaben ist auch mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 (im Folgenden: Regionalplan) vereinbar. Der Regionalplan konkretisiert die Vorgaben des Landesentwicklungsplans für die jeweilige Region. Als eine der Aufgaben für die Entwicklung des Oberrheingebietes definiert der Regionalplan insbesondere die Verbesserung sowohl des Anschlusses an den internationalen Verkehr als auch der inneren Verkehrserschließung und der stärkeren Verknüpfung der Nahverkehrsnetze (PS 1.2.2 G (2)). Im Weiteren ist das Netz der Entwicklungsachsen in seiner inneren Struktur so auszubilden und weiter auszubauen, dass die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Schwerpunkte und die Bündelung der Infrastruktur unterstützt und der Leistungsaustausch zwischen den Siedlungsschwerpunkten der Region und den Schwerpunkten benachbarter Räume verbessert wird. Insbesondere soll hierzu die für den Leistungsaustausch bedeutsame Infrastruktur der Entwicklungsachsen gesichert und bei Bedarf weiter ausgebaut werden (PS 2.2.4 G). Das für die Region bedeutsame Straßennetz soll nach der raumordnerischen Bedeutung der einzelnen Straßen unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Gliederung weiter entwickelt werden (PS 4.1.2 G (1)).

Nach dem Regionalplan verbindet die B 293 das Oberzentrum Karlsruhe über das Kleinzentrum Pfinztal mit dem Mittelzentrum Bretten (vgl. Regionalplan – Strukturkarte). Sowohl die Gemeinde Pfinztal als auch die Gemeinde Bretten sind im Regionalplan als Schwerpunkte für Siedlungsentwicklung und als Schwerpunkte für die Entwicklung von Industrie, Gewerbe und gewerblich orientierte Dienstleistungen ausgewiesen (vgl. Raumnutzungskarte)

In Übereinstimmung mit der höheren Raumordnungsbehörde kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall die Ziele der Raumordnung dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die geplante Neubaustrecke berührt zwar aufgrund ihrer Lage Belange der Raumordnung, es liegen aber die gemäß § 6 Abs. 1 ROG eröffneten Ausnahmen vor.

Das geplante Vorhaben durchstreift schutzbedürftige Bereiche für die Landwirtschaft der Stufe I (PS 3.3.2.2 Z (1)) sowie der Stufe II (PS 3.3.2.2 G (4)) des Regionalplans. In seiner Stellungnahme vom 08.07.2021 weist der Regionalverband Mittlerer Oberrhein auf Plansatz 3.3.2.2 G (2) hin, wonach in begründeten Fällen eine Inanspruchnahme für Verkehrsanlagen oder Leitungen sowie für Vorhaben, die aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können, möglich ist, wenn keine Alternativen mit geringerer Belastung der Landwirtschaft zur Verfügung stehen. Flächen der Stufe II sollen nur bei anders nicht zu befriedigendem Bedarf in dem unbedingt erforderlichen Umfang in Anspruch genommen werden, wenn agrarstrukturelle Belange nicht wesentlich berührt werden. Die Ausnahmegründe liegen hier vor. Eine Zerschneidung besonders hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen im östlichen Trassenabschnitt wird durch die Antragsvariante deutlich gemindert. Dies begrüßt der Regionalverband in seiner Stellungnahme ausdrücklich. Vorzugswürdige Varianten, die eine deutlich geringere Belastung der Landwirtschaft nach sich ziehen, sind nicht ersichtlich. In soweit wird auch auf die Ausführungen zu den Trassenvarianten unter B.XIV.3.2. verwiesen. Bei der Planung wurde beachtet, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen durch multifunktional wirksame Kompensationsmaßnahmen auf das fachlich mögliche Mindestmaß begrenzt wird.

Südwestlich von Jöhlingen werden schutzbedürftige Bereiche für Natur und Landschaftspflege gemäß PS 3.3.1.2 Z (1) tangiert, welche Teile des Waldgebiets „Lehrwald“ und des Landschaftsschutzgebiets „Attental“ umfassen. Eine Nutzung des Bereichs für Verkehrsanlagen ist zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sie sollen aber vermieden werden und nur in solchen Ausnahmefällen zulässig sein, in denen die Erforderlichkeit einer derartigen Maßnahme unbestritten ist und freiraumschonendere Alternativen nicht bestehen. Dies ist hier der Fall, denn die Erforderlichkeit steht aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfestlegung unbestreitbar fest, zum anderen würde auch jede andere Alternative die primär zu schützenden, aber auch zu entwickelnden Biotop im schutzbedürftigen Bereich ebenso, wenn nicht sogar noch stärker beeinträchtigen, als der hier vorgesehene Bau der Ortsumfahrung. Eine größere Umgehung des Gebiets ist in freiraumschonender Weise ebenfalls nicht möglich, da insbesondere die Wöschbacher Taltrasse zu erheblichen Beeinträchtigungen des mittlerweile als Teil des FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ geschützten Waldgebietes „Hohberg“ führen könnte. Hingegen wird die geplante Trasse der B 293 im Attental auf einer Talbrücke geführt, wodurch auch die Beeinflussung des schutzbedürftigen Bereichs für Natur und Landschaftspflege minimiert wird. Die bau- und anlagebedingte Eingriffe in die Waldflächen werden ebenfalls

minimiert (vgl. Maßnahme 1.1. V<sub>FFH,CEF</sub>).

Die Waldflächen „Prinzhölzle“ sowie die Bereiche des „Lehrwalds“, die außerhalb bzw. südlich der Ausweisung als schutzbedürftiger Bereich für Naturschutz und Landschaftspflege liegen, sind als schutzbedürftige Bereiche für die Forstwirtschaft (PS 3.3.3.2 Z (1) ausgewiesen. Die Ausnahmegründe des PS 3.3.3.2 G (2) liegen hier vor. Das Vorhaben kann nur außerhalb des Siedlungsbestands realisiert werden und Alternativen mit weniger Belastungen der forstwirtschaftlichen Flächen stehen nicht zur Verfügung. Darüber hinaus sind Ersatzaufforstungen vorgesehen.

Die geplante Anschlussstelle an die bestehende B 293 östlich von Jöhlingen greift in die Grünzäsur (PS 3.2.3 Z (1)) zwischen den Siedlungsbereichen von Jöhlingen und Wössingen ein. Grünzäsuren sollen eine bandartige Siedlungsentwicklung verhindern und zur Sicherung natürlicher Lebensgrundlagen beitragen. Allerdings liegen auch hier die Ausnahmegründe des PS 3.2.3 G (2) vor, wonach in begründeten Fällen eine Inanspruchnahme für Verkehrsanlagen oder Leitungen sowie für Vorhaben, die aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können, möglich ist, wenn ihre Realisierung der genannten Zielsetzung nicht entgegensteht. Die bestehende B 293 sowie die Bahnlinie quert schon jetzt die Grünzäsur. Mit dem geplanten teilplanfreien Knotenpunkt wird die notwendige verkehrliche Leistungsfähigkeit sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht. Plangleiche Einmündungen könnten keine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleisten oder es käme zu größeren Eingriffen in den Überschwemmungsbereich HQ 100. Eine möglichst weitgehende Reduzierung bzw. Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erfolgt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Minimierungs-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen. Nicht mehr benötigte Teilflächen der vorhandenen Straßen werden zurückgebaut. Aufgrund der Straßengradiente ohne höhere Dammschüttungen quer zur Talrichtung und der randlichen Lage der Anschlussstelle zum Walzbach sind zudem erhebliche Beeinträchtigungen der Luftaustauschleitbahn nicht zu erwarten. Insgesamt wird sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit der Grünzäsur grundsätzlich gewährleistet bleibt.

Im Regionalplan wird auch ein Hinweis gegeben, dass es sich bei der Ortslage von Jöhlingen um ein „überschwemmungsgefährdetes Siedlungsgebiet“ handelt (PS 3.3.5.4 V (1)). Hier sollen die Nutzungen in den betroffenen Flächen entlang der Gewässer an die Hochwassergefahr angepasst werden. Dies ist bei der Planung der

Fall. Zum festgesetzten Überschwemmungsgebiet und insbesondere zum Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen sowie zur Entwässerungsplanung wird auf B.XII.3, B.XII.4.5 verwiesen.

Der Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 basiert noch auf einer vorausgegangenen Planung („Wöschbacher Taltrasse“). Die Maßnahme „B 10 Hopfenberg tunnel und Verlegung der B 293 zwischen Berghausen und Jöhlingen“ ist darin als zweispuriger Neubau mit höchster Priorität für den überregionalen Verkehr aufgeführt. In der Raumnutzungskarte des Regionalplans ist östlich der Ortslagen von Berghausen und Jöhlingen eine entsprechende Freihaltetrasse eingetragen. Diese Trassenführung wurde jedoch durch die Bundesverkehrswegeplanung, welche im Zuge der B 293 zwei separate Ortsumfahrungen für Jöhlingen und Berghausen unter Mitbenutzung der Bestandsstrecke zwischen Jöhlingen und Berghausen vorsieht, überholt. Demnach sind die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans in den Regionalplan zu übernehmen (vgl. Art. 31 GG). Danach kann die Landesplanung keine Ziele der Raumordnung festlegen, die die an den Bundesbedarfsplan gebundenen Straßenbaubehörden verpflichten würden, davon abweichende Entscheidungen zu treffen. Der Offenlageentwurf zur Fortschreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein (Stand: Februar 2024) weist die Neubaumaßnahme Ortsumfahrung Jöhlingen bereits als „Straße für den überregionalen Verkehr (N) (Z) Planung“ aus (vgl. Tabelle zu PS 4.1.2 Nr. 3.). Von der Planung wären nach dem Regionalplanentwurf eine Grünzäsur, ein Regionaler Grünzug und ein Vorranggebiet für Landwirtschaft betroffen. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat diesbezüglich angeregt, im Rahmen der Trassenabwägung die besonderen Funktionen für den Naturhaushalt und die landschaftsgebundene Erholung sowie den Erhalt und die Wiederherstellung einer guten Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen zu berücksichtigen. Diesen Gesichtspunkten wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen. Mithin ist die Planfeststellungsbehörde auch hier der Ansicht, dass die noch nicht rechtswirksamen Ziele und Grundsätze des Regionalplanentwurfs dem Vorhaben nicht widersprechen, da auch insoweit Ausnahmetatbestände (PS 3.1.1. Z (2), PS 3.1.2. Z (2), PS 3.2.2. Z (2)) greifen. Auch vor diesem Hintergrund erscheint die Überwindung der von der Planung berührten Festlegungen des Regionalplans insgesamt verhältnismäßig.

Soweit die Naturschutzverbände sowie einige private Einwander eingewandt haben, die aktuelle Planung kollidiere aus Gründen der Raumordnung mit den Vorgaben des Regionalplanes, Variantenauswahl und Bewertung seien vor diesem Hintergrund fehlerhaft erfolgt, wird dies aus o. g. Gründen zurückgewiesen. Hinsichtlich

des Einwands, die Planung verstoße gegen die Grundsätze der Raumordnung aus § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG, wonach u.a. die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern sei, bleibt zu sagen, dass dies der Planung nicht entgegensteht. Insbesondere der angesprochene Ausbau der Kraichgaubahn fördert diesen Grundsatz, lässt aber gleichzeitig nicht den Schluss zu, der Bau der Ortsumfahrung sei raumordnungsrechtlich unzulässig. Der o.g. Regionalplanentwurf führt mit PS 4.1.1 den § 2 Abs. 1 Nr. 3 ROG ausdrücklich auf, weist aber gleichzeitig mit Tabelle zu PS 4.1.2 Nr. 3 die B 293 OU Jöhlingen aus. Im Übrigen kann mit dem sich im Planfeststellungsverfahren befindlichen Ausbau der Kraichgaubahn nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine Verlagerung in solchem Ausmaß auf die Schiene erzielt werden, die das gegenständliche Vorhaben konterkariert.

### **B.V.3. Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Walzbachtal in seiner am 09.05.2022 beschlossenen 3. Änderung der 2. Fortschreibung stellt die Trasse der B 293 neu als Freihaltetrasse dar. Diese Darstellung hat den Charakter einer nachrichtlichen Übernahme bzw. eines Vermerkes gem. § 5 Abs. 4 BauGB (vgl. Erläuterungsbericht Flächennutzungsplan der Gemeinde Walzbachtal, 2. Fortschreibung 2025, Kapitel 10.3)

Die Gemeinde Walzbachtal hat in ihrer Stellungnahme vom 26.10.2021 gefordert, den am südöstlichen Ortsausgang von Jöhlingen im FNP eingezeichnete Feuerwehrstandort (Planzeichen „F“) für den Neubau eines Feuerwehrhauses bei der Planung zu berücksichtigen, so dass eine ebene Fläche von mind. 4000 m<sup>2</sup> sowie verkehrliche Anbindungen gewährleistet sind. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger Planänderungen vorgenommen und die Einmündung des Wirtschaftswegs westlich der L 559 neu um ca. 45 nach Süden verschoben. Der Eingriff in die Fläche für das Feuerwehrgebäude wird dadurch verringert. Die Gemeinde Walzbachtal wurde mit Schreiben vom 02.07.2024 zu den Planänderungen gehört und hat keine Einwände erhoben.

Der FNP enthält zwar auch einen geplanten Radweg zwischen Jöhlingen und Wörsingen entlang der L 559 neu. Da bereits eine straßenunabhängige Radwegverbindung zwischen den beiden Ortsteilen existiert, wurde die Planung der Gemeinde im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt, zumal ein straßenbegleitender Radweg aufgrund der Knotenpunkte nur westlich der L 559 neu sinnvoll wäre, wo diese aber

relativ nah an die Bahntrasse heranrückt. Die Gemeinde Walzbachtal hat diesbezüglich keine Einwände erhoben. Das Büro des Landrats – Radverkehrsmanagement stimmt zu, dass die bestehende Radverbindung weit weniger Knotenpunkte mit hoher Verkehrsbelastung aufweist, als wenn man den Radverkehr straßenbegleitend führen würde.

Sonstige Planungen der Gemeinde Walzbachtal oder der benachbarten Gemeinden, zu denen das Bauprojekt in einem unauflösbaren Konflikt stünde, sind nicht ersichtlich. Hinsichtlich des gemeindlichen Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen wird auf die Ausführungen unter B.XII.4.5 verwiesen.

## **B.VI. Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung**

### **B.VI.1. Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen**

Der Neubau der B 293 sowie alle im Zuge des Bauvorhabens herzustellenden Kreuzungsbauwerke, Einmündungen sowie sonstigen Straßenabschnitte werden im Wesentlichen nach den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus errichtet und genügen den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung (§ 4 S. 1 FStrG). Die Beschreibung im Erläuterungsbericht zur technischen Gestaltung der Baumaßnahme (vgl. Unterlage 1b, Kapitel 4) begegnet von Seiten der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Auf die Ausführungen unter B.XIV.4 wird hingewiesen.

Im Zuge des Bauvorhabens ist es erforderlich, mehrere Kreuzungsbauwerke, Einmündungen und weitere Straßenabschnitte herzustellen bzw. an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Diesbezüglich bedurfte es keiner Entscheidung über die jeweilige Kostentragung nach § 12 Abs. 4 S. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG), denn diese ergibt sich aus dem vorgelegten Regelungsverzeichnis (Unterlagen 11a). Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass der Bund die Kosten wie im Regelungsverzeichnis beschrieben trägt und insoweit zwischen den jeweils beteiligten Straßenbaulastträgern auch Einigkeit besteht. Für den Fall, dass diese Erwartung gleichwohl nicht erfüllt wird, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vorbehalten (A.IV.3.2.). Für Kreuzungen mit Gewässern gilt § 12a Abs. 1 FStrG.

Obgleich die Kosten für die Herstellung der „Überführung der DB über die B 293 neu“ in vollem Umfang vom Straßenbaulastträger getragen werden, geht die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Kreuzung mit der Bahnstrecke der AVG davon

aus, dass die Beteiligten eine Kreuzungsvereinbarung abschließen, um u.a. technische Fragen usw. zu klären. Sollte eine solche Vereinbarung nicht zustande kommen, kann nach § 6 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) ein Kreuzungsrechtsverfahren eingeleitet werden, sodass eine weitergehende Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich ist.

Die Unterhaltungspflicht richtet sich vorbehaltlich abweichender vertraglicher Vereinbarungen nach den hierfür einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, insbesondere §§ 3, 5, 13, 13a FStrG, §§ 9, 43 bis 47 StrG.

Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen, § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO).

### **B.VI.2. Widmung, Umstufung, Einziehung**

Widmungen, Umstufungen und Einziehungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren mit einem selbstständigen Verwaltungsakt.

Für die Bundesstraße ist hierfür die oberste Landesbehörde zuständig (vgl. § 2 Abs. 6 FStrG)

### **B.VI.3. Leitungen**

Im Planungsraum sind mehrere Ver- und Entsorgungsleitungen verschiedener Leitungsträger vorhanden. Die Kostentragung für notwendige Änderungen und Verlegungen von Leitungsanlagen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde weist bei dieser Gelegenheit darauf hin, dass sich aufgrund außerhalb des Verfahrens abgeschlossener oder noch abzuschließender Vereinbarungen sowie aus den gesetzlichen Kostenregelungen unterschiedliche Belastungen mit Folgekosten für die Leitungsträger ergeben können.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss klarstellend aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detail- und Ausführungsplanung – ebenso wie die konkrete Bauausführung – rechtzeitig mit allen betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. (A.IV.2.2 und A.IV.16.3).

Auf die weiteren Ausführungen in Abschnitt B.XVII. wird verwiesen.

## **B.VII. Verkehrsuntersuchung**

Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2000 hat der Vorhabenträger im Jahr 2001 ein Gutachten zur Verkehrsuntersuchung erstellen lassen, welches 2007 und 2018 unter Berücksichtigung neuer Zählergebnisse fortgeschrieben wurde.

In mehreren Einwendungen und Stellungnahmen wurde die vom Vorhabenträger als Teil der Planunterlagen vorgelegte Verkehrsprognose für das Jahr 2035 (Unterlage 22.1 und Unterlage 22.2) des Ingenieurbüros für Verkehrswesen Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG (ehemals Koehler, Leutwein und Partner GbR), als zu hoch angezweifelt.

Die umfassende Diskussion über die Verkehrsprognose wird im Wesentlichen im Kontext mit der Erforderlichkeit der Maßnahme geführt. Die damit angesprochene Planrechtfertigung ist allerdings nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits durch den Bedarfsplan gegeben (siehe insgesamt zur Planrechtfertigung B.IV.). Die der Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose stellt die Planrechtfertigung nicht in Frage. Die Verkehrsprognose ist vorliegend vor allem für die Ermittlung immissionsschutzrechtlicher Belastungen und der natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens von Bedeutung. Hier kann im Sinne einer „Worst - Case-Betrachtung“ ein Schutzniveau gewährleistet werden, das Prognoseunsicherheiten zu Gunsten der vom Vorhaben beeinträchtigten Belange nutzt.

Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Die vom Vorhabenträger als Teil der Planunterlagen vorgelegte Verkehrsprognose war nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts daraufhin zu überprüfen, ob sie *„mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...)* (vgl. BVerwG, Urteil v. 12.08.2009, 9 A 64/07, juris Rn. 96 mwN).

Diese Voraussetzungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Auch unter Berücksichtigung der von den Einwendern vorgebrachten Punkte sind keine

Unstimmigkeiten oder durchgreifende fachliche Fehler bei der Erstellung der Prognose erkennbar. Der Verkehrsuntersuchung liegt eine verkehrswissenschaftlich fundierte Methodik zu Grunde, deren Ergebnisse in sich schlüssig und – unter Berücksichtigung ergänzender Erläuterungen – ohne weiteres nachvollziehbar ist. Dabei ist ergänzend zu beachten, dass Verkehrsmodelle versuchen, menschliches Verhalten abzubilden. Sie basieren nicht auf festen Zusammenhängen, sondern auf statistischen Beziehungen, die für bestimmte Randbedingungen ermittelt wurden. Deshalb kann es nicht „das einzig richtige Modell“ geben, sondern es sind verschiedene Ansätze möglich. Diese komplexen Modelle können nicht erfolgreich durch isoliertes Betrachten einzelner Knotenpunkte oder Verkehrsbeziehungen kritisiert werden (vgl. OVG Lüneburg, Urteil v. 27.08.2019, 7 KS 24/17, juris Rn. 442).

## **B.VII.1. Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2007 für das Zieljahr 2025**

### **B.VII.1.1. Verkehrsanalyse 2006**

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung 2007 ist die Fortschreibung der Analysewerte aus früheren Erhebungen (Verkehrsuntersuchung 2001) unter Berücksichtigung von Verkehrserhebungen im Oktober 2006.

Für die Verkehrsuntersuchung 2001 wurden am 23.05.2000 zwischen Jöhlingen und Weingarten, in Richtung Wöschbach und in Richtung Karlsruhe/Grötzingen Knotenpunktzählungen sowie Verkehrsbefragungen nach Quelle und Ziel der Fahrt an insgesamt sieben Querschnitten in der Zeit von 6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Ergänzend wurden am 07.12.2000 Verkehrszählungen insbesondere im Zuge der B 3 zwischen Grötzingen und Weingarten durchgeführt, um Vollbelastungen der B 3 zwischen Weingarten und B 10 abbilden zu können und Verkehrsverlagerungen durch die Neubauvarianten beurteilen zu können. Darauf aufbauend wurde ein Verkehrsmodell für den werktäglichen Gesamtverkehr und den werktäglichen Schwerverkehr erstellt. Der Verkehrsuntersuchung liegt die Best-Way-Methode zugrunde, bei der nicht der kürzeste, sondern der jeweils schnellste Weg zugrunde gelegt wird.

Für die Verkehrsanalyse 2006 wurden in Jöhlingen an 4 Knotenpunkten Strombelastungszählungen durchgeführt. Die Erhebungen wurden an drei Knotenpunkten am Donnerstag, 12.10.2006 zwischen 6.00 und 10.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 19.00 Uhr durchgeführt sowie an einer Zählstelle zwischen 6.00 bis 20.00 Uhr. Dabei wurde jeweils nach den unterschiedlichen Fahrtrichtungen und den verschiedenen Fahrzeugarten unterschieden.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung wurden sodann zur Ermittlung des werktäglichen Gesamtverkehrs sowie des hierin enthaltenen Schwerverkehrs > 3,5 t jeweils auf Kfz/24h bzw. Sfz/24h hochgerechnet. Daraus ergaben sich Belastungswerte auf der B 293 zwischen 15.300 Kfz/24h im westlichen Teil der B 293 bis zu 18.500 Kfz/24h in östlicher Richtung. Die Jöhlinger Straße/L 559 weist ihre höchste Belastung am Anschluss an die B 293 mit rund 10.700 Kfz/24h auf, die in Richtung Ortsmitte und weiterführend nach Weingarten bis auf ca. 8.000 Kfz/24h abnimmt. Dies zeigt, dass die Hauptbelastungen im Zuge der B 293 liegen. Dabei ließen sich für die B 293 und die L 559 keine eindeutigen richtungsbezogenen Belastungsunterschiede, sondern ein relativ gleichmäßiges Belastungsbild feststellen.

Im Schwerverkehr > 3,5 t kann festgestellt werden, dass die höchsten Schwerverkehrsbelastungen im Zuge der B 293 mit bis zu 1.790 Sfz/24h ermittelt wurden. Dies entspricht einem prozentualen Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t am Gesamtverkehr von rund 10 % bis 11 %. Die L 559 ist demgegenüber mit lediglich ca. 300 Sfz/24h belastet, was einem prozentualen Anteil am Gesamtverkehr von rund 3 bis 4 % entspricht.

#### **B.VII.1.2. Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025**

Auf Basis der Analysewerte 2006 wurde sodann eine Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 erstellt. Dazu wurden zunächst die Raster und Netzmodelle aus bisherigen Untersuchungen aufbereitet, verfeinert und ergänzt.

Auf der Grundlage der nunmehr insgesamt zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten, der bereits vorliegenden Verkehrsraster nach Quelle und Ziel und des Netzmodells für den weiteren wie engeren Untersuchungsbereich wurde eine Kalibrierung und Eichung der zur Verfügung stehenden Daten vorgenommen, so dass letztlich ein Netzmodell sowie ein Raster der Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel für die B 10/B 293 für den Analysezeitraum 2006 bestehen. Dabei hat sich gezeigt, dass ein Vergleich der Analysebelastungen der Verkehrsbeziehungen für das Jahr 2006 (Analyse-Nullfall) mit den Sollbelastungen aus der Verkehrserhebung 2006 eine sehr hohe Abbildungsgenauigkeit der derzeitigen verkehrlichen Struktur aufweist und mit dem Modell zukünftige Verkehrsbelastungen, insbesondere auch unter Berücksichtigung neuer Netzelemente, hinreichend sicher beurteilt werden können (vgl. Anlage 16 der Unterlage 22.1).

Bei der Hochrechnung der Matrix der Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel für

das Zieljahr 2025 wurden neben der zu erwartenden Einwohnerentwicklung und Verkehrserzeugung auf Grundlage der ausgewiesenen Flächen und eingetragenen Nutzungen im Flächennutzungsplan der Gemeinde Walzbachtal auch statistische Veröffentlichungen des Landes Baden-Württemberg zur generellen Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplatzzahl sowie Daten zur allgemeinen Motorisierungsentwicklung (u.a. Shell-Prognose, DIW Berlin u.a.) berücksichtigt. Bezogen auf das Basisjahr 2006 konnte ein allgemeiner, insgesamt für den Untersuchungsraum gültiger, Hochrechnungsfaktor von gerundet 1,22 (22,3%) ermittelt werden.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen im Prognosejahr 2025 wurde der sogenannte Basis-Nullfall 2025 (ohne Ortsumfahrung) inklusive verschiedener Netzergänzungen bzw. Ausbaumaßnahmen berücksichtigt, die bis zum Jahr 2025 als hinreichend gesichert angesehen werden können. In der Rechtsprechung ist insbesondere anerkannt, dass bei der vorhabenbezogenen Verkehrsprognose die Verwirklichung eines anderen Projekts, das im Bedarfsplan des Bundes als vordringlicher Bedarf aufgeführt ist (hier: B 293, Ortsumfahrung Berghausen), unterstellt werden kann, solange nicht ausnahmsweise gewichtige Anhaltspunkte bestehen, die gegen eine Verwirklichung innerhalb des Prognosehorizonts sprechen (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.02.2018, 9 C 1/17, juris Rn. 19.).

Es zeigte sich, dass im Basis-Nullfall 2025 ohne Ortsumfahrung

- in der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 am zentralen Knotenpunkt B 293/L 559 Verkehrsbelastungen zwischen
  - 16.200 Kfz/24h (B 293, Berghausen / Knoten Jöhlinger Straße/L 559) und
  - 20.300 Kfz/24h (B 293, Knoten Jöhlinger Straße /L 559 / Knoten Wössinger Straße)als werktäglicher Gesamtverkehr zu erwarten sind;
- die L 559 Belastungen von rund 12.700 Kfz/24h aufweist;
- die Belastungen im Schwerverkehr > 3,5 t auf der B 293 bei ca. 2.010 bis 2.370 Sfz/24h liegen.

Damit ist eine insgesamt sehr hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt gegeben, die - insbesondere bedingt durch extrem hohe Verkehrsbelastungen im Zuge der B 10 – gegenüber dem Analyse-Nullfall zu einer Verkehrszunahme im Zuge der

L559 sowie auf der B 293 führt.

Darauf aufbauend wurden verschiedene Varianten mit B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen (Varianten mit B 293 neu, Variante mit B 293 neu und B 10 neu (Hopfenbergtunnel), Variante mit B 293 neu ohne Anschluss Jöhlingen-West) untersucht und jeweils ein Belastungsvergleich des Gesamtverkehrs durchgeführt. Grundlage der Planung und für die immissionsschutzrechtlichen Gutachten maßgeblich war letztlich die Variante mit B 293 neu ohne Anschluss Jöhlingen-West (vgl. Anlagen 30, 31 und S15, S 16 der Unterlage 22.1).

Für den Prognose-Planfall 2025, Ortsumfahrung Jöhlingen ergeben sich folgende Belastungswerte:

- B 293 neu zwischen Berghausen und Knoten B 293 alt / Wössinger Straße (OU)
  - Gesamtverkehr: 21.000 Kfz/24h
  - Schwerverkehr > 3,5 t: 2.270 Sfz/24h
  
- B 293 ab Knoten Wössinger Straße /Bretten
  - Gesamtverkehr: 15.500 Kfz/24h
  - Schwerverkehr > 3,5 t: 1.880 Sfz/24h
  
- B 293 alt (künftig L 559) bis Knoten Wössinger Straße/Bretten
  - Gesamtverkehr: 12.100 Kfz/24h
  - Schwerverkehr > 3,5 t: 560 Szf/24h
  
- Gemeindeverbindungsstraße Wössinger Straße
  - Gesamtverkehr: 6.800 Kfz/24h
  - Schwerverkehr > 3,5 t: 510 Sfz/24h

Die Verkehrsuntersuchung merkt darüber hinaus an, dass im Falle einer Realisierung des Vorhabens B 10 neu (Hopfenbergtunnel) die Prognose-Verkehrsstärken (Kfz/24h) für die B 293 neu sogar noch etwas höher ausfallen und die Entlastung auf der L 559 neu sogar noch etwas deutlicher wäre.

Aus dem Belastungsvergleich mit dem Basis-Nullfall (vgl. Anlage 31 der Unterlage 22.1) zeigt sich, dass die Ortsumfahrung Jöhlingen zu deutlichen Verkehrsentlastungen auf der Ortsdurchfahrt selbst führt sowie zu einer Verkehrsabnahme auf der

L 559/Jöhlinger Straße in der Ortsmitte beiträgt. Durch den Wegfall des Anschlusses im westlichen Bereich der Ortsdurchfahrt reduziert sich das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich um rund 16.200 Kfz/24, wobei der Anschluss an die übergeordneten, klassifizierten Straßen dem quartiersbezogenen Verkehr noch zur Verfügung steht. Eine Verkehrsentslastung wird auch auf der L 559 eintreten und zwar in einer Größenordnung zwischen 8.000 Kfz/24h weniger auf der B 293 alt/künftige L559 und 4000 Kfz/24h weniger weiter Richtung Weingarten. Obgleich die L 559 nunmehr die alleinige Anbindung aus Jöhlingen an die B 293 neu darstellt, liegt die zu erwartende Verkehrsbelastung damit immer noch deutlich unter den Werten des Analyse-Nullfalls (2006) und des Basis-Nullfalls (2025). Die Verkehrsabnahmen können u.a. darauf zurückgeführt werden, dass die gesteigerte Leistungsfähigkeit der B 293 neu gewisse Rückverlagerungen auf das höher klassifizierte Straßennetz mit sich bringt. Demgegenüber ist nicht davon auszugehen, dass durch den Neubau der Ortsumfahrung maßgeblicher neu induzierter Verkehr durch die Neubaustrecken entstehen wird. Innerhalb der Ortslage von Jöhlingen kommt es zu einer deutlichen Verkehrsentslastung, vor allem im Rückbaubereich der B 29 alt.

Die Verkehrsprognose 2025 betrachtet auch die Belastungsdifferenzen im Schwerverkehr > 3,5 t. Der Vergleich des Prognose-Planfalls 2025 mit dem Basis-Nullfall 2025 zeigt auch für den Schwerverkehr, dass die Ortsumfahrung Jöhlingen (ohne den Anschluss West) zu deutlichen Entlastungen auf der bisherigen Ortsdurchfahrt führt und zwar zwischen 1.990 und 1.810 Sfz/24h weniger. Eine Entlastung für den Schwerverkehr ergibt sich auch auf der L 559 (Jöhlinger Straße) Richtung Weingarten mit ca. 250 Sfz/24h weniger.

### **B.VII.2. Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018 für das Zieljahr 2035**

Im November 2018 erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Prognosejahr 2035 aufbauend auf einer Überprüfung der seit dem ursprünglichen Analysejahr 2006 eingetretenen verkehrlichen Veränderungen im engeren Untersuchungsgebiet Berghausen/Jöhlingen/Weingarten. Hierzu wurde die zwischenzeitlich eingetretene Verkehrsentwicklung über eine Verkehrszählung an den in Anlage 1 zur Unterlage 22.2 dargestellten Knotenpunktzählstellen ermittelt. Anschließend wurde im Rahmen der Fortschreibung die prognostizierte Einwohnerentwicklung in den Jahren 2015 bis 2030 im Untersuchungsgebiet sowie die grundsätzlich zu erwartende Verkehrsentwicklung bis zum Prognosezieljahr 2035 auf Grundlage aktueller Prognosesätze der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Sicht an, dass eine Verkehrszählung ausreichend war, weil sich die grundsätzliche Zusammensetzung des Verkehrs aus fachlicher Sicht nicht maßgeblich verändert hat und es im Nahbereich auch zu keinen größeren und neuen Verkehrserzeugern (z. B. neue Städte, Neuansiedlung großer Unternehmen) gekommen ist. Zudem hatten auch die Kommunen im Untersuchungsgebiet keinen extremen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen. Eine prinzipielle Veränderung in den Verkehrsbeziehungen hat nicht stattgefunden.

Im Ergebnis können die in der Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung 2006 (Zieljahr 2025) getroffenen Annahmen zu den künftigen Verkehrsbelastungen auf dem planfestgestellten Abschnitt auch weiterhin zu Grunde gelegt werden. Dies beruht auf folgenden Erwägungen, welche die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und für plausibel erachtet:

Die Verkehrszählung am Donnerstag, den 03.05.2018 erfolgte an insgesamt fünf Knotenpunkten in Berghausen, Jöhlingen und Weingarten. In Jöhlingen befand sich die Zählstelle am Knotenpunkt B 293 / Jöhlinger Straße (L 559); in Weingarten am Knotenpunkt Jöhlinger Straße (L 559) / B 3. Der Zählzeitraum erstreckte sich wie schon 2006 entsprechend den Hauptverkehrszeiten von 6.00 bis 10.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr. Dabei wurde jeweils nach den unterschiedlichen Fahrtrichtungen und den verschiedenen Fahrzeugarten unterschieden. Die Verkehrsbelastungen wurden mit Hilfe allgemeiner Hochrechnungsfaktoren auf den werktäglichen Gesamtverkehr hochgerechnet. (vgl. Anlagen 3 und 4 der Unterlage 22.2).

Anschließend wurden die Ergebnisse im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, indem die Querschnittsbelastungen im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr der Verkehrszählungen der Jahre 2006 und 2018 gegenübergestellt wurden. Da der Knotenpunkt in Weingarten im Jahr 2006 nicht erfasst wurde, konnte ein Vergleich nicht dargestellt werden.

Die Verkehrsentwicklung hat ergeben, dass die Verkehrsbelastungen im durchschnittlichen werktäglichen Gesamtverkehr (Kfz/24h) im gesamten Untersuchungsgebiet (Berghausen/Jöhlingen/Weingarten) um insgesamt ca. 5 % im Vergleich zu den Belastungen des Jahres 2006 zurückgegangen sind. Dieser Wert wurde der Überprüfung der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt, da insbesondere die Kfz-Verkehre im Zuge der B 10 sowie der B 293 in Berghausen um ca. 10 bis

12 % zurückgegangen sind. Hervorzuheben ist allerdings, dass, wie die Zahlen zeigen, die Gesamtverkehrsbelastung für Kfz/24 h in Jöhlingen in den Jahren 2006 bis 2018 relativ gleichbleibend war: Im Vergleich mit der Verkehrsanalyse 2006 wurde 2018 am Querschnitt B 293 / Jöhlinger Straße (L 559) im Abschnitt Jöhlinger Straße – Finkenweg eine um 2 % höhere Verkehrsbelastung (2006: 18.500 Kfz/24h; 2018: 18.900 Kfz/24h) ermittelt. Im Abschnitt Bahnhofstraße – Jöhlinger Straße (L 559) ergab sich ein geringfügiger Zuwachs um 1 % (2006: 15.600 Kfz/24h; 2018: 15.800 Kfz/24h). Die Querschnittsbelastungen im Zuge der Jöhlinger Straße (L 559) im Abschnitt B 293 – Freiherr-vom-Stein-Straße war im Vergleich von 2006 zu 2018 unverändert und lag bei ca. 10.700 Kfz/24h. Mit Blick allein auf den Schwerverkehr/24h gingen die Belastungen an den betrachteten Querschnitten in Berghausen und Jöhlingen um bis zu ca. 19 % zurück. Konkret konnte am Querschnitt B 293 / Jöhlinger Straße (L559) ein Rückgang der Belastungen von ca. -14 % bzw. -17 % festgestellt werden; für den Querschnitt Jöhlinger Straße (L 559) zwischen B 293 und Freiherr-vom-Stein-Straße ergab sich eine leichte Zunahme des Schwerverkehrs um 3%. Auf die Tabelle auf Seite 2 der Unterlage 22.2 wird hingewiesen. Der Rückgang der Verkehrsbelastungen an den betrachteten Querschnitten kann aus Gutachter-sicht unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass beginnend im Jahr 2010 die Umweltzone Pfinztal nach und nach verschärft wurde und seit 2013 diese nur noch Fahrzeuge ab der Euronorm IV (grüne Plakette) befahren dürfen und dass seit 2015 ein ganztägiges Durchfahrtsverbot für Schwerverkehrsfahrzeuge >12 t besteht.

Grundlage für die Beurteilung der Einwohnerentwicklungen im Untersuchungsgebiet waren die Angaben des Statistischen Landesamtes zur Bevölkerungsentwicklung mit Zu- und Abwanderungen. Demzufolge ist hinsichtlich der Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet für den Zeitraum 2015 bis 2035 für die Gemeinden Pfinztal und Walzbachtal von einem Rückgang von ca. -0,16 % auszugehen, wobei hier den Einwohnerzuwächsen in Walzbachtal Einwohnerrückgänge in Pfinztal gegenüberstehen. Im gesamten Landkreis Karlsruhe steigt allerdings die Anzahl der Einwohner prognostisch um ca. 2,81 % an. Dieses Wachstum wurde daher auch in der Prognoseüberprüfung der zukünftigen Motorisierungsentwicklung berücksichtigt.

Es begegnet des Weiteren keinen Bedenken, dass für die Überprüfung der Verkehrsprognose Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung herangezogen werden. Insbesondere liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die dortigen Daten offenkundig überholt sind. Die grundsätzlichen Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet sind auch weiterhin vorhanden.

Entsprechend der Verkehrsprognose 2030, die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt, kann mit einer Zunahme der Verkehrsleistung auf Bundesstraßen von jährlich 0,9 % gerechnet werden. Dies entspricht einem Hochrechnungsfaktor für den Zeitraum 2018 bis 2035 von 1,168, was einer Verkehrszunahme um ca. 16,8 % entspricht. Eine Fortschreibung mit diesem Prognosefaktor unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von 2006 bis 2018 von - 5% und des prognostizierten Rückgangs in der Bevölkerungsentwicklung für Pfinztal und Walzbachtal führt zu einem Gesamtprognosefaktor von ca. 10,8 % (gerundet 1,11). Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung des Landkreises Karlsruhe erhöht sich der Gesamtprognosefaktor auf ca. 14,1 % (gerundet 1,14).

Der Verkehrsuntersuchung 2006 lagen Prognosezuwächse von 22,3 %, für den Zeitraum von 2006 bis 2025 zugrunde. Da diese deutlich über den Prognosezuwächsen von 10,8 % bzw. 14,1 % für den Zeitraum 2018 – 2035 liegen, kann aus gutachterlicher Sicht und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2006 mit Zieljahr 2025 auf das spätere Zieljahr 2035 übertragen werden. Der Hochrechnungsfaktor von gerundet 1,22 aus der Verkehrsuntersuchung 2006 deckt somit auch die bis 2035 zu erwartenden Verkehrsbelastungen ab.

Insgesamt ist die Verkehrsprognose aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar. Die zur Ermittlung der Verkehrsbelastung und ihrer Entwicklung erstellte Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsprognose belegt die hohen Verkehrsbelastungen und zeigt, dass mit einer entsprechenden Verkehrsbedeutung und einem entsprechenden Verkehrsaufkommen auch in der Zukunft zu rechnen ist und dies – entgegen der vielfach vorgebrachten Einwendungen - nicht stetig abnimmt. Die Untersuchung zeigt auch, dass die bisherige Ortsdurchfahrt zwar nicht vom Verkehr befreit werden kann, sie jedoch in erheblichem Maße entlastet wird. Auch unter Berücksichtigung aller von den Einwendern vorgebrachten Punkte sind keine durchgreifenden Unstimmigkeiten oder fachlichen Fehler bei der Erstellung der Prognose erkennbar. Auf B.XVIII.2. wird hingewiesen.

### **B.VII.3. Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung**

In Anknüpfung an die vorstehenden Ausführungen wird im Folgenden davon ausgegangen, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung für das Zieljahr 2035 angesetzt werden können.

Dieser Prognosehorizont genügt den rechtlichen Anforderungen. Es existieren keine

gesetzlichen oder auf einem Gesetz beruhenden Festlegungen im Hinblick auf den Prognosezeitraum. Eine starre Festlegung kommt daher nicht in Betracht. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung wäre die Entscheidung, bei der Prognose auf einen bestimmten Zeitpunkt abzustellen, nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe oder von vorneherein ungeeignet erschiene, etwa weil von vorneherein feststeht, dass dem Prognosehorizont im Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (vgl. BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, 9 A 9/15, juris Rn. 167). Als Rahmen für die Verkehrsprognose geht die Rechtsprechung von einem Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren aus (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, 4 A 10/95; BayVGh, Urteil v. 29. Juni 2006, 25 N 99.3449). Dem wird der Prognosehorizont von 2035 aber gerecht.

Die Frage des Prognosehorizonts wurde auch in den Einwendungen thematisiert. Dass der Prognosehorizont ausgehend von der Inbetriebnahme der Strecke bestimmt wird, können die Einwender indes nicht verlangen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die rechtliche Beurteilung ist dabei die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses und nicht etwa, wie von Einwendern vorgebracht, ein Zeitraum von mindestens 10 Jahren nach Inbetriebnahme der Trasse. Für die rechtliche Beurteilung des der Lärmberechnung zugrunde liegenden Prognosehorizonts gilt nichts anderes (vgl. BVerwG, Urteil v. 29.06.2017, 3 A 1/16, juris Rn. 87 mit Verweis auf BVerwG, Beschluss v. 25.05.2005, 9 B 41/04, juris Rn. 23 m.w.N.). Für die Planfeststellungsbehörde ist insbesondere nicht erkennbar, dass der Wahl des Prognosehorizonts unsachliche Erwägungen zugrunde lägen. Der Prognosehorizont wurde weder absichtlich zu kurz bemessen, noch erscheint er deshalb ungeeignet, weil im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt bereits absehbar wäre, dass die Straße bis zum gewählten Prognosehorizont noch nicht fertig gestellt sein würde.

## **B.VIII. Immissionsschutz**

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

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die

nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die es nach §§ 41, 42 BImSchG durch Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen gilt. Außerdem ist die vorhabenbedingte Zunahme von Luftschadstoffen von Relevanz.

### **B.VIII.1. Lärmimmissionen**

#### **B.VIII.1.1. Berücksichtigung des Trennungsgebots**

Gemäß § 50 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

Der Neubau der Ortsumfahrung ist eine raumbedeutsame Maßnahme im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG. Das Trennungsgebot verlangt jedoch keine uneingeschränkte Durchsetzung, sondern enthält eine hinreichend zu berücksichtigende Abwägungsdirektive. Es kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (vgl. BVerwG, Urteile v. 19.04.2012, 4 CN 3/11, juris Rn. 29). Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit jedenfalls im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein ausgeprägtes hohes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist. Im Falle des hier planfestgestellten Vorhabens wird den Vorgaben aus § 50 BImSchG ausreichend Rechnung getragen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht etwa aufgrund etwaiger besonderer Umstände des Einzelfalls.

Die hohe Bedeutung des Vorhabens ergibt sich vorliegend bereits aus der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan (vordringlicher Bedarf), im Übrigen aber auch aus den in Abschnitt B.IV.2. dargestellten Planungszielen. Ein Verzicht auf die geplante Ortsumfahrung wäre mit erheblichen Nachteilen für den Immissionsschutz einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern der Ortsdurchfahrt sowie mit Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer verbunden. Eine Alternative, die den Belangen des § 50 BImSchG in stärkerem Maße Rechnung trägt und die zudem gegenüber der Antragsvariante echte Vorteile für sich verbuchen könnte, ist jedoch nicht ersichtlich. Zwar führt das Vorhaben am Siedlungsrand und in den siedlungsnahen Erholungsbereichen zu einer Zunahme von Verkehrslärmimmissionen, gleichwohl wurde dem Trennungsgebot Rechnung getragen, indem bei der gewählten Trassenführung das Ziel verfolgt wurde, die Wohnbebauung im Süden von Jöhlingen durch die Topografie abzuschirmen und der von der Gemeinde Walzbachtal geforderte Mindestabstand zur Wohnbebauung von 200 m durchgängig eingehalten wird. Eine Variante, die weiter abgerückt von der Wohnbebauung verläuft, ist geprüft worden. Bei allen ernsthaft in Betracht kommenden Trassenführungen musste jedoch nicht nur auf den Schutz der Siedlungsbereiche Rücksicht genommen werden, sondern auch auf den größtmöglichen Schutz des Naturraums und des Artenschutzes. Im Ergebnis erscheinen die anderen Varianten aber in der planerischen Abwägung aus verschiedenen Gründen im Ergebnis nicht als schonendere und ähnlich oder gleich gut geeignete Alternativen (siehe dazu ausführlich B.XIV.3.). Darüber hinaus ist zu beachten, dass die geplante Ortsumfahrung außerhalb der Ortslage auf die vorhandene Trasse der vorhandenen B 293 zurückgeführt werden muss. Im Übrigen war bei der Wahl der Trassenführung eine Orientierung an den Lärmschutzwerten der DIN 18005 die im Städtebau bei der Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung als grober Anhalt herangezogen zu werden pflegen, im Rahmen des § 50 BImSchG nicht erforderlich.

#### **B.VIII.1.2. Maßgebliche Grenzwerte**

Sind die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die 16. BImSchV legt die Intensitätsgrenze

(Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit:

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

Dem Umstand, dass Geräusche in der Nacht als störender empfunden werden als am Tag, wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Nachtzeit ein um 10 dB(A) niedrigerer Immissionsgrenzwert einzuhalten ist als am Tag.

Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche (Garten, Terasse etc.) ist für den Tag- und Nachtzeitraum die Einhaltung der Tagesgrenzwerte ausreichend, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftiger sind.

Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01). Nach § 2 Abs. 2 16. BImSchV ergibt sich die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1 zu beurteilen. Den maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung. Nach § 2 Abs. 2 Satz 2, 2. Halbsatz der 16. BImSchV sind bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen, d.h. eine Einstufung entsprechend der Schutzbedürftigkeit von Wohngebieten ist nicht vorgesehen,

weshalb landwirtschaftliche Anwesen und Wohnhäuser im Außenbereich grundsätzlich nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebieten und Urbane Gebiete (Nr. 3) vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden (vgl. OVG Schleswig Holstein, Urteil v. 28. 09. 2023, 4 KS 3/21, juris Rn. 121

### **B.VIII.1.3. Schalltechnische Untersuchung**

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1a einschl. Anhang) erfasst alle ernsthaft in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Neben einer örtlichen Bestandsaufnahme wurde u.a. der Flächennutzungsplan der Gemeinde Walzbachtal sowie die Bebauungspläne „Gageneck“ und „Attental – Abrundung“ der Gemeinde Walzbachtal berücksichtigt.

Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der vorliegenden Unterlagen vollständig beurteilen. Der Untersuchungsbereich wurde für die Beurteilung der Auswirkungen ausreichend groß gewählt und genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen an eine sachgerechte Ermittlung. Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich der nächstgelegenen Bebauung entlang des Straßenneubaus (15 Immissionsorte - IO) sowie die Bebauung am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen (7 Immissionsorte). In der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 1a) werden für zahlreiche Gebäude im Einwirkungsbereich der Neubaustrecke B 293 die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die jeweils lauteste Fassade differenziert nach Richtung, Geschoss und Tag / Nacht dargestellt. Zusätzlich wurden weitere, hauptsächlich entlang der Bestandsstrecke liegende, Immissionsorte für den Vergleich des Prognose-Planfalls mit dem Prognose-Nullfall untersucht (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 2a – Blatt 4a) sowie Differenzrasterkarten erstellt (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 5a - Blatt 6a).

Der Ermittlung gebäudespezifischer Beurteilungspegel für weitere Gebäude im Ortsteil, wie dies in Einwendungen gefordert wurde, bedurfte es indes nach Ansicht der Planfeststellung zur Beurteilung von lärmmäßigen Betroffenheiten nicht, da zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf Grundlage von den Faktoren Abstand und Schutzbedürftigkeit die Immissionsorte gewählt wurden, bei denen die größte Schallwirkung zu erwarten waren. Aus den Unterlagen kann auch in ausreichendem Maße der Grad der Betroffenheit abgeschätzt und sich das Interesse, Ein-

wendungen zu erheben, bewusst gemacht werden. Eine detaillierte, gebäudespezifische Untersuchung des gesamten Ortsgebietes ist daher abzulehnen. Der Einwand, die Lärmkarten enthielten Abrisskanten und Löcher, die nicht ausreichend erklärt seien, verfängt insoweit ebenfalls nicht.

Sofern von Einwendern geltend gemacht wird, nicht nur die Auswirkungen im eigentlichen Planungsraum, sondern darüber hinaus auch die durch das Vorhaben ausgelösten Fernwirkungen (Tiefe – Breite) hätten betrachtet werden müssten, wird verkannt, dass nach der Rechtsprechung nur unter bestimmten Umständen die Betrachtung verkehrlicher Effekte im nachgelagerten Straßennetz außerhalb des Planungsabschnitts erforderlich ist. Dabei ist von folgendem Grundsatz auszugehen: Nimmt der Verkehr als Folge des Straßenbauvorhabens auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 5 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl. BVerwG, Urteil v. 17. 03. 2005, 4 A 18.04). Dies ist ausweislich der Verkehrsprognose nicht der Fall.

### **B.VIII.1.3.1 Ermittlung der relevanten Beurteilungspegel**

Im Ergebnis ist die Ermittlung der relevanten Beurteilungspegel nach Überprüfung der Planfeststellungsbehörde methodisch und sachlich nicht zu beanstanden.

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgte gemäß § 3 der 16. BImSchV auf Grundlage entsprechender Berechnungen und nicht anhand örtlicher Schallmessungen. Dies entspricht ständiger Rechtsprechung (z. B. BVerwG, Urteil v. 20.01.10, 9 A 22/08). Für das Rechenverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels sind gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV die Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung maßgeblich, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden ist. Die Antragstellung auf Feststellung des Plans B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen erfolgte am 25.01.2021. Mithin war für die Berechnung der Beurteilungspegel das Verfahren nach § 3 i. V. m. Anlage 1 der 16. BImSchV in der Fassung vom 18.12.2014 maßgeblich und die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90) weiterhin zu Grunde zu legen. Die Beurteilungspegel wurden somit nach der in den RLS-90 beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern zu berechnen. Der Planfeststel-

lungsbehörde liegen indes, entgegen der Ansicht einiger Einwender, keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Antrag deshalb zu diesem Zeitpunkt gestellt wurde, um die Anwendung der RLS-19 zu vermeiden. Dies hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin nochmals bekräftigt.

Das Rechenverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse als Messungen und ist für die Betroffenen in der überwiegenden Anzahl der Fälle günstiger. Gegen Messverfahren spricht, dass Überprüfungen derartiger Ergebnisse schwer nachkontrollierbar, nur über einen sehr langen Zeitraum ermittelbar und sehr stark von Wind und Temperatureinflüssen sowie Verkehrsbelastungsschwankungen abhängig sind. Demgegenüber basiert das anzuwendende Rechenverfahren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Die Berechnungen sind somit im Gegensatz zu Messungen im Stande, allgemeingültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Zudem fehlt bei erst geplanten Vorhaben generell die Möglichkeit der Messung. Es besteht außerdem nicht die Möglichkeit, einzelne Parameter des Rechenmodells vor Ort durch Messungen zu überprüfen, da Messergebnisse nur eine Momentaufnahme darstellen und sich die Randbedingungen ständig ändern können. Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch – dies ist den Einwendern einzuräumen – über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Überdies sind die Komponenten der RLS-90 so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Anwendungsfälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Messergebnis von Mittelungspegeln liegt. So geht das Rechenmodell der RLS-90 zugunsten der Betroffenen stets von einer Mitwind-Situation aus, obwohl diese statistisch nicht häufiger ist als eine Gegenwind-Situation.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechneten Beurteilungspegel unter Berücksichtigung schallpegelmindernder Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg und unter Berücksichtigung der jeweils 1. Reflexion erfolgten sowie auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion gelten, die beide die Schallausbreitung fördern.

Die Berechnungen der Beurteilungspegel erfolgte im Beurteilungszeitraum Tag flächenhaft in 2 m Höhe über Gelände-Oberkante und somit in der maßgeblichen Höhe für die Beurteilung von Geräuschen bei ebenerdigen Aufenthaltsbereichen im

Freien. Für den Beurteilungszeitraum Nacht beziehen sich die Berechnungen auf 6 m Höhe (entspricht ungefähr dem 1. Geschoss) als repräsentative Höhe für die bestehende Bebauung zur Festlegung gegebenenfalls erforderlicher Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Schlafruhe.

Die Berechnung erfolgte auf der Basis eines dreidimensionalen schalltechnischen Geländemodells. Die Berechnung der Schallimmissionen wurde an schutzbedürftigen Gebäuden im weiteren Umfeld der Baumaßnahme sowohl beiderseits der B 293, als auch im Außenbereich entlang der Neubaustrecke fassaden- und stockwerks-scharf durchgeführt. Die genaue Lage einzelner Immissionsorte kann Unterlage 17.1a, Anhang Blatt 1a – Blatt 4a) entnommen werden. Auch die für die Bestimmung des Lärmschutzanspruchs erforderliche Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters ist korrekt erfolgt.

Soweit einzelne Einwendungen aufgrund der topographischen Lage sowie möglicher Schallreflexionsflächen in den Bereichen „Daubmann“ und „Oberlangental“ eine Erhöhung der Lärmbelastungen befürchten, ist dies nicht nachvollziehbar. Der schalltechnischen Untersuchung liegt ein dreidimensionales Umgebungsmodell zugrunde, das die lokale Topographie und mögliche Schallreflexionen bei der Schallausbreitungsberechnung einbezieht. In der schalltechnischen Untersuchung wird über die unmittelbare Umgebung der Um- und Neubaumaßnahme hinaus, nur dann eine detaillierte Betrachtung zusätzlicher Gebiete erforderlich, wenn hier durch die Baumaßnahme eine signifikante Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten ist. Das ist in den o.g. Bereichen nicht der Fall, wie sich auch aus den Differenzrasterlärmmkarten (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 5a und Blatt 6a) ergibt.

Die Berechnung der Schallimmissionen mit dem Programm Soundplan auf Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens begegnet ebenfalls keinen Bedenken. Dieses Programm gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so BVerwG, Urteil v. 28.09.2021, 9 A 12/20 juris Rn. 24, OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil v. 23.05.2022, 11 D 343/21.AK, juris Rn. 130).

### **B.VIII.1.3.2 Relevante Eingangsparameter für die Berechnung**

Aufgrund der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel am Immissionsort nach der in den RLS-90 beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parame-

tern zu berechnen. Die Emissionspegel von Straßen werden in den RLS-90 wesentlich bestimmt durch das Verkehrsaufkommen, die Zusammensetzung des Verkehrs (Pkw-Anteil, Lkw-Anteil), die Fahrgeschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche, die Längsneigungsverhältnisse sowie durch Steigungen und Gefälle im Straßenverlauf.

Die Grundlagen der schalltechnischen Bewertung basieren auf den Verkehrszahlen im Prognosejahr 2035 und werden für die maßgeblichen Querschnitte für den Zeitraum Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) ausgegeben. Soweit die Verkehrsuntersuchung in zahlreichen Einwendungen und Stellungnahmen kritisiert und die Ergebnisse als „bei weitem zu hoch“ bezweifelt werden, wurde dies dort thematisiert und die Einwendungen zurückgewiesen (vgl. die obigen Ausführungen unter Abschnitt B.VII. sowie B.XVIII.2. dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Verkehrs weist die Verkehrsprognose allerdings den Schwerverkehrsanteil über 3,5 t zul. Gesamtgewicht aus. Indes war für die lärmtechnische Untersuchung entsprechend den Vorgaben der RLS-90 (Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sowie Tabelle 3 der RLS-90) der Lkw-Anteil mit mehr als 2,8 t zul. Gesamtgewicht anzusetzen und somit eine Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung erforderlich. Diesem Erfordernis ist der Vorhabenträger nachgekommen und hat mit Datum vom 21. Oktober 2024 eine entsprechende Neuberechnung nachgereicht, die mit der Bezeichnung „Unterlage 171.a, Anhang“ in die Planunterlagen aufgenommen wurde. Um den nach RLS-90 erforderlichen Lkw-Anteil zu erhalten, wurden die aus der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Schwerverkehrsanteile über 3,5 t zul. Gesamtgewicht auf den Lkw-Anteil über 2,8 t zul. Gesamtgewicht abschnittsabhängig mit dem Faktor ca. 1,6 für die schalltechnischen Berechnungen im Analysefall, Nullfall und Prognosefall umgerechnet. Der Umrechnungsfaktor wurde anhand der Daten von automatischen Dauerzählstellen auf Bundesstraßen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) abgeleitet. Dies ist gleichermaßen plausibel wie auch schlüssig und wird den gesetzlichen Voraussetzungen gerecht. Insbesondere ist festzuhalten, dass die Ermittlung des maßgebenden Lkw-Anteils über 2,8 t zul. Gesamtgewicht in Prozent am Gesamtverkehr mangels bindender Vorgaben durch Regelwerke in der Praxis unterschiedlich gehandhabt wird und die Methodik der Umrechnung bzw. das dargestellte Vorgehen insgesamt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist.

Der Lärmberechnung wurden auch die in Unterlage 17.1a, Kapitel 6 genannten zulässigen Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt. Außerorts wurde als zulässige

Höchstgeschwindigkeit 100 km/h für Pkw und nicht mehr als 80 km/h für Lkw berücksichtigt. Auf den Rampen der geplanten Anschlussstelle wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 - 70 km/h unterstellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden für Tabelle 2 und Tabelle 3 der Unterlage 17.1a jeweils Straßenabschnitte zwischen zwei Knotenpunkten definiert und die höchste zulässige Geschwindigkeit angegeben. Im Rechenmodell wurde für den Untersuchungsraum die bereichsweise bestehende Tempobeschränkung auf 30 km/h auch als solche zu Grunde gelegt. Die Korrektur des maßgeblichen Lkw-Anteils auf >2,8 t hat die Planfeststellungsbehörde außerdem zum Anlass genommen, auch die im Juli 2023 erfolgte) Ausweitung des Tempo-30-Abschnitts auf der B 293alt vom Finkenweg ortsauwärts bis zur Einmündung des Wielandwegs in die Nachberechnungen einbeziehen zu lassen (vgl. Unterlage 17.1a, Anhang, Kapitel 1).

Als Fahrbahnoberfläche wurde für alle innerörtlichen Straßenabschnitte mit Geschwindigkeiten von 30 bzw. 50 km/h ein Belag ohne Zu- und Abschläge nach RLS-90 berücksichtigt ( $D_{\text{StrO}} = 0 \text{ dB(A)}$ ). Außerhalb des Ortsteils Jöhlingen sowie auf dem Neubauabschnitt wird für die B 293 ein Korrekturwert für eine Standard-Splitt-Mastix-Oberfläche von  $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$  in Ansatz gebracht. Dies ist nicht zu beanstanden. Regelmäßig ist im Rahmen der Berechnung derjenige Fahrbahnbelag zu berücksichtigen, der der Planung auch tatsächlich zugrunde liegt. Gleichwohl ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt hat, in Bereichen außerhalb von Brückenbauwerken, in denen die Straße in Dammlage verläuft, einen lärmtechnisch optimierten Splitt-Mastix-Asphalt (SMA 8 LA) aufzubringen (vgl. Zusage A.IV.1.). Dieser lärmtechnisch optimierte Asphalt ist jedoch in der hier zur Anwendung kommenden Berechnungsvorschrift RLS-90 nicht eingeführt und kann daher bei der Berechnung keine Berücksichtigung finden. Zu erwarten sind mit diesem Straßendeckschichttyp in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit und des Fahrzeugtyps Reduktionen des Emissionspegels von  $D_{\text{SD},\text{FzG}} = - 2,8$  bis  $- 4,8 \text{ dB(A)}$ .

Im Übrigen ist die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) auf der Ortsumfahrung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt, da dieser mit erheblichen bautechnischen Schwierigkeiten und finanziellen Belastungen (u.a. schwieriger Einbau, schlechte Eignung für Scherkräfte, keine Eignung für Bauwerksbereiche, kurze Haltbarkeit einhergehend mit häufigeren Baustellen zur Erneuerung, Schwierigkeiten im Winterdienst) einhergeht und daher außerorts regelmäßig nur dann eingeplant wird, wenn dies aus schalltechnischer und rechtlicher Sicht unbedingt erforderlich ist.

Soweit in einzelnen Stellungnahmen und Einwendungen vorgebracht wurde, dass bei der schalltechnischen Berechnung der zunehmende Anteil an Elektrofahrzeugen unzureichend berücksichtigt worden sei, ist festzuhalten, dass die hier maßgebliche RLS-90 hierzu keine Berechnungsgrundlage vorsieht. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger erklärt, dass die Rollgeräusche von Elektrofahrzeugen ab Geschwindigkeiten von 30, 40 km/h – je nach Fahrzeuggröße – das dominierende Geräusch darstellen, so dass diese auf der Ortsumfahrung selbst keine nennenswerte Verringerung der Verkehrsgeräusche mit sich bringen würde.

Auf Basis der genannten Eingangsparameter lassen sich die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Demnach genügt die Schalltechnische Untersuchung den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV für solche Immissionsprognosen ergebenden rechtlichen Anforderungen. Die Einwendungen gegen das Schallgutachten inklusive der Verkehrsprognose werden zurückgewiesen.

#### **B.VIII.1.4. Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung / Schallschutzmaßnahmen**

In den nachfolgenden Ausführungen werden die Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnung aus dem Oktober 2024 (Unterlage 17.1a, Anhang) unter Beachtung eines LKW-Anteils von > 2,8 t sowie der Erweiterung des Tempo 30 in der Jöhlinger Straße wiedergegeben. Die in Unterlage 17,1a Anhang enthaltenen Angaben, Pläne und Tabellen ersetzt die Ausführungen in Unterlage 17.1a soweit sie hiervon abweichende bzw. aktualisierte Angaben enthalten.

Im Einzelnen stellen sich die Ergebnisse wie folgt dar:

##### **B.VIII.1.4.1 B 293, Ortsumfahrung (Neubau)**

Mit dem Bau eines Verkehrsweges in § 41 Abs. 1 BImSchG ist, im Unterschied zur Änderung, der Neubau an einer Stelle gemeint, an der bisher kein Verkehrsweg bestand. In diesem Fall ist der gebotene Lärmschutz regelmäßig nur anhand der durch den Betrieb des neuen Verkehrswegs bewirkten Immissionen zu bemessen. Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurde der Bau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen als Straßenneubau behandelt, der nach den Regelungen der 16. BImSchV zu untersuchen ist.

Für die nächstgelegenen untersuchten Immissionsorte innerhalb der Wohnbebauung waren die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete als ausgewiesene Gebietsnutzung von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) heranzuziehen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchG für allgemeine Wohngebiete werden an den Wohngebäuden nördlich der geplanten Ortsumfahrung (Wohngebiet „Attental“) selbst unter Berücksichtigung der nachermittelten Lkw-Anteile >2,8t an allen untersuchten Immissionsorten sowohl am Tag, als auch in der Nacht eingehalten. Die höchsten ausgewiesenen Beurteilungspegel für den Prognose-Planfall 2035 betragen bis zu 54 dB (A) tags bzw. 47 dB(A) nachts an den lautesten Fassaden der nächstgelegenen Gebäude der Wohnbebauung nördlich der Neubaulinie (vgl. Immissionsort IO 5, Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 1a). Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht somit für diese Gebäude nicht. Unterhalb der – in der 16. BImSchV konkretisierten – Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkungen verlangt § 41 Abs. 1 BImSchG keine (vorsorgenden) Maßnahmen der Lärmminde- rung. Im Übrigen enthalten die §§ 41, 42 BImSchG als Sonderregelung zu § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 LVwVfG ein eigenes Schutzkonzept vor unzumutbaren Belastungen, das einen Rückgriff auf § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG nicht per se zulässt.

Das am südlich der geplanten Ortsumfahrung gelegene landwirtschaftliche Anwesen „Kapellenhof“ war nach den für Wohnen im Außenbereich maßgeblichen Grenzwerten für Kern-, Dorf- und Mischgebieten und Urbane Gebiete (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zu beurteilen. Am landwirtschaftlichen Anwesen ‘Kapellenhof’ (vgl. IO-14) südlich der geplanten Umgehungsstraße von Jöhlingen berechnen sich im Erdgeschoss Beurteilungspegel von bis zu 62 / 54 dB(A), im obersten Geschoss Beurteilungspegel von bis zu 65 / 58 dB(A). Die für Wohnen im Außenbereich maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Erdgeschoss sowohl am Tag, als auch in der Nacht eingehalten. Jedoch werden im 1. Obergeschoss der straßenzugewandten Fassade Richtung Norden die Immissionsgrenzwerte um 0,8 dB (A) und im Nachtzeitraum um 3,1 dB(A) überschritten. Da gemäß der Anlage 1 zur 16. BImSchV die wiederzugebenden Beurteilungspegel auf ganze dB(A) aufzurunden sind, ergibt sich de facto eine Grenzwertüberschreitung um + 1 bzw. + 4 dB(A). Angesichts der Grenzwertüberschreitung im 1. OG besteht für das Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutz (s. B.VIII.1.4.3.).

Angemerkt sei abschließend, dass durch die Nachberechnung der Schalltechnischen Untersuchung kein neuer Immissionsort mit Überschreitungen hinzugekommen ist. Lärmschutzmaßnahmen für weitere Objekte sind somit nicht geboten.

### **B.VIII.1.4.2 Wesentliche Änderung eines Verkehrswegs**

Immissionsschutzrechtlich wurde die Baumaßnahme beginnend an der Bestandstrasse B 293 alt am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen, gutachterlich als erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) gewertet.

Immissionsschutzrechtlich bedeutsam wird der bauliche Eingriff nach der 16. BImSchV grundsätzlich aber erst dann, wenn er auch wesentlich ist. Wesentlich ist er, wenn nach dem Maß des jeweiligen Eingriffs entweder

- mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels des von der jeweils zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 1. Alternative der 16. BImSchV) oder
- mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 Satz 1 2. Alternative der 16. BImSchV) oder
- mit einer Erhöhung eines bereits bestehenden Beurteilungspegels von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV) zu rechnen ist.

Daher ist die Änderung eines Verkehrswegs für erhebliche Belästigungen der Nachbarschaft nur dann kausal, wenn sie eine Verschlechterung der Geräuschsituation zur Folge hat (Michler in: Ziekow, Fachplanungsrecht, § 10 Rn. 34, 3. Auflage 2024). Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, da mit der B 293alt bereits heute ein Verkehrsweg und somit eine erhebliche Vorbelastung besteht.

Im Regelfall sind außerhalb des betroffenen Bauabschnitts keine geschützten Rechtspositionen auszugleichen. Um allerdings zu vermeiden, dass für Gebäude unterschiedliche Schutzansprüche entstehen, ist nach Ziff. X Punkt 27 Abs. 1 VLärmSchR97 die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den Ausbauabschnitt hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Das heißt, der sich außerhalb des Neu- oder Ausbauabschnitts anschließende Bereich ist einzubeziehen. Während für die Ermittlung des Beurteilungspegels an den Gebäuden innerhalb des Bauabschnitts die volle Verkehrsstärken (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt werden, ist für die Ermittlung des Beurteilungspegels am vorhandenen, baulich nicht geänderten Abschnitt nur

die Lärmbelastung des Bauabschnitts maßgeblich. Die Ausdehnung dieses Untersuchungsbereichs in der schalltechnischen Untersuchung, auch hinsichtlich der Gebäude auf die eine Ausstrahlung des Lärms nicht ausgeschlossen werden kann, erscheint zweckmäßig und begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden für Gebäude am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen (Wielandweg 5,7,11,13, 15, 17 und 28) die Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall sowie im Prognose-Planfall 2035 berechnet und in Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 2a dargestellt.

Nach § 41 BImSchG sind für die Beurteilung des Verkehrslärms grundsätzlich neu zu bauende und wesentlich zu ändernde Verkehrswege gesondert in den Blick zu nehmen. Aber selbst bei der in der schalltechnischen Untersuchung vorsorglich vorgenommenen Betrachtung eines Summenpegels aus dem zu ändernden Verkehrsweg in Verbindung mit dem Neubau der Ortsumfahrung liegen die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht vor. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass sich weder Erhöhungen um (gerundet) 3 dB(A), noch Erhöhungen auf 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht, noch Erhöhungen von bereits vorhandenen 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht ergeben. Vielmehr errechnen sich – mit einer geringfügigen Ausnahme – ausschließlich deutliche Pegelminderungen in teilweise erheblichem Umfang. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung gesehen, diese gutachterlichen Angaben in Frage zu stellen.

Beispielhaft ergibt sich im Bereich der Änderung an den Gebäuden mit den höchsten Beurteilungspegeln folgendes Bild: Im Prognose-Nullfall 2035 betragen die Beurteilungspegel innerhalb des Bauabschnitts am Wielandweg 15 (IO-3) bis zu 69,7 dB(A) tags und 61,8 dB(A) nachts. Im Prognose-Planfall 2035 betragen die Beurteilungspegel bei der punktgenauen Berechnung hier nur noch bis zu 65,6 dB(A) tags und 56,1 dB(A) nachts. Einzig im Untergeschoss des Gebäudes kommt es am Tag zu einer geringfügigen – unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegenden - Pegelerhöhung um 1,2 dB(A). Außerhalb des Bauabschnitts ergeben sich am Wielandweg 1 (IO-4) im Prognose-Nullfall 2035 Beurteilungspegel von bis zu 62,9 dB(A) tags und 55,5 dB(A) nachts. Im Prognose-Planfall verringern sich die Werte auf maximal 59,0 dB(A) tags und 49,3 dB(A) nachts. Weitere Einzelheiten können der Unterlage 17,1a, Anhang, Blatt 2a entnommen werden. Lärmschutzmaßnahmen waren daher für die Gebäude nicht zu untersuchen.

### **B.VIII.1.4.3 Schallschutzmaßnahmen „Kapellenhof“, §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG**

Am straßennächsten Wohngebäude des Kapellenhofs werden im 1. Obergeschoss der straßenzugewandten Fassade Richtung Norden die Grenzwerte für den Tag- und Nachtzeitraum um 0,8 dB (A) tags bzw. 3,1 dB (A) nachts überschritten.

Betroffene haben grundsätzlich gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz, d.h. Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Straße als Emissionsquelle, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Aktiver Schallschutz kann etwa durch Schallschutzwälle/-wände und lärmindernde Fahrbahnbeläge erfolgen.

Nach § 41 Abs. 2 BImSchG kann von den Verpflichtungen des Abs. 1 abgewichen werden, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck“ stehen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären. Ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.01.2006, 9 B 21/05; BVerwG, Urteil v. 13.05.2009, 9 A 72/07, Leitsatz 1).

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung hat sich an den von der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien zu orientieren. Grundsätzlich ist zunächst zu untersuchen, welcher Betrag für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend hiervon schrittweise Abschläge vorzunehmen. Sodann obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Insoweit kommt eine angemessene Entschädigung insbesondere durch die Gewährung passiven Schallschutzes nach § 42 BImSchG in Betracht. Die Entschädigung ist dann für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage zu leisten. Soweit weder aktive noch passive bauliche Schutzmaßnahmen hinreichend Abhilfe schaffen, kommt eine Entschädigung in Geld nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 LVwVfG i.V.m. § 42 Abs. 2 BImSchG in Betracht.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des

Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, kann nicht anhand einer abstrakt bestimmten Verhältniszahl zwischen den Kosten von aktivem und passivem Lärmschutz, sondern nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls beurteilt werden (vgl. BVerwG, Urteil v. 10.04.2019, 9 A 24/18). Kriterien für die Bewertung sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der lärmbeeinträchtigten Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke (vgl. BVerwG, Urteil v. 13.05.2009, 9 A 72/07, juris Rn. 64; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 28.01.2020, 5 S 817/17, juris Rn. 35)). Je weniger Häuser durch den zusätzlichen aktiven Lärmschutz geschützt werden und je geringer danach die durch aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind, desto eher sind dessen Mehrkosten als unverhältnismäßig anzusehen (vgl. Hessischer VGH, Urteil v. 01.07.2010, 4 C 2302/09.N, juris Rn. 74 f.).

Um die maßgebenden Lärmvorsorgegrenzwert der 16. BImSchV auch im Obergeschoss des Wohngebäudes „Kapellenhof“ tags und nachts einhalten zu können, wäre eine aktive Schallschutzwand in Form einer 45 m langen und 3,5 m hohen Schallschutzwand an der Böschungskante zum Einschnitt erforderlich. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde auf Nachfrage aktualisierte Zahlen zu den Kosten mitgeteilt, die auf Grundlage der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“, Ausgabe 2021 von durchschnittlichen Baukosten in Höhe von 576 € pro qm Ansichtsfläche ausgehen, so dass sich die reinen Baukosten der Wand auf mindestens 90.720 € belaufen. Die Unterhaltskosten der Wand seien in dieser Summe noch nicht mit eingerechnet. Ausgehend von zwei Fenster an der betroffenen Fassade und je nach Nutzung der Räume im Tag- oder Nachtzeitraum stünden dem aktiven Lärmschutz geschätzte Kosten für passiven Schallschutz von bis zu 7.000 € gegenüber, die durch den Austausch der Fenster, die Dämmung von Rolladenkästen und den Einbau von Lüftungseinrichtungen begründet seien. Dieser passive Schallschutz sei geeignet, die gesetzlich festgelegten Innenraumpegel insbesondere auch im Nachtzeitraum einzuhalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zeigt sich im konkreten Fall ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Schutzzweck und Kosten aktiven Lärmschutzes, so dass die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt ausreichend erscheint. Die Kosten für aktiven Schallschutz in Form einer Schall-

schutzwand sind angesichts der hierdurch gelösten zwei Grenzwertüberschreitungen im 1. Obergeschoss an einer Geschossfassade und der Einhaltung aller übrigen Tages- und Nachtwerte im Erd- und Obergeschoss, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht mehr verhältnismäßig und sind deshalb abzulehnen. In die Beurteilung ist auch eingeflossen, dass Überschreitungen der Grenzwerte nur in Bezug auf ein Einzelobjekt im Außenbereich auftreten und sich für den Tagzeitraum nur geringe Überschreitungen oberhalb des Grenzwertes (0,8 dB(A)) errechnen. Der maßgebende Tagesgrenzwert der 16. BImSchV im ebenerdigen Außenwohnbereich wird ebenfalls eingehalten. Darüber hinaus wäre die Größe der Schallschutzwand mit zusätzlich Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds verbunden. Wirksame Alternativen zur Lärmreduzierung durch anderweitigen aktiven Schallschutz stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund wird den Eigentümern auf der Grundlage von § 42 BImSchG dem Grunde nach ein Anspruch gegen den Träger der Straßenbaulast auf Entschädigung für passiven Schallschutz in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zugesprochen (A.IV.9.3.1). Die Höhe der Entschädigung wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren ermittelt und festgelegt (vgl. § 19a FStrG). Ob und in welchem Umfang im Einzelfall ein Erstattungsanspruch besteht, hängt davon ab, inwieweit bei dem betroffenen Gebäude bereits bauseits das erforderliche Dämmmaß erreicht wird. Die Erstattung kann ab Beginn der Straßenbauarbeiten verlangt werden. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit dem VLärmSchR 97. Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach § 2 der 24. BImSchV bauliche Veränderungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollläden, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Die Maßnahme muss erforderlich sein um das nach § 3 der 24. BImSchV notwendige Schalldämmmaß zu erreichen.

Insgesamt wird den Belangen des Lärmschutzes im Rahmen der Abwägung damit ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.VIII.1.4.4 Lärmbeeinträchtigungen von Außenwohnbereichen**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind grundsätzlich auch  
Regierungspräsidium Karlsruhe Seite 168

Außenwohnbereiche schützenswert, da ein Aufenthalt zur Erholung im Freien zu den Grundbedürfnissen zählt (s. hierzu insb. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87 m.w.N.). Da im Außenwohnbereich eine Nutzung ganz überwiegend am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) stattfindet, ist allein auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen. Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung in Geld Entschädigung für Störungen der Außenwohnbereichsbenutzung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG. Der maßgebende Immissionsort liegt gemäß der hier maßgeblichen RLS-90 bei Außenwohnbereichen 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche. Dies wurde bei der Berechnung berücksichtigt.

Nach Nr. 49 VLärmSchR 97 zählen zum Außenwohnbereich baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sog. bebauter Außenwohnbereich sowie sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sog. unbebauter Außenwohnbereich. Um dies zu ermitteln bedarf es einer Einzelfallbetrachtung. Nach Nr. 51 VLärmSchR 97 ist die Zumutbarkeitsgrenze entsprechend der 16. BImSchV zu bestimmen. Auch der Beurteilungspegel ist entsprechend der 16. BImSchV zu berechnen.

Im Prognose-Planfall 2035 ergeben sich für keinen untersuchten Immissionsort Überschreitung der Immissionsgrenzwerte tagsüber im Außenwohnbereich. Insbesondere in Bezug auf die Hofstelle „Kapellenhof“ stützt sich die Planfeststellungsbehörde ihre Beurteilung auf die gutachterliche Aussage der Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1a, Anhang), der zufolge der maßgebende Tagesgrenzwert der 16. BImSchV im ebenerdigen Außenwohnbereich auch hier eingehalten werden kann. Ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung besteht somit nicht.

Die sicherlich bestehenden Lärmauswirkungen auf Außenbereiche unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern (vgl. B.XIV.6.1.).

#### **B.VIII.1.4.5 Veränderung der Verkehrslärmsituation innerorts**

In einer ergänzenden schalltechnischen Betrachtung wurden die Veränderungen des Verkehrslärms ohne und mit Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen ermittelt und in Form von Einzelpunktberechnungen, Isophonenplänen und Differenzrasterlärmkarten visualisiert.

In Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 3a und Blatt 4 a ist die schalltechnische Immissionssituation vor und nach dem Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen für den Prognosehorizont 2035 dargestellt. Eingetragen sind zum einen die Ergebnisse einer flächenhaften Berechnung in Form von Isophonen für den Beurteilungszeitraum Tag (2,0 m über Gelände) und für den Beurteilungszeitraum Nacht (6,0 m über Gelände) und zwar für folgende Isophonen:

- 59 dB(A)-Isophone in grün, durchgezogene Linie (entsprechend Tagesgrenzwert in reinen und allgemeinen Wohngebieten nach der 16. BImSchV),
- 55 dB(A)-Isophone in grün, gestrichelt (entsprechend Orientierungswert Tag für Allgemeine Wohngebiete der DIN 18005),
- 49 dB(A)-Isophone in blau, durchgezogene Linie (entsprechend Nachtgrenzwert in reinen und allgemeinen Wohngebieten nach der 16. BImSchV),
- 45 dB(A)-Isophone in blau, gestrichelt (entsprechend Orientierungswert Nacht für Allgemeine Wohngebiete der DIN 18005).

Darüber hinaus werden die Schallimmissionen an 12 ausgewählten Immissionsorten im Nahbereich der Bestandstrasse sowie am südlichen Ortsrand im Plan wiedergegeben. Die schalltechnische Untersuchung enthält zur weiteren Visualisierung der Veränderungen jeweils eine Differenzrasterlärnkarte für den Beurteilungszeitraum Tag (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 5a) und den Beurteilungszeitraum Nacht (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 6a). Das Differenzraster wird aus der Subtraktion der flächenhaften Berechnungsergebnisse des Prognose-Nullfall 2035 (heutige Straßensituation mit zukünftigem Verkehr) mit den Ergebnissen des Prognose-Planfalls 2035 (mit Ortsumfahrung) gebildet. Die Abstufung des Rasters erfolgt in 1 dB(A)-Schritten.

Das hohe Verkehrsaufkommen der bestehenden B 293 führt im Prognose-Nullfall 2035 entlang der Ortsdurchfahrt von Jöhlingen zu Beurteilungspegeln zum Teil deutlich oberhalb der maßgeblichen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. So berechnen sich beispielsweise im Bereich der Wohnbebauung zwischen B 293 alt und Mühlenstraße Pegel von bis zu 73 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts (vgl. IO-4, Jöhlinger Straße 10). Am westlichen Ortseingang berechnen sich südlich der B 293alt Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts (vgl. IO-11, Tulpenstraße 5); nördlich der B 293, zusätzlich abgeschirmt durch eine bestehende Lärmschutzwand, Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) tags / 53 dB(A) nachts (vgl. IO-10, Kraichgaustraße 19).

Die Ortsumfahrung Jöhlingen führt bedingt durch den Rückgang des innerörtlichen Verkehrsaufkommens zu erheblichen Pegelminderungen im Verlauf der B 293 alt. An der Bebauung am westlichen Ortseingang verringern sich – bedingt durch den dortigen Entfall und Rückbau der Bundesstraße – die Beurteilungspegel um bis zu 20 dB(A) tags / nachts (vgl. IO-11, Tulpenstraße 5). Im Einmündungsbereich Jöhlinger Straße / Mühlenstraße verringern sich die Beurteilungspegel um 4 / 6 dB(A) tags / nachts auf bis zu 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts (vgl. IO-4, Jöhlinger Straße 10). Trotz der auch zukünftig verbleibenden verkehrlichen Bedeutung der Jöhlinger Straße in Richtung Weingarten und der Ausweitung des Tempo 30 kommt es im Bereich des östlichen Ortsausgangs ebenfalls zu Pegelminderungen. Auf die genannten Beurteilungspegel in Abschnitt B.VIII.1.4.2 am östlichen Ortsausgang wird ausdrücklich hingewiesen. Obgleich die hier hilfsweise zur Beurteilung herangezogenen Grenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts zum Teil weiterhin überschritten werden, ergibt sich hieraus jedoch kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da die bestehende Straße weder neu gebaut, noch wesentlich geändert wird. Die deutliche Entlastung entlang der Bestandsstrecke der bestehenden B 293 verdeutlichen anschaulich auch die erstellten Differenzrasterlärmkarten.

Im Bereich der Wohnbebauung im Attental am südlichen Ortsrand von Jöhlingen berechnen sich mit der bisherigen Streckenführung der Bundesstraße Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall 2035 von bis zu 47 dB(A) tags und 39 dB(A) nachts (vgl. IO-12, Krokusweg 4). Zukünftig berechnen sich im Prognose-Planfall an der zur Bundesstraße nächstgelegenen Wohnbebauung d.h. im Bereich des Krokus- und Astenwegs Pegelzunahmen, beispielsweise am Krokusweg 4 (vgl. IO-12,) Pegelzunahmen von bis zu +7 / +8 dB(A) tags / nachts. Wesentliche Unterschiede zur Schalltechnische Untersuchung vom März 2020 (Unterlage 17.1a) ergeben sich somit nicht. Zwar führt die korrigierte schalltechnische Berechnung mit einem Lkw-Anteil > 2,8 t zu einer Zunahme der ursprünglich ermittelten Beurteilungspegel im Prognose-Planfall 2035 um bis zu +2 dB(A). Allerdings tritt auch im Prognose-Nullfall 2035 eine Erhöhung der maßgeblichen Beurteilungspegel ein. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden auch zukünftig sowohl im Beurteilungszeitraum Tag, als auch in der Nacht unterschritten bzw. eingehalten. Ausweislich der Differenzrasterkarten betreffen die Pegelerhöhungen in erster Linie den Bereich der ersten Hausreihe. Im Übrigen erfährt die Attentalsiedlung keine signifikante Veränderung der Lärmsituation.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung an diesen vergleichenden Berechnungen zu Zweifeln und erachtet diese als nachvollziehbar. Selbst die im Juli

2023 erfolgte Erweiterung der Tempo 30 Beschränkung auf der Ortsdurchfahrt führt nachweislich nicht dazu, das Entlastungspotential grundsätzlich in Frage zu stellen. Dem vorgebrachten Einwand, die innerörtlichen Lärmbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 und das Lärmentlastungspotential im Prognose-Planfall 2035 seien signifikant zu hoch bewertet worden und daher eine Neuberechnung/-bewertung zwingend erforderlich, kann somit nicht gefolgt werden.

Sofern Einwender sinngemäß bemängeln, Lärmuntersuchungen für den Analyse-Nullfall (heutige Straßensituation ohne zukünftigen Verkehr) seien nicht angestellt worden, so ist darauf hinzuweisen, dass eine Gegenüberstellung der Planfälle mit Prognosezeitraum 2035 mit dem Analyse-Nullfall mangels Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Betrachtungszeiträume abzulehnen und nicht zielführend ist.

Dem Einwand im Erörterungstermin, der dahingehend zielte, dass ein Rückgang auf der Ortsdurchfahrt von ca. 16.000 Fahrzeugen pro Tag auf 12.000 Fahrzeuge pro Tag nicht zu Pegelminderung in der im Gutachten ausgewiesenen Höhe führen könne, da selbst eine Abnahme der Fahrzeugzahlen um 50 % nur eine Minderung um 3 dB(A) bedeute, ist der Vorhabenträger entgegengetreten. Der Fachgutachter hat ausgeführt, dass eine Reduzierung um 3 dB(A) nur dann einer Halbierung des Verkehrs entspräche, wenn die Verkehrszusammensetzung gleich bliebe. Dies sei nicht der Fall, weil durch den Bau der Ortsumfahrung viele Lkw auf die neue Strecke verlagert werden würden. Darüber hinaus nimmt das Verkehrsaufkommen innerorts insgesamt deutlicher ab, als in der Einwendung angenommen. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung im sog. Basis-Nullfall ohne Ortsumfahrung sind ca. 20.300 Kfz/24 auf der B 293 alt zwischen der Einmündung der L 559 und der Einmündung der „Wössinger Straße“ zu erwarten, während im Prognose-Planfall 2035 noch ca. 12.100 Kfz/24 erwartet werden.

Soweit die Naturschutzverbände und einige Einwender ausführen, dass bei der Lärmprognose für das Jahr 2035 zu berücksichtigen gewesen sei, dass bis dahin ein signifikanter Anteil an Elektrofahrzeugen auf Straßen unterwegs sein werde, die bei Tempo 30 nur eine nahezu vernachlässigbare Lärmemission erzeugen, ist zunächst festzuhalten, dass die hier maßgeblichen RLS-90 eine derartige Berücksichtigung alternativer Antriebe nicht vorsehen. Im Übrigen ist zwar im Rahmen der Mobilitätswende ein starker Ausbau der Elektromobilität vorgesehen, gleichwohl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach wie vor schwer abschätzbar, wie sich der Anteil an E-Autos tatsächlich entwickeln wird. Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamt belegen,

dass der Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in Deutschland am 1. Januar 2024 bei nur 2,9 Prozent (E-Autos) beziehungsweise bei 1,9 Prozent (Plug-in-Hybride) lag [Quelle: ADAC, Pkw-Neuzulassungen November 2024: E-Autos auf Talfahrt“, <https://www.adac.de/news/neuzulassungen-kba/#aktueller-pkw-bestand>, Stand: 6.12.2024].

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die in der Schalltechnischen Untersuchung ergänzend dargestellten (strengerer) Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Teil 1 "Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung" vom Mai 1987 für Allgemeine Wohngebiete, geben lediglich Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung und gelten ausdrücklich nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren.

#### **B.VIII.1.5. Lärm in der Bauphase**

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die in § 22 BImSchG bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) allerdings auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. Denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die sachnähere AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist. Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders

als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05). Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und führt Immissionsrichtwerte für die Beurteilung der Zumutbarkeitsschwelle auf (vgl. Ziffer 3.1 der AVV Baulärm).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt an, dass es sich bei den geplanten Baumaßnahmen um Baustellentätigkeiten größeren Ausmaßes handeln wird. Sie ist sich auch bewusst, dass der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass Teile des Ausbaubereichs von einer Vorbelastung durch den bestehenden Verkehrslärm geprägt sind und hier die Bautätigkeit ein notwendiger Zwischenschritt für eine sich im Anschluss ergebende dauerhafte Verbesserung der Lärmsituation ist.

Der Vorhabenträger hat daher mit Unterlage 17.3 eine Abschätzung bzgl. der zu erwartenden baubedingten Schallimmissionen vorgelegt, die – in Ermangelung der Kenntnisse über u.a. tatsächliche Bauverfahren, exakte Bauphasen, Geräteinsatz und Gerätestandort in diesem Verfahrensstadium – als „Worst-Case-Szenario“ zu betrachten ist. Das Worst-Case-Szenario wurde dabei auf drei Bauabläufe im Rahmen der Gesamtmaßnahme beschränkt, für die besonders hohe Schallemissionen zu erwarten sind. Da zur Einhaltung der nächtlichen Erholung der Anwohnerschaft die Arbeiten, insbesondere schallintensive Arbeiten, möglichst am Tag stattfinden sollen, wurde für die Szenarien 1 und 3 nur der Tagzeitraum untersucht. Im Bereich der zukünftigen Bahnbrücke, Szenario 2, wurde aufgrund der im Regelfall nur im Nachtzeitraum möglichen längeren Sperrzeiten die lauteste sperrpausenabhängige Arbeit im Nachtzeitraum angesetzt. Unter Ansatz der für die drei Bauphasen jeweils notwendigen Baumaschinen wurden für jede Bauphase separat Rasterlärmkarten entwickelt, anhand derer sich die Schallausbreitung und somit die Betroffenheiten in dieser Bauphase ablesen lassen. Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass bei den Arbeiten im Tagzeitraum die Richtwerte der AVV Baulärm weitestgehend eingehalten werden können. Lediglich bei Arbeiten in direkter Nachbarschaft der Wohnbebauung sind an der vordersten Gebäudereihe geringfügige Überschreitungen zu erwarten. Anders stellt sich die Situation jedoch bei den ausnahmsweise im Nachtzeitraum durchzuführenden Arbeiten im Zusammenhang mit

der Bahnbrücke (Spundarbeiten) dar. Während der Dauer dieser Arbeiten muss aus Sicherheitsgründen der Bahnbetrieb unterbrochen werden. Entsprechende – auf einzelne Nächte beschränkte - Sperrzeiten sind in der Regel nur nachts möglich. Hier sind massive Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm bis weit in die Ortslage von Jöhlingen zu erwarten. Der Vorhabenträger hat daher in Unterlage 17.3 bei Bedarf Maßnahmen (z. B. Baulärmgutachten, Baustellenmonitoring, Lärm-schutzbeauftragter) vorgeschlagen.

Im Hinblick auf die mit den Bautätigkeiten einhergehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen hat die Planfeststellungsbehörde die Vorschläge des Vorhabenträgers zur Minderung des Baulärms durch technische und organisatorische Maßnahmen aufgegriffen und sich, veranlasst gesehen, die Zusicherungen des Vorhabenträgers zu konkretisieren und durch ein Maßnahmenbündel, im Wesentlichen bestehend aus einem allgemeinen Minimierungsgebot, der grundsätzlichen Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum sowie der Verpflichtung zur

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- umfassende Information der Anlieger,
- Verwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie geräuscharmer Baumaschinen und Geräte,
- Optimierung der Baustelleneinrichtung,
- Baulärmprognosen,
- Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen,
- Stellung von Ersatzwohnraum,
- Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen,
- Entschädigung in Geld

einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeizuführen (vgl. A.IV.9.1 und 9.2).

Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, die Hauptarbeiten der Neubaumaßnahme nicht über das Wohngebiet „Attental“, sondern über alternative Wege und Baustraßen entlang der zukünftigen Trasse zu bedienen (A.V.1.2.).

Die unter Beachtung der Auflagen bzw. der Zusage verbleibenden Immissionen durch den Bau sind den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten.

### **B.VIII.2. Erschütterungen**

Der Planfeststellungsbeschluss trägt auch den Belangen des Erschütterungsschutzes Rechnung. Zum einen wurde angeordnet, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik zu vermeiden bzw. unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken sind (A.IV.9.1.1). Zum anderen wurde festgelegt, dass grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungstechnik zur Einsatz kommen dürfen sowie bei unvermeidbaren erschütterungsintensiven Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen einzuhalten sind (A.IV.9.4).

### **B.VIII.3. Luftschadstoffbelastung**

Probleme für die Luftqualität, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen, werden durch das Vorhaben nicht aufgeworfen.

Der Vorhabenträger hat mit den Planunterlagen eine Lufthygienische Untersuchung (Unterlage 17.2) vorgelegt, in welcher die in der 39. BImSchV aufgeführten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit untersucht wurden. Soweit in Einwendungen Gefahren für die menschliche Gesundheit befürchtet werden, ist diese Befürchtung unberechtigt. Denn das Luftschadstoffgutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

Im Hinblick auf die hier relevanten verkehrsbedingten Luftschadstoffe ist nicht damit zu rechnen, dass die Grenzwerte der gemäß §§ 48 a, 48 b BImSchG erlassenen 39. Verordnung zum BImSchG (39. BImSchV) überschritten werden. Entlang der Neubaustrecke der Ortsumfahrung Jöhlingen im Zuge der B 293 neu ist aufgrund der guten Belüftungssituation und der Ausbreitungsverhältnisse mit einem raschen Abklingen der Luftschadstoffbelastungen zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass die Belastungswerte bereits unmittelbar am Straßenrand weit unterhalb der einschlägigen Grenzwerte liegen. Mithin bestehen im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte sowie bezogen auf die menschliche Gesundheit keine lufthygienischen Bedenken. Schädliche Umwelteinwirkungen sind weder auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete noch auf sonstige schutzbedürftige Gebiete zu befürchten, sodass festgehalten werden kann, dass das Vorhaben - auch im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG – ohne Weiteres mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren ist.

Die lufthygienische Untersuchung hat auch die zu erwartenden Belastungen entlang der bisherigen B 293alt im Prognose-Planfall 2035 untersucht. Vor allem in dem Bereich, in dem die Trasse im Ort verläuft ergibt sich durch das hohe Verkehrsaufkommen, durch den kurvigen Trassenverlauf und den Kreuzungsbereich mit der L559 zeitweise eine schlechte Verkehrsqualität, die zu hohen Emissionen im Prognose-Nullfall 2035 führt. In weiten Teilen des Beurteilungsgebietes liegt die prognostizierte NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung des Prognose-Nullfalls unterhalb von 32 bzw. 34 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Im Bereich der Ortslage allerdings sind die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen aufgrund der dichten Bebauung, welche schlechte Ausbreitungsbedingungen zur Folge hat, deutlich höher. An einigen Gebäuden entlang der B 293 alt wird der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> überschritten. Die Einhaltung des Kurzzeitgrenzwertes ist aber gewährleistet. Auch für PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub> sind die Konzentrationen im Prognose-Nullfall 2035 vor allem in der Ortslage recht hoch, wobei der PM<sub>10</sub>-Immissionswert für das Jahresmittel nicht überschritten und der Grenzwert für PM 2.5 nur vereinzelt geringfügig überschritten wird.

Insgesamt erfährt die Ortslage bei Realisierung der Ortsumfahrung eine deutliche Entlastung durch das verminderte Verkehrsaufkommen und die damit verbundene verbesserte Verkehrsqualität. Dies gilt im besonderen Maße für die Wohnbebauung im Süden und Westen von Jöhlingen, die vom Rückbau der bestehenden Trasse profitiert.

Das Luftschadstoffgutachten wurde nach den Vorgaben den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) erstellt, es fand das zu diesem Zeitpunkt aktuelle Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA 4.1 Anwendung. In diesem Handbuch sind die verkehrsbedingten Emissionen verschiedener Schadstoffgruppen für die durchschnittliche Flottenzusammensetzung im jeweiligen Bezugsjahr zusammengetragen. Möglicherweise werden durch die zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs in der Zukunft einzelne Schadstoffgruppen eine Absenkung erfahren. Die politischen Ziele in diesem Bereich sind im HBEFA in den Flottenzusammensetzungen und Emissionsansätzen für die entsprechenden Schadstoffgruppen in zukünftigen Jahren bereits berücksichtigt. Durch die Elektrifizierung des Straßenverkehrs können jedoch nicht alle Schadstoffgruppen vermieden werden, es bedarf also weiterhin einer Minderungsstrategie.

Die Vereinbarung mit den Belangen der Luftreinhaltung kann auch nicht dadurch in

Frage gestellt werden, dass der Lufthygienischen Untersuchung als Verkehrsbelegungsdaten die Zahlen der im Verfahren umstrittenen Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros für Verkehrswesen Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG aus dem Jahr 2018 zu Grunde liegen. Im Übrigen ist auch hier zu bedenken, dass die künftige Verkehrsbelastung im Jahr 2035 bzw. die entsprechenden Zahlen aus der Verkehrsprognose vorliegend in Bezug auf die Schadstoffbelastung höchstens zu einer Art „Worst-Case-Betrachtung“ führen könnten, was sich letztlich in Bezug auf den Schutz vor Schadstoffbelastungen nur positiv auswirken kann und jedenfalls hinsichtlich der Bewertung der Luftschadstoffe keine nachteiligen Konsequenzen für potenziell Betroffene oder die Umwelt insgesamt haben kann.

In diesem Zusammenhang sei lediglich ergänzend darauf hingewiesen, dass eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen, gerade nicht besteht. Vielmehr ist lediglich dem Gebot der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist aber erst dann verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az.: 4 A 1.04, 4 A 4.04 und 4 A 5.04 - für die Vorgängerregelung der inzwischen aufgehobenen 22. BImSchV). Vom Grundsatz geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az.: 4 A 5/04). Der Bau der geplanten Trasse steht einer Sicherung der Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV indes ersichtlich nicht entgegen.

## **B.IX. Natur- und Artenschutz**

### **B.IX.1. Eingriffe in Natur und Landschaft**

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

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und

das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume ist ebenso Teil des Naturhaushalts nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wie die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Unter Beachtung von Sinn und Zweck der Eingriffsregelung ist eine Beeinträchtigung dann als erheblich anzusehen, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere nicht völlig unwesentlich bzw. geringfügig ist. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich vor allem daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist, und dass mit dem Vorhaben der Verlust landschaftsbildprägender Biotopstrukturen naturschutzfachlich mittlerer bis sehr hoher Bedeutung sowie der Lebensraumverlust diverser Tierarten bzw. die Gefahr der Beeinträchtigung gefährdeter Tierarten einhergehen.

#### **B.IX.1.1. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen**

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i. S. d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsverbot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. Die Formulierung „am gleichen Ort“ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsverbot im Sinne der Vorschrift auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens zielt (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, BR-Drs. 278/09, S. 180). Das naturschutzrechtliche Vermeidungsverbot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens.

Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen in erheblichem Umfang gemindert. Geplante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b) – dort insbesondere Kapitel 4.2 - und in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) beschrieben sowie in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2 Blatt 1 – 4a) dargestellt. Auf die Darstellung der Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Zusammenfassenden Darstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Abschnitt B.III.2.) wird ergänzend verwiesen.

Insbesondere durch die angepasste Trassierung und die Planung multifunktional wirksamer Maßnahmen, die Begrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und baulichen Eingriffe auf das erforderliche Mindestmaß und den Schutz von Gehölzbeständen und Biotopen (Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH,CEF</sub>, 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1

VCEF, 6.1 VCEF, 8.1a VCEF, 8.4 VCEF) werden Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild vermieden bzw. minimiert. Im Attental ist die Trassierung so gewählt, dass die Querung mit einem größeren Brückenbauwerk erfolgt, um die funktionalen und gestalterischen Bezüge des Tales zu erhalten und die naturschutzfachlich wertvollen Feuchtgebietsstrukturen im flächenhaften Naturdenkmal zu schonen (Maßnahme 3.3 V). Im östlichen Verlauf der geplanten B 293 neu wird die Zerschneidung hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen minimiert und das Siedlungsgebiet durch die Topografie gegenüber der geplanten Straße abgeschirmt. Gehölzrodungen/Baufeldfreimachungen dürfen nur außerhalb der Hauptbrutzeit von Vögeln und der Aktivitätsphase von Fledermäusen erfolgen (vgl. A.IV.4.4.1).

Hinzu kommen weitere straßenbautechnische Vorkehrungen und Maßnahmen wie der Bau einer Grünbrücke zur Sicherung der Vernetzungsbeziehungen und zur Minderung des Barriereeffekts auf den Tieraustausch (Maßnahme 1.4 V), die Herstellung einer Wirtschaftswegüberführung über die Wöschbacher Straße zur Minimierung der visuellen Barriereeffekte und Aufrechterhaltung funktionaler Bezüge zwischen dem Hungerberg und dem Gewann ‚Eben‘ (Maßnahme 3.7 V) und die Errichtung eines kombinierten Gewässer- und Kleintierbauwerks am Walzbach als Querungshilfe für Tiere und zur Minimierung von Auswirkungen auf die Gewässerfunktion (Maßnahme 8.2 V).

Des Weiteren ist die Vergrämung sowie das Setzen eines temporären Reptilenschutzzaunes zum Schutz der Zauneidechsenpopulation vorgesehen (Maßnahmen 1.2 VCEF, 3.2 VCEF, 6.2 VCEF). Zur Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse werden entlang der Grünbrücke und der Walzbachquerung Irritationsschutzwände angebracht (Maßnahmen 1.5 VCEF, 8.3 VCEF). Im Bereich der Grünbrücke wird dies noch durch die Anlage und Entwicklung von gestuften Waldrändern mit Wildkrautsäumen zur Lenkung der Flugroute von Fledermäusen unterstützt (Maßnahme 1.8 AFFH/VCEF). Wildleitzäune (Maßnahme 1.6 V) fungieren als Zuleitung zur Grünbrücke und als Schutz vor Wildunfällen. Als weiterer Schutz vor Kollisionen von Fledermäusen sieht der Vorhabenträger Baumpflanzungen vor (Maßnahmen 5.3A /VCEF und 7.3 A/VCEF). Eine Umweltbaubegleitung wird eingerichtet (vgl. A.IV.4.2.)

Da die Straße in Verlängerung des Brückenbauwerks jeweils über dem Gelände und damit in Sichtbeziehung liegt, treten die Fahrzeugbewegungen deutlich in Erscheinung und können sich störend auf den ortsnahen Erholungsraum auswirken. Zur Vermeidung der Beeinträchtigungen der Naherholungsräume sind zur Abschirmung

der Straße gegenüber dem Siedlungsbereich von Jöhlingen und zur Minderung betriebsbedingter Auswirkungen durch den Straßenbetrieb (Fahrzeugbewegung, Lichtimmissionen, stoffliche Einträge) Seitenablagerungen entlang der B 293 neu vorgesehen (Maßnahme 3.4 V). Gleichzeitig dient die Maßnahme auch der landschaftsverträglichen Verwertung von Überschussmassen aus dem Vorhaben.

Zum Schutz des Bodens hat der Vorhabenträger einen „Beitrag Bodenschutz“ (Unterlage 21.3) erstellt, der in der Ausführungsplanung Grundlage für die Erarbeitung eines Bodenschutzkonzepts sein wird (vgl. A.IV.7.1). Eine bodenkundliche Baubegleitung wird eingerichtet (vgl. A.IV.4.2.1.). Ferner werden durch die Entwässerungskonzeption nachteilige Veränderungen des Grund- und Oberflächenwassers vermieden. Boden- und wassergefährdende Stoffe werden fachgerecht gehandhabt (vgl. LBP, Unterlage 19.1b, Kapitel 4.2.3 sowie Nebenbestimmungen unter A.IV.8.). Mögliche nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser können durch Schutzvorkehrungen, die den Anforderungen der RiStWag 2016 entsprechen, sowie durch das Entwässerungskonzept der Straße (vgl. Unterlage 18) vermieden bzw. auf ein unerhebliches Maß minimiert werden.

Der festgestellte Plan unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen sieht diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Gleichzeitig hat er damit nachvollziehbar begründet, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).

### **B.IX.1.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die verbleibenden Auswirkungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG führen, werden ausgeglichen oder ersetzt. Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen in den umweltfachlichen Untersuchungen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan, bewertet die Planfeststellungsbehörde die geplanten Maßnahmen - bei Beachtung der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen - als hinreichende Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausgleichs-, CEF- und Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b), in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a), den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2 Blatt 1 – 4a) sowie der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4a) dargestellt. Sie geben Auskunft

darüber, mit Hilfe welcher Maßnahmen welcher Kompensationszweck erreicht werden soll. Die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen ist in den Maßnahmenblättern vorgesehen. Ergänzend sind die in diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen (A.IV.4.) und Zusagen (A.V.2.) zu beachten.

Das Maßnahmenkonzept des LBP umfasst eine Gesamtfläche von rund 20,34 ha. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme geprüft, inwieweit die Möglichkeit besteht, die Maßnahmen im Hinblick auf die verschiedenen Funktionsbeeinträchtigungen und die betroffenen naturschutzrechtlichen Anwendungsbereiche multifunktional anzulegen. Durch die Multifunktionalität der geplanten landespflegerischen Maßnahmen ist es z. T. möglich, auf einer Fläche verschiedene gestörte Funktionen zu kompensieren. Aufgrund der im Rahmen des Verfahrens abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabenträger die Planunterlagen hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzepts überarbeitet. Die Überarbeitung des Ausgleichskonzepts erfolgte in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sowie und der Gemeinde Walzbachtal.

#### **B.IX.1.2.1 Boden**

Der Verlust sämtlicher natürlicher Bodenfunktionen im Bereich dauerhafter Neuversiegelung von Fläche sowie hoch verdichteter und belasteter Straßenebenenflächen (rund 5,16 ha versiegelte Flächen), sowie durch den Bau von Wirtschaftswegen in Schotterbauweise (rund 0,15 ha) kann nur in vergleichsweise geringem Umfang durch die Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung der B 293 alt (Maßnahme 10 A: 0,25 ha) sowie nicht mehr benötigter sonstiger Straßenflächen (Maßnahme 8.8a A: 0,25 ha) ausgeglichen werden. Aufgrund des Mangels an Entsiegelungsfläche, erfolgt ein Ausgleich durch funktionsbezogene Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Böden im Zuge naturnaher Waldbegrünung und durch die Extensivierung landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie durch Maßnahmen zur Verbesserung des Retentionsvermögens und der Funktionen des Bodens als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt in der Senke des Attentals und der Walzbachau. Konkret handelt es sich um die im LBP und den Maßnahmenblättern beschriebenen Maßnahmen 2.1 A „Umwandlung von Acker in Grünland“, 2.3 A „Aufforstung des Waldsportplatzes“, 2.5 A<sub>FFH</sub> „Anlage eines naturnahen Laubmischwaldes westlich des Prinzhölzles und Erweiterung des FFH-Gebiets `Mittlerer Kraichgau` zur Kohärenzsicherung“ und 4.4 A „Umwandlung einer Ackerfläche zu Obstwiese“ sowie die Maßnahmen 4.1 A „Anlage und Entwicklung eines Ufersaums“, 9.1 A „Optimierung des Uferbewuchs“, 9.2 A „Auwaldentwicklung“, 9.3 A „Schaffung von Retentionsraum“ (vgl. Unterlage 9.4a).

Der Minderung vorhandener Bodenfunktionen durch die Anlage von Nebenflächen wie Böschungen, Mulden, Seitenablagerungen, Regenrückhaltebecken im Umfang von rund 7,80 ha steht die Wiederherstellung von Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen durch Oberbodenauftrag und Begründung gegenüber (vgl. Maßnahmen 1.9 A, 3.6 A, 5.3 A/V<sub>CEF</sub>, 6.4 A, 8.6 A/G, 8.7 A/G). Die infolge des Baubetriebs und der baubedingten Bodenumlagerungen auftretenden temporären Funktionsminderungen im Bereich von Arbeitsstreifen sowie der Baustelleneinrichtungsflächen werden durch den Schutz des Bodens während der Bauzeit und die Wiederherstellung von Bodenfunktionen kompensiert (Maßnahmen 1.7 A<sub>FFH</sub>, 1.8 A, 3.5 A, 4.2 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5a A).

Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden, die insbesondere durch die Neuversiegelung entstehen, können mit den genannten Maßnahmen (allen voran Bodenentsiegelungen) nur in begrenztem Maße ausgeglichen werden. Das verbleibende Defizit wird in gleichwertiger Weise (Ersatzmaßnahmen) kompensiert, indem Maßnahmen in Ansatz gebracht werden, die zwar vorrangig der Kompensation von Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter des Naturhaushaltes - insbesondere der Schutzgüter ‚Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt‘ sowie ‚Oberflächengewässer/Oberflächenwasser‘ - dienen, sich gleichzeitig aber auch schutzgutübergreifend – zumindest mittelbar – positiv auf Funktionen des Bodens auswirken (z.B. durch die Minderung der Bewirtschaftungsintensität, die Regeneration der Auendynamik) und allgemein zur Stabilisierung des Naturhaushaltes beitragen. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Da rechtliche und methodische Unzulänglichkeiten bei der Anwendung von rechnerischen Verfahren zur Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung vorliegen, wurde die Betrachtung nach der Ökokonto-Verordnung nur ergänzend herangezogen. (vgl. Unterlage 19.1b, Anhang A, Bilanz Ökopunkte Boden). Die in Anlehnung an die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung“ (LUBW 2012, Heft „Bodenschutz 24“) vorgenommene Bilanzierung des Eingriffs und des Ausgleichs ergibt in der Summe ein Kompensationsdefizit, das bei Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen einem Wert von - 489.823 Ökopunkten (ÖP) entspricht und schutzgutübergreifend kompensiert wird (vgl. vorstehend).

Die Naturschutzverbände haben mit Stellungnahme vom 29.09.2021 eingewandt, dass nach Anrechnung der o.g. Maßnahmen in den Unterlagen nicht ausgeführt

werde, welche weiteren (Ersatz-)Maßnahmen in Ansatz gebracht werden sollen um das Defizit beim Schutzgut Boden von - 489.823 Ökopunkten zu kompensieren. Hierzu ist zu sagen und letztlich auch entscheidend, dass ein Kompensationsdefizit nicht verbleibt. Die schutzgutübergreifende Kompensation erfolgt insoweit insbesondere durch die Maßnahmen 4.3 A<sub>CEF</sub> „Entwicklung von Extensivgrünland und Pflanzung hochstämmiger Obstbäume“, 7.1 A<sub>CEF</sub> „Aufwertung von Feldhecken“, 7.2 A<sub>CEF</sub> „Gehölzpflege am Bahndamm“ sowie 8.2 V<sub>CEF</sub> „Kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk über den Walzbach“.

Insgesamt werden die nicht vermeidbaren erheblichen Eingriffe in das Schutzgut Boden vollständig kompensiert.

#### **B.IX.1.2.2 Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt**

Die Eingriffe in die Schutzgüter Tiere; Pflanzen und Biologische Vielfalt werden durch Maßnahmen mit Bezug zur Biotopfunktion bzw. Biotopverbundfunktion und zur Habitatfunktion wertgebender Arten vollständig kompensiert.

Im Plangebiet kommt es zu bau- und anlagebedingten Verlusten naturschutzrechtlich besonders bedeutsamer Biotoptypen von mittlerer bis hoher (Wertstufe 6), hoher (Wertstufe 7) sowie hoher bis sehr hoher Bedeutung (Wertstufe 8). Eine Übersicht über den Umfang der bau- und anlagebedingten Biotopverluste liefern die Ausführungen unter B.III.2.3.1.1. Die Kompensationsmaßnahmen wurden hinsichtlich Art und Umfang fachlich begründet aus den prognostizierten Beeinträchtigungen abgeleitet und Schwerpunkte im Lehrwald in Verbindung mit dem Prinzhölze, im Attental, am Hungerberg sowie in der Walzbachau gesetzt. Bei der Betrachtung des Maßnahmenkonzepts ist zu beachten, dass der Gesamtumfang der Maßnahmen sich nicht nur aus der flächenmäßigen Betroffenheit wertgebender Biotoptypen ableitet, sondern auch aus den Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen mit ihren funktionalen Bezügen sowie der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (insbesondere Schutzgutes ‚Boden‘) und des Landschaftsbildes.

Im Trassenkorridor Lehrwald-Prinzhölze erfolgt zur Wiederherstellung einer Waldrandzone sowie zur Stützung des Altbestandes die Anlage einer Waldrandzone im FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ (Maßnahme 1.7 A<sub>FFH</sub>; 0,43 ha) sowie die Entwicklung eines neuen Waldrandes im Bereich des Baufelds als landschaftsprägende Raumstruktur (Maßnahme 1.8 A<sub>FFH/V<sub>CEF</sub></sub>; 0,67 ha). Eine strukturelle Aufwertung des Offenlands westlich des Prinzhölzle in Verbindung mit der Grünbrücke zur funktio-

nen Vernetzung der Lebensräume südlich und nördlich der B 293 neu entsprechend den Zielen des Generalwildwegeplans wird mit der Umwandlung von Acker in Grünland und Halboffenland (Maßnahme 2.1 A: 1,76 ha) und der Umwandlung von Ruderalfläche in Halboffenland (Maßnahme 2.2 A: 0,75 ha) erreicht. Zur Kompensation der Waldinanspruchnahme und Lebensraumverluste erfolgt die Anlage bzw. Entwicklung naturnaher Waldbestände mit ihren Randzonen in räumlich-funktionalen Zusammenhang des Lehrwalds und des Prinzhölzles durch die Aufforstung des alten Waldsportplatzes (Maßnahme 2.3 A<sub>FFH</sub>, 1,03 ha) und die Anlage eines naturnahen Laubmischwalds westlich des Waldgebiets Prinzhölze (Maßnahme 2.5<sub>FFH</sub>, 0,75 ha). Hierbei handelt es sich auch um Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000.

Im weiteren Verlauf zwischen Bau-km 0+730 bis 1+320 ist entlang des Grabens im Attental die Rekultivierung des Baufelds zur Wiederherstellung von Grünland und Saumstrukturen vorgesehen (Maßnahme 3.5 A). Ferner werden im Attental mit den Maßnahmen 4.1 A, 4.2 A, 4.3 A<sub>ACEF</sub>, 4.4 A im Umfang von insgesamt 2,50 ha die Lebensraumfunktionen und der Biotopverbund im Attental optimiert, indem eine Anreicherung der Talsenke mit Strukturelementen (insb. Ufersaum, Anlage und Entwicklung von Extensivgrünland und Pflanzung Anlage oder Ergänzung von Streuobstbeständen durch Obstbaumpflanzung) erfolgt.

Die untere Naturschutzbehörde hat im Verfahren zu bedenken gegeben, dass Maßnahme 4.5 A (Entwicklung von Extensivgrünland und Ersatzpflanzung hochstämmiger Obstbäume) sowie Maßnahme 4.7 A<sub>ACEF</sub> (Anlage von Saumstrukturen als Lebensraum für die Zauneidechse) auf FFH-Verlustflächen zu liegen komme. Auf den Flurstücken mit der Flurstücks-Nr. 16846 und 16846/1 befand sich ursprünglich eine FFH-Mähwiese des FFH-Lebensraumtyp „Magere Flachland-Mähwiesen“ (6510). Für verloren gegangene FFH-Mähwiesen besteht vorrangig die Pflicht des Eigentümers zur Wiederherstellung der jeweils verschlechterten FFH-Mähwiesen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) (vgl. Schreiben des UM vom 19.05.2021, Az.:72-8840.40/4). Daher können die ehemaligen FFH-Mähwiesen für das Kompensationskonzept der B 293 neu nicht als Ausgleichsfläche herangezogen werden. Infolgedessen hat er Vorhabenträger sein Maßnahmenkonzept wie folgt angepasst:

- Ein Teil der Maßnahmenfläche 4.7a A<sub>ACEF</sub> wurde räumlich nach Norden verschoben und im südwestlichen Bereich des Flurstücks Nr. 16847 angelegt. Zur Vermeidung unwirtschaftlicher Restflächen, wurde die bauzeitlich zu beanspru-

chende Teilfläche des Flurst. 16847 mit einbezogen, wobei die Habitatgestaltung hier erst nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgen kann. Der Umfang der Maßnahmenfläche reduziert sich insgesamt um rund 0,04 ha. Die Funktionserfüllung der Maßnahme ist dennoch gewährleistet, da weiterhin ein funktionaler Bezug zu den weiteren Teil- bzw. Maßnahmenflächen gegeben ist.

- Die ursprünglich zur Kompensation auf den Flurstücken 16847 und 16846/1 vorgesehene Maßnahme 4.5 A (Umfang rund 0,25 ha) kann aufgrund der Lage auf einer FFH-Verlustfläche bzw. der aus demselben Grund notwendigen räumlichen Verlegung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 4.7a ACEF nicht mehr umgesetzt werden. Eine Verortung der Maßnahme auf einem anderen Flurstück ist aufgrund der räumlich begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Ziel der Maßnahme 4.5 A war es einen Beitrag zur strukturellen Aufwertung des Raumes zu liefern. Die Planfeststellungsbehörde teilt jedoch die gutachterliche Sicht, dass sich bei einem Verzicht auf die Maßnahme 4.5 A keine weitreichenden Konsequenzen für das Maßnahmenkonzept ergeben.
- Insgesamt verringert sich der Maßnahmenumfang des Maßnahmenkomplexes 4r von 5,43 ha auf 5,14 ha; der Gesamtumfang des Maßnahmenkonzeptes reduziert sich von 20,34 ha auf 20,05 ha. Der hierdurch entfallende Beitrag für das Kompensationskonzept wird im Sinne einer Ersatzmaßnahme durch die im Kompensationsverzeichnis der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg gelistete Ökokonto-Maßnahme „B 35, Rückbau eines ehemaligen Material- und Gerätelagers der Straßenmeisterei Bruchsal“ (Az. Ökokonto 2.15.02.005, Haushaltstitel: 1304 78779;) kompensiert. Gemäß § 16 Abs. 1 BNatSchG ist eine Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen zulässig, soweit die in § 16 BNatSchG geregelten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Maßnahmen bedürfen nach § 16 Abs. 1 NatSchG BW der Zustimmung der Naturschutzbehörde. Die gelistete Ökokonto-Maßnahme wurde von der unteren Naturschutzbehörde abgenommen und in das Ökokonto eingetragen. Die Ermittlung der Ökopunkte erfolgte anhand den Bewertungsvorschriften der Ökokonto-Verordnung (ÖKVO) und in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde. Für die genauen Einzelheiten der Bilanzierung wird auf die Ausführungen im LBP (Unterlage 19.1b, Kapitel 5.3.) verwiesen. Es ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 20.200 Ökopunkten. Dieser Kompensationsbedarf wird der o. g. Ökokontomaßnahme aus dem Ökokonto des Landkreises Karlsruhe entnommen. Dem Ausgleich über die Ökokontomaßnahme wurde seitens der unteren Naturschutzbehörde zugestimmt. Die Voraussetzungen des § 9 Ökokonto-Verordnung sind somit erfüllt und die mit

dem Vorhaben verbleibende Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Ökopunkte ausreichend kompensiert.

Im Bereich Hungerberg/Eben erfolgt die Kompensation der Inanspruchnahme von Biotoptypen mit mittlerer bis hoher Bedeutung durch die Rekultivierung des Baufelds (Maßnahme 5.2 A) sowie anteilig auf 1,22 ha durch die Maßnahme 4.4 A "Umwandlung von Acker zu Obstwiese" im Attental. Die Trassierung im Abschnitt Kapellenhof - Bahnlinie betrifft dabei auch eine langgezogene Feldhecke, die sich über die Gewanne ‚Hungerberg‘ und ‚Wieland‘ (Biotop-Nr. 16917215-3788) erstreckt. Für die Inanspruchnahme der Biotoptypen mittlerer bis hoher Bedeutung ist im Bereich Wieland/Pfaffenberg neben der Rekultivierung des Baufelds (Maßnahme 6.3 A) die Begrünung der Straßenböschungen (Maßnahme 6.4 A) vorgesehen. Im Umfang von 0,51 ha werden mit Maßnahme 7.1 A<sub>CEF</sub> am Hungerberg Feldhecken zur Entwicklung von Lebensraumfunktionen für an Offenland gebundene Lebensgemeinschaften mit wertgebenden Arten aufgewertet.

In der Walzbachniederung ist neben der Rekultivierung des Baufelds einschließlich der Wiederherstellung des Ufergehölzes entlang des Walzbachs (Maßnahme 8.5 A) die Herstellung eines gewässerbegleitenden Aufwaldstreifens und einer gewässerbegleitenden Hochstaudenflur geplant (Maßnahmen 9.1 A „Optimierung des Uferbewuchses“: 0,09 ha, 9.2 A „Auwaldentwicklung“: 0,69 ha, 9.3 A „Schaffung von Retentionsraum und Förderung der natürlichen Eigenentwicklung des Walzbachs“: 1,53 ha). Damit werden bau – und anlagebedingte Eingriffe in den Auwaldstreifen / FFH-LRT 91E0\* (Erhaltungszustand B) im Umfang von 0,12 ha sowie in Feldgehölze und Feldhecken im Umfang von insg. 0,85 ha kompensiert.

Insbesondere Fledermäuse und höhlenbrütende Vögel werden durch die anlage- und baubedingte Beseitigung von Biotoptypen mit Lebensraumfunktion beeinträchtigt. Die verlorengehenden Strukturen für Fledermäuse und Vögel können nur mittel- bis langfristig in vergleichbarer Anzahl entstehen. Zur Überbrückung dieser Zeiträume ist in Ergänzung das umfangreiche Exponieren künstlicher Nisthilfen und Quartiere geplant (Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub>). Neben der vorgezogenen Schaffung von Ersatzhabitaten bzw. Aufwertung der Habitatfunktion für Zauneidechsen (Maßnahmen 4.7a A<sub>CEF</sub> und 7.2 A<sub>CEF</sub>) wird durch die Wiederherstellung bzw. Neuanlage der oben genannten Biotope auch die Habitatfunktion für wertgegeben Arten wiederhergestellt, womit der Habitatverlust durch die Rodung der Bäume, der Feldgehölze und Feldhecken und der Verlust sonstiger Biotoptypen kompensiert wird. Insgesamt sind die Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen für Tiere

nach Art und Umfang an den Anforderungen des besonderen Artenschutzes nach §§ 44, 45 BNatSchG ausgerichtet. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.IX.6. verwiesen.

Eine korrekte Bilanzierung naturschutzfachlicher Eingriffe und deren Ausgleich hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. Soweit die Naturschutzverbände in der gemeinsamen Stellungnahme vom 29.9.2021 einwenden, dass bezüglich des Schutzguts Tiere, Pflanzen, Biotope keine saubere, quantifizierbare Gegenüberstellung z.B. nach den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung erfolgt sei, steht dies einer ausreichenden Kompensation durch die o.g. Maßnahmen nicht entgegen. Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass das länderspezifische Instrument der Ökokonto-Verordnung zur Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich ist für Vorhaben der Straßenbauverwaltung nicht verbindlich eingeführt worden sei. Zudem ließen sich rein rechnerisch sehr verschiedene Biotope bzw. Biotoptypen unterschiedlicher Wertigkeiten durch Multiplikation mit der jeweiligen beanspruchten Fläche auf den gleichen Biotopwert `ÖP` bringen. Auch würden Zerschneidungswirkungen, Eingriffe in Klima/Luft und in das Landschaftsbild in der Ökokonto-Verordnung nicht abgebildet. Die Aufbereitung der Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation erfolgte entsprechend der in den RLBP vorgesehenen Methoden und Strukturen. Dem Vorbringen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Ein Berechnungsverfahren kann nicht die individuelle Betrachtung der maßgeblichen Funktionen und Strukturen eines Bezugsraums sowie die auf den Einzelfall abgestimmte funktionaler Herleitung der Maßnahme ersetzen. Auch in der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet ist, die Eingriffsintensität anhand standardisierter Maßstäbe oder in einem bestimmten schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren zu beurteilen, zumal die Durchführung eines Bilanzierungsverfahrens nach mathematisch-rechnerischen Gesichtspunkten schon wegen der naturschutzfachlichen Bewertungsspielräume an nahezu unüberwindliche Grenzen stoßen würde (vgl. u.a. VGH Mannheim, Urteil v. 23.09.2023, 3 S 284/11, juris Rn. 164). Jedenfalls dann, wenn sich – wie vorliegend – in den einschlägigen Fachkreisen und der einschlägigen Wissenschaft noch keine allgemein anerkannten Maßstäbe und Methoden für die naturschutzfachliche Beurteilung von Eingriffs- und Kompensationswirkungen herausgebildet haben, genügt eine verbal-argumentative Darstellung, sofern sie rational nachvollziehbar ist und erkennen lässt, ob der Bilanzierung naturschutzfachlich begründbare Erwägungen zugrunde liegen (vgl. u.a. BVerfG Beschluss v. 23.10.2018, 1 BvR 2523/1, juris Rn. 20; BVerwG, Urteil v. 9.2.2017, 7 A 2.15, juris Rn. 421; BVerwG, Urteil v. 6.11.2013, 9 A 14, juris Rn. 92 ff.). Dort wo aufgrund von Einwendungen im Rahmen der Planänderung

nunmehr Ökopunktemaßnahmen zur Eingriffskompensation eingesetzt werden, wurden Eingriff und Ausgleich entsprechend des Bewertungsverfahrens der Ökoko-Konto-Verordnung bewertet.

Die Naturschutzverbände haben darüber hinaus eingewandt, dass die Größenangaben zu den Eingriffs- und Kompensationsflächen ein Kompensationsdefizit erkennen ließen. Der dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 15,96 ha stehe zwar eine Summe der Maßnahmenfläche von 20,34 ha gegenüber, davon seien aber 7,58 ha (Maßnahme 2.6 A<sub>FFH</sub>) und 2,43 ha (Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub>) abzuziehen, da hierdurch keine Biotop-Aufwertung erfolge. Angesicht der verbleibenden Kompensationsmaßnahmenfläche von 10,33 ha verbliebe ein Defizit von 5,63 ha. Der Einwand der Naturschutzverbände verfängt nicht. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde führen diese Anmerkungen nicht zu einem Kompensationsdefizit. Es wird insoweit verkannt, dass die von den Naturschutzverbänden für ihre Argumentation herangezogene Maßnahmenübersicht (Unterlage 19.1b, Übersicht 5.1) zusammen mit der Flächenbilanz (Unterlage 19.1b, Übersicht 6.1) nicht als quantifizierende Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung zu sehen ist. Wie der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zu Recht anmerkt, sind nach der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung diejenigen Beeinträchtigungen zu ermitteln und zu kompensieren, die unvermeidbar und erheblich sind. Demnach führe z.B. die Betroffenheit intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen zwar zu einem Flächenverbrauch, aber nicht zwangsläufig auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen/Biotoptypen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde mit Unterlage 9.4a eine nachvollziehbare tabellarische Gegenüberstellung der betroffenen Funktionen und ihrer Kompensationsmaßnahmen erstellt, die dort, wo dies sachgerecht ist, auch eine Flächenangabe zum Umfang der Maßnahme enthält.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat sich ferner herausgestellt, dass sich im Bereich der Anschlussstelle auf dem Flurstück Nr. 18173 der Gemeinde Walzbachtal in Teilen eine Ausgleichsfläche für den Bebauungsplan `Auf der Hoffmanns Seite -Erweiterung I` befindet, die vom Eingriff betroffen ist. Mit der Ausgleichsmaßnahme M1 wird gemäß Bebauungsplan ca. 2.390 m<sup>2</sup> die Entwicklung einer artenreichen Streuobstwiese festgesetzt; der restliche Teil des Flurstücks, auf dem ein flächiger Gehölzbestand stockt, ist nicht Bestandteil der Ausgleichsmaßnahme. Die Ausgleichsfläche wurde im Frühjahr 2020 mit 16 Hochstämmen regionaltypischer Obstsorten und Walnuss bepflanzt. Der Bestand befindet sich noch bis 2025 in der Entwicklungspflege. Für den geplanten Zielzustand werden von der Gemeinde insgesamt 38.240 Ökopunkte veranschlagt, was 16 ÖP pro m<sup>2</sup> ÖP entspricht.

Von der insgesamt 2.390 m<sup>2</sup> großen Ausgleichsfläche werden vorhabenbedingt ca. 340 m<sup>2</sup> dauerhaft und ca. 880 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Für die dauerhafte Flächeninanspruchnahme verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 5.400 Ökopunkten, das dem Ökokonto des Landkreises Karlsruhe (B35, Rückbau eines ehemaligen Material- und Gerätelagers der Straßenmeisterei Bruchsal) entnommen wird. Die temporär in Anspruch genommene Fläche wird mit Maßnahme 8.5a A wiederhergestellt (vgl. Unterlage 9.3a). Im Rahmen der Ausführungsplanung kann darüber hinaus geprüft und festgelegt werden, ob die im Arbeitsstreifen stehenden Bäume der Ausgleichsmaßnahme M 1 vor der Baumaßnahme ausgegraben, temporär versetzt und anschließend wiedereingepflanzt werden können. Für die genauen Einzelheiten der Bilanzierung wird auf die Ausführungen im LBP (Unterlage 19.1b, Kapitel 7.7.) verwiesen. Die Gemeinde Walzbachtal hat mit E-Mail vom 12.07.2024 keine grundlegenden Einwände erhoben, sofern die Eingriffsfolgen mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Konzepts bewältigt werden können, eine Umwelt- und bodenkundliche Baubegleitung eingerichtet wird (vgl. A.IV.4.2., A.IV.7.2), der Ausgleich an Ökopunkten wie beschrieben erfolgt und abgestorbene oder ausgefallene Bäume im gleichen Jahr ersetzt werden. Zu letzterem ist zu sagen, dass nach Wiederherstellung der temporär beanspruchten Fläche und nach einer erfolgreichen Entwicklungspflege, innerhalb derer Ausfälle durch den Vorhabenträger ersetzt werden, die Fläche zur weiteren Unterhaltung an die Gemeinde Walzbachtal übergeben wird. Nach gutachterlicher Einschätzung sowie zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass durch die oben dargestellten Vorkehrungen die Ziele der Ausgleichsmaßnahme M 1 erfüllt werden können.

### **B.IX.1.2.3 Oberflächenwasser**

Unvermeidbare, erhebliche Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers können durch das Maßnahmenkonzept vollständig kompensiert werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen resultieren insbesondere aus der großflächigen Inanspruchnahme der Walzbachau durch Verkehrsflächen, wodurch Flächen betroffen sind, die bei einem HQ<sub>100</sub> überflutet werden. Die Reduzierung des Retentionsraums geht einher mit einer Minderung des Oberflächenwasser-Rückhaltevermögens und einer Beschleunigung des Oberflächenwasser-Abflusses. Baubedingt wird in den Walzbach zur Herstellung des Gewässerdurchlasses eingegriffen und der gewässerbegleitenden Auwaldstreifen im Umfang von ca. 0,12 ha randlich in Anspruch genommen. Auch im Lehrwald werden durch das Vorhaben Flächen mit besonderer Bedeutung für das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen randlich

beansprucht.

Zum Ausgleich der beeinträchtigten Funktionen tragen Maßnahmen zur Regelung des Oberflächenwasserabflusses bzw. zur Verbesserung der Aufnahmekapazität bei. Im Bereich des Lehrwalds findet die Anlage einer Waldrandzone (Maßnahme 1.7 AFFH) statt. In der Walzbachniederung erfolgt neben der Rekultivierung des Baufelds und der Wiederherstellung des Ufergehölzes (Maßnahme 8.5a A), eine Optimierung des Uferbewuchses (Maßnahme 9.1 A) sowie die Entwicklung von Auwald (Maßnahme 9.2 A). Mit Maßnahme 9.3 A wird Retentionsraum geschaffen und die natürliche Eigenentwicklung des Walzbaches gefördert. Dadurch wird angrenzend an den Walzbach das anlagebedingt entfallende Speichervolumen in räumlicher Nähe und entsprechendem Umfang ausgeglichen.

#### **B.IX.1.2.4 Landschaftsbild**

Die Straße stellt innerhalb eines unverbauten Freiraums ein Bauwerk dar, das wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes hervorruft, indem unter anderem gestalterische wertvolle Strukturen verloren gehen.

Eine Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kann entweder durch landschaftsgerechte Wiederherstellung oder durch Neugestaltung erfolgen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Aus der Möglichkeit zur landschaftsgerechten Neugestaltung folgt, dass die fortdauernde optische Wahrnehmbarkeit des Eingriffs der Annahme eines Ausgleichs des Eingriffs nicht notwendig entgegensteht (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.09.1990, 4 C 44/87). Eine verbleibende Wahrnehmbarkeit der Veränderung steht einer ausreichenden Kompensation prinzipiell nicht entgegen, solange durch die Qualität der Neugestaltung die Wirkungen des Eingriffsvorhabens in den Hintergrund treten.

Der Eingriff in das Landschaftsbild kann durch Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG nicht vollständig ausgeglichen werden. Deshalb bedarf es Ersatzmaßnahmen, d.h. Maßnahmen, die gemäß § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestalten. Durch die landschaftsgerechte Neugestaltung und weitere Kompensationsmaßnahmen, über die der naturräumlichen Eigenart entsprechende Landschaftsbildelemente entwickelt werden, erfolgt eine hinreichende Kompensation. Vorliegend besteht ein einheitliches Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. In der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4a) sind die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen

mit Bezug zur Landschaftsbildfunktion umfassend aufgeführt. Darunter befinden sich Maßnahmen zur Wiederherstellung des Waldes und des Waldrandes (Maßnahmen 1.7 A<sub>FFH</sub>, 1.8 A/V<sub>CEF</sub>, 2.3 A<sub>FFH</sub>) sowie zur landschaftlichen Einbindung der Straße in die Landschaft mittels Bepflanzungen (Maßnahmen 1.9 A, 5.3 A/V<sub>CEF</sub>, 6.4 A). Ein kulturhistorisch bedeutendes Wegkreuz wird wiederaufgebaut (Maßnahme 1.10 A/G).

Durch die dem Landschaftscharakter entsprechende und wechselnde Bepflanzung werden strukturelle Elemente des Freiraums entsprechend der Ausprägung in den unterschiedlichen Landschaftsbildeinheiten eingebracht. Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde werden nach einer gewissen Entwicklungszeit die vom Straßenkörper ausgehenden Veränderungen nicht mehr den landschaftlichen Gesamteindruck bestimmen. Im Attental wird die Durchgängigkeit des Talzugs durch das große Brückenbauwerk aufrechterhalten. Darüber hinaus wird bedingt durch die bewegte Topografie und die kleinparzellierte und strukturreiche Nutzung des siedlungsnahen Freiraums die Wahrnehmung des Brückenbauwerks deutlich gemindert. Mit Maßnahme 3.6 A erfolgt eine Kaschierung der technischen Silhouette aufgrund von Bepflanzungen der Brückenlager und Dämme. Ferner werden Streuobstwiesen als kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsbestandteile und Nutzungsform hergestellt oder ergänzt (Maßnahmen 4.2 A, 4.3 A, 4.4 A). Charakteristische Landschaftsstrukturen werden durch die Rekultivierung des Baufelds und der Arbeitsstreifen wiederhergestellt bzw. neu gestaltet (Maßnahmen 3.5 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5a A).

Im Bereich des Anschlussknotens in der Walzbachniederung lassen sich die visuellen Beeinträchtigungen nur zum Teil ausgleichen. Insbesondere der Freiraum zwischen der Bahnlinie und dem Walzbach wird durch die Dammschüttungen und Bauwerke vollständig beansprucht und abgeriegelt. Die geplanten Gewässerrenaturierungen erzielt aber neben der Optimierung der Gewässerfunktion des Walzbachs und der Funktionen der Aue im Naturhaushalt auch eine Aufwertung der Landschaftsräume mit Bezug zum Landschaftsbild. Durch die Aufwertung des Uferbewuchses (Maßnahme 9.1 A) und der Auwaldentwicklung (Maßnahme 9.2 A) wird die Entstehung naturnaher landschaftsbildprägender Vegetationsbestände gefördert und der Bach erhält mehr Raum. Im Bereich südlich und nördlich der Anschlussstelle erfolgt eine Kaschierung der Brückenwiderlager und Anschlussrampen einschließlich einer landschaftlichen Einbindung der Straße durch Bepflanzung der Straßennebenflächen (Maßnahmen 8.6 A/G, 8.7 A/G). Die Stützwand entlang der L 559 neu wird durch die Anlage einer Baumreihe im Zuge der Maßnahme 8.6 A/G

kaschiert. Der Konflikt kann somit kompensiert werden.

### **B.IX.1.2.5 Verfügbarkeit der Flächen für die Kompensation und weitere Festsetzungen**

Die Naturschutzverbände haben in der gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021 Zweifel an der für die Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stehenden Flächen, insbesondere solche im Privateigentum, geäußert. Dies ist unbegründet.

Die mit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen dürfen für den betroffenen Grundeigentümer nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg stehen. Dabei gebietet es der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Der Vorhabenträger war bei der Konzeptionierung der Ausgleichsplanung bestrebt, die planungsbedingten Eingriffe in Privatflächen so gering wie möglich zu halten. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können und die Inanspruchnahme von Grundeigentum verhältnismäßig ist. Alle Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Über den Erwerb bzw. die dingliche Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen ist jedoch nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu befinden. Dies ist späteren Grunderwerbsverhandlungen bzw. ggf. erforderlich werdenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Insoweit entfaltet der Planfeststellungsbeschluss aber enteignungsrechtliche Vorwirkung. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.11. verwiesen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Unterhaltung ist dabei sowohl die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege, wenn solche Pflegemaßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Zustand der Kompensationsfläche herbeizuführen, als auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit sie selbst Gegenstand der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme ist (vgl. Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Auf. 2021, § 15 Rn. 117 m. w. N.). Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid bzw. Planfeststellungsbeschluss festzusetzen. Die Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt für die erforderliche Dauer. Hierfür ist maßgeblich, dass der Erfolg der jeweiligen Kompensation sichergestellt sein muss. Die für die

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen müssen zur Verfügung stehen solange die Straßentrasse im plangegegenständlichen Bereich besteht. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau der Straße und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine rechtlich auf Dauer dinglich gesicherte Bereitstellung der Kompensationsflächen kompensiert werden. Den Anforderungen wird mit Nebenbestimmung A.IV.4.3.4. Rechnung getragen.

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 30.09.2021 ein Konzept zur dauerhaften Pflege der zu pflanzenden Obstbäume auf den geplanten Streuobstwiesen gefordert, um nach der Entwicklungspflege die Zukunft der Bestände sicherzustellen. Es könne z. B. eine Verpachtung oder Überlassung der Grundstücke mit entsprechender Pflegeauflage erfolgen. Ebenso sei für die Wiesen in der Regel eine zweimalige jährliche Mahd mit Abtragung des Mähguts erforderlich, um den standorttypischen artenreichen Bestand zu entwickeln. Eine Beweidung könne als Alternative vorgesehen werden. Der Vorhabenträger hat darauf erwidert, dass für die Streuobstwiesen ein Pflegekonzept erstellt werde. In den Maßnahmenblättern für Obstbaumpflanzungen seien Regelungen zur Fertigstellungs- und Entwicklungspflege enthalten, die im Rahmen der Ausführungsplanung und bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Die von der unteren Naturschutzbehörde vorgetragene Aspekte würden dabei berücksichtigt. Hierzu ist Folgendes zu sagen: Die Maßnahmenblätter der Maßnahmen 4.2 A, 4.3 A und 4.4. A sehen einen Erziehungsschnitt bis zur sortentypischen Ausbildung der Krone von mindestens 5 Jahre sowie einen Erhaltungsschnitt im Abstand von 3 bis 4 Jahre bzw. je nach Erfordernis während des Winters vor. Für die Wiesen ist eine ein- bis zweimalige jährliche Mahd mit Abräumen des Mähguts geplant, wobei insoweit eine Abstimmung der Pflege/Unterhaltung mit der Naturschutzverwaltung vorgesehen ist. Im Rahmen der Vollzugshilfe zur Anwendung des § 33a NatSchG (Erhaltung von Streuobstbeständen) des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 03.03.2021 (Az.: 71-8830.40/20) heißt es „Über die Art und den Umfang der rechtlichen Sicherung entscheidet die zuständige Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der Verhältnismäßigkeit“. Bereits mit Erlass vom 05.10.2011 (Az. 62.8880.05 Streuobstwiesen) hielt das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) gerade bei der Kompensation durch die Entwicklung oder Erstpflanzung von Streuobstbeständen grundsätzlich eine dauerhafte Pflege dieser Bestände für erforderlich, es sei denn eine zeitlich unbegrenzte Unterhaltung ist im Einzelfall unverhältnismäßig, weil die damit verbundenen Kosten in keinem Verhältnis zu dem damit erzielten Vorteil stehen. Für Letzteres liegen der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte vor. Den Forderungen wurde mit Nebenbestimmung A.IV.4.3.5.

nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen. Um eine nachhaltige Unterhaltungspflege der Maßnahmenflächen sicherzustellen, hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgegeben, in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ein Konzept zur dauerhaften Pflege der Streuobstgehölze und Streuobstwiesen zu erstellen sowie ggf. die Pflege der Maßnahme 4.4.A- wie im Maßnahmenblatt angedacht – in das Pflegekonzept des Landschaftsschutzgebiets einzubinden.

Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger (§ 15 Abs. 4 S. 3 BNatSchG). Gemäß § 15 Abs. 3 NatSchG sind auch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten; wenn sie nicht nur vorübergehend erforderlich sind, kann eine rechtliche Sicherung gefordert werden.

Gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die erforderlichen Angaben hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln (A.IV.4.1.5.). Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Kompensationsverzeichnis-Verordnung geregelt.

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die den Eingriff zulassende Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Dem Vorhabenträger wurde daher aufgegeben, spätestens zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht (A.IV.4.1.6.) bzw. die Abschlussdokumentation der UBB vorzulegen (A.IV.4.2.4).

Gemäß § 17 Abs. 9 Satz 1 BNatSchG sind die Fertigstellung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sowie eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen der zuständigen Behörde anzuzeigen (A.IV.4.1.4.).

Im Übrigen ist die landschaftspflegerische Ausführungsplan (LAP) mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen (A.IV.4.1.3.).

Entgegen dem Vorbringen einiger privater Einwender wird aufgrund der Berück-

sichtigung der Vorschriften des BNatSchG und des NatSchG in oben beschriebenen Umfang Art. 3a und Art. 3b der Verfassung des Landes Baden-Württemberg nicht verletzt.

### **B.IX.2. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotope**

Wie unter B.III.2.3.1 dargestellt sind durch das Vorhaben nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützte und amtlich kartierte Biotope betroffen. Insgesamt liegen 13 gesetzlich geschützte Biotope innerhalb der Eingriffsflächen. Dabei handelt es sich v. a. um Feldhecken/ Feldgehölze (ca. 0,63 ha dauerhaft, 0,15 ha temporär), aber auch um eine offene Felsbildung (15 m<sup>2</sup> temporär), einen Hohlweg (ca. 0,01 ha dauerhaft, 0,01 ha temporär), ein als Sümpfe geschütztes Feuchtgebüsch im Attental (ca. 0,01 ha dauerhaft, 0,055 temporär), magere Flachland-Mähwiesen (ca. 40 m<sup>2</sup> dauerhaft, 0,03 ha temporär), Röhrichte und Großseggen-Riede (ca. 0,01 ha temporär), natürliche oder naturnahe Bereiche fließender Binnengewässer (ca. 0,04 ha dauerhaft, 0,04 ha temporär) und Auenwälder (ca. 0,009 ha dauerhaft, 0,02 ha temporär).

Der Vorhabenträger hatte im Jahr 2019 eine Biotoptypenkartierung mittels Geländebegehungen auf der Grundlage des Biotop-Datenschlüssels der Naturschutzverwaltung Baden-Württemberg (LUBW 2009) durchgeführt. Anlässlich der im Jahr 2022 erfolgten Erweiterung gesetzlich geschützter Biotope um magere Flachland-Mähwiesen und Berg-Mähwiesen nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG, Streuobstwiesen, Steinriegel und Trockenmauern (§ 30 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG) hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde den LBP um zwei als Flachland-Mähwiese geschützte Biotope ergänzt. Diese waren bereits im Rahmen der Biotoptypenkartierung 2019 als Biototyp 33.43 „Magerwiesen mittlerer Standorte“ (teilweise mit Streuobstbeständen) bzw. FFH-Lebensraumtyp 6510 „Magere Flachland Mähwiese“ erhoben worden (vgl. Unterlage 19.1b, Kapitel 4.3.1, Übersicht 4.6; Unterlage 19.3a Konfliktplan). Gesetzlich geschützte Streuobstwiesen sind durch das Vorhaben nicht betroffen, denn keine der im Trassenkorridor unter dem Biototyp „Fettwiese mittlerer Standorte mit Streuobst“ (33.41 + 45.40) / „Magerwiese mittlerer Standorte mit Streuobst“ (33.43 + 45.40) / „Ruderalvegetation mit Streuobst“ (35.60 + 45.40) erfassten Streuobstbestände erfüllen die gesetzlich geforderte Mindestgröße nach § 30 Abs. 8 BNatSchG i. V. m. § 33a NatSchG.

Zerstörungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen sind grundsätzlich gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten. Eine Ausnahme

kann jedoch zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Die Voraussetzung liegt vor. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts ist neben der Reduzierung des Eingriffs auf das unbedingt erforderliche Maß sowie dem Schutz von Vegetationsbeständen während der Bauzeit gemäß RAS-LP 4 und der ELA - Ausgabe 2013 (Maßnahmen 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6,1 V<sub>CEF</sub>, 8.1V<sub>CEF</sub>) auch ein Ausgleich für den Verlust bzw. die Beeinträchtigungen der betroffenen geschützten Biotope vorgesehen. Nach Umsetzung der Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Vegetationsflächen (Maßnahmen 4.1 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5 A) sowie der Herstellung/Aufwertung von Gehölzstrukturen und der Entwicklung von Auwald (vgl. im Einzelnen Unterlage 9.3a) liegen vergleichbare Biotopstrukturen vor.

Die Ausnahmezulassung ist vor dem Hintergrund der Möglichkeit des Ausgleichs und des öffentlichen Interesses am Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen auch verhältnismäßig. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegt das Interesse am Vorhaben die Beeinträchtigung der geschützten Biotope. Im Rahmen des Ermessens hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere berücksichtigt, dass ein Verzicht auf das Vorhaben mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer und für den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von verbunden wäre.

Die Erteilung der Ausnahme erfolgt im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 NatSchG, welches mit Nachricht vom 04.10.2024 erklärt wurde. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Zulassung einer Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG.

### **B.IX.3. Natura-2000-Gebiete**

Im Hinblick darauf, dass durch das Vorhaben Beeinträchtigungen auf Teilflächen des Natura-2000-Gebiets (FFH-Gebiet) DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ nicht von vorneherein ausgeschlossen werden können, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

#### **B.IX.3.1. Allgemeines**

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu

überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Beachtlich sind nur „erhebliche Beeinträchtigungen in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen“ des Schutzgebiets (§ 34 Abs. 2 BNatSchG; vgl. BVerwG, Urteil v. 21.01.2016, 4 A 5/14). § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG definiert die Erhaltungsziele als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der FFH-RL aufgeführten Art für ein Natura 2000- Gebiet festgelegt sind. Zugunsten des Projekts dürfen bei der Verträglichkeitsprüfung Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Die Erhaltungsziele sind zu ermitteln durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standarddatenbögen, in denen die Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben (BVerwG, Urteil v. 17.01.2007, 9 A 20/05; BVerwG, Urteil v. 12.03.2008, 9 A 3/06). Lebensraumtypen und Arten, die im Standarddatenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urteil v. 12.03.2008, 9 A 3/06).

Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es nach § 34 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich unzulässig und eine FFH-Ausnahmeprüfung gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG i. V.m. § 38 NatSchG BW durchzuführen.

Ist bei Großvorhaben das Regierungspräsidium zuständig, so ergeht die Entscheidung im Benehmen mit der höheren Naturschutzbehörde (§ 38 Abs. 1 Satz 1 und 2 NatSchG). Dieses Benehmen wurde durch die Beteiligung im Anhörungsverfahren und die abgegebene Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 28.10.2020 hergestellt.

### **B.IX.3.2. FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Das FFH-Gebiet wurde durch die Verordnung vom 12.10.2018 des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt. Das planfestgestellte Vorhaben tangiert das FFH-Gebiet DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ westlich der Ortslage von Jöhlingen im Bereich des Jöhlinger Buckels in der Nähe

des ehemaligen Sportplatzes der Gemeinde Jöhlingen.

Aufgrund der randlichen Inanspruchnahme der Teilfläche „Lehrwald“ des FFH-Gebiets sowie der räumlichen Benachbarung zur Teilfläche „Hohberg“ des FFH-Gebiets besteht die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, um zu untersuchen, ob es zu erheblichen Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile des FFH-Gebietes sowie der hierauf gerichteten Erhaltungs- und Entwicklungsziele kommt. Der Vorhabenträger hat mit Unterlage 19.5.1. eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt, deren Ergebnis im Folgenden dargestellt wird.

Im FFH-Gebiet kommen gemäß Standarddatenbogen folgende Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie vor:

- 3150 – Natürliche nährstoffreiche Seen,
- 3260 – Fließgewässer mit flutender Wasservegetation,
- 6210 / \*6210 – Kalk-Magerrasen / \*einschl. orchideenreiche Bestände,
- 6430 – Feuchte Hochstaudenfluren,
- 6510 – Magere Flachland-Mähwiesen,
- \*7220 – \*Kalktuffquellen,
- 8210 – Kalkhaltige Felsen mit Felsspaltenvegetation,
- 9110 – Hainsimsen-Buchenwald,
- 9130 – Waldmeister-Buchenwald,
- 9170 – Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald,
- \*91E0 – \*Auenwälder mit Erle, Esche, Weide.

Mit Hinweis auf Anhang II der FFH-Richtlinie werden im Standarddatenbogen (Stand Mai 2017) sowie im Datenauswertebogen (Stand Januar 2020) folgende Tier- und Pflanzenarten für das FFH-Gebiet genannt:

- 1193 – Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)
- 1166 – Kammmolch (*Triturus cristatus*),
- 1083 – Hirschkäfer (*Lucanus cervus*),
- 1323 – Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)
- 1324 – Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- 1381 – Grünes Besenmoos / Gabelzahnmoos (*Dicranum viride*),
- \*1078 – \*Spanische Flagge (*Callimorpha quadripunctaria*),
- 1060 – Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*),
- 1061 – Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea nausithous*),

- 1059 – Heller Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (*Maculinea teleius*),
- 1014 – Schmale Windelschnecke (*Vertigo angustior*),
- 1016 – Bauchige Windelschnecke (*Vertigo moulinsiana*).

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden alle, als maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebiets innerhalb und außerhalb des relevanten Untersuchungsgebiets anzusehende, FFH-Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH Richtlinie sowie Arten gemäß Anhang II und IV der FFH-Richtlinie erfasst. Die im Managementplan (MAP, naturplan 2014) sowie nach der FFH-VO des Regierungspräsidiums vom 12.10.2018 relevanten Erhaltungs- und Entwicklungsziele werden dargelegt. Dabei ist anzumerken, dass nachfolgend nicht alle Bestandteile, die hinsichtlich des gesamten FFH-Gebiets maßgeblich sind, genannt werden, sondern nur diejenigen Bestandteile, die sich innerhalb der vom Vorhaben (potentiell) betroffenen Teilgebieten des FFH-Gebiets befinden.

Im Teilgebiet „Lehrwald“ sowie in dessen unmittelbarer Umgebung kommt der FFH-Lebensraumtyp „Waldmeister-Buchenwald“ (LRT 9130) vor. Im gesamten FFH-Gebiet beläuft sich der Bestand auf 1.203,50 ha. Der Erhaltungszustand wird mit „gut“ bewertet. An Arten gemäß Anhang II bzw. Anhang IV der FFH-Richtlinie, die für das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ gemeldet sind, konnten in den Teilgebieten „Lehrwald“ und „Hohberg“ bzw. in der unmittelbaren Umgebung die Arten Bechsteinfleckermaus, Großes Mausohr und Spanische Fahne erfasst werden. Als charakteristische Arten des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister - Buchenwald“, die konkret im Untersuchungsgebiet, d. h. den beiden FFH-Teilgebieten „Lehrwald“ und „Hohberg“ erfasst wurden bzw. nachgewiesen werden konnten, ist lediglich der Mittelspecht (VSRL Anhang 1) zu nennen.

### **B.IX.3.2.1 Auswirkungen auf Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL**

Die Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen. Die Erheblichkeit ist gegeben, wenn die Vorhabenwirkungen eine Verschlechterung eines Lebensraums oder einer Art auslösen. Dabei können als erste Einschätzung allgemeine Orientierungswerte für die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen für individuelle Parameter definiert werden, die mit ausreichender Konstanz unabhängig von einem bestimmten Standort ausgeprägt sind.

Um die Beanspruchung des Lebensraumtyps möglichst gering zu halten, wird zur

Schonung der unmittelbar angrenzenden Waldmeister-Buchenwald-Bestände die Flächeninanspruchnahme für das Baufeld auf das technisch unabdingbare Mindestmaß reduziert und die hochwertigen Waldbestände gegenüber dem Baufeld durch die Anlage von temporären Schutzzäunen im Bereich des FFH-Gebiets abgesichert (Maßnahme 1.1. V<sub>FFH,CEF</sub>).

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erfolgt eine Flächeninanspruchnahme des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ von insgesamt ca. 1,93 ha. Innerhalb des FFH-Gebiets werden 0,41 ha dauerhaft bzw. temporär beansprucht. Aufgrund der unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhänge mit den außerhalb des FFH-Teilgebietes liegenden Waldmeister-Buchenwald - Bestände im Prinzhölzle wird das Gebiet als Einheit betrachtet und deren Inanspruchnahme im Umfang von 1,52 ha bei der Beurteilung einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes zugerechnet.

Der Gesamtflächenanteil des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister - Buchenwald“ im FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ beläuft sich auf 1.203,50 ha. Der aus der Flächeninanspruchnahme von ca. 1,93 ha resultierende relative Verlust liegt damit zwischen 0,5 % (= 6,02 ha) und 0,1 % (= 1,20 ha) des Gesamtbestandes. Anhand der FuE-Konvention „Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP“, Juni 2007 liegt der Orientierungswert für das „Auslösen“ einer erheblichen Beeinträchtigung somit bei 1.250 m<sup>2</sup> (vgl. Lambrecht & Trautner, 2007, S. 37). D.h. nach den Konventionsvorschlägen darf der Flächenverlust des Lebensraumtyps in Abhängigkeit vom Gesamtbestand des Lebensraumtyps im Gebiet diesen Orientierungswert nicht überschreiten.

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ durch zusätzliche verkehrsbedingte Stickstoffeinträge sind hingegen nicht gegeben. Bei der Bewertung der vorhabenbedingten Stickstoffeinträge findet vorliegend das Konzept der sogenannten Critical Loads Anwendung. Critical Loads beschreiben naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen, bei deren Einhaltung für Vegetationstypen oder andere Schutzgüter auch langfristig keine signifikant schädlichen Effekte erwartet werden (vgl. BVerwG, Urteil v. 28.03.2013, 9 A 22/11). Die FFH-Verträglichkeitsprüfung stützt sich für die Beurteilung u.a. auf den Abschlussbericht des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bella et al. „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen

in empfindliche Biotope“, Bericht zum FE-Vorhaben 84.0102/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen April 2013) ab.

In einem ersten Schritt wurde die vorhabenbedingte Zusatzbelastung basierend auf dem prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens ermittelt (vgl. Luftschadstoffgutachten, Unterlage 17.2). Entlastend wirkt sich die Trassenführung im Bereich der Grünbrücke durch die Einschnittsböschung auf beiden Seiten der Fahrbahn aus. Hier erfolgt eine Abschirmung des FFH-Gebietes von den Emissionen der Straße. Im Westen der Grünbrücke liegen die Werte der vorhabenbedingten Zusatzbelastung im Nahbereich der Trasse oberhalb des sog. Abschneidekriteriums („Nachweischwelle“) von  $0,3 \text{ kg N / ha} \cdot \text{a}$ . Daher wurde anschließend die prognostizierte Gesamtbelastung aus großräumiger Hintergrundbelastung und verkehrsbedingter Zusatzbelastung ermittelt und im Luftschadstoffgutachten sowie in der FFH-Verträglichkeitsprüfung in Abbildung 16 dargestellt.

Für die weitere Beurteilung wurde sodann der maßgebliche Critical Load, also der noch zulässige Stickstoffeintrag in  $\text{kg}/(\text{ha} \cdot \text{a})$ , ermittelt. Gemäß des oben genannten F + E – Berichts liegt die Spanne für den FFH-Lebensraumtyp 9130 je nach örtlichen Gegebenheiten zwischen  $9$  und  $22 \text{ kg N / (ha} \cdot \text{a)}$ . Diese Spanne wurde auf Grundlage von fünf Kriterien, die die örtlichen Gegebenheiten wiedergeben sollen, weiter ausdifferenziert, und zwar anhand Temperatur / Frostperiode, Bodenfeuchtigkeit, Verfügbarkeit basischer Kationen, P-Limitierung und Bewirtschaftungsintensität (vgl. Landesumweltamt Brandenburg, „Vollzugshilfe zur Ermittlung der Erheblichkeit von Stoffeinträgen in Natura 2000 – Gebiete“, April 2019). Für den FFH-Lebensraumtyp 9130 wurde fachgutachterlich demzufolge ein Critical Load von  $20 \text{ kg N / (ha} \cdot \text{a)}$  angesetzt (vgl. zur Herleitung Unterlage 19.5.1, S. 49).

Die prognostizierte Stickstoff-Gesamtbelastung übersteigt den Critical Load ausschließlich im Bereich des FFH-Teilgebiets „Lehrwald“ und dort ausschließlich im unmittelbaren Trassenbereich bestehend aus Fahrbahn und Straßennebenflächen (Böschungen). Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister Buchenwald“ kann somit ausgeschlossen werden. Das Teilgebiet „Hohberg“ ist aufgrund der Distanz zur Neubautrassierung B 293 überhaupt nicht von nennenswerten Zusatzbelastungen durch Stickstoffeinträge betroffen.

### **B.IX.3.2.2    Auswirkungen auf Arten nach Anhang II bzw. Anhang IV der FFH-RL**

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden keine erheblichen Beeinträchtigungen

von Arten nach Anhang II bzw. Anhang IV der FFH-Richtlinie prognostiziert.

Im Untersuchungsraum wurden die gebietsrelevanten Fledermausarten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr nachgewiesen. Durch die randliche Inanspruchnahme von Waldbeständen im „Lehrwald“ unmittelbar entlang der bestehenden B 293 sind keine Quartiere oder Teillebensräume der beiden genannten und erfassten Fledermausarten betroffen. Im Übrigen finden Gehölzrodungen und Baufeldfreimachung außerhalb der Aktivitätszeit der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Fledermäuse sowie außerhalb der Vogelbrutzeit statt. Der für die genannten Fledermausarten bedeutende Verbund zwischen den Waldgebieten „Lehrwald“ und „Prinzhölzle“ kann durch die geplante Grünbrücke aufrechterhalten und gegenüber dem aktuellen Zustand deutlich verbessert werden (Maßnahme 1.4 V), die durch Irritationsschutzwände zur Lenkung der Flugstraße auf die Grünbrücke ergänzt werden (Maßnahme 1.5. V<sub>CEF</sub>). Die funktionalen Zusammenhänge zwischen dem „Lehrwald“ und den als Teillebensraum zu wertenden unmittelbar vorgelagerten Streuobstflächen außerhalb des FFH-Gebiets werden gewahrt (vgl. auch Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>). Auch die für verschiedene Fledermausarten relevante Flugstraße im Attental wird durch ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk aufrechterhalten (Maßnahme 3.3 V). Erhebliche Beeinträchtigungen der gebietsrelevanten Fledermausarten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr werden durch die genannten Maßnahmen vermieden (vgl. hierzu auch B.IX.6.2.3). Erhebliche Beeinträchtigungen der genannten Fledermausarten sind durch das Vorhaben nicht zu befürchten und werden im Übrigen durch die Minimierung der verkehrsbedingten Zerschneidungseffekte sowie durch die infolge der Gradientenabsenkung und der Grünbrücke eingeeengten Lärmbänder entlang der B 293 gemindert. Die angesprochenen Sachverhalte sind außerhalb der FFH-Verträglichkeitsprüfung (auch) Gegenstand der artenschutzrechtlichen Beurteilung (B.IX.6.).

Aktuelle Lebensräume der Spanischen Fahne sind durch das Straßenbauvorhaben nicht betroffen.

Sofern von Einwendern geltend gemacht wird, dass die Gelbbauchunke und der Kammmolch im Standarddatenbogen sowie im Datenauswertebogen für das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ als Arten gemeldet sind, aber ausweislich des Artenschutzbeitrags ein Vorkommen europarechtlich streng geschützter Amphibienarten aufgrund der Verbreitung und/oder der Habitatansprüche nicht zu erwarten ist (vgl. Unterlage 19.4.2, Tabelle 2), liegt darin kein Widerspruch. Für die artenschutzrecht-

liche Bewertung war entscheidend, ob sich im Planungsraum geeignete Lebensräume für Amphibien befinden. Es darf auch nicht verkannt werden, dass das FFH-Gebiet DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ aus mehreren Teilgebieten mit durchaus unterschiedlichen Lebensraumausprägungen, die sich in mehreren Gemeinden im Kreis Karlsruhe erstrecken, besteht. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter B.IX.6.2.7. Bezug genommen.

### **B.IX.3.2.3 Auswirkungen auf charakteristische Arten des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“**

Als charakteristische Tierarten des Lebensraumtyps sind nach Angaben des faunistischen Fachgutachtens die waldbewohnenden Vogelarten Mittelspecht und Grauspecht zu nennen. Beide Arten sind als störungsempfindlich anzusprechen. Im Waldgebiet „Lehrwald“ wurden im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2019 Reviere des Mittelspechts bestätigt, während Vorkommen des Grauspechts 2015 und 2019 nicht nachgewiesen werden konnten. Im Bereich des Teilgebietes „Hohberg“ wurden im Rahmen früherer faunistischer Bestandserhebungen der Mittelspecht und der Grauspecht festgestellt. Dies war im Rahmen der faunistischen Bestandserhebung 2019 nicht mehr der Fall. Indes wird der Waldlebensraum am „Hohberg“ weder direkt durch Flächeninanspruchnahme bzw. Zerschneidung, noch indirekt durch für waldbewohnende Vogelarten kritische Lärmbelastungen beeinträchtigt.

Die betriebsbedingten Auswirkungen wurden anhand der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr (GAR-NIEL & MIERWALD 2010) ermittelt. Wie bereits erwähnt, nehmen lärmbedingte Störungen für den Waldlebensraum bei Realisierung der B 293 neu gegenüber dem heutigen Zustand ab, da infolge der abgesenkten Gradienten und der Grünbrücke die als kritischer Schallpegel maßgebliche 59 dB (A) Isophone näher an die Straße rückt. Die Funktion des Lebensraumtyps als Habitat bleibt auch während der Bauzeit im Umfeld erhalten. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands kann ausgeschlossen werden. Auf die Ausführungen unter B.IX.6.2.2. wird Bezug genommen.

### **B.IX.3.2.4 Störung funktionaler Bezüge zwischen Teilgebieten des FFH-Gebiets**

Relevante funktionale Bezüge zwischen den Teilgebieten 28 („Deisental“), 29 („Lehrwald“) und 30 („Hohberg“) des FFH-Gebietes „Mittlerer Kraichgau“ werden durch das projektierte Vorhaben B 293 neu / OU Jöhlingen nicht beeinträchtigt.

### **B.IX.3.2.5 Nachhaltige Veränderung von Standortverhältnissen mit Relevanz für den Lebensraumtyp 9130 „Waldmeister-Buchenwald“**

Obgleich das Vorhaben im Randbereich des FFH-Teilgebiets „Lehrwald“ in erheblichem Umfang in den Untergrund eingreift, ist aufgrund der in diesem Bereich vorherrschenden eher tiefgründigen Parabraunerden, die weder grund- noch stauwasserbeeinflusst sind, nicht mit der nachhaltigen Veränderung von Standortverhältnissen im Nahbereich der Trassierung zu rechnen. Auswirkungen auf angrenzende Bestände des FFH-Lebensraumtyps 9130 können ausgeschlossen werden.

### **B.IX.3.2.6 Ergebnis FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ in seinen für die Erhaltungsziele oder Entwicklungsziele maßgeblichen Bestandteilen entstehen durch die Flächeninanspruchnahme des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ am Rande des Teilgebiets „Lehrwald“ und in dessen unmittelbarem räumlichen Kontext.

Kenntnisse über andere Pläne oder Projekte im räumlichen Kontext, die summativ oder kumulativ zu weiteren oder erweiterten Beeinträchtigungssachverhalten für maßgebliche Bestandteile des betroffenen FFH-Gebiets führen könnten, und ausreichend planerisch verfestigt sind, liegen nicht vor.

### **B.IX.3.3. FFH-Ausnahmeprüfung**

Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen des betroffenen FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen war eine FFH-Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG i. V. m. § 38 NatSchG BW durchzuführen. Prioritäre Arten oder Lebensraumtypen gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG sind ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht betroffen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit den Ausführungen der Fachgutachter des Vorhabenträgers an und macht sie sich zu eigen.

Ein Vorhaben kann nur dann im Wege einer Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Nr. 1),

- zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (Nr. 2) und
- die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Alle genannten Voraussetzungen müssen erfüllt sein. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dies der Fall.

Die höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 hierzu überzeugend ausgeführt:

*„Auch wenn die zumutbare Alternative erst an zweiter Stelle in § 34 Abs. 3 genannt wird, empfiehlt sich deren vorrangige Prüfung. Ein gegenüber den Habitatschutzbelangen überwiegendes öffentliches Interesse kann nur dann eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG begründen, wenn zuvor abgeklärt wurde, ob eine zumutbare Alternative besteht (Frenz in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 34, 2. Aufl. 2016, Rn. 113 ff m.w.N.). Ist dies zu bejahen, wird die Interessenabwägung nur noch hinsichtlich der Alternative zu treffen sein.“*

Zumutbare Alternativen, die keine oder weniger starke Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile des FFH-Gebiets „Mittlerer Kraichgau“ und der hierauf gerichteten Erhaltungsziele bewirken, als die zur Planfeststellung beantragte Variante, sind nicht ersichtlich. Dabei ist anzumerken, dass der Vorhabenträger mit der Alternative die verfolgten Ziele weiterhin verwirklichen können und nur Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf nehmen muss (BVerwG, Urteil. v. 6.11.2012, Az. 9 A 17.11; Frenz in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 34, 2. Aufl. 2016, Rn. 117f.). Ein Verzicht auf das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher keine zumutbare Alternative. Die Alternativenprüfung ist in der fachplanerischen Abwägung, die auch die Naturschutzbelange und den Vergleich der Eingriffsintensität verschiedener Trassenvarianten umfasst, ausführlich dargelegt (vgl. Abschnitt B.XIV.3). Im Ergebnis ist bei allen Trassenvarianten, die vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen geprüft wurden, die Inanspruchnahme des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister – Buchenwald“ am Bauanfang im Bereich des „Jöhlinger Buckels“ vergleichbar und resultiert in erster Linie aus der auf Grundlage einschlägiger Planungsrichtlinien zwingenden gebotenen Aufweitung auf einen regelkonformen

Straßenquerschnitt mit Zusatzfahrstreifen sowie der notwendigen Abflachung der Streckengradiente zur „Entschärfung“ der im Zuge der Bestandsstraße gegebenen Kuppenlage. Diese Einschätzung wird auch von der höheren Naturschutzbehörde geteilt und als nachvollziehbar bewertet.

Obgleich ein bloßer Ausbau der Bestandstrasse mangels Zielerreichung und gebotener richtlinienkonformer Umsetzung nicht in Betracht kommt, wäre dieser aus o.g. Aspekten mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ebenfalls mit gravierenden Eingriffe in das FFH-Gebiet verbunden. Aus den unter B.XIV.3.2.6. genannten Gründen, kommt auch die in einer Vielzahl von Einwendungen thematisierte „Wöschbacher Taltrasse“ nicht als zumutbare Alternative ernsthaft in Betracht

Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde stellen darüber hinaus weder die in den Planunterlagen angesprochenen, noch die vom Vorhabenträger nachträglich geprüften Tunnelvariante unter dem Prinzhölzle eine zumutbare Alternative dar. Alternativen müssen technisch und wirtschaftlich möglich und verhältnismäßig sein. Variante 5 (Tunnelvariante 2) beginnt vor dem alten Sportplatz und bewirkt ähnlich erhebliche Eingriffe ins das Teilgebiet „Lehrwald“ und seine räumlich angrenzenden Bereiche des FFH-Gebiets. Zu Variante 4 (Tunnelvariante 1) hat der Vorhabenträger auf Nachfrage mitgeteilt, dass diese zwar nach der Darstellung in den Planunterlagen hinter dem Jöhlinger Buckel beginne, jedoch die Bestandstrecke südwestlich des angenommenen Baubeginns zu steil sowie der Kuppenradius zu klein sei und eine Relationstrassierung nicht berücksichtigt wurde. Nur wenn die Trasse im Bereich des Jöhlinger Buckels tiefergelegt werden würde, wäre eine richtliniengerechte Trassierung der beiden Tunnelvarianten möglich. Im Übrigen wurde von den beiden Tunnelvarianten aufgrund der ungünstigen Steigungsverhältnisse, voraussichtlichen Konflikten mit der geplanten Siedlungsentwicklung und aus Kostengründen Abstand genommen (vgl. B.XIV.3.2).

Untersucht wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auch eine Unterfahrung des „Prinzhölzle“ mit Rückführung auf die beantragte Trasse der B 293 neu. Letztlich wäre zur Untertunnelung des Waldgebiets wie im Falle der beantragten Trasse eine FFH-Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG erforderlich. Die wesentlichen Ergebnisse sind, dass

- durch vorbereitende Arbeiten (z.B. Erkundungsbohrungen) sowie durch Stichwege zu Rettungsstollen die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von rd. 0,19

- ha des für das Gebiet gemeldeten FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt,
- zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets durch den späteren Baubetrieb nicht von vornherein auszuschließen sind,
  - der westliche Abschnitt der Tunnelvariante offen innerhalb des LSG ‚Pfinzgau‘ geführt würde,
  - bei einer Überdeckung von 20 m – 25 m das Landschaftsschutzgebiet bzw. Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ in geringer Höhe gequert werden und das westliche Widerlager der Talbrücke bis an das Flächenhafte Naturdenkmal heranrücken würde, so dass ggfs. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aufgelöst werden,
  - die Klimabilanz aufgrund eines wesentlich höheren Bedarfs an Baustoffen im Vergleich ungünstiger ausfallen würde
  - mangels Aufschlüssen im Bereich des Tunnels bzw. tunnelbautechnischer bzw. (hydro)geologischer Gutachten, nicht gewährleistet ist, dass diese Tunnellösung tatsächlich realisierbar ist.

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig, § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG.

Das planfestgestellte Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen, ist im gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Auch wenn die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung allein nicht ausreicht, um dem Vorhaben einen Vorrang gegenüber dem Gebietsschutz einzuräumen, so ist nach der Wertung des Gesetzgebers dem Vorhaben eine Verkehrsbedeutung mit einigem Gewicht beizumessen.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe stellen sich im Ergebnis als so gewichtig dar, dass sie in einer Abwägung mit den Belangen des Gebietsschutzes deutlich überwiegen. Das planfestgestellte Vorhaben leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität und damit für Leib und Leben potentieller Verkehrsteilnehmer. Es dient zugleich der Bewältigung des

prognostizierten hohen Verkehrsaufkommens und ist darauf gerichtet, schädliche Umweltauswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Anzahl von Anwohnern der bestehenden B 293 zu verringern. Ein Verzicht auf das Vorhaben wäre mit erheblichen Nachteilen verbunden.

Mit der Ortsumfahrung wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein Großteil des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage auf die neue B 293 verlagert werden. Durch die Ortsumfahrung verringert sich die verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie die städtebaulichen Trenn- und Barrierewirkung für die Bevölkerung deutlich. Sie verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich, indem bestehende Behinderungen im Verkehrsablauf (z. B. durch langsam fahrende Lkw in Teilstrecken) sowie Gefahrenschwerpunkte, die sich unter anderem aufgrund des teilweise sehr schmalen Straßenquerschnitts und eingeschränkter Sichtverhältnisse ergeben, beseitigt werden.

Die verfolgten Ziele können nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde mit der vorliegenden Planung einer Ortsumfahrung auch erreicht werden. Somit leistet das Vorhaben einen Beitrag, eine für den Wirtschaftsraum Karlsruhe – Heilbronn wichtige Verkehrsachse zu stärken.

Bei der Entwurfsplanung wurden die Möglichkeiten zur Minimierung des Eingriffs in die Waldgebiete soweit wie möglich umgesetzt sowie Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Zur Kompensation der Eingriffe in bzw. der Inanspruchnahme von Beständen des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister - Buchenwald“ innerhalb des FFH-Teilgebietes „Lehrwald“ (Gesamtgebiet DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“) sowie in unmittelbarer räumlich - funktionaler Benachbarung in der Größenordnung von insgesamt 1,93 ha sind zur Absicherung der Kohärenz des europäischen Schutzgebietssystems „Natura 2000“ mehrere Maßnahmen geplant. Bedingt durch die vorgesehenen, umfangreichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung ist hinsichtlich des betroffenen Lebensraumtyps gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie langfristig davon auszugehen, dass sie in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben. Mit den im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b) sowie in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3a) und der FFH-Ausnahmeprüfung (Unterlage 19.5.2) dargestellten Maßnahmen Nr. 1.7<sub>FFH</sub>, 1.8<sub>A<sub>FFH</sub>/V<sub>CEF</sub></sub>, 2.3<sub>A<sub>FFH</sub></sub>, 2.5<sub>A<sub>FFH</sub></sub>, 2.6<sub>A<sub>FFH</sub></sub> und den festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.IV.5. werden somit die gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung festgesetzt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dahingehend den folgenden Ausführungen der höheren Naturschutzbehörde in der Stellungnahme vom 29.09.2021 an:

*„Ab dem Zeitpunkt der Baumaßnahme soll zum einen das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ durch 7,58 ha des Waldgebiets „Prinzhölzle“ erweitert werden, das nach Bewertung der Vegetationskundler den von Alter und Struktur her hochwertigsten Waldbestand im räumlich Umfeld der Trassenplanung darstellt. Zum anderen wird über einen verhältnismäßig langen Zeitraum der substantielle Verlust von Beständen des Waldmeister-Buchenwalds im FFH-Teilgebiet „Lehrwald“ sowie in den unmittelbar angrenzenden Waldflächen durch die Wiederherstellung bzw. Neubegründung von entsprechenden Waldbeständen am Rande des Teilgebiets „Lehrwald“ kompensiert. In Summe umfassen diese Maßnahmen 3,04 ha. Für uns nachvollziehbar wird dargelegt, dass dies einem Verhältnis von etwas mehr als 1:1,5 gegenüber dem Eingriffsumfang in den LRT 9130 „Waldmeister – Buchenwald“ entspricht, womit der zeitliche Verzug flächenmäßig kompensiert werde. Wir halten diese Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für sinnvoll und geeignet. Die Eignung zur Kohärenzsicherung sehen wir deshalb als gegeben an.“*

Die höhere Naturschutzbehörde hat gemäß § 38 Abs. 2 Satz 2 NatSchG BW ihr Einvernehmen zu den Kohärenzsicherungsmaßnahmen mit der Maßgabe erteilt, dass die EU-Kommission gemäß § 34 Abs. 5 S. 2 BNatSchG über die Zulassungsbehörde und deren zuständiges Ministerium mit Beteiligung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg nach Ende des Planfeststellungsverfahrens mit dem entsprechenden Formblatt zu unterrichten ist (vgl. § 38 Abs. 3 NatSchG). Der Vorhabenträger hat daher die Vorlage des erforderlichen Formblatts zugesagt (A.V.2.3.).

Die Kohärenzsicherungsflächen werden, soweit sie außerhalb des bestehenden FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ liegen, dem Gebiet zugeschlagen und somit dessen Schutzregime unterstellt werden. Hierzu stellt der Vorhabenträger der höheren Naturschutzbehörde die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung (A.IV.5.2.).

#### **B.IX.3.4. Ergebnis**

Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Hinweise vor, dass die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsprüfung oder die FFH-Ausnahmeprüfung an grundlegenden methodischen oder inhaltlichen Mängeln leiden.

Das Vorhaben ist somit gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG ausnahmsweise zulässig.

#### **B.IX.4. Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal**

Das Vorhaben tangiert das Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“ (Schutzgebiets-Nr. 2.15.033 bzw. Nr. 82150890016). Für beide Schutzgebiete existiert eine gemeinsame Verordnung des Landratsamtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet und flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“ (ND-Nr. 25/16) auf dem Gebiet der Gemeinde Walzbachtal vom 22.08.1985.

Maßgabe für die Planung war es, durch die Überspannung der Talsenke mit einem 155 m langen Brückenbauwerk die Flächeninanspruchnahme in das Landschaftsschutzgebiet sowie in das Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ und soweit als möglich zu vermeiden bzw. auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren.

##### **B.IX.4.1. Landschaftsschutzgebiet „Attental“**

Das Vorhaben liegt teilweise im Landschaftsschutzgebiet „Attental“, dessen Schutzzweck die Erhaltung einer naturnahen Talsenke mit Waldtrauf und Streuobstwiesen als Gliederungselement am Siedlungsrand von Jöhlingen ist (§ 3 Abs. 1 LSG/FND-VO).

Das Landschaftsschutzgebiet umfasst eine Fläche von rund 11,76 ha (Daten der LUBW). Bauzeitlich ergeben sich unvermeidbare Beeinträchtigungen in erster Linie durch das erforderliche Baufeld der Brücke. Demnach beträgt die temporäre Flächeninanspruchnahme im LSG rund 0,79 ha. Das Vorhaben führt im Bereich des nördlichen Brückenwiderlagers und der dortigen Dammschüttung zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme innerhalb des Landschaftsschutzgebiets von rund 0,106 ha. Die Brückengründung erfolgt mittels Bohrpfählen. Innerhalb der Schutzgebietsgrenze wird auf dem als Wegegrundstück ausgewiesenen Flurstück, auf dem überwiegend bereits ein vorhandener Grasweg verläuft, im Umfang von 150 m<sup>2</sup> ein Betriebsweg zum unterirdischen Regenrückhaltebecken mit Schotterrasen und einer Kronenbreite von 4,00 m angelegt (vgl. Unterlage 11a, lfd.-Nr. 17). Zu den anlagebedingten Veränderungen des Landschaftsbilds kommt insbesondere eine Verlärmung durch den Verkehrslärm hinzu.

Im Landschaftsschutzgebiet sind nach § 4 Abs. 3 LSG/FND-VO alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere, wenn dadurch der Naturhaushalt geschädigt

(Nr. 1), die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört (Nr. 2), eine geschützte Flächennutzung auf Dauer geändert (Nr. 3), das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt (Nr. 4) oder der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt wird (Nr. 5).

Handlungen, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen können, bedürfen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe (vgl. § 5 Abs. 1 LSG/FND-Verordnung). Die Erlaubnis ist gemäß § 5 Abs. 3 LSG/FND-VO zu erteilen, wenn die Handlung Wirkungen der in § 4 LSG/FND-VO genannten Art nicht zur Folge hat oder solche Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden können. Sie kann mit Auflagen, unter Bedingungen, befristet oder widerruflich erteilt werden, wenn dadurch erreicht werden kann, dass die Wirkungen der Handlungen dem Schutzzweck nur unwesentlich zuwiderlaufen.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist fraglich, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis noch erfüllt werden, indem die Wirkungen nach § 4 LSG/FND-VO im Sinne des § 5 Abs. 3 LSG/FND-VO auf ein unwesentliches Maß reduziert werden können. In jedem Fall ist eine Zulassung des geplanten Vorhabens möglich, weil die Voraussetzungen für eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegen und auch sonst keine ermessensrelevanten Gesichtspunkte verbleiben, die eine Befreiung entgegenstehen.

§ 8 LSG/FND-VO stellt noch darauf ab, dass von den Vorschriften dieser Verordnung nach § 63 NatSchG a. F. eine Befreiung erteilt werden kann. Nach der aktuellen Gesetzeslage kann nunmehr gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 NatSchG von den Geboten und Verboten des BNatSchG, in einer Rechtsverordnung auf Grund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 75 Abs. 1 LVwVfG ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Befreiung.

Die Befreiung kommt nur in atypischen, sich nicht jederzeit wiederholenden Einzelfällen in Betracht, die vom Ordnungsgeber im Zeitpunkt des Verordnungserlasses nicht vorausgesehen werden konnten. In einem solchen singulären Einzelfall ist ein nicht bedachtes öffentliches Interesse vorrangig. Liegt diese Voraussetzung vor,

so bedarf es zusätzlich einer Abwägungsentscheidung. Der Bilanzierungsgedanke kommt im Tatbestandsmerkmal der „überwiegenden“ Gründe zum Ausdruck. „Überwiegen“ bedeutet, dass die Gründe des Gemeinwohls im Einzelfall so gewichtig sind, dass sie sich gegenüber den mit der Verordnung verfolgten Belangen durchsetzen (VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 13.10.2005, 3 S 2521/04). Dies ist eine Frage, die in Ansehung des Ausmaßes der Unvereinbarkeit der Maßnahme mit den von der betreffenden Ge- oder Verbotsnorm verfolgten Zwecken beantwortet werden muss.

Auch wenn die Anlage von Straßen, Wegen, Plätzen oder anderen Verkehrswegen vom Ordnungsgeber offensichtlich vorausgesehen und dementsprechend auch unter einen Erlaubnisvorbehalt gestellt wurde, stellt aus Sicht des Ordnungsgebers der Neubau der Ortsumfahrung vorliegend im Unterschied zu sonstigen Wirtschaftswegen oder baulichen Anlagen ein solches atypische und zugleich singuläre Vorhaben dar (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.06.1997, 4 C 3(95), BVerwG, Urteil v. 12.04.2005, 9 VR, 41/04, juris Rn. 36). Darüber hinaus war zum Zeitpunkt der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet im Jahr 1985 noch nicht absehbar, welche verkehrlichen Entwicklungen seither erfolgen würden.

Bei dem geplanten Vorhaben liegen Gründe des Gemeinwohls vor, die so gewichtig sind, dass sie sich gegenüber den mit der Verordnung verfolgten Belangen durchsetzen. Das im Bedarfsplan mit vordringlichem Bedarf eingestellte Vorhaben dient der Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens und ist darauf gerichtet, schädliche Umweltauswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Anzahl von Anwohnern der bestehenden B 293 durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu verringern. Es leistet zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität, indem bestehende Behinderungen im Verkehrsablauf sowie Gefahrenschwerpunkte beseitigt werden. Hinzu kommt, dass die hier zu beurteilenden Auswirkungen im Vergleich zur Größe des Landschaftsschutzgebiets von 11 ha nur eine geringe Fläche unmittelbar in Anspruch nehmen. Den Lärmbelastungen, die durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht ausgleichbar sind, steht die erhebliche Entlastungswirkung in der Ortslage, die Verminderung von Trennwirkungen und die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber.

Das erhebliche öffentliche Interesse rechtfertigt im Ergebnis die - unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensations-

maßnahmen - verbleibenden Beeinträchtigungen im Bereich des Landschaftsschutzgebiets. Der Erholungswert und das Landschaftserleben werden durch das Vorhaben nicht gänzlich aufgehoben. Die Eingriffe in die Flächensubstanz des Schutzgebiets als solches sind in erster Linie punktueller Natur. Durch die Überspannung der Schutzgebietsfläche mit einem Brückenbauwerk wird die nach § 3 LSG/FND-VO unter Schutz gestellte naturnahe Talsenke mit Waldtrauf und Streuobstwiesen einschließlich ihrer funktionalen Zusammenhänge zu angrenzenden Flächen weitgehend aufrechterhalten. Eine Nutzung des Gebiets zwischen dem Ortsrand von Jöhlingen und den östlich gelegenen Waldgebieten bleibt dadurch weiterhin möglich. Außerdem sieht der Vorhabenträger Maßnahmen zur Minderung visueller Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet und zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße sowie zum Sicht- und Immissionsschutz vor. Der Bestand der Verordnung des Landratsamts Karlsruhe über das Landschaftsschutzgebiet- und Flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ wird durch das Vorhaben auch nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger Maßnahmen ergriffen und die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten gemäß ihrem Zustand wiederhergestellt.

Die Befreiung muss darüber hinaus gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG notwendig sein. Dies bedeutet nicht, dass den für die Befreiung sprechenden öffentlichen Belangen auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden kann. Es ist ausreichend, dass die Befreiung vernünftigerweise geboten ist. Es ist an dieser Stelle jedoch zu prüfen, ob eine für den Vorhabenträger zumutbare Alternative an einem anderen Standort vorhanden ist, mit der das öffentliche Interesse genauso gut erfüllt werden kann und für die keine Befreiung von Verboten der LSG/FND-Verordnung erforderlich ist. Die Alternativenprüfung ist in der fachplanerischen Abwägung, die auch die Naturschutzbelange und den Vergleich der Eingriffsintensität verschiedener Trassenvarianten umfasst, abgearbeitet, mit dem Ergebnis, dass das Vorhaben auf der gewählten Trasse vorzugswürdig ist (vgl. B.XIV.3).

Die vom Vorhabenträger in der Vorplanung untersuchten Tunnelvarianten kommen zwar ohne jegliche Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets und Flächenhaften Naturdenkmals „Attental“ aus, jedoch können sie aufgrund der den Richtlinien nicht entsprechenden Steigungsverhältnissen im Verlauf der Tunnelstrecken, den voraussichtlichen Konflikten mit der geplanten Siedlungsentwicklung sowie

aus Kostengründen letztlich nicht als zumutbare Alternativen in Betracht gezogen werden. Auch die vom Vorhabenträger neben der Antragstrasse näher untersuchten Varianten stellen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine zumutbaren Alternativen dar. Zwar bewirken alle untersuchten Varianten eine deutliche verkehrliche Entlastung des Ortsteils Jöhlingen, da der Durchgangsverkehr an Jöhlingen vorbeigeführt wird. Die näher geprüften Varianten kommen jedoch nicht ohne, in ihrer Tragweite jeweils unterschiedliche, Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet aus. Im Hinblick auf das Landschaftsschutzgebiet erfordert selbst die im Gesamtvergleich mit den geringsten Eingriffen für Natur- und Landschaft auskommende Variante 1 (ehemalige Vorzugvariante) eine Querung des Attentals mit einem Brückenbauwerk, wobei die Konflikte durch die räumliche Benachbarung zum flächenhaften Naturdenkmal und zu geschützten § 30-Biotopen sogar noch etwas kritischer eingeschätzt wird, als bei der Antragsvariante. Bei dieser liegt die Querung des Attentals von den Betroffenheiten der Naturraumausstattung her noch etwas günstiger als bei der Variante 1. Da bei Variante 2 (Referenzvariante 1) topographisch bedingt kein Brückenbauwerk errichtet werden kann, wird die Durchgängigkeit im Attental aufgehoben.

Die Alternativen, die von Einwendern sowie den Naturschutzverbänden vorgeschlagen werden und ohne Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet auskommen, erfüllen die mit der Ortsumfahrung verfolgten Ziele nicht und sind für den Vorhabenträger entsprechend nicht zumutbar. Ein Ausbau der bestehenden B 293 kommt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, weil – wie der Vorhabenträger zutreffend dargelegt hat – ein richtlinienkonformer Ausbau der Bestandsstrasse ohne Eingriffe (bis hin zum Gebäudeabbruch) in die Wohngebiete „Im Gageneck“ bzw. „Attental“ nicht möglich und innerorts eine Verbreiterung der Fahrbahn nur sehr begrenzt möglich ist.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat das nach § 54 Abs. 3 Satz 2 NatSchG erforderliche Einvernehmen mit Nachricht vom 04.10.2024 erklärt. Gemäß § 8 Abs. 2 LSG/FND-VO ist, sofern diese Bestimmung aufgrund der Gesetzesänderungen nicht überholt ist, bei der Erteilung von Befreiungen von Anlagen oder wesentlichen Änderung von Verkehrsanlagen formal ein Zustimmungsvorbehalt zugunsten der höheren Naturschutzbehörde statuiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit mit E-Mail vom 09.08.2024 ihre Zustimmung gemäß § 8 Abs. 2 LSG/FND-VO erteilt.

#### **B.IX.4.2. Flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“**

Wie bereits ausgeführt befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Attental“ ein Flächenhaftes Naturdenkmal (Schutzgebiets-Nr. 82150890016), welches den zentral im Tal des Landschaftsschutzgebiets gelegenen Gewässerlauf mit Ufervegetation umfasst und eine Fläche von 0,5592 ha hat (LUBW-Daten). Schutzzweck für das flächenhafte Naturdenkmal ist die Erhaltung eines Feuchtgebietes als Nahrungs- und Brutbiotop für seltene Tier- und Pflanzenarten (§ 3 Abs. 2 LSG/FND-VO).

In dem flächenhaften Naturdenkmal sind nach § 4 Abs. 1 LSG/FND-VO alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Schutzgebietes oder seiner Bestandteile, zu einer nachhaltigen Störung oder zu einer Beeinträchtigung der wissenschaftlichen Forschung führen können. Nach § 4 Abs. 2 LSG/FND-VO sind insbesondere verboten das Anlegen von Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen sowie das Verlegen von Leitungen oder das Verändern von Anlagen dieser Art (Nr. 2), Maßnahmen, die den Wasserhaushalt des Gebietes verändern können, insbesondere zu drainieren, die Abflussverhältnisse zu verändern oder Fischteiche anzulegen (Nr. 4) oder das Verlassen der Wege (Nr. 16).

Gemäß § 8 LSG/FND-VO kann von den Vorschriften dieser Verordnung nach § 63 NatSchG a. F. durch die untere Naturschutzbehörde Befreiung erteilt werden. Nach der aktuellen Gesetzeslage kann gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 NatSchG von den Geboten und Verboten des BNatSchG, in einer Rechtsverordnung auf Grund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Die Befreiung bedarf nach § 54 Abs. 3 Satz 2 NatSchG des Einvernehmens der unteren Naturschutzbehörde.

Durch die Überspannung der Talsenke mit einem Brückenbauwerk werden Eingriffe in die naturschutzfachlich wertvollen Feuchtgebietsstrukturen weitgehend vermieden und die Durchgängigkeit des Gewässerlaufs gewahrt. Zusätzlich werden Maßnahmen zum Erhalt bzw. Schutz der naturschutzfachlich wertvollen Vegetationsbestände wie Gewässerlauf und Gehölzbestände getroffen (Maßnahme 3.1a V<sub>CEF</sub>). Darüber hinaus ist angrenzend an die festgesetzten Schutzgebietsgrenzen die Anlage und Entwicklung einer begleitenden Ufervegetation im Attental im Umfang von 0,25 ha vorgesehen, die zu einer Optimierung der Biotopfunktion des Feuchtgebietskom-

plexes durch Nutzungsaufgabe entlang des Gewässers und Förderung standorttypischer Vegetationsstrukturen beitragen soll (Maßnahme 4.1 A).

Die Naturschutzverbände haben in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 ausgeführt, dass die Brückenköpfe der geplanten Trasse im Attental in den Grundwasserzuleitungen für das einzige natürliche Feuchtgebiet in der Gemarkung Jöhlingen zu liegen kämen. Ebenso hat die untere Naturschutzbehörde in ihrer ersten Stellungnahme vom 30.09.2021 die Befürchtung geäußert, dass bereits vorausgegangene Grundwasseraufschlüsse eine Beeinträchtigung des Schutzgebiets ausgelöst haben und durch die Brückengründung der wertbestimmende Wasserhaushalt des flächenhaften Naturdenkmals verändert werde.

Nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, wie sie § 4 Abs. 2 Nr. 4 LSG/FND-VO verbietet, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten, da die Abflussverhältnisse des Gebiets weder verändert, noch das Gebiet drainiert wird. Insoweit schließt sich die Planfeststellungsbehörde den nachfolgenden Ausführungen des Vorhabenträgers an. Dieser hat erwidert, dass kein Grundwassereinfluss der Böden bestehe. Bei dem in der Talmulde liegenden Gewässerlauf um ein periodisch wasserführendes 0,5 bis 1,5 m tiefes Gewässer handelt, welches zeitweilig trocken falle und zwar auch bereits schon vor 2014 (vgl. Biotopbeschreibung in der Offenland-Biotopkartierung Baden-Württemberg; Datenerhebungsbogen Biotop-Nr. 169172153772 zum Sachstand 1998). Der Graben werde jedoch nicht durch freigelegtes Grundwasser gespeist, sondern durch den Austritt oberflächennahen Schichtwassers sowie durch Oberflächenwasser. Die Wasserversorgung des Gebiets hänge demnach vor allem von den Niederschlagsmengen ab. Sind die Böden gesättigt, fließe das Wasser oberirdisch ab. Die von Einwenderseite angesprochenen drei Quellen konnten insoweit nicht bestätigt werden.

Darüber hinaus wurden 2013 und 2021 Bohrungen abgeteuft. Die Bohrlöcher wurden ordnungsgemäß verfüllt. Grundwasser wurde im Bereich der Brückenpfeiler bei BK 3 (2013) bzw. 36 A (2021) nicht und bei BK 4 (2013) und BK 37A (2021) in einer Tiefe von ca. 8,1 m angetroffen, welches sich nach Bohrende bei 7,6 m einstellte. 2021 wurde am westlichen Widerlager der Attentalbrücke Grundwasser in einer Tiefe von ca. 4,20 m (BK34B) bzw. 4,40 m (BK35) angetroffen; es stieg um ca. 2,10 m bzw. 1,6 m an. Im Hinblick auf die Gründung der Attentalbrücke ist festzuhalten, dass das westliche Widerlager als zurückgesetztes Widerlager geplant ist, so dass hierdurch keine Beeinträchtigung des Grundwasserwegs zu erwarten ist. Die geplanten Bohrpfähle stehen weit genug auseinander und können vom Grundwasser umströmt

werden, so dass es dauerhaft keine Einschränkungen für den Wasserweg geben wird. Bautechnisch kann ein Aufsteigen des Grundwassers im Zuge der Gründung verhindert werden (vgl. Ausführungen unter B.XII.5. sowie Nebenbestimmung A.IV.8.2.8.). Zudem wird die Lage der Pfeiler so gewählt, dass sie einen möglichst großen Abstand zum Attentalgraben aufweisen. Darüber hinaus liegt auch die Sohle des geplanten Regenrückhaltebeckens oberhalb der angetroffenen Grundwasserstände (vgl. Höhenplan, Unterlage 6, Blatt 1.2). Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über weitere, in diesem Beschluss nicht erteilte, wasserrechtliche Erlaubnisse vorbehalten (A.III.1.5.), wodurch davon auszugehen ist, dass die gesetzlichen Anforderungen einhalten werden können.

In den Planunterlagen ist zur weiteren Eingriffsminimierung vorgesehen, die Baustraße sowie den Betriebsweg zum Pumpwerk bzw. zum unterirdischen Regenrückhaltebecken im vorgesehenen Wegegrundstück, Flurstück Nr. 16856, verlaufen zu lassen. Demzufolge kommen 80 m<sup>2</sup> der Zuwegung innerhalb des flächenhaften Naturdenkmals zu liegen. Der Ausbau des Wegs mit Schotterrasen ist erforderlich, um mit Reinigungsfahrzeugen oder im Havariefall das Regenrückhaltebecken zu erreichen. Die untere Naturschutzbehörde hat im Laufe des Verfahrens die nochmalige Überprüfung der Flächeninanspruchnahme im FND gefordert. Im Ergebnis hat der Vorhabenträger den für den Ausbau des Wirtschaftswegs erforderlichen Arbeitsstreifen auf der östlichen Seite soweit reduziert, dass die Teilfläche des geschützten Gehölzbestands (Biotop Nr. 16917-215-3772) auf dem Flurstück-Nr. 16858 nicht mehr in Anspruch genommen wird (vgl. Unterlage 5, Blatt 2a). Bauzeitlich wird vom flächenhaften Naturdenkmal nunmehr nur noch eine Fläche von rund 0,025 ha beansprucht. Mit E-Mail vom 27.02.2024 hat die untere Naturschutzbehörde insoweit bestätigt, dass eine denkbare Alternativlösung für eine Zuwegung nicht bestehe. Durch die Schotterung des Weges entstehe daher eine Zerschneidungswirkung im flächenhaften Naturdenkmal. Umgriff und Abmessung der Attentalbrücke stünden im Wesentlichen fest, so dass keine weiteren Eingriffe ins FND zu erwarten seien.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spricht in Anbetracht der begrenzten temporären Flächeninanspruchnahme und der Befestigung des bereits heute das FND querenden Graswegs unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, einiges dafür, dass hierdurch nur eine unerhebliche Abweichung vom ursprünglichen Zustand erfolgt. Gleichwohl ist in jedem Fall eine Zulassung des geplanten Vorhabens möglich, weil die Voraussetzungen für eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG vorliegen, und auch sonst keine ermessensrelevanten Gesichtspunkte verbleiben, die einer Befreiung entgegensteht. Die für

das Vorhaben sprechenden Gründe des Gemeinwohls sind auch hier so gewichtig, dass sie sich gegenüber dem mit der Verordnung verfolgten Belangen durchsetzen. Ein Verzicht auf das Vorhaben wäre mit erheblichen Nachteilen für den Immissionschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern sowie für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer verbunden. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Befreiung und mangelnder Alternativen wird auch auf die Ausführungen unter BIX.4.1. verwiesen).

Mit Nachricht vom 04.10.2024 hat die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe ihr nach § 54 Abs. 3 Satz 2 NatSchG erforderliches Einvernehmen erteilt. Der Forderung, eine ökologische Baubegleitung vorzusehen, wurde mit Nebenbestimmung A.IV.4.2. Rechnung getragen. Die Bauarbeiten sind für Natur und Boden so schonend wie möglich durchzuführen (vgl. A.IV.4.1.2., A.IV.7.3.) Ferner ist die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe abzustimmen (vgl. A.IV.4.1.3.).

Die höhere Naturschutzbehörde hat mit E-Mail vom 09.08.2024 ihre Zustimmung gemäß § 8 Abs. 2 LSG/FND-VO erteilt.

#### **B.IX.5. Naturdenkmal Einzelgebilde „Ahorn und Linde an Kruzifix“**

Vom Vorhaben betroffen ist das als Einzelgeschöpf der Natur (Naturdenkmal, END) aufgrund der ersten kreisweiten Sammelverordnung des Landratsamtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde zum Schutz von Naturdenkmälern im Landkreis Karlsruhe vom 09. März 1987 geschützte Gebilde „Ahorn und Linde an Kruzifix“ (LUBW-Nr. 82150890004, Flurstück 17365). Von dem Verbot des § 2 der Verordnung, die Naturdenkmäle zu entfernen sowie Handlungen vorzunehmen, die zu einer Zerstörung, Veränderung, Beeinträchtigung oder nachhaltigen Störung der Naturdenkmäle oder ihrer geschützten Umgebung führen können, wird gemäß § 67 BNatSchG eine Befreiung erteilt. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor (s. zum überwiegenden öffentlichen Interesse insb. B.IX.4.2). Dabei war auch in die Entscheidung einzustellen, dass aufgrund der verkehrssicherheitsbedingten Rodung des Ahorns im Jahr 2017 das END bereits verändert und der derzeitige Standort erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt ist.

Die untere Naturschutzbehörde hat in Ihrer Nachricht vom 09.10.2024 das erforderliche Einvernehmen zur Beseitigung erteilt. Nachpflanzung im Umfeld des Kulturdenkmäls „Frühmesswegkreuz“ (vgl. Maßnahme Nr. 1.10V) werden mit der unteren

Naturschutzbehörde abgestimmt (A.V.2.2).

### **B.IX.6. Artenschutz**

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten. Für alle besonders geschützten Tierarten gelten Zugriffsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Für alle streng geschützten Tierarten – bei denen es sich zugleich auch um besonders geschützte Arten handelt (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) – und europäische Vogelarten gelten darüber hinaus weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG enthält ein Schädigungsverbot in Bezug auf wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten. Von den Zugriffsverboten normiert § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG Legalausnahmen. Voraussetzung für diese Einschränkung ist jedoch, dass es sich um eine nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigung durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden. Zudem muss es sich um eine der in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten handeln, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nummer 2 BNatSchG (sog. Verantwortungsarten) aufgeführt sind. Sind besonders geschützte Arten, die nicht dem europäischen Artenschutz unterfallen, bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens betroffen, liegt nach § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, und Vermarktungsverbote vor.

Das Bauvorhaben stellt einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff dar (vgl. vorstehend unter A.IX.1. Dies gilt im Übrigen auch für die nachstehenden Verbotsprüfungen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird die grundlegende Zulässigkeit des Eingriffs nach § 15 BNatSchG bei den einzelnen Unterkapiteln nicht mehr ausgeführt.

#### **B.IX.6.1. Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme, Methodik/Umfang**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den natur-

räumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07). Insoweit ist es ausreichend und entspricht fachlichen Standards, einen für das Gebiet repräsentativen Artenbestand zu erfassen, welcher eine Einschätzung der Bedeutung der Flächen für den Naturhaushalt erlaubt und die Empfindlichkeit der zu erwartenden Projektwirkungen mitberücksichtigt.

Methodik und Umfang der Bestandserfassung sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde plausibel. Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist erfolgt und im Fachbeitrag Fauna (Unterlage 19.6.4) nach Tierartengruppen dargestellt. Im Jahr 2006 wurden zunächst faunistische Untersuchungen durchgeführt, die die Basis für nachfolgende Prüfungen waren. Diese Untersuchungen beinhalteten eine flächendeckende Brutvogelkartierung, Bestandserhebungen zur Fledermaus-, und Tagfalterfauna, zu Heuschrecken- und Laufkäferfauna, eine Erfassung der Lebensstätten der streng geschützten Arten Zauneidechse und Haselmaus sowie Bestandserhebungen zum Hirschkäfer und zur Spanischen Flagge (vgl. Fachbeitrag Fauna, Unterlage 19.6.4a). Zusammengefasst beinhaltete das Arbeitsprogramm aus dem Jahr 2006 folgende Untersuchungen (vgl. Tabelle 1, Unterlage 19.6.4a):

<b>Gruppe</b>	<b>Feldflur südlich von Jöhlingen</b>
Vögel	Flächendeckende Erfassung in den Gewannen Attental, Hungerberg, Wieland und Eben sowie in Teilflächen des Lehrwalds und des Hohbergs
Fledermäuse	Übersichtskartierung und vertiefende Erhebungen auf Probeflächen, Netzfänge im Attental und im Lehrwald
Tagfalter	Bestandserfassung im Attental und angrenzenden Gewannen
Laufkäfer	6 Probestellen in den Gewannen Eben und Wieland
Heuschrecken	Übersichtskartierung im Attental
Haselmaus	Übersichtskartierung im Lehrwald und am Hohberg
Hirschkäfer	Übersichtskartierung und vertiefende Untersuchung im Lehrwald und am Hohberg
Spanische Fahne	Erfassung am Hohberg und im Lehrwald

In den Jahren 2011 und 2015 wurden die 2006 erhobenen Daten auf Plausibilität überprüft und ergänzt. Im Jahr 2011 wurden zwischen Mitte Mai und Mitte Juli drei Gebietsbegehungen durchgeführt, wobei neben der Erfassung von möglichen strukturellen Veränderungen innerhalb des Untersuchungsgebiets gezielt einzelne naturschutzrechtlich relevante Artvorkommen überprüft wurden – darunter der Große Feuerfalter, die Zauneidechse sowie verschiedene Vogelarten. Im Jahr 2015 wurden weitere Kartierungen zu den Gruppen Vögel und Reptilien durchgeführt und der Trassenkorridor auf mögliche Lebensstätten der europarechtlich streng geschützten Arten Nachtkerzenschwärmer und Haselmaus kontrolliert. Zur Gruppe der Vögel erfolgte eine gezielte Nachsuche im Bestand (stark) gefährdeter und rückläufiger Arten (z.B. Wendehals).

Die Daten wurden im Jahr 2019 nochmals aktualisiert. Dies beinhaltete insbesondere eine Bestandserfassung der Brutvögel mit Schwerpunkt auf Vorkommen besonders planungsrelevanter Arten, d.h. insbesondere Arten der Roten Liste und Vorwarnliste (z.B. verschiedene Spechtarten, Kuckuck, Wendehals, Gartenrotschwanz, Neuntöter, Pirol), eine Ergänzung der Bestandserfassung der Fledermäuse, eine Bestandserfassung der Haselmaus, die Bestandserfassung der Zauneidechse im Bereich des geplanten Trassenkorridors sowie eine Bestandserfassung zum streng geschützten Tagfalter „Großer Feuerfalter“.

Die Brutvögel wurden nach der Methode der Revierkartierung erfasst (vgl. z.B. Bibby, Burgess & Hill 1995). Bei den sechs Begehungen (28.03., 20.04., 02.05., 27.05., 01.06. und 17.06.2019) wurden alle revieranzeigenden Verhaltensweisen (Gesang, Nestbau, Revierkämpfe, bettelnde Jungvögel u.a.) auf Tageskarten protokolliert. Als Kartengrundlage wurden Luftbilder im Maßstab 1:5000 verwendet, die eine sehr gute Orientierung und eine ausreichend genaue Eintragung der Feldbeobachtungen ermöglichen. Nach Abschluss der Feldarbeiten wurden die Einzelbegehungen ausgewertet. Die Klassifizierung der Ergebnisse erfolgte nach den Brutzeitcodes, die vom European Ornithological Atlas Committee (EOAC) entwickelt wurden. Für die Erfassung von Eulen und Spechte im März/April wurde eine Klangattrappe verwendet. Ein Revier einer Vogelart wurde anerkannt, wenn wenigstens zwei Kontrollen einer Art am gleichen Platz vorlagen. Der Begriff Brutvogel wird im vorliegenden Gutachten für diejenigen Arten verwendet, für die nach den beschriebenen Kriterien ein Papierrevier definiert wurde. Zu den 2019 erfassten bewertungsrelevanten Arten zählt der Fachbeitrag sämtliche Arten der Roten Liste und diejenigen Arten der Vorwarnliste, die aufgrund ihrer Häufigkeit mit einem vertretbaren Aufwand quantitativ erfassbar waren.

Die Erhebungen zur Gruppe der Fledermäuse in den Jahren 2006 und 2019 umfassten:

- Transektbegehungen im Untersuchungsgebiet,
- Netzfänge,
- eine Bewertung der Bereiche im Umfeld der Trasse als möglicher Lebensraum anhand der Eignung als Quartier- oder Jagdlebensraum sowie der Anbindung an angrenzende Teillebensräume und mögliche Transferstrecken,
- die Suche nach möglichen Quartieren im Trassenverlauf und einem 50-100 Meter breiten Korridor,
- automatische Lautaufzeichnung mittels digitaler *Batcorder*.

Das Untersuchungsprogramm von 2019 orientierte sich dabei an den Vorgaben nach ALBRECHT et al. (2014). Die Fledermauserhebungen fanden im Zeitraum von April bis September 2019 durch mehrere Begehungen statt. Die Transektbegehungen und Lautaufnahmen jagender Fledermäuse wurden am 22.04., 24.05., 22.06., 21.07., 20.08. und 21.09.2019 durchgeführt bzw. aufgezeichnet. Bei allen Begehungen wurde gezielt während der Abend- und Morgendämmerung auf Fledermäuse geachtet, die möglicherweise aus vorhandenen Baumhöhlen, Gebäuden oder sonstigen Quartieren aus- bzw. einflogen. Jagende und ausfliegende Fledermäuse wurden mit Fledermausdetektoren (Pettersson D1000X) hörbar gemacht und die Laute digital aufgezeichnet. Am 10.08.2019 und am 13.08.2019 wurden zwei Netzfänge durchgeführt um akustisch schwer zu identifizierende Arten der Gattungen *Myotis* und *Plecotus* zu fangen und so über die Bestimmung von Geschlecht und Reproduktionsstatus die Bedeutung des Gebiets genauer einschätzen zu können. Im Rahmen der Quartiersuche wurden aufgefundene potentielle Quartiere fachtechnisch Untersuchung und Kotproben und Haaranalysen ausgewertet. Automatische Lautaufzeichnungen erfolgten an sechs Probestellen mit zu erwartender höherer Fledermausaktivität über insgesamt jeweils zwölf Nächte im Mai, Juni, Juli und August 2019.

Vorkommen der Zauneidechse wurden mittels Begehungen potentieller Lebensräume an Wald-, Weg- und Bahnböschungen nachgewiesen. Davon fanden drei Begehungen in den Jahren 2011 und 2015 statt sowie vier Begehungen im Jahr 2019 (20.04., 02.05., 17.06. und 04.09.2019). Nach Abschluss der Geländearbeiten wurden auf Grundlage der Sichtbeobachtungen und auf der Grundlage der Nachweise aller Jahre und struktureller Gegebenheiten Lebensstätten der Zauneidechse abgegrenzt.

Zur Überprüfung möglicher Vorkommen der streng geschützten Haselmaus wurden 2006 Übersichtskartierungen zur Lebensraumeignung der im Planungsraum vorhandenen Wälder durchgeführt sowie 2019 in den vom Eingriff betroffenen Waldflächen Lehrwald und Prinzhölzle 40 sogenannte Haselmaustubes ausgebracht. Eine Bestandserfassung der Tagfalter erfolgte durch Begehungen und einzelne Fänge von Individuen. Zum Nachweis möglicher Vorkommen des streng geschützten Großen Feuerfalters wurden neben der Suche von Imagines auch Ampfer-Blätter nach Eiern abgesucht; 2011, 2015 und 2019 erfolgte eine gezielte Nachsuche. Eine Erfassung der Laufkäfer erfolgte an mehreren Probestellen im Untersuchungsgebiet sowie durch gezieltes Suchen nach möglichen Vorkommen an den Blütenständen der Wilden Möhre (*Daucus carota*). Hinsichtlich des Hirschkäfers wurden die Wälder im Planungsgebiet – insbesondere die vom Eingriff betroffenen Waldränder - auf deren Eignung als Lebensraum beurteilt. Die Erfassung von Heuschrecken erfolgte nach der Verhörmethode, durch Kescherfänge sowie durch Nachweise während der Brutvogelkartierung und als Beifänge der Bodenfalluntersuchung. Zur Erfassung der Spanischen Fahne wurden 2006 potentiell geeignete Lebensräume der Art im Lehrwald und Hohberg nach Faltern abgesucht und die Saumvegetation mit einem Stock durchstreift. Eine Nachkontrolle in den folgenden Jahren war nicht angezeigt, da Beeinträchtigungen der Art durch die Planung ausgeschlossen werden können.

Mit diesen Untersuchungen erfolgte eine aussagekräftige Bestandsaufnahme mit einer breiten Datenbasis für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Der Vorhabenträger durfte sich hinsichtlich der Untersuchungstiefe an den naturräumlichen Gegebenheiten des Planungsraumes sowie an den zu erwartenden Wirkungen und Wirkungsräumen des Projekts orientieren. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Ermittlungsergebnisse der durchgeführten Bestandsaufnahmen geeignet und ausreichend, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu prüfen.

#### **B.IX.6.2. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG**

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Durch die konsequente Umsetzung der vorhergesehenen Vermeidungsmaßnahmen, der Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), sowie der in diesem Beschluss festgesetzten Auflagen kann die Verwirklichung der Verbotstatbestände bei allen festgestellten und für das Artenschutzrecht relevanten Arten ausgeschlossen werden.

### B.IX.6.2.1 Vögel

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

Insgesamt wurden im Planungsraum 59 Vogelarten nachgewiesen. Diese verteilen sich auf 48 Brutvogelarten, von denen 44 Arten mit Brutzeitcode B (wahrscheinlicher Brutvogel) und vier Arten mit Brutzeitcode A (möglicher Brutvogel) klassifiziert wurden. Elf Arten wurden als Nahrungsgäste registriert. Die gegenüber den Voruntersuchungen 2006 bei den Vogelarten insgesamt verzeichnete geringere Artenzahl ergibt sich im Wesentlichen aus der deutlich geringeren Anzahl beobachteter Nahrungsgäste und Durchzügler. Insbesondere die 2006 erfassten stark gefährdeten Arten Kuckuck und Waldlaubsänger wurden auch 2019 nicht registriert, beide Arten konnten bereits im Rahmen der Plausibilitätsprüfungen 2011 und 2015 nicht mehr bestätigt werden.

Folgende landes- und bundesweit im Bestand gefährdete und rückläufige Vogelarten der Vorwarnliste und Arten der Vogelschutzrichtlinie sowie streng geschützte Vogelarten konnten 2019 nachgewiesen werden:

Art	BNatSchG	Rote Liste		Zielarten- konzept	Vogelschutz- richtlinie	Status
		BW	BRD			
Stockente	b	V	-	-	-	N
Rotmilan	s	-	V	N	Anhang I	A / N
Schwarzmilan	s	-	-	-	Anhang I	N
Turmfalke	s	V	-	-	-	N
Baumfalke	s	V	3	N	Artikel 4 (2)	A
Hohltaube	b	V	-	-	Artikel 4 (2)	N
Mauersegler	b	V	-	-	-	N
Schwarzspecht	s	-	-	-	Anhang I	B
Mittelspecht	s	-	-	-	Anhang I	B
Feldlerche	b	3	3	N	-	B
Rauchschwalbe	b	3	3	N	-	N
Mehlschwalbe	b	V	3	N	-	N
Baumpieper	b	2	3	N	-	A

Gartenrot- schwanz	b	V	V	-	-	B
Grauschnäpper	b	V	V	-	-	B
Klappergrasmü- cke	b	V	-	-	-	B
Pirol	b	3	V	-	-	A
Star	b	-	3	-	-	B
Haus Sperling	b	V	V	-	-	B
Feldsperling	b	V	V	-	-	B
Goldammer	b	V	-	-	-	B
Sperber	s	-	-	-	-	N
Mäusebussard	s	-	-	-	-	B / N
Grünspecht	s	-	-	-	-	B / N

Status: A = möglicher Brutvogel, B = wahrscheinlich Brutvogel, N = Nahrungsgast.  
Rote Liste: 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Art der Vorwarnliste.  
Zielartenkonzept BW: N = Naturraumart; L = Landesart Gruppe A; LB = Landesart Gruppe B.  
Bundesnaturschutzgesetz: b = besonders geschützt, = streng geschützt.  
Vogelschutzrichtlinie: Anhang 1= Art nach Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie, Artikel 4(2) = Besonders bedrohte Zugvogelart gemäß Auswahlliste der LUBW, für die Vogelschutzgebiete ausgewiesen wurden.

### B.IX.6.2.1.1. Verletzungs- und Tötungsverbot

Ein Verstoß gegen das Verletzungs- und Tötungsverbot liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei einem nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff nur vor, wenn sich das Risiko für die betroffenen Tiere durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Eine signifikante Erhöhung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos der vorgenannten Arten durch die für das Vorhaben erforderliche Rodung von Gehölzen im Rahmen der Baufeldfreimachung kann dadurch vermieden werden, dass die Rodung von Gehölzen außerhalb der Vogelbrutzeiten vom 1. Oktober bis 28./29. Februar eines Jahres stattfindet (Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH,CEF</sub>, 2.3V<sub>CEF</sub>, 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6.1 V<sub>CEF</sub>, 8.1a V<sub>CEF</sub> sowie Nebenbestimmung A.IV.4.4.1.). Der Einwand der Naturschutzverbände, durch das Vorhaben entstehe durchaus ein betriebsbedingtes zusätzliches Kollisionsrisiko insbesondere für Greifvögel wie Mäusebussard und Turmfalke wird zurückgewiesen. Ein Kollisionsrisiko, das über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, kann nach gutachterlicher Bewertung, dem sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, ausgeschlossen werden.

### B.IX.6.2.1.2. Störungsverbot

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng

geschützten Arten und der europäischen Vogelarten, zu denen sämtliche hier betroffene Vogelarten gehören, u. a. während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, also insbesondere, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, was artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall zu untersuchen und zu beurteilen ist (vgl. OVG NRW, Urteil v. 27.10.2022, 22 D 243/21.AK, juris Rn. 78). Eine lokale Population umfasst dabei diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(raum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen (BVerwG, Urteil v. 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 48). Störungen können durch bau-, anlage- und insbesondere durch betriebsbedingte Wirkungen der Straße (hier speziell Kulissenbildung und Lärm) hervorgerufen werden. Hierdurch kann es zur Verminderung der Lebensraumeignung und zum Verlassen der betroffenen Lebensräume kommen.

Der Vorhabenträger hat auf Grundlage der 2010 Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr (GARNIEL & MIERWALD 2010) kritische Effektdistanzen/Fluchtdistanzen der artenschutzrechtlich relevanten (Brutvogel-)Arten für die Beurteilung von Störwirkungen ermittelt (vgl. Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.4.2a, S. 16ff.). Für lärmempfindliche Arten wurden zusätzlich kritische Schallpegel definiert - für Schwarzspecht, Mittelspecht, Pirol 58 dB(A) -, ab denen mit einer wesentlichen Einschränkung der Lebensraumfunktion zu rechnen ist. Die Effektdistanzen geben an, ab welcher Entfernung zu einer Straße kein negativer Störeffekt mehr durch eine Straße zu erwarten ist. Für zahlreiche Arten bewegen sich die Werte zwischen 100 m und 200 m, große Effektdistanzen bestehen für die Arten Mittelspecht, Pirol (jeweils 400 m) sowie für die Feldlerche (500 m).

Bei einer prognostizierten Verkehrsmenge von rund 21.000 Kfz / 24 h ist bei Arten mit Effektdistanzen bis zu 300 m mit einer Abnahme der Habitateignung von 60 % im 100 m Korridor und von einer weiteren Abnahme um 20% bis zur artspezifischen Effektdistanz zu rechnen. Mit Blick auf die Feldlerche, für die Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen bis zu einer Distanz von 500 m möglich sind, wird bei den prognostizierten Verkehrsmengen im Korridor von 100 m mit einer Minderung der Lebensraumeignung von 60 %, im Korridor bis 300 m von 20% und im Korridor zwischen 300 und 500 m von 10 % auszugehen. Für die Gruppe der lärmempfindlichen Arten wurde bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im 100 m-Korridor

von einer Abnahme der Habitataignung von 60 % und bis zur Isophone des kritischen Schallpegels von zusätzlich 40 % ausgegangen, sofern diese die Effektdistanz von 100 m überschreitet. Vom kritischen Schallpegel bis zur kritischen Effektdistanz von 300 bzw. 400 m wird von einer Minderung von 20 % der Lebensraumeignung ausgegangen.

Anschließend wurde auf Basis der Hinweise von TRAUTNER & JOOSS (2008) bewertet, ob für die einzelnen Arten eine erhebliche Störung vorliegt, wobei die Annahme zugrunde gelegt wurde, dass bei mäßig häufigen und häufigen Arten, die in Baden-Württemberg ungefährdet sind oder in der Vorwarnliste geführt werden, auch bei Betroffenheit mehrerer Reviere in der Regel keine erhebliche Störung zu prognostizieren ist. Bei selteneren und gefährdeten Arten erfolgte die Bewertung einzelfallbezogen auf der Grundlage der lokalen und regionalen Verbreitung und Häufigkeit.

Die Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, dass für neun der insgesamt 15 bewertungsrelevanten Arten rechnerische störungsbedingte Betroffenheiten ausgeschlossen werden können, da deren erfasste Revierzentren entweder außerhalb der kritischen Effektdistanzen liegen oder sich aufgrund bestehender Vorbelastungen keine Veränderungen ergeben. Vom Mittelspecht, welcher im Prinzhölzle und im Lehrwald nachgewiesen wurde, befinden sich zwei Reviere außerhalb der 58 dB(A) Isophone, aber innerhalb der kritischen Effektdistanz von 400 m. Daraus ergibt sich rechnerisch ein störungsbedingter Verlust von 0,4 Revieren. Angesichts der hohen Verbreitung der Art auf lokaler und regionaler Ebene kann dieser Verlust nicht als erhebliche Störung beurteilt werden. Von der landesweit gefährdeten Feldlerche wurde 2019 ein Revier erfasst, das im Korridor zwischen 300 m und 500 m liegt. Der rechnerisch störungsbedingte Verlust von 0,1 Revieren wurde aufgrund der sehr geringen Betroffenheit der Art ebenfalls nicht als erhebliche Störung beurteilt. Die Überlebensfähigkeit der Feldlerche hängt aus gutachterlicher Sicht vielmehr von der in der besiedelten Feldflur maßgeblichen Art und Intensität der Ackernutzung ab. In Bezug auf den Gartenrotschwanz wurde ein Revier innerhalb der kritischen Effektdistanz von 100 m kartiert, woraus ein rechnerisch störungsbedingter Verlust von gerundet 1 Revier resultiert. Auf lokaler Ebene ist die Art in geeigneten Lebensräumen verbreitet und erreicht teilweise hohe Siedlungsdichten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population kann daher als günstig bewertet werden. Von der Dorngrasmücke befinden sich insgesamt sechs Reviere innerhalb der kritischen Effektdistanz von 100 m, was einen rechnerischen Verlust von gerundet vier Revieren ergibt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Dorngrasmücke kann als

günstig bewertet werden. Gutachterlich werden die Revierverluste nicht als erhebliche Störung beurteilt, weil Gartenrotschwanz und Dorngrasmücke auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet und landesweit nicht gefährdet sind. Vom Star wurde innerhalb der kritischen Effektdistanz ein Brutplatz kartiert, so dass ein rechnerischer Verlust von gerundet einem Revier gegeben ist. Da die Art auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet und landesweit nicht gefährdet ist, führt der Verlust nach gutachterlicher Beurteilung nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population. Von einer erheblichen Störung ist somit nicht auszugehen. Vom Vorhaben ist schließlich die Goldammer betroffen, von der drei Reviere innerhalb der kritischen Effektdistanz von 100m erfasst wurden. Angesichts der durchgeführten Kartierung der Brutvögel im gegenständlichen Verfahren und aufgrund der Bestandserfassungen in benachbarten Planungsabschnitten habe sich jedoch gezeigt, dass die Goldammer auf lokaler Ebene verbreitet ist und hier von den zahlreichen Feldhecken und Feldgehölzen innerhalb der Feldflur profitiert (vgl. dazu Fachbeitrag Fauna, Unterlage 19.6.4, S. 27). Der rechnerische Verlust von zwei Revieren wird daher gutachterlich letztlich nicht als erhebliche Störung bewertet.

Die Naturschutzverbände haben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021 kritisiert, die störungsbedingte Betroffenheit europäischer Vogelarten gehe über die in Tabelle 8 der Unterlage 19.4.2a dargestellte Betroffenheit von 7,1 Reviere „bewertungsrelevanter Brutvogelarten“ hinaus. Das Vorhaben führe zu einer störungsbedingten Betroffenheit einer Vielzahl weiterer Brutreviere anderer Vogelarten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Methodik des Vorhabenträgers, die Störwirkungen auf die Vogelarten im Planbereich anhand der kritischen Effektdistanzen und kritischen Schallpegel unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmenge zu ermitteln, nicht zu beanstanden. Grundlage ist die im Jahr 2010 durch das Bundesministerium für Verkehr eingeführte Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (GARNIEL & MIERWALD 2010, s.o.), sowie die Hinweise von TRAUTNER & JOOSS (2008) zur Beurteilung der Erheblichkeit der Störung. Eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, Rn. 33 festgestellt, dass die populationsbezogene Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7) – FFH-RL –, in Einklang steht. Der den gutacht-

lichen Ausführungen zugrunde gelegte „räumlich-funktionale“ Ansatz, der die negativen Auswirkungen auf die lokale Population berücksichtigt, wurde vom BVerwG in vorgenanntem Urteil ausdrücklich gebilligt (BVerwG, a. a. O., Rn. 33). Sind Arten weit verbreitet und häufig und weisen keine negativen Bestandstrends auf, ist der Erhaltungszustand der lokalen Population regelmäßig nicht gefährdet. Die vorhabenbedingt betroffenen „häufigeren“ Arten profitieren im Unterschied zu vielen gefährdeten oder rückläufigen Arten auch im Untersuchungsraum von einer stetigen Zunahme von Gehölzen im Offenland, so dass deren Bestände gleichbleibend sind oder sogar zugenommen haben. Angesichts des vorhandenen Lebensraumangebots im Umfeld der geplanten Ortsumfahrung, erscheint die gutachterliche Einschätzung überzeugend.

Die untere Naturschutzbehörde hat ebenfalls die Beurteilung des Störungsverbots nach § 44 Absatz 1 Nr. 2 hinterfragt und sieht insgesamt eine Einengung und teilweise einen vollständigen Lebensraumverlust für Brutvogelarten, der ergänzend nur durch eine Aufwertung straßenferner Lebensräume ersetzt werden könne. Zutreffend ist, dass die geplante Trasse zwar zu einer gewissen Zerschneidung von z. B. Obstwiesen führt, eine Einengung mit der Folge eines vollständigen Lebensraumverlusts liegt nach gutachterlicher Beurteilung im vorliegenden Fall aber nicht vor. Im Übrigen sieht der Vorhabenträger funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen vor, die das Lebensraumangebot wieder erhöhen sollen.

Die Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeiten (Maßnahme V CEF) ist darüber hinaus ebenfalls geeignet, die Erfüllung des Störungsverbots weitgehend zu vermeiden (BVerwG, Urteil v. 06.10.2022, Az. 7 C 4.21, juris Rn. 32).

Im Ergebnis liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Bezug auf die betroffenen Vogelarten nicht vor.

#### **B.IX.6.2.1.3. Schädigungsverbot**

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die Prüfung des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG hat nach ständiger Rechtsprechung zweistufig zu erfolgen. Auf der ersten Stufe ist zu fragen, ob auf eine geschützte Lebensstätte mit einer der genannten Tathandlungen eingewirkt wird. Trifft dies zu, so sind auf der zweiten Stufe die Konsequenzen in den Blick zu nehmen, die damit für die von der betroffenen Lebensstätte für die sie nutzenden Tiere erfüllte Funktion verbunden sind (vgl. z.B. BVerwG, Urteil v. 18. 03 2009, 9 A

39/07, juris, Rn. 65). Erfolgt der Zugriff – wie hier – im Zuge eines nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft, so scheidet ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Um dies zu gewährleisten, können nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) festgesetzt werden.

Für die Baumaßnahmen müssen Gehölze beseitigt werden, die von verschiedenen gehölzbrütenden Vogelarten als Brutlebensraum genutzt werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann somit nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Einem Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird jedoch –sofern erforderlich - mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt.

Insoweit ist zunächst zu berücksichtigen, dass die mit Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH, CEF</sub>, 3.1a V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6.1 V<sub>CEF</sub>, 8.1a V<sub>CEF</sub> sowie Nebenbestimmung A.IV.4.4.1. getroffenen zeitlichen Vorgaben für die Rodung von Gehölzen und Einzelbäumen sowie das Freimaachen des Baufeldes den Zugriff auf aktuell belegte Nistplätze ausschließen.

Bau- und anlagebedingt werden in den Waldgebieten Lehrwald und Prinzhölzle 2,05 ha Waldfläche beansprucht, wodurch ausschließlich weit verbreitete Waldarten wie z.B. Mönchsgrasmücke, Zilpzalp, Zaunkönig, Rotkehlchen, Kohlmeise oder Buchfink betroffen sind. Folglich handelt es sich entlang der Waldränder, die durch die B 293 bereits stark vorbelastet sind, um weit verbreitete Arten, die auf lokaler und regionaler Ebene verbreitet, häufig und nicht gefährdet sind. Der Artenschutzbeitrag bewertet den Lebensraumverlust für diese Arten aufgrund der Empfehlungen von TRAUTNER et al. (2015) nicht als Verbot im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG, da diese Arten in den letzten Jahrzehnten in großem Umfang von der allgemeinen Gehölzzunahme in der Landschaft profitiert hätten und daher auch kein funktionserhaltender Ausgleich (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) begründet sei. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann zwar nicht pauschal davon ausgegangen werden, dass allgemeine Gehölzzunahmen per se das Verbot des Verlusts von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausschließen. Allerdings ist hier entscheidend, ob die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, was anzu-

nehmen ist, wenn im räumlichen Zusammenhang entweder weitere geeignete Fortpflanzungsstätten zur Verfügung stehen oder durch entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil v. 12.08.2009, 9 A 67/07, juris Rn. 73). Maßgeblich sind insoweit die artspezifischen Vernetzungsdistanzen, d. h. etwaige weitere Ersatzlebensräume müssen sich innerhalb des Aktionsradius der in ihrem bisherigen Habitat betroffenen Arten befinden (vgl. BVerwG, Urteil v. 07.07.2022, 9 A 1/21, juris Rn. 115 m. w. N.). Denn bei häufigen und/oder weit verbreiteten Arten kann grundsätzlich angenommen werden, dass die betroffenen Tiere auf andere Flächen ausweichen können (vgl. z. B. BVerwG, Urteil v. 28.03.2013, 9 A 21/11, juris Rn. 145). Dazu können allgemeine zeitlich vorgezogene Entwicklungen, die zu einem steigenden Gehölzbestand geführt haben, beitragen. Insoweit teilt die Planfeststellungsbehörde die gutachterliche Einschätzung, dass den betroffenen Arten andere geeignete Flächen zur Verfügung stehen, auf die sie ausweichen können. Darüber hinaus tragen die Ausgleichsmaßnahmen zur Anlage einer Waldrandzone sowie zur Aufforstung mittel- bis langfristig dazu bei, wieder Lebensräume für die betroffenen Arten im Bereich des Lehrwalds- und des Prinzhölzles zu schaffen.

In den Bereichen Attental, Hungerberg und Gewann Wieland/Pfaffenberg erfolgen Eingriffe in Gehölzbestände und zwar Verlust einzelner Obstbäume, Feldgehölze (0,27 ha) und Feldhecken (0,09 ha). In Bezug auf landes- und/oder bundesweit gefährdete oder rückläufige Vogelarten der Vorwarnliste ist ein Revier des Gartenrotschwanzes, zwei Reviere der Goldammer und ein Revier des Stars betroffen. Von der Dorngrasmücke sind durch das geplante Vorhaben drei Reviere betroffen. Um ein Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu vermeiden, werden CEF-Maßnahmen festgesetzt deren Umsetzung durch eine Umweltbaubegleitung begleitet wird. Der Vorhabenträger sieht für den Verlust an Obstbäumen Maßnahmen zur Funktionserhaltung vor. Mit Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub> werden Vogelnisthilfen für höhlenbrütende Arten (10 x Gartenrotschwanz, 6 Meisenkästen, 4 Starenkästen) in den Streuobstbeständen des Attentals angebracht, der sich eine Unterhaltung für die Dauer von mindestens 25 Jahren verbunden mit einem entsprechenden Monitoring anschließt. Die frist- und sachgerechte Herstellung der Nisthilfen ist der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe vor Beginn der Bauarbeiten nachzuweisen (A.IV.4.4.7.). Dadurch kann das Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätten erhalten bleiben. Die Nisthilfen sind – wie von der unteren Naturschutzbehörde gefordert – jährlich zu reinigen (vgl. A.IV.4.4.7.). Von der Pflanzung hochstämmiger Obstbäume durch Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub> profitieren verschiedene Arten der Obstwiesen, so dass mittel- bis langfristig das Lebensraumangebot

erhöht wird. Durch die Kombination der Maßnahmen entsteht daher keine zeitliche Lücke. Am Hungerberg ist mit Maßnahme 7.1 A<sub>CEF</sub> vorgesehen, die Lebensraumqualität für heckenbewohnende Arten wie Goldammer und Dorngrasmücke durch Pflege dort vorhandener hoch aufgewachsener Baumhecken zu verbessern.

In der Walzbachniederung erfolgen Eingriffe in Feldgehölze (0,52 ha) und Feldhecken (0,33 ha), welche von verbreiteten, häufigen und ungefährdeten Arten wie Rotkehlchen, Amsel, Mönchsgrasmücke und Zilpzalp besiedelt werden und deren Bestände zudem durch die stetige Zunahme an vergleichbaren Gehölzen zugenommen haben. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar begründet, dass aufgrund der Häufigkeit und der Anpassungsfähigkeit dieser Arten, die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang vollständig gewahrt werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Ein Ausgleich durch Aufpflanzung ist in diesem Fall nicht erforderlich.

Insgesamt sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Einwände der Naturschutzverbände aus der Stellungnahme vom 29.09.2021 und der unteren Naturschutzbehörde vom 30.09.2021 in Bezug auf die durch die Planung entfallenden Gehölze nicht durchgreifend.

Im Ergebnis liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf die betroffenen Vogelarten nicht vor.

### **B.IX.6.2.2 Fledermäuse**

Nach dem Ergebnis der Bestandserfassungen 2006 und 2019 wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt elf Fledermausarten nachgewiesen, deren landes- und bundesweite Gefährdung der folgenden Tabelle entnommen werden kann (vgl. Fachbeitrag Fauna, Unterlage 19.6.4a).

Art	Rote Liste		FFH	ZAK	BNatSchG
	BW	D			
Kleine Bartfledermaus	3	V	IV	-	s
Fransenfledermaus	2	-	IV	LB	s
Bechsteinfledermaus	2	2!	II + IV	LB	s
Großes Mausohr	2	V!	II + IV	N	s
Großer Abendsegler	i	V?	IV	-	s
Kleiner Abendsegler	2	D	IV	N	s

Zwergfledermaus	3	-	IV	-	s
Rauhautfledermaus	i	-	IV	-	s
Breitflügel-fledermaus	2	G	IV	LB	s
Graues Langohr	1	2	IV	LB	s
Braunes Langohr	3	V	IV	-	s

Erläuterungen:

Rote Liste BW (BRAUn et al. (2003), D: MEINIG et al (2009):

1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Art der Vorwarnliste, i = Gefährdete wandernde Tierart; G = Gefährdung unbekanntes Grades anzunehmen, D = Datennlage unzureichend

FFH-Richtlinie:

II = Art nach Anhang II, IV = Art nach Anhang IV

Zielartenkonzept BW:

LB = Landesart Gruppe B; N = Naturraumart

BNatSchG:

s = streng geschützt.

Neben den dort genannten Arten konnten einige Fledermäuse anhand der Lautaufnahme nicht eindeutig einer Art zugeordnet werden, so dass diese nur auf Gattungsniveau oder Gattungsgruppen erfolgte. Dazu zählen die Gattungen Myotis, Pipistrellus, Plecotus und die Gruppe Nyctaloid.

Im gesamten Trassenverlauf unter Berücksichtigung eines beidseitigem 50-Meter-Puffers sowie des Attentals im Bereich der geplanten Trasse wurden insgesamt acht Fledermausarten mit geringer bis hoher Jagdaktivität nachgewiesen und zwar Zwergfledermaus (durchschnittliche bis hohe Aktivität), Kleine Bartfledermaus (durchschnittliche bis hohe Aktivität), Breitflügel-fledermaus (durchschnittliche Aktivität) sowie Braunes Langohr (geringe bis durchschnittliche Aktivität), Graues Langohr (geringe Aktivität), Mausohr, Kleiner Abendsegler (geringe Aktivität) und Großer Abendsegler (hohe Überflüge). Die mit Abstand häufigste nachgewiesene Art ist die Zwergfledermaus. Waldgebundene Arten wie Fransenfledermaus, Bechsteinfledermaus und Rauhautfledermaus konnten im Untersuchungsbereich „Feldflur südl. bzw. westl. der Trasse bis zum Lehrwald“ nachgewiesen werden. Auf Tabelle 8 im Fachbeitrag Fauna (Unterlage 19.4.6a) wird hingewiesen.

Der Baumbestand im Umfeld der Trasse weist eine geringe Zahl an für Fledermäuse potentiell geeigneten Höhlungen bzw. Spalten auf. Insgesamt weisen die Streuobstwiesen im Attental außerhalb des Trassenumfelds sowie Altholzbestände im Lehrwald für viele Arten (z.B. Fransenfledermaus, Kleiner Abendsegler, Bechsteinfledermaus) ein sehr hohes Quartierpotential auf. In drei Obstbäumen konnte ein Einzelquartier (Männchenquartier) des Braunen Langohrs nachgewiesen werden.

Alle europäischen Fledermausarten gehören zu den Arten des Anhangs IV der FFH-

Richtlinie und sind somit gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt. Mausohr und Bechsteinfledermaus sind zusätzlich im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt.

#### **B.IX.6.2.2.1. Verletzungs- und Tötungsverbot**

Durch das Vorhaben wird nicht gegen das Verletzungs- und Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG verstoßen.

Im Planungsraum bestehen verschiedene Flugstraßen von Fledermäusen, so dass betriebsbedingt Risiken für jagende Fledermäuse bei der Querung der neuen Trasse bestehen. Entscheiden für die Frage der Verwirklichung des Verletzungs- und Tötungsrisikos ist insoweit, ob sich vorliegend durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen das betriebsbedingte Tötungsrisiko in signifikanter Weise erhöht (vgl. stRspr, vgl. z. B. BVerwG, Urteil v. 13.05.2009, Az.: 9 A 73/07). Eine signifikante Risikoerhöhung ist anzunehmen, wenn es um Tiere geht, die auf Grund ihrer Verhaltensweisen gerade im Vorhabenbereich ungewöhnlich stark von den Risiken der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen betroffen sind, sich diese Risiken auch durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich etwaiger Vermeidungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen und es zu einer deutlichen Steigerung des Tötungsrisikos kommt, die nicht mehr unterhalb der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich verbleibt, die mit dem betreffenden Vorhaben im Naturraum immer verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.03.2009, 9 A 30/07 juris Rn. 58, BVerwG, Urteil v. 09.07.2009, 4 C 12/07, juris Rn. 42).

Ein signifikantes Ansteigen des Tötungsrisikos ist unter den oben genannten Gesichtspunkten nicht zu erwarten, weil ein erhöhtes Kollisionsrisiko mit geeigneten Maßnahmen auf das allgemeine Lebensrisiko gesenkt werden kann. Im Einzelnen:

##### Lehrwald-Prinzhölzle

Zwischen dem Lehrwald und dem Prinzhölzle besteht für in diesem Bereich nachgewiesene Waldarten wie Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus und Mausohr eine wichtige funktionale Verbindung. Ebenso wurden vor allem am Lehrwald und in den angrenzenden Streuobstwiesen Kleinabendsegler nachgewiesen, so dass von Männchen-, Balz- und Paarungsquartieren im Lehrwald auszugehen ist und der Verbund zu anderen Waldgebieten wichtig sein dürfte. Durch seinen Flug in großer Höhe wird der Kleinabendsegler entsprechend wenig von Straßen beeinträchtigt. Rauhautfledermäuse wurden in geringer Zahl bei der Begehung am 21.09.2019 am

Rand des Lehrwaldes registriert.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch betriebsbedingte Kollisionen kann ausgeschlossen werden. Im Zuge des Vorhabens wird der derzeitige Waldrand beseitigt, wodurch eine Umorientierung der Tiere erfolgt. Nach fachgutachterlicher Einschätzung wäre bei niedrigeren Überflügen, insbesondere von strukturgebunden fliegenden Fledermausarten (z. B. Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr), ohne Vermeidungsmaßnahmen ein erhöhtes Kollisionsrisiko nicht auszuschließen. Daher sieht die Planung die Anlage von 4 Meter hohen Irritationsschutzwände beidseits der B 293 neu vor (Maßnahme 1.5 V<sub>CEF</sub>), wodurch die Fledermäuse, die Straße in größerer Höhe überfliegen. Gleichzeitig wird angestrebt, dass die Tiere durch die Schutzwand abgelenkt und auf die Grünbrücke hingeführt werden. Durch den Bau der Grünbrücke (Bauwerk Nr. 6917/633) über die B 293 neu (Maßnahme 1.4 V) werden Kollisionen vermieden und der Verbund zwischen Lehrwald und Prinzhölzle aufrechterhalten. Darüber hinaus soll die Funktion der Grünbrücke sowie der Irritationsschutzwände für Fledermäuse in der Planung dadurch gestärkt werden, dass in Zusammenhang mit der Rekultivierung der Arbeitsstreifen und dem Aufbau neuer Waldränder (vgl. hierzu die Maßnahmen 1.7 A<sub>FFH</sub> und 1.8 A<sub>FFH</sub>) ein 10 m breiter Wildkrautsaum angelegt wird.

Der vereinzelt vorgebrachte Einwand, Irritationsschutzwände seien unwirksam, wird zurückgewiesen. Irritationsschutzwände sind zwar nicht als alleiniges Mittel geeignet, jedoch in Kombination mit gefahrfreien Quermöglichkeiten. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die Maßnahmen im Bereich des Lehrwalds geeignet, das Kollisionsrisiko für Fledermäuse auf das allgemeine Lebensrisiko zu senken. Im Vergleich zur bestehenden Situation vor Ort wird mit den Maßnahmen sogar eine deutliche Verbesserung der funktionalen Beziehung zwischen den Waldgebieten erreicht. Die Wirksamkeit der Grünbrücke wird im Übrigen durch ein Monitoring sichergestellt (A.IV.4.4.14.).

### Attental

Die mit Abstand individuenreichsten Flugbewegungen finden im Attental statt. Hier befindet sich zwischen dem Siedlungsbereich von Jöhlingen und dem Lehrwald eine bedeutende Flugstraße von Zwergfledermäusen und Kleinen Bartfledermäusen, die diese regelmäßig nutzen. Die Flugstraße verbindet die Quartiere von Zwerg- und Bartfledermäusen im Siedlungsbereich von Jöhlingen mit den Jagdgebieten in den Streuobstwiesen und den Waldrändern des Lehrwalds. Die strukturgebundenen

Arten folgen dabei eng der von Jöhlingen ausgehenden grabenbegleitenden Vegetation in einer Flugschneise von beiderseits 5 bis 10 m des Grabens. Vom Ende der Gehölze im Attental fächert der Flugweg in die Streuobstwiesen vor dem Lehrwald auf. Die gutachterliche Beurteilung geht davon aus, dass die Flugstraße auch von einzelnen Grauen Langohren und Braunen Langohren genutzt wird.

Zur Vermeidung eines signifikant erhöhten Tötungsrisikos wird das Attental im Bereich der Flugstraße mit einer Brücke gequert, die nach gutachterlich Beurteilung ausreichend breit und hoch ist, um von Fledermaus unterflogen zu werden (Maßnahme 3.3 V). Die darunterliegenden Feuchtgebietsstrukturen werden überspannt und somit die bedeutende Flugstraße im Attental durch die neue Straßentrasse funktional nicht unterbrochen. Bauzeitlich werden mit Maßnahme 3.1a VCEF die naturschutzfachlich wertvollen Vegetationsbestände wie Gewässerlauf und Gehölze geschützt. Klarstellend wurde dem Vorhabenträger aufgegeben im Rahmen der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachten, dass die Durchgängigkeit und die Strukturen der Flugstraßen auch während der Bauzeit (ggf. durch technische Lösungen) möglichst aufrechterhalten werden (A.IV.4.2.4.).

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme vom 30.09.2021 angesichts der im Attental nachgewiesenen unterschiedlichen Fledermausarten und ihrer spezifischen Verhaltensweisen Klärungsbedarf zur Vermeidung von Kollisionsrisiken gesehen. Sie stellte in den Raum, dass der fachliche Ansatz für Transferflüge von Zwerg- und Bartfledermaus in 2 - 5 m Höhe sich nicht mit der absoluten Sicherheit konstatieren ließe und eine Nachrüstverpflichtung für Schutzmaßnahmen für Fledermäuse, bei entgegen der Annahme in den Unterlagen festzustellenden Kollisionen möglich seien müsse.

Die Naturschutzverbände sowie einige Einwender bezweifeln ebenfalls, dass mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für Fledermäuse ausgeschlossen werden könne. Laut der Beschreibung zu Maßnahme 3.3 V (Überführung der B 293 neu über das LSG Attental) könne ein erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse lediglich „weitgehend ausgeschlossen“ werden, was insbesondere bei vom Aussterben bedrohter Arten (Graues Langohr) nicht ausreichend sei. Ferner sei sicher damit zu rechnen, dass auch rechts und links der Brücke im weiteren Trassenverlauf durch die Feldflur Fledermäuse die Trasse überfliegen und damit einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt würden.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung unter Verweis auf einschlägige Expertenmeinungen in Fachbeiträgen zu Querungshilfen bei Fledermäusen dem entgegengehalten, dass für die Zwergfledermaus und die Bartfledermaus lichte Höhen von 4,5 Metern und Breiten von 5-6 Metern ausreichend seien, um gefahrlose Querungen zu ermöglichen. Die Planung der Attentalbrücke liege weit über diesen Vorgaben. Aus der Untersuchung von bestehenden Talbrücken vergleichbarer Dimensionen gäbe es keine Anhaltspunkte für ein erhöhtes und keinesfalls für ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko bei Brücken in dieser Größenklasse. Das Wesen von Flugstraßen liege zudem darin begründet, dass die Fledermäuse hierbei regelhaft vorhandenen Leit- bzw. Orientierungsstrukturen folgen und nicht parallel dazu in der offenen Feldflur fliegen. Insbesondere das Attental stelle eine lineare Landschaftsstruktur mit Orientierungspunkten dar, welches vollständig überbrückt wird. Für die genannten Arten gäbe es daher keinen Grund regelmäßig abseits der geeigneten Flugrouten in der offenen Feldflur zu fliegen und dort einem Risiko ausgesetzt zu sein.

Diese Aussagen wurde in einer Besprechung, an der auch die untere Naturschutzbehörde teilgenommen hat, sowie im Erörterungstermin seitens des Gutachters dahingehend weiter konkretisiert, dass bei der Brücke der Abstand zwischen Geländehöhe und Gradientenhöhe im Bereich der Flugstraße entlang des Grabens fast 10 m betrage. Kleine Bartfledermäuse und Zwergfledermäuse als häufigste Arten in diesem Bereich sowie die „Langohren“ (Graues Langohr, Braunes Langohr) folgten Leitstrukturen, während für nicht oder wenig strukturgebunden fliegende Arten wie z.B. die Abendsegler keine regelhaft beflogene Wege, sondern eher diffuse Flugbewegungen vorkommen. Zum einen fliege der Abendsegler in großen Höhen von 20, 30, 50 oder auch 100 m Höhe; zum anderen konnte im Attental kein konzentriertes bzw. bodenständig Vorkommen des Abendseglers nachgewiesen werden. Ein erhöhtes Risiko dieser Art sei aufgrund der in weiten Teilen nicht als Jagdlebensraum geeigneten Habitatausstattung nicht gegeben. Aufgrund ihrer Verhaltensweise sei das Kollisionsrisiko für die Abendsegler daher nicht signifikant erhöht, sondern bewege sich innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos (vgl. Protokoll zum Erörterungstermin vom 10.10.2023 sowie Protokoll zur Besprechung vom 18.09.2023). Zudem konnte für den Großen Abendsegler kein Fortpflanzungsstatus nachgewiesen werden, beim Kleinen Abendsegler sind ebenfalls keine Wochenstuben im Raum bekannt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen und geht davon aus, dass ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko nicht besteht. Die Brücke ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend dimensioniert, um ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko der relevanten Fledermausarten zu vermeiden. So wird z. B. in der Arbeitshilfe Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse (Brinkmann et al., 2012, S. 61), zunächst ganz grundsätzlich festgehalten, dass unter Talbrücken mit großer lichter Weite und Höhe die angestammten Flugrouten der Fledermäuse bzw. die Wahl neuer Wege wenig beeinflusst werden. Zusätzliche Sperreinrichtungen seien nur dann erforderlich, wenn die Bauwerke mit der Fahrbahn in den Bereich der Baumkronen reichen und dadurch bedeutsame Fledermausflugrouten betroffen sein. Sodann gibt die Arbeitshilfe in Tabelle 6 Hinweise für die Dimensionierung von Durchlässen, die für die Arten Zwergfledermaus und Große Bartfledermaus lichte Höhen von 4 – 6 m und Breiten von 4 – 6 m als ausreichend bewertet. Ebenso sieht das Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2022, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) hinsichtlich Faunaunterführungen für Bartfledermaus und Zwergfledermaus lichte Höhen von  $\geq 4$  m als ausreichend an (vgl. Tabelle 9, MAQ 2022). Die Talbrücke übersteigt diese Empfehlungen in Höhe und Breite deutlich. Auch für die Fledermausarten Graues Langohr und Braunes Langohr vermag die Planfeststellungsbehörde aus den o.g. Gründen kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko erkennen. Für alle strukturgebunden oder teils strukturgebunden fliegenden Arten besteht diesbezüglich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Prognosesicherheit.

Auch hinsichtlich des Abendseglers bestehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine durchgreifenden Zweifel an der Bewertung des Vorhabenträgers. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ist vor allem dann auszugehen, wenn im Rahmen eines Straßenneubaus eine tradierte Flugroute zwischen den Tagesquartieren und den Jagdhabitaten geschnitten wird. Für die Beurteilung einer signifikanten Gefährdung sind insbesondere auch artspezifische Verhaltensweisen und die Frequentierungshäufigkeit des durchschnittlichen Raumes in den Blick zu nehmen. Bereits im Zuge der faunistischen Untersuchungen ergaben sich für den Abendsegler keine Hinweise auf regelmäßig beflogene Jagdgebiete oder auf Quartiere im Untersuchungsraum (vgl. Unterlage 19.6.4a, S. 43). Im Erörterungstermin wurde Seitens des Gutachters nochmals bestätigt, dass keine regelhaft beflogenen Wege des Abendseglers vorhanden seien. Gleiches gilt auch für die Breitflügel-Fledermaus. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde wurde gutachterlich mit E-

Mail vom 14.05.2024 ausgeführt, dass die BreitflügelFledermaus im relevanten Bereich nur in sehr geringen Individuenzahlen vorkomme und statt gebündelte Flugwege diffuse Flugbewegungen zwischen Quartiergebiet im Siedlungsraum und umgebender Landschaft als Jagdgebiet vorlägen. Hinzu käme, dass gerade die wenig bis nicht strukturgebunden fliegenden Arten eine Brücke eher als Hindernis denn als Leitstruktur wahrnehmen und daher entsprechend Abstand von diesen Strukturen halten, so dass ein zusätzlicher Anprallschutz nicht erforderlich sei. Solch ein Anprallschutz wäre für solche Arten erforderlich, wenn sich das Brückenbauwerk in unmittelbarer Quartiernähe befände, das Bauwerk selbst ein Quartier darstellen würde (z.B. Widerlager), die Brücke einen hohen Flugweg queren würde, der sich z.B. aus nahegelegenen Quartieren in Baumkronen oder hohen Gebäuden ergäbe, oder gebündelte individuenreiche Flugwege der jeweiligen Arte vorlägen. Dies ist vorliegend nicht der Fall, so dass die Planfeststellungsbehörde die gutachterliche Einschätzung teilt, dass für nicht bzw. wenig strukturgebunden fliegende Arten wie Abendsegler und BreitflügelFledermaus kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko besteht.

Soweit in der Maßnahmenbeschreibung von einem „weitgehend ausgeschlossenen“ erhöhten Kollisionsrisiko die Rede ist, mag die Wortwahl zwar in diesem Fall irreführend sein, lässt aber allein deshalb keine andere artenschutzrechtliche Beurteilung zu.

### Kapellenhof-Jöhlingen

Im Rahmen der Quartiersuche im Trassenverlauf zeigte sich, dass am Kapellenhof von einem Wochenstubenquartier der Kleinen Bartfledermaus auszugehen ist. Vom Kapellenhof aus besteht eine Flugstraße der überwiegend strukturgebunden fliegenden Bartfledermaus zum Hohberg sowie eine anzunehmende, jedoch nicht bestätigte, funktionale Beziehung quer zur Trasse Richtung Jöhlingen. Zwischen Kapellenhof und dem Siedlungsbereich von Jöhlingen sieht die Planung daher den Aufbau einer beidseitigen geschlossenen Gehölzpflanzung auf den Oberkanten der Einschnittsböschung des tiefen Geländeeinschnitts als Leit- und Sperrpflanzung vor (Maßnahme 5.3.A/V<sub>CEF</sub>), die zum einen mögliche Flüge in den Trassenbereich vermeiden und zum anderen die Tiere in Richtung der Wegeunterführung der Wöschbacher Straße (Maßnahme 3.7 V) lenken soll. Die zu pflanzenden Gehölze müssen vor Verkehrsfreigabe ihre Funktion erfüllen, was durch eine Pflanzhöhe von mind. 4,5 m sichergestellt wird (A.IV.4.4.5.). Andernfalls sind (temporäre) technische Lösungen wie z.B. Irritationsschutzwände vorzusehen (A.IV.4.4.6.). Das Brückenbauwerk weist eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m und eine lichte Weite

von rund 35,00 m auf und ist daher ausreichend dimensioniert.

### Bahnüberführung und Walzbach

Weitere regelmäßig genutzte Flugstraßen, insbesondere für die Zwergfledermaus, befinden sich entlang der Bahnlinie und des Walzbachs. Die Flugstraße entlang der Bahnlinie wird durch die mit dem Bau einer Bahnunterquerung verbundene Entfernung von Gehölzen auf der Bahnböschung nach gutachterlicher Einschätzung nur geringfügig unterbrochen, wobei bereits aktuell keine durchgehende Gehölzkulisse als Leitlinie besteht. Unter Berücksichtigung der Maßnahme 7.3 V<sub>CEF</sub> und in Verbindung mit den Nebenbestimmungen A.IV.4.4.5. und A.IV.4.4.6. kann durch die Bepflanzung im Umfeld des Brückenbauwerkes als Leit- und Sperrereinrichtung ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Fledermäuse ausgeschlossen werden.

Am Walzbach folgt die Flugstraße den gewässerbegleitenden Gehölzen. Die Planung sieht mit Maßnahme 8.2 V einen Ersatz des aktuell vorhandenen Durchlasses durch ein Kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk vor. Das deutlich aufgeweitete Bauwerk mit einer lichten Höhe von  $\geq 2$  m und einer lichten Breite von 4 m minimiert in Verbindung mit dort vorgesehenen Irritationsschutzwänden entlang der B 293 neu (Maßnahme 8.3 V<sub>CEF</sub>) das Kollisionsrisiko für Fledermäuse ausreichend. Eine Verwirklichung des Tötungsverbots nach §§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG kann dadurch nach gutachterlicher Einschätzung und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vermieden werden.

### Gehölzpflanzungen als Leit- /Sperrpflanzung

Die Naturschutzverbände halten in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 die Maßnahmen 5.3 A / V<sub>CEF</sub> und 7.3 A / V<sub>CEF</sub> für nicht ausreichend. Bis die Bäume die erforderliche Höhe und große Kronen entwickeln würden und damit die vorgesehene Wirkung entfalten könnten, nämlich die Fledermäuse vom Überfliegen der Trasse in niedriger Höhe abzuhalten, würden ca. 20 – 30 Jahre vergehen. Bis dahin verbliebe ein signifikant erhöhtes, unzulässiges Tötungsrisiko.

Ebenso hat die untere Naturschutzbehörde eingewandt, dass Bäume mit einem geplanten Stammumfang von 20 – 25 cm keine großkronigen Bäume darstellten. Zur Wahrung der Leitfunktion sollten Bäume mit Stammumfang 40 – 45 cm gepflanzt werden, jedenfalls aber mindestens die nächst größere Kategorie (25-30 cm).

Zunächst ist festzuhalten, dass die Beschreibung der Maßnahme 7.3 A /V<sub>CEF</sub> im Maßnahmenblatt die Pflanzung großkroniger Bäume ausdrücklich benennt und

Maßnahme 5.3 A/V<sub>CEF</sub> die Herstellung einer geschlossenen Gehölzpflanzung vorsieht. Angaben zum Stammumfang enthalten die Maßnahmenblätter – im Gegensatz zu den Planunterlagen zur B 293, Ortsumfahrung Berghausen - nicht. Vorgaben für die Zielqualität der Bäume sind in den Maßnahmenblättern aber enthalten und zwar Höhe von  $\geq 4$  m vgl. (Unterlage 9.3a).

Fledermäuse sind in außerdem in der Lage, sich neue Flugrouten zu erschließen, um z. B. ihre Nahrungshabitate zu erreichen, sofern sich ihnen strukturelle Leitlinien (Hecken, Alleen etc.) bieten, an denen entlang sie sich beim Fliegen orientieren können, bis sie geeignete Querungsmöglichkeiten (z.B. Unter- oder Überführungen / Grünbrücken) erreichen (vgl. BMDV, Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, 2023, S.78). Gehölzpflanzungen sind auch nach gutachterlicher Beurteilung geeignet, das Kollisionsrisiko querender Fledermäuse ausreichend zu vermindern, denn eine Leitstruktur besteht aus akustisch eindeutig zu erkennenden und zu klassifizierenden Landmarken. Nach Auskunft des Gutachters ist für die Frage, ob Fledermäuse Bäume als Leitstruktur/ Überflughilfe erkennen, nicht der Stammumfang, sondern die Höhe der Bäume entscheidend, damit Fledermäuse diese als Leitstruktur / Überflughilfe erkennen. Darüber hinaus gibt der Vorhabenträger zu bedenken, dass Pflanzware mit sehr großem Stammumfang sich in der Regel deutlich schlechter und langsamer entwickelt und über die Zeit eine langsamere Entwicklung von Pflanzungen und ein größeres Ausfallrisiko eintreten kann. Die Entwicklung von großkronigen Bäumen betrage ca. 15 bis 20 Jahre, in Abhängigkeit der Baumart. In Relation zu sicheren Flughöhen im Straßenverkehr könne die Entwicklung einer Wuchshöhe von 5-6 Metern jedoch wesentlich rascher erfolgen.

Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde können daher beidseitige Strukturen in Form von Bepflanzungen mit mindestens 4,5 m Höhe von der Straßenoberfläche zur Oberkante der Krone, wie sie Nebenbestimmung A.IV.4.4.5. festsetzt, als straßenparallele Leitstrukturen dienen und längerfristig deutlich größere Höhen als technische Lösungen erreichen. Sollte keine entsprechende Pflanzqualität zur Verfügung stehen oder notwendige Pflanzungen entlang der Bahntrasse nicht möglich sein, sind vom Vorhabenträger beispielweise technische Lösungen zu treffen (z. B. hohe Zäune bis Pflanzung wirksam ist), welche die Funktion von Leitpflanzungen übernehmen (A.IV.4.4.6.). Die Funktionserfüllung des Fledermausschutzes durch die vorgenannten Maßnahmen muss vor Verkehrsfreigabe sichergestellt sein. Dies ist in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe zu prüfen. Die Maßnahmen an der Bahnlinie sind mit der AVG abzustimmen.

### Quartier im Attental

Eine Verwirklichung des 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist auch nicht infolge der Baufeldfreimachung zu befürchten. Im Attental konnte in einem kleinen von der Planung betroffenen Streuobstbestand in drei alten, höhlenreichen Bäumen durch Kotspuren eine Quartiernutzung des Braunen Langohrs nachgewiesen werden, wobei aufgrund der geringen Kotmenge eher von einer Nutzung eines männlichen Einzeltiers statt von einem Koloniehauptplatz auszugehen ist. Zur Vermeidung von Tötungen oder Verletzungen ist es vorgesehen, die Gehölze außerhalb der Sommernutzung durch Fledermäuse in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar eines Jahres zu beseitigen (A.IV.4.4.1.). Zudem wird Maßnahme 3.1a V<sub>CEF</sub> dahingehend konkretisiert, dass Bäume mit Höhlungen, die als potentielle Quartiere für Fledermäuse in Betracht kommen, vor Rodung auf die Anwesenheit von Tieren zu überprüfen sind (A.IV.4.4.3.)

### **B.IX.6.2.2.2. Störungsverbot**

Der Tatbestand des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird für die Gruppe der Fledermäuse zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weder bau-, anlage- noch betriebsbedingt erfüllt.

Die geplante Trasse verläuft zwar durch Jagdgebiete von Fledermäusen, bau- oder betriebsbedingt sind jedoch keine erheblichen Störungen zu erwarten, die sich in erheblichem Umfang negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen nachgewiesener Arten auswirken. Erhebliche betriebs- und anlagebedingte Störungen durch vorhabenbedingte Trennwirkungen zwischen Quartier und Jagdgebieten werden durch die Aufrechterhaltung der Flugstraßen sowie im Attental durch die vorgezogene Neuanlage und Aufwertung der Jagdgebiete in Streuobstwiesen (Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>) vermieden. Betriebsbedingte erhebliche Störungen des Bartfledermaus-Quartiers am Kapellenhof, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führt, sind ebenfalls nicht zu erwarten, da Störungen nach gutachterlicher Einschätzung durch die Einschnittslage der Trasse nördlich vom Kapellenhof ausgeschlossen werden. Im Übrigen hat Lärm aus gutachterlicher Sicht auf Fledermäuse allenfalls sehr kleinräumige Auswirkung im unmittelbaren Straßenumfeld; Kulissenwirkungen und Bewegungen sind unerheblich. Im Bereich Lehrwald-Prinzhölze werden zudem potentielle Störwirkungen durch Lärm bzw. Licht und Bewegung durch die Irritationsschutzwände auch für Fledermäuse und Wildtiere reduziert.

### **B.IX.6.2.2.3. Schädigungsverbot**

Auch ein Verstoß gegen den Tatbestand des Schädigungsverbots von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist nicht zu besorgen.

Im Attental befinden sich im Bereich der geplanten Trasse mehrere Obstbäume, die von einzelnen Fledermäusen als Quartier genutzt werden können. In drei Obstbäumen konnte ein Einzelquartier (Männchenquartier) des Braunen Langohrs nachgewiesen werden. Dem Verlust an Ruhestätten begegnet die Planung mit geeigneten Maßnahmen, die von der Planfeststellungsbehörde insgesamt als ausreichend bewertet werden. Zur Wahrung der ökologischen Funktion der betroffenen Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang ist es vorgesehen, das Quartierangebot durch 20 Fledermauskästen, die in Obstwiesen des Attentals und am Waldrand des Lehrwaldes angebracht werden, zu verbessern (Maßnahme 4.6a A<sub>CEF</sub>). Sie sind vor Baubeginn funktionsfähig herzustellen. Die Unterhaltung dieser Kästen ist für mind. 25 Jahre sicherzustellen (A.IV.4.4.7.). In Kombination mit der Pflanzung von rund 35 hochstämmiger Obstbäume (Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>) wird der kleinflächige Verlust der Obstwiesen mittel- bis langfristig wieder ausgeglichen. Hinzu kommt, dass durch die Planung nur einzelne potentielle Quartiere betroffen sind, baumhöhlenbewohnende Arten jedoch regelmäßig ihre Quartiere wechseln und ein umfangreiches Quartiernetzwerk im Jahresverlauf nutzen.

Darüber hinaus sind die Gehölze außerhalb der Sommernutzung durch Fledermäuse in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar eines Jahres zu beseitigen (A.IV.4.4.1.) und Bäume mit Höhlungen, die als potentielle Quartiere für Fledermäuse in Betracht kommen, vor Rodung auf die Anwesenheit von Tieren zu überprüfen (A.IV.4.4.3.)

In den übrigen Trassenabschnitten sind nach Datenlage weder bau- noch anlagebedingt Fortpflanzungs- oder Ruhestätten noch essentielle Jagdgebiete von Fledermäusen betroffen.

### **B.IX.6.2.3 Zauneidechse**

Im Untersuchungsgebiet gelangen Nachweise punktueller, trassennaher Vorkommen der Zauneidechse. Am Rand des Lehrwalds konnten in einer Waldböschung Nachweise der Zauneidechse erbracht werden. Südwestlich von Jöhlingen im At-

tental wurde ein kleines individuenschwaches Vorkommen in einem wegbegleitenden schmalen Saum kartiert. Weitere Nachweise bzw. zu erwartende Vorkommen der Zauneidechse bestehen am Hungerberg, an einer ostexponierten wegbegleitenden Böschung westlich des Kapellenhofs und in einem Grasweg im Gewann Eben. Ein weiteres Vorkommen besteht im Bereich der vom Eingriff betroffenen Bahnböschung der Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn. Es handelt sich nach Datenlage um ein sehr kleines Vorkommen der Art, wobei die geringe Siedlungsdichte sehr wahrscheinlich auf den dichten Gehölzbestand entlang des betroffenen Bahnabschnitts zurückzuführen ist.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegt weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt ein signifikant erhöhtes Tötungs- oder Verletzungsrisiko gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG vor.

Zur Vermeidung der Tötung oder Verletzung von Individuen der Zauneidechse ist in den vom Eingriff betroffenen besiedelten Bereichen vorgesehen, die anwesenden Tiere in unmittelbar benachbarte, als Habitat geeignete Flächen zu vergrämen. Zur Vorbereitung der Arbeiten zur Vergrämung werden zunächst auf den von Zauneidechsen besiedelten Flächen im Baufeld Gehölz- und Vegetationsrückschnitte in Handarbeit bzw. nur unter Verwendung leichter Maschinen durchgeführt (vgl. Maßnahmen 1.2 V<sub>CEF</sub>, 3.2 V<sub>CEF</sub>, 6.2 V<sub>CEF</sub>). Die Vergrämung muss außerhalb der Fortpflanzungszeit und Winterruhe der Tiere stattfinden. Bodenarbeiten wie Wurzelrodungen, Baufeldfreimachung usw. dürfen erst nach erfolgreicher Vergrämung der Zauneidechsen durchgeführt werden. Zur Vermeidung der Einwanderung von streng geschützten Reptilien in das Baufeld wird auf die Vergrämung folgend ein temporärer Reptilienschutzzaun am Rand des Baufeldes errichtet (Maßnahmen Nr. 1.2 V<sub>CEF</sub>, 3.2 V<sub>CEF</sub>, 6.2 V<sub>CEF</sub>). Die Einzelheiten sind vor Baubeginn von der Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde festzulegen (A.IV.4.4.9.).

Von den Naturschutzverbänden (Stellungnahme vom 29.09.2021) sowie von einzelnen Einwendern wurde kritisiert, dass bei den Begehungen in den Jahren 2015 und 2019 Eidechsenvorkommen übersehen worden seien. Tatsächlich gebe es über die in der faunistischen Untersuchung dargestellten Vorkommen hinaus an anderen Stellen im Attental, näher zur Bebauung, Beobachtungen von Zauneidechsen durch mehrere Anwohner. Deshalb sei im gesamten Trassenverlauf vom Waldrand bis zur Bahnlinie ein mehr oder weniger flächenhaftes Vorkommen der Zauneidechse an-

zunehmen, auf welches auch die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse auszuweiten seien. Der Vorhabenträger hat den Einwand einer flächigen Verbreitung der Zauneidechse im gesamten Trassenverlauf zurückgewiesen, da überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen (davon überwiegend Ackerflächen) ohne Lebensraumfunktion für die Zauneidechse tangiert würden. Es sei jedoch nach gutachterlicher Einschätzung plausibel, dass Zauneidechsen außerhalb der untersuchten Bereiche, beispielsweise am Ortsrand von Jöhlingen, vorkommen. Diese Vorkommen seien für die rechtliche Beurteilung aber nicht relevant, da diese Lebensstätten weder bau-, noch betriebs- oder anlagebedingt beeinträchtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Beurteilung und macht sie sich zu eigen. Die Lebensraumstätten wurden in der faunistischen Untersuchung unter Berücksichtigung der Lebensraumansprüche auf der Grundlage von Sichtbeobachtungen vorgenommen. Um sicherzustellen, dass der Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG gleichwohl nicht verwirklicht wird, sieht es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, aber auch ausreichend an, die als Lebensstätten der Tiere in Betracht kommenden Flächen vor Baubeginn erneut zu überprüfen (A.IV.4.4.9). Mit dieser Nebenbestimmung wird auch dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde Rechnung getragen, wonach hinsichtlich der Schutzzäune ein Ergänzungsbedarf im unmittelbaren Baufeld gesehen wird und sichergestellt werden müsse, dass sich zu Beginn der Baumaßnahme keine Individuen im Baufeld befinden.

Bezüglich des Vorbringens der Naturschutzverbände, auf den neuen Straßenstrecken bestehe sowohl westlich als auch östlich der geplanten Brücke im Attental ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Zauneidechsen, hat der Vorhabenträger zutreffend darauf hingewiesen, dass sich dieses Risiko nach gutachterlicher Beurteilung im Bereich des allgemeinen Lebensrisikos bewege. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung an. Reptilien und hier insbesondere die Zauneidechse kommen nicht selten nahe von vielbefahrenen Straßen und Autobahnen vor, z. B. in günstig exponierten Böschungen. Es ist daher nachvollziehbar und in der Rechtsprechung anerkannt, dass das Tötungsverbot nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der ggf. vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Das gilt auch für bau- und anlagebezogene Risiken eines Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil v. 08.01.2014, 9 A 4/13, juris Rn. 99, mwN). Der Planfeststellungsbehörde sind indes keine Umstände bekannt, die das

betriebsbedingte Tötungsrisiko im Vorhabenbereich in signifikanter Weise erhöhen.

Für die Zauneidechse sind keine baubedingten erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu erwarten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art auswirken. Betriebs- und anlagebedingte Störungen durch Trennwirkungen zwischen Lebensstätten sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben erfolgen kleinflächige Eingriffe in Lebensstätten der Zauneidechse im Attental und am östlich des Planungsraums gelegenen Bahndamm. Als Ausgleich für den Verlust von Fortpflanzungsstätten sind in direktem räumlichen Umfeld der betroffenen Lebensstätten vorgezogenen funktionserhaltende Maßnahmen vorgesehen (Maßnahmen 4.7a A<sub>CEF</sub>, 7.2 A<sub>CEF</sub>). Das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gemäß §§ 44 Abs. Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht erfüllt. Die als Ersatzlebensräume vorgesehenen Flächen sind durch geeignete Maßnahmen als Lebensraum für die Art aufzuwerten. So werden im Attental entlang von Wegen und Nutzungsgrenzen gehölzfreie Krautsäume mit kleinen Lesesteinriegeln und Einbringung von liegendem Totholz angelegt (Maßnahme 4.7a A<sub>CEF</sub>) und am Bahndamm werden benachbarte, sehr stark verbuschte Abschnitte durch eine Gehölzpflanze und abschnittsweiser Auslichtung aufgewertet (Maßnahme 7.2 A<sub>CEF</sub>). Die Anlage der Zauneidechsenhabitats ist gemäß Maßnahmenblatt (Unterlage 9.2a) mit zeitlichem Vorlauf von einem Jahr bzw. in zeitlicher Abstimmung mit den Maßnahmen zur Vergrämung vor Herstellung des Baufelds durchzuführen. Die fachgerechte Herstellung der Ersatzlebensräume ist der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn nachzuweisen (A.IV.4.4.8). Auch die Pflege und Unterhaltung der Flächen entsprechen den fachlichen Vorgaben.

Soweit die Naturschutzverbände bemängeln, dass die Flächengröße der Maßnahme 4.7a A<sub>CEF</sub> zu gering sei, hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass sich der Umfang der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen am Umfang der betroffenen Lebensstätten orientiert. Eine Ausweitung sei nach Datenlage nicht begründet. Diese gutachterliche Bewertung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und zwar selbst nach erfolgter geringfügiger Reduzierung der Maßnahmenfläche im Laufe des Verfahrens (vgl. hierzu B.IX.1.2.2.). Entscheidend ist insoweit nämlich, ob der neu geschaffene Lebensraum die beeinträchtigten Funktionen nach aller Erfahrung für die betroffenen Tiere auffängt. Die Maßnahme 4.7a A<sub>CEF</sub> hat einen Gesamtumfang von 0,21 ha und gleicht die Beeinträchtigungen des Ausgangsbiotops im Verhältnis von etwas mehr als 1:1 aus. Die Funktionserfüllung wird durch jährliche

Überprüfung hinsichtlich Eignung und Besiedelung der Maßnahmenfläche zumindest für die Dauer von fünf Jahren sichergestellt (A.IV.4.4.10.). Erforderlichenfalls sind z. B. strukturverbessernde Maßnahmen festzulegen.

Bei Beachtung der vorgesehenen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden daher die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG in Bezug auf die Zauneidechsen nicht erfüllt.

#### **B.IX.6.2.4 Großer Feuerfalter**

Aus dem ersten Untersuchungsjahr 2006 liegt ein Nachweis des europarechtlich streng geschützten Feuerfalters vor, dessen Vorkommen in den nachfolgenden Plausibilisierungen und der Nachkartierung 2019 nicht mehr bestätigt werden konnte. Daher geht der Fachbeitrag Fauna (Unterlage 19.4.2a, S. 41) davon aus, dass die Art kein bodenständiges Vorkommen im Untersuchungsgebiet hat.

Die untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe hat gleichwohl eine erneute Überprüfung zu möglichen Vorkommen des Großen Feuerfalters gefordert. Nach Auskunft der unteren Naturschutzbehörde wurde - unstreitig - im Zusammenhang mit der Sanierungsmaßnahme des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen zwischen dem Walzbach und den Sportplätzen im Jahr 2022 ein Nachweis des Großen Feuerfalters (Eigelege) erbracht. Im mit der Planfeststellungsbehörde, dem Vorhabenträger und der unteren Naturschutzbehörde am 18.9.2024 geführten Fachgespräch wurde seitens des Gutachters bestätigt, dass es aufgrund des Lebenszyklus der Art vorkommen könne, dass in einem Jahr die Art nachgewiesen wird, in anderen Jahren nicht. Der Große Feuerfalter gehöre zu den hochmobilen Arten, deren Weibchen weit umherstreifen und ihre Eier an geeigneten Raupennahrungspflanzen ablegen. Dies sei Abhängigkeit vom Angebot an Wuchsorten, beispielsweise des Krausen Ampfers (*Rumex crispus*). Die Planfeststellungsbehörde hat es aufgrund der im Gespräch geäußerten gutachterlichen Empfehlung für erforderlich gehalten, den Vorhabenträger mit Nebenbestimmung A.IV.4.4.11. zu verpflichten, vor Baubeginn zu prüfen, ob innerhalb des Baufelds mögliche Wuchsorte der Raupennahrungspflanze des Großen Feuerfalters bestehen. In diesem Fall sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Karlsruhe geeignete Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen, um eine Eiablage des Großen Feuerfalters zu verhindern. Zusätzlich ist das Baufeld durch eine Negativkontrolle des Geländes auf Eier des großen Feuerfalters durch die Umweltbaubegleitung freizugeben.

#### **B.IX.6.2.5 Amphibien**

Die faunistischen Untersuchungen basieren unter anderem darauf, welche Arten und Artengruppen aufgrund der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Lebensräume zu untersuchen sind. Im Arbeitsprogramm des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 19.4.2a) waren keine Bestandserfassungen zur Gruppe der Amphibien vorgesehen, da im Planungsraum und hier insbesondere im Umfeld der geplanten Trasse weder geeignete dauerhafte Laichgewässer vorhanden waren, noch regelmäßige Wanderbewegungen von/zu Laichgewässern stattfinden. Dies trifft insbesondere auch für die im Steckbrief für das FFH-Gebiet gemeldeten Arten Gelbbauchunke und Kammmolch zu.

Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Einschätzung des Gutachters, dass die von den Naturschutzverbänden geforderte umfassende Nacherhebung der Amphibien im Plangebiet nicht erforderlich ist. Der Hinweis der Naturschutzverbände sowie einiger Einwender, dass in den letzten Jahren von einigen Bürgern im Bereich des Attentals und entlang der geplanten Trasse Erdkröten und Feuersalamander gesichtet wurden und es dort, wo Erdkröten vorkommen in der Regel auch Springfrösche gibt, vermag hieran nichts zu ändern. Einzelbeobachtungen rechtfertigen in der Regel nicht den Rückschluss auf ein Vorkommen dieser Arten. Die Landlebensräume des streng geschützten Springfroschs befinden sich überwiegend in Wäldern. Einzelne Erdkröten im Siedlungsbereich lassen sich z. B. mit der Existenz von Gartenteichen begründen. Letztlich hat der Gutachter auf eine Nachfrage zum zeitweilig wasserführenden Graben im flächenhaften Naturdenkmal „Attental“ im Erörterungstermin am 10.10.2023 angemerkt, dass es durchaus sein könne, dass - wenn man ein sehr nasses Frühjahr habe - temporäre Gewässer entstehen könnten, in denen eine Amphibienart ablaichen könne. Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis daher insoweit auf, als dass vor Beginn der Bauarbeiten zu prüfen ist, ob sich im Bereich des Attentals (temporäre) Gewässer gebildet haben, die von Amphibien der streng geschützten Arten im Sinne der Tabelle 2 der Unterlage 19.4.2a. als Laichgewässer genutzt werden können. In diesem Fall sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde unter Einbezug der Umweltbaubegleitung geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen zu ergreifen (A.IV.4.4.12). Mit hin kann eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden.

#### **B.IX.6.2.6 Haselmaus**

Im Rahmen der 2019 durchgeführten Kartierung mittels 40 ausgebrachten Tubes in-

nerhalb der vom Eingriff betroffenen Waldflächen ergaben sich weder für den Lehrwald noch für das Prinzhölzle Hinweise auf ein Vorkommen der streng geschützten Haselmaus. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit der Art ist damit ausgeschlossen.

#### **B.IX.6.2.7 Sonstige Tierarten**

Aus den Begehungen und der im Einwirkungsbereich vorhandenen Biotopstrukturen ergaben sich keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein weiterer im Sinne des § 44 Abs. 1, Abs. 5 BNatSchG artenschutzrechtlich relevanter Arten. Bei den Begehungen im Jahr 2019 wurden Lebensstätten potentiell zu erwartender Tagfalterarten, wie z. B. des europarechtlich streng geschützten Wiesenkopf-Ameisenbläulings, nicht vorgefunden. Dies trifft auch für in Tabelle 2 des Fachbeitrags Artenschutz (Unterlage 19.4.2a) aufgeführten Käferarten, Libellenarten und die Bachmuschel zu. Nachweise der Schlingnatter liegen aus dem Planungsraum nicht vor. Sie würden aber durch die beispielweise am Bahndamm vorgesehenen Vermeidungs- und funktionserhaltende Maßnahmen der Zauneidechse profitieren. Die Spanische Fahne wurde im Rahmen von zwei Begehungen im August 2006 sowohl im Lehrwald als auch am Hohberg nachgewiesen. Beeinträchtigungen der Spanische Fahne durch die Planung können aufgrund fehlender geeigneter Lebensräumen der Art im Bereich der geplanten Trasse hingegen ausgeschlossen werden.

#### **B.X. Forstwirtschaft**

Die dauerhafte Umwandlung und die vorübergehende Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart bedürfen gemäß §§ 9 und 11 Landeswaldgesetz (LWaldG) der Genehmigung der höheren Forstbehörde. Diese Genehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG).

Durch das Straßenbauvorhaben werden rund 10.535 m<sup>2</sup> Wald anlagebedingt dauerhaft entfernt (§ 9 LWaldG). Ferner erfolgt eine befristete Umwandlung von Wald für Arbeitsstreifen und Baufelder während der Bauphase von rund 5.185 m<sup>3</sup> (§ 11 LWaldG). Die betroffenen Waldflächen liegen im Lehrwald, Flurstück-Nr. 17365 und im Prinzhölze, Flurstück-Nr. 17364.

Durch die Waldfunktionenkartierung sind die beanspruchten Waldflächen als Erholungswald der Stufen 1a und b sowie als Immissionsschutzwald ausgewiesen. Der Planungsraum Walzbachtal liegt innerhalb der Randzone um den Verdichtungs-

raum Karlsruhe/Pforzheim, und liegt mit einem Bewaldungsprozent von 30,2 % unterhalb des landesweiten Durchschnitts von 37,8 %. Gemäß der Biotoptypenkartierung (Unterlage 19.6.3) sind die betroffenen Bestände des Lehrwalds und des Prinzhölzles mit Ausnahme kleiner Anteile als Waldmeister-Buchenwald anzusprechen, bei denen es sich zum überwiegenden Teil um mittelalter Bestände handelt.

### **B.X.1. Dauerhafte Waldumwandlung**

Gemäß § 9 Abs. 2 LWaldG sind bei der Entscheidung über einen Waldumwandlungsantrag die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Umwandlung soll versagt werden, wenn sie mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht vereinbar ist oder die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

In Übereinstimmung mit der höheren Forstbehörde, Regierungspräsidium Freiburg – Abteilung 8, Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion, Stellungnahme vom 30.07.2024 – hält die Planfeststellungsbehörde die Waldumwandlung im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit für gerechtfertigt. Die Umwandlung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unvereinbar mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. B.V.). Die Erhaltung des Waldes liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse. Ein Verzicht auf die Ortsumfahrung wäre hingegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit erheblichen Nachteilen verbunden.

Hinzu kommt, dass gemäß § 9 Abs. 3 LWaldG zum vollen oder teilweisen Ausgleich nachteiliger Wirkungen einer Umwandlung für die Schutz- oder Erholungsfunktion des Waldes insbesondere bestimmt werden kann, dass in der Nähe als Ersatz eine Neuaufforstung geeigneter Grundstücke innerhalb bestimmter Frist vorzunehmen ist, ein schützender Bestand zu erhalten ist und/oder sonstige Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zu treffen sind. Diesen Anforderungen wird das verbindliche Ausgleichskonzept vollumfänglich gerecht. Zur Kompensation des dauerhaften Waldverlustes für die anlagebedingte Waldinanspruchnahme von rund 10.535 m<sup>2</sup> sieht der LBP Ersatzaufforstungen von insgesamt rund 25.200 m<sup>2</sup> vor und zwar: Maßnahme 2.3 A<sub>FFH</sub> - Aufforstung ehemaliger Sportplatz im Lehrwald (rund 10.300 m<sup>2</sup>), Maßnahme 2.5 A<sub>FFH</sub> – Anlage eines naturnahen Laubmischwalds westlich des Prinzhölzles (rund 7.500 m<sup>2</sup>), , Maßnahme 9.2 A – Anlage eines breiten Auwaldstreifens

entlang des Walzbachs (rund 6.800 m<sup>2</sup>), Maßnahme 1.7 AFFH – Anlage einer Waldrandzone (davon rund 600 m<sup>2</sup> Aufforstung ehemaliger Verkehrsflächen). Die Ersatzaufforstungsflächen werden darüber hinaus lagemäßig so angeordnet, dass sie den Waldgürtel innerhalb des Wildtierkorridores zwischen dem Lehrwald-Prinzhölzle und dem Großwald funktional und räumlich ergänzen und dadurch den Biotopverbund für waldassoziierte Arten unterstützen. Insgesamt überwiegen deshalb die ebenfalls öffentlichen Interessen des Vorhabenträgers am geplanten Vorhaben die öffentlichen Interessen an der Walderhaltung. Dies gibt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis den Ausschlag zugunsten der vom Vorhabenträger begehrten Waldumwandlung.

### **B.X.2. Befristete Waldumwandlung**

Die Voraussetzungen des § 11 LWaldG für die befristete Umwandlung der Waldflächen, die baubedingt vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, liegen ebenfalls vor.

Gemäß § 11 LWaldG kann die Beseitigung des Baumbestandes oder eine anderweitige Nutzung der Waldfläche befristet genehmigt werden, wenn

- ein öffentliches Interesse oder ein besonderes wirtschaftliches Interesse des Waldbesitzers an einer vorübergehenden anderweitigen Nutzung der Fläche besteht,
- andere öffentliche Interessen im Sinne des § 9 Abs. 2 der vorübergehenden anderweitigen Nutzung der Waldfläche nicht entgegenstehen und
- sichergestellt wird, dass die Waldfläche innerhalb einer zu bestimmenden Frist wieder aufgeforstet wird.

Für die Errichtung des Vorhabens ist die temporäre Waldumwandlung von rund 5.185 m<sup>2</sup> zwingend erforderlich. Die Wiederaufforstung der bauzeitlich beanspruchten Flächen ist im landschaftspflegerischen Begleitplan mit den Maßnahmen 1.7AFFH und 1.8 AFFH vorgesehen. Da der betroffene Wald nach kurzer Zeit wiederaufgeforstet werden kann (vgl. zur Frist nachfolgend B.X.3.), überwiegen nicht die wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers. Auch ist kein Anhaltspunkt für ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Erhaltung des Waldes ersichtlich, zumal die Flächen wiederaufgeforstet werden und nach einiger Zeit ihre ursprüngliche Funktion wiedererhalten werden. Bei der befristeten Waldumwandlung gemäß § 11 LWaldG wird davon ausgegangen, dass durch eine standortgerechte Wiederauf-

forstung ein Waldbestand gleicher Art und Güte wieder herstellbar ist. Die Umwandlung ist auch vereinbar mit den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung.

### **B.X.3. Stellungnahme höhere Forstbehörde zur Waldumwandlung**

Zu den forstlichen Belangen hat die höhere Forstbehörde zunächst mit Schreiben vom 14.09.2021 Stellung genommen. Auf Anforderung der höheren Forstbehörde, hat der Vorhabenträger die Angaben zur dauerhaften und befristeten Waldumwandlung vervollständigt und der höheren Forstbehörde überlassen.

Das Regierungspräsidium Freiburg – Abteilung 8, Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion als höhere Forstbehörde hat mit Schreiben vom 30.07.2024 in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe zur Waldumwandlung abschließend Stellung genommen. Das RP Freiburg hält die forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für geeignet, um das angestrebte Ziel eines forstrechtlichen Ausgleichs zu erreichen. Ihr Ausmaß berücksichtige Größe und Bestockung der beanspruchten Waldflächen sowie die standörtlichen Rahmenbedingungen des Eingriffsorts. Durch die Differenzierung zwischen befristet und dauerhaft umzuwandelnden Waldflächen könne die Beeinträchtigung der Waldfunktionen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Die Landesforstverwaltung hat in ihrer Stellungnahme im Übrigen mehrere Hinweise erteilt, die der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen hat.

Um den forstrechtlichen Ausgleichsbedarf sicherzustellen und zur Einhaltung forstfachlicher Mindeststandards, hat die Planfeststellungsbehörde die von der höheren Forstbehörde mit Stellungnahme vom 30.07.2024 übersandten Nebenbestimmungen unter A.IV.6.4, A.IV.6.5, A.IV.6.6 berücksichtigt und dem Grunde nach in diesen Beschluss aufgenommen. Einzelne Forderungen, die sich zum Teil auf den Fall einer Plangenehmigung beziehen, kann nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht in dem vorgeschlagenen Umfang entsprochen werden.

Der Beginn der Rodung wird entgegen dem Vorschlag der höheren Forstbehörde nicht von der Vorlage einer Freigabe der unteren Forstbehörde nach Vorlage einer Aufforstungsgenehmigung und der Zustimmung der von den Ausgleichsmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer abhängig gemacht. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 75 Abs.1 Satz 1 LVwVfG) wäre eine solche Nebenbestimmung unzulässig. Auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Ebenso kann die Befristung der Waldumwandlungsgenehmigung bzw. die Dauer der befristeten Waldumwandlung auf den Bauhilfsflächen auf drei Jahre ab Bestandskraft der Entscheidung vorliegend nicht übernommen werden. Hierzu führt die Planfeststellungsbehörde abweichend aus: Nach § 17 c Abs. 1 Nr. 1 FStrG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren (mit Verlängerungsmöglichkeit um weitere fünf Jahre) nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Gültigkeitsdauer des Plans ist damit durch die gesetzlichen Regelungen begrenzt. Die Durchführung der Waldumwandlung ist in zeitlicher Hinsicht abhängig von der Realisierung des Straßenvorhabens. Eine kürzere Frist als die genannte ist nicht angemessen, da diese sonst ein Umsetzungshindernis für die Baumaßnahme vor der gesetzlichen Frist des § 17 c Abs. 1 Nr. 1 FStrG schaffen würde. Daher wurde die Befristung der Waldumwandlungsgenehmigung (§§ 9 Abs. 5, 11 Abs. 2 S. 2 LWaldG) der Befristung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses angepasst, um einen unterschiedlichen Fristablauf verschiedener Teile des Planfeststellungsbeschlusses zu vermeiden (A.IV.6.1).

Einer unverzüglichen, spätestens jedoch bis zum Ablauf von drei Jahren ab Bestandskraft der Entscheidung, durchzuführenden Umsetzung der forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, kann ebenfalls nicht entsprochen werden. Dies bereits deshalb, weil der ehemalige Sportplatz (Maßnahme 2.3 A<sub>FFH</sub>) als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt sowie die zur Aufforstung vorgesehene ehemalige Verkehrsfläche im Rahmen der Maßnahme 1.7A zunächst zurückgebaut werden muss. Eine Umsetzung einzelner Aufforstungsmaßnahmen bereits im Zuge des Straßenbauvorhabens ist zudem nicht immer sinnvoll, da in der Praxis aufgrund der erforderlichen Ausschreibungen und Arbeitsabläufen ein zeitlicher Gleichlauf von Maßnahmen gleicher Art oft effektiver ist. Um die Anforderungen einer „gesicherten Kultur“ erfüllen zu können, hält es die Planfeststellungsbehörde für angemessen und zumutbar eine Frist zum Nachweis des Vollzugs von fünf Jahren nach Abschluss der jeweiligen Bauarbeiten und einer ordnungsgemäßen bodentechnischen Rekultivierung des Bodens festzusetzen, soweit eine frühere erfolgreiche Umsetzung nicht erfolgen kann. (A.IV.6.6).

Die von der höheren Forstverwaltung vorgeschlagene Verpflichtung zur größtmöglichen Rücksichtnahme auf die angrenzenden, verbleibenden Waldbestände sowie zur Behebung von Schäden an verbleibenden Waldwegen in Zusammenhang mit dem Vorhaben, konnte mit Blick auf §§1, 12ff, 27 LWaldG entsprochen werden (A.IV.6.3).

## **B.XI. Bodenschutz und Altlasten**

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Nach §§ 1, 4, 7 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) i. V. m. § 2 des Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchAG) sollen neben einem sparsamen und schonenden Umgang mit dem Boden die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt werden. Nachteilige Einwirkungen auf den Boden sind möglichst zu vermeiden.

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurde der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in das Schutzgut Boden durch die planungsbedingte Versiegelung, die Überformung durch Straßenbegleitflächen sowie durch die baubedingte temporäre Inanspruchnahme – ebenso wie die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – berücksichtigt. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht den Anforderungen für eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Danach ist nahezu im gesamten Untersuchungsraum von Böden sehr hoher oder hoher Funktionserfüllung auszugehen. Lediglich entlang der Bahnlinie sowie kleinflächig am Kirchberg, am Hang zum Attental, an der Ochsenstraße, am Pfaffenberg sowie am südöstlichen Rand des Untersuchungsraumes kommen auch Böden mittlerer Wertstufe vor. Dies wurde zutreffend berücksichtigt.

Die Gesichtspunkte des § 2 Absatz 1 Satz 3 Nr. 1 bis 4 LBodSchAG wurden bei der Planung berücksichtigt. Die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in das Schutzgut Boden sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1b) beschrieben (vgl. auch B.IX.1.2.1.). Neben der Kompensation durch die Entsiegelung und Rekultivierung befestigter Flächen der B 293alt sind weitere schutzgutbezogene Ausgleichsmaßnahmen sowie eine schutzgutübergreifende Kompensation in gleichwertiger Weise vorgesehen. Es ist mithin gewährleistet, dass der Eingriff in die Bodenfunktionen im Ergebnis vollständig kompensiert wird.

Die zum Schutz des Bodens gebotenen Nebenbestimmungen (vgl. A.III.7.) wurden im Einklang mit dem Vorschlag der unteren Bodenschutzbehörden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Klarstellend wurde dem Vorhabenträger nochmals ausdrücklich aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung gemäß den Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes und des Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes (insbesondere §§ 1, 3, 4 BBodSchG, 2 LBodSchAG) auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den vorhandenen Freiflächen zu achten (A.III.7.3).

Die untere Bodenschutzbehörde des Landratsamtes Karlsruhe hat in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 gefordert, dass nach § 2 Abs. 3 LBodSchAG ein Bodenschutzkonzept erstellt wird und eine bodenkundliche Baubegleitung eingebunden wird. Da vorliegend die Voraussetzungen von § 2 Abs. 3 LBodSchAG gegeben sind, ist für das Vorhaben ein Bodenschutzkonzept vorzulegen. Der Vorhabenträger hat daraufhin die Unterlagen durch einen Beitrag Bodenschutz (Unterlage 21.3, Stand Oktober 2022) ergänzt, welcher der unteren Bodenschutzbehörde des Landratsamtes zur Kenntnis gegeben wurde. Darin wird ausgeführt, dass im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept für die Bauausführung erstellt wird, in dem u. a. die Maßnahmen zum schonenden Umgang mit den Böden sowie die Maßgaben zur Wiederherstellung und Rekultivierung festgeschrieben werden.

Die untere Bodenschutzbehörde hat dem in dem Beitrag Bodenschutz vorgeschlagenen Vorgehen mit E-Mail an die Planfeststellungsbehörde vom 01.12.2022 zugestimmt. In den Nebenbestimmungen wird dem Vorhabenträger aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept zu erstellen (A.IV.7.1) und es wird eine bodenkundliche Baubegleitung angeordnet (A.IV.7.2). Der Einsatz einer bodenkundlichen Baubegleitung sowie die Umweltbaubegleitung gewährleisten eine möglichst bodenschonende Koordinierung der Baustelleneinrichtung und der Bauabwicklung. Das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Bodenschutzbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht.

Die untere Bodenschutzbehörde hat ergänzend darauf hingewiesen, dass Bodenaushub aus Straßenrand nahen Bereichen durch den Straßenverkehr belastet sein kann und nicht von frei verwertbarem Aushub ausgegangen werden kann. Dies sei bei der Planung rechtzeitig zu beachten.

Die untere Abfallrechtsbehörde des Landratsamtes Karlsruhe hat mit Stellungnahme vom 29.09.2021 gefordert, dass für das Vorhaben ein Entsorgungskonzept für die im Rahmen des Bauvorhabens anfallenden Abfälle vorgelegt wird. Abfälle seien zu vermeiden und nach Möglichkeit am Ausbauort zu verwenden. Weiterhin hat die untere Abfallrechtsbehörde auf die Pflicht zur vorrangigen Verwendung von Recyclingbaustoffen verwiesen. Sollten Recyclingbaustoffe nicht vorrangig verwendet werden, seien die Gründe zu dokumentieren.

Bei den Bodenuntersuchungen wurden PAK-Belastungen festgestellt (vgl. Beitrag Bodenschutz, Unterlage 21.3, S. 11). Belastetes Material wurde bei Bohrungen im

Straßenbereich zwischen Jöhlinger Buckel und Ortslage in der Schottertragschicht sowie nahe der Einmündung zum Wohngebiet „Gageneck“ in der Asphalttragschicht angetroffen. In diesem Bereich wird die B 293 alt zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut. Das anstehende Bodenmaterial wurde nach der VwV Boden und der VwV RC untersucht. Aufbringungsflächen von Schlämmen oder dergleichen sowie Altlasten bzw. altlastverdächtige Flächen bzw. schädliche Bodenveränderungen im Trassenbereich der Ortsumfahrung sind nicht bekannt.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung ein Entsorgungskonzept/ Abfallverwertungskonzept (vgl. § 3 Abs. 4 des Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetzes – LKreiWiG) für durch das Bauvorhaben anfallende Abfälle zu erstellen und eine mögliche Verwertung des Bodenaushubs zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies mit Nebenbestimmung A.IV.7.13 verfügt.

Ein Erdmassenausgleich innerhalb der Baumaßnahme ist nach Auskunft des Vorhabenträgers aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht bzw. nur schwer möglich. Eine Anhebung der Gradienten am Jöhlinger Buckel – wie von der unteren Naturschutzbehörde angeregt – hätte hingegen weitreichendere Eingriffe in das angrenzende FFH-Gebiet und in private Grundstücke sowie eine richtlinienkonforme Anpassung der Trassierung zur Folge.

## **B.XII. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Straßenbauvorhaben und die nach dem Plan festgestellten Folgemaßnahmen sind mit den Belangen der Wasserwirtschaft, und des Gewässer- und Grundwasserschutzes vereinbar. Der Zulassung nach den maßgeblichen wasserrechtlichen Vorschriften steht unter Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen nichts entgegen.

Die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, Befreiungen und Ausnahmen werden durch den Planfeststellungsbeschluss konzentriert (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Erlaubnisse für wasserrechtliche Benutzungen im Sinne der §§ 8, 9 WHG werden hingegen gemäß § 19 Abs. 1 WHG von der Planfeststellungsbehörde erteilt, unterliegen aber nicht der materiellen Entscheidungskonzentration (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, 9 A 39/07, Rn. 32)

### **B.XII.1. Wasserrahmenrichtlinie**

Gemäß Artikel 4 der „Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des

Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik“ – Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – ist sowohl eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächenwasserkörper (OWK) als auch der Grundwasserkörper (GWK) zu verhindern („Verschlechterungsverbot“) und auf die Erreichung eines guten Zustands dieser Wasserkörper hinzuwirken („Verbesserungsgebot“). Das Verschlechterungsverbot sowie das Verbesserungsgebot gelten im Zuge der Genehmigung eines konkreten Vorhabens unmittelbar (EuGH, Urteil vom 18. 05. 2020, Rs. C-535/18, Rn. 74). Ausgehend hiervon ist die Genehmigung eines Vorhabens zu versagen, wenn es dem Verschlechterungsverbot oder Verbesserungsgebot entgegensteht und die Voraussetzungen einer Ausnahme nicht vorliegen. Alle wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen, bei denen Wirkungen auf Gewässer nicht auszuschließen sind, unterliegen somit den materiell- rechtlichen Vorgaben des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots (dazu unter B.XII.1.1.) und des wasserrechtlichen Verbesserungsgebots (dazu unter B.X.II.1.2.), welche die Planfeststellungsbehörde daher zusammenfassend vorab würdigt.

#### **B.XII.1.1. Verschlechterungsverbot**

Die Wasserrahmenrichtlinie hat der Gesetzgeber durch die §§ 27, 47 WHG in deutsches Recht umgesetzt. Nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird.

Diesen Vorgaben genügt das Vorhaben. Es wird keine Verschlechterung der Gewässerkörper verursachen, sodass das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot dem Vorhaben nicht entgegensteht.

Ob eine Verschlechterung verursacht wird, ist nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts zu beurteilen, wonach eine Verschlechterung nicht ausgeschlossen sein muss, aber auch nicht sicher zu erwarten sein braucht (BVerwG, Urteil v. 09.02.2017, 7 A 2/15,

Rn. 480). Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung einer Verschlechterung ist der Zustand des betroffenen Wasserkörpers insgesamt und nicht einzelne Gewässerstrecken oder die Einleitstelle. Entscheidend ist damit die Beurteilung an der repräsentativen Messstelle des Oberflächenwasserkörpers bzw. den repräsentativen Messstellen des Grundwasserkörpers (vgl. Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, Anleitung zur Auslegung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots, Juni 2017, S. 8). Die Prüfung setzt einen Vergleich zwischen dem maßgeblichen Ausgangszustand und den prognostizierten Auswirkungen durch das Straßenbauvorhaben voraus.

#### **B.XII.1.1.1 Oberirdische Gewässer**

In Bezug auf oberirdische Gewässer knüpft das Verschlechterungsverbot an den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potential sowie den chemischen Zustand an (§ 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 WHG). Näheres regeln die §§ 5, 6 der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung-OGewV). Der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potential von Oberflächenwasserkörpern wird durch die zuständige Behörde anhand der in Anlage 3 und 4 der OGewV formulierten Qualitätskomponenten bzw. Kriterien in eine von fünf Zustandsklassen zwischen sehr gut und schlecht eingestuft (§ 5 Abs. 1, 2 OGewV). Dabei ist die jeweils schlechteste Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten maßgeblich (§ 5 Abs. 4 Satz 1 OGewV). Die Einstufung des chemischen Zustands von Oberflächenwasserkörpern richtet sich nach den in Anlage 8 Tabelle 2 OGewV aufgeführten Umweltqualitätsnormen (§ 6 Satz 1 OGewV). Werden die Umweltqualitätsnormen (UQN) nicht erfüllt, ist der chemische Zustand als nicht gut einzustufen (§ 6 Satz 3 OGewV).

Eine Verschlechterung liegt vor, wenn sich der Zustand mindestens einer biologischen Qualitätskomponente um eine Klasse nachteilig verändert, auch wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Zustands des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Zustandsklasse eingeordnet, stellt jede weitere nachteilige Veränderung dieser Qualitätskomponente eine Verschlechterung dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015, C-461/13, NVwZ 2015, 1041 Rn. 69; BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15, Rn. 479 ff.). Entscheidend bei der Prüfung und der Einstufung des ökologischen Zustands sind die biologischen Qualitätskomponenten (§ 5 Abs. 4 OGewV S. 1). Die hydromorphologischen und die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten haben unterstützende Bedeutung (§ 5 Abs. 4 S. 2 OGewV). Eine

negative Veränderung von unterstützenden Qualitätskomponenten (auch von solchen in der niedrigsten Klassenstufe) reicht für die Annahme einer Verschlechterung allein nicht aus. Vielmehr muss die Veränderung zu einer Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente führen (BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2/15, Rn. 499). D. h. es ist für die Prüfung des Verschlechterungsverbots ausreichend, wenn Veränderungen dieser Komponenten daraufhin geprüft werden, ob sie sich auf die biologische Qualitätskomponente auswirken (BVerwG, Urt. v. 09.02.2017 – 7 A 2/15, Rn. 496 f.). Bei vorhabenbedingten Zustandsklassenwechseln von unterstützenden Qualitätskomponenten sind die Auswirkungen auf relevante biologische Qualitätskomponenten nachvollziehbar, schlüssig und fachlich untersetzt zu prognostizieren. Da hinsichtlich der Wirkzusammenhänge zwischen den biologischen und den unterstützenden schon die WRRL und die OGewV die erforderliche Konkretisierung und Verknüpfung nicht aufweisen, können diese auch verbalargumentative beschrieben werden (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.02.2017, 7 A 2/15, juris Rn. 500).

In Bezug auf den chemischen Zustand von Oberflächenwasserkörpern greift der gleiche rechtliche Maßstab wie für den ökologischen Zustand. Eine Verschlechterung liegt demnach vor, wenn infolge des Vorhabens mindestens eine Umweltqualitätsnorm (UQN) im Sinne der Anlage 7 zur OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration als Verschlechterung des chemischen Zustands anzusehen (BVerwG, Urteil v. 09.02.2017, 7 A 2/15, juris Rn. 578).

Der Vorhabenträger hat einen Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21.1a einschl. Ergänzungen vom März.2024) vorgelegt. Die Bearbeitung erfolgte nach der „Anleitung zur Auslegung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots“ des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg, Juni 2017 sowie – ausweislich des Literaturverzeichnisses – unter Heranziehung weiterer Leitfäden, Fachliteratur und Gutachten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der Fachbeitrag den rechtlichen Anforderungen an die Qualität der Auswirkungsprognose. Er beschreibt die Grundlagen und Methoden der Zustandsbewertung, die vorhabenbedingten Änderungen und deren Wirkungen auf die Qualitätskomponenten und die Schadstoffbelastung. Einwendungen gegen die Methodik des Fachbeitrags greifen nach Meinung der Planfeststellungsbehörde nicht durch.

### **B.XII.1.1.1. Ausgangszustand**

Die geplante Ortsumfahrung B 293 neu kreuzt bei ca. Bau-km 1+100 den „Attental“, ein Gewässer II. Ordnung mit einer Länge von knapp 1.000 m, welches im Oberlauf zeitweise trockenfällt. Der Walzbach, ebenfalls ein Gewässer II. Ordnung, wird bei ca. Bau.-km 2+704 überquert. Die Entwässerungsplanung sieht im Regelbetrieb eine Entwässerung in den Walzbach vor. Ausweislich des Fachbeitrags ist der Walzbach Teil des Teilgebiets 35 (Pfinz-Saalbach- Kraichbach) und gehört somit zum Flusswasserkörper (FWK) „Weingartener Bach bis inklusive Grombach und Saalbach bis inklusive Rohrbach“ mit der Flusswasserkörper-Kennziffer 35-03-OR5. Kurz vor Einmündung in die Pfinzkorrektur tritt der Walzbach in den FWK 35-02-OR5 ein, welcher aufgrund der Entfernung zum Plangebiet nicht weiter betrachtet wird.

Die Bewertung des ökologischen Zustands nach Zustandsklassen erfolgt im Fachbeitrag WRRL anhand der biologischer Qualitätskomponenten Fischfauna, Makrozoobenthos, Makrophyten/Phytobenthos und Phytoplankton (nur in Plankton führenden Flüssen). Zusätzlich werden hydromorphologische und physikalisch-chemischer Qualitätskomponenten unterstützend zur ökologischen Bewertung herangezogen. Ebenso gibt die OGeWV Qualitätsnormen für spezifische Schadstoffe vor, die ebenfalls in die Bewertung des ökologischen Zustands eingehen.

Die Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten erfolgt anhand eines fünfstufigen Bewertungssystems mit den Zustandsklassen sehr gut, gut, mäßig, unbefriedigend und schlecht. Dabei bestimmen der Walzbach sowie der nahegelegene Waalbach aufgrund ihres Zustands maßgeblich den Zustand des gesamten Wasserkörpers. Der ökologische Zustand des FWK 35-03-OR5 wird gemäß des „Worst-case“-Prinzips insgesamt als „schlecht“ eingestuft (Unterlage 21a, Kapitel 2.1.2.1, S. 8). Der Zustand des Wasserkörpers ist derzeit weit entfernt von der Zielerreichung der WRRL („guter ökologischer Zustand“). Die Einstufung in der niedrigsten Zustandsklasse 5 resultiert maßgeblich aus der Bewertung des Makrozoobenthos bzw. des Moduls „Allgemeine Degradation“, das mit „schlecht“ bewertet wurde. Die Saprobie hingegen wurde mit „mäßig“ (Zustandsklasse 3) bewertet. Die Komponente Makrophyten/Phytobenthos wurde in die Zustandsklasse 3 („mäßig“) und die Komponente Fische in die Zustandsklasse 4 („unbefriedigend“) eingestuft.

Bei den hydromorphologischen Komponenten und der allgemeinen physikalisch-chemischen Komponente, die zur Einstufung des ökologischen Zustands „unterstützend“ heranzuziehen sind, ergibt sich Folgendes:

Der Fachbeitrag bewertet die hydromorphologischen Qualitätskomponenten (Durchgängigkeit, Wasserhaushalt, Gewässerstruktur) für den Flussgebietskörper als „nicht gut“, was u. a. auf die unterbrochene Durchgängigkeit des Walzbachs zurückzuführen ist (Unterlage 21a, Kapitel 2.1.2., S.9). Dieser ist in den geschlossenen Ortslagen (Weigarnte, Jöhlingen, Wössingen) verdolt und daher gemäß der Gewässerstrukturkarte Baden-Württemberg als „vollständig verändert“ (Stufe 7) eingestuft. Zwischen Jöhlingen und Wössingen befinden sich ca. 1,8 km des Bachs außerhalb der Verdolung, wobei der Walzbach im Bereich Seewiesen vor Eintritt in die Verdolung begradigt sowie die Uferböschungen steil und stellenweise befestigt sind. Hier stuft der Fachbeitrag den Walzbach in „stark verändert“ (Stufe 5) bzw. sehr stark verändert“ (Stufe 6) ein. Weitere, die Durchgängigkeit einschränkende bzw. unterbrechende Elemente sind vier, für Kleinfischarten unüberwindbare, Abstürze und die Durchlässe unterhalb der bestehenden B 293, der Wössinger Straße und der Bahngleise.

Für die Bewertung der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponente, die unterstützend für die Bewertung des ökologischen Zustands heranzuziehen ist, sind insbesondere die Kenngrößen Temperaturverhältnisse, Sauerstoffgehalt, Nährstoffverhältnisse, Salzgehalt, Versauerungszustand und Stickstoffparameter relevant. Die Schwellenwerte für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponente sind für jeden Fließgewässertyp gesondert für den „sehr guten“ und den „guten“ ökologischen Zustand in Anlage 7 der OGewV 2016 dargestellt. Der Fachbeitrag stellt insoweit fest, dass die Hintergrundwerte für den FWK 35-03-OR5 für Wassertemperatur und biologischer Sauerstoffbedarf (BSB<sub>5</sub>) eingehalten werden. Für den pH-Wert (Versauerung), Sauerstoffgehalt (O<sub>2</sub>), Ammoniak (NH<sub>3</sub>) und Chloridgehalt (Cl) werden die Orientierungswerte ebenfalls eingehalten. Für Orthophosphat-Phosphor (o-PO<sub>4</sub>-P), Ammonium-Stickstoff (NH<sub>4</sub>-N) und Nitrit (NO<sub>2</sub>-N) sind die Anforderungen der OGewV 2016 bereits im Ausgangszustand überschritten. Des Weiteren wird die Umweltqualitätsnorm für flussgebietspezifische Schadstoffe (Anlage 6 OGewV) durch Polychlorierte Biphenyle (PCB) im Sediment überschritten (vgl. Unterlage 21a, Kapitel 2.1.2.1, S. 10).

Der aktuelle chemische Zustand für den gesamten FWK 35-03-OR5 wird wegen der Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen für mehrere Stoffe nach § 6 Satz 3 OGewV 2016 im Fachbeitrag als „nicht gut“ angegeben. Bezogen auf „prioritäre Schadstoffe“ gemäß den Anhängen IX und X der WRRL wurde das Ziel verfehlt. Für die Stoffe Quecksilber, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe sowie Fluoranthren wurden Grenzwertüberschreitungen festgestellt (Unterlage 21, Kapitel

2.1.2.2, S. 10).

#### **B.XII.1.1.1.2. Auswirkungsprognose**

Der Fachbeitrag stellt zunächst in Tabelle 5-1 die projektbezogene Relevanz der möglichen Wirkungen zusammen, die im Weiteren hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten und Parameter der Wasserkörper betrachtet werden.

Das Vorhaben wirkt bau- und anlagebedingt auf die Oberflächengewässer ein durch Flächeninanspruchnahme (Neuversiegelung) und Minderung der Bodenfunktionen. Bei den (potentiellen) Auswirkungen werden jedoch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen sowie die technische Planung einschließlich der Entwässerungsplanung, durch welche die Wirkungen des Vorhabens auf Gewässer vermieden, minimiert bzw. ausgeglichen werden (Unterlage 21a, Tabelle 5-1, S. 21), berücksichtigt. Einen Beitrag zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen leisten beispielweise die Maßnahmen zum Oberbodenauftrag und zur Begrünung der Straßenebenenflächen (Maßnahmen 1,9 A, 3.6 A, 5.3 A / V<sub>CEF</sub>, 6.4 A, 8.6 A/G, 8.7 A/G). Hingegen wird die Längsdurchgängigkeit als Teil der hydromorphologischen Qualitätskomponente durch den Ersatz des Durchlasses DN 1600 mit einem kombinierten Gewässer- und Kleintierbauwerk sowie durch die Entfernung eines Absturzes deutlich verbessert. Darüber hinaus stellt die Wiederherstellung der Längsdurchgängigkeit an eine bedeutende Verbesserung für die biologische Qualitätskomponente dar, da Verdolungen und Durchlässe allgemein für viele Fischarten, insbesondere aber für das Makrozoobenthos, als Wander- und Ausbreitungsbarriere wirken.

Betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens sind dauerhafte Wirkungen, die sich aufgrund des Verkehrsaufkommens und des Entwässerungskonzeptes ergeben. Im Fachbeitrag wurde insoweit eine Veränderung des Wasserhaushaltes sowie eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit durch den Eintrag von Streusalz und straßenbürtiger Schadstoffe aus den Entwässerungsabschnitte P 1 und P2 in den Walzbach betrachtet. Die Entfernung infiltrationsstarker Böden verändert zwar den Oberflächenabfluss und führt beim geplanten Vorhaben dazu, dass das auf den befestigten Flächen anfallende Wasser hauptsächlich über Mulden und Abläufe dem Entwässerungssystem zugeleitet wird. Der Fachbeitrag kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass es aufgrund des Entwässerungskonzeptes zu keinen Änderungen des Wasserhaushaltes kommt, die sich negativ auf die hydromorphologische und die biologische Qualitätskomponente auswirken. Im Regelbetrieb gelangen gedrosselt 8

l/s über den Retentionsbodenfilter in den Walzbach. Plötzliche und rasche Abfluss-erhöhungen, die zu „hydraulischem Stress“ bei Gewässerorganismen führen können, werden so vermieden. Bei Starkregenereignissen können über das Regenrückhaltebecken 2 zusätzlich bis zu 200 l/s in den Walzbach gelangen. Da der Walzbach in diesen Fällen ebenfalls eine höhere Wasserführung haben wird (MHQ = 2.710 l/s), hat die maximale Gesamteinleitmenge von 208 l/s, die allerdings nur selten auftreten dürfte, nach Einschätzung des Fachbeitrags keinen wesentlichen Einfluss. Sie dürfte dann nur einen relativ geringen Anteil an der gesamten Wasserführung ausmachen (Unterlage 21, Kapitel 6.1.2.1.2, S. 26).

In der Gesamtbetrachtung kommt der Fachbeitrag nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass negativen Auswirkungen auf den ökologischen Zustand des Oberflächengewässers durch betriebsbedingte Tausalzeinträge nicht zu erwarten sind. Bei Chlorid handelt es sich gemäß Anlage 3 Nr. 3.2 OGeV 2016 um einen Parameter der unterstützenden allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponente „Salzgehalt“. Die dargelegten Berechnungen sind nachvollziehbar und schlüssig. Sie erfolgen unter der Maßgabe, dass Chlorid im Wasser löslich ist und es weder zu einem Absetzen in Regenrückhaltebecken noch zu einer Filterung im Retentionsbodenfilter kommt. Lediglich die Konzentration kann durch Verdünnung verringert werden (vgl. LBM, Leitfaden WRRL-Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz, Februar 2022, Kapitel 4.3.4.1).

Im Fachbeitrag wurde in einem ersten Schritt die Chloridfracht in Abhängigkeit der aufgebrauchten Tausalzmenge und der abflusswirksamen Straßenfläche ermittelt. Daraus wurde in einem zweiten Schritt die Chloridkonzentration nach einzelnen Streusalzeinsätzen sowie das Jahresmittel der Chloridkonzentration unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen mithilfe der in Schritt 1 ermittelten Chloridfracht bei Mittelwasser (MQ) und Mittlerem Niedrigwasser (MNQ) berechnet. Da für den Walzbach nicht für alle chemischen Parameter eine Messstelle vorliegt, wurden für die vorhandene Belastung Daten der chemischen Messstelle des Saalbaches bei Bruchsal verwendet. Dies begegnet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Aufgrund der räumlichen Nähe und der vergleichbaren geologischen und pedologischen Verhältnisse kann von ähnlich hohen Chlorid-Konzentrationen in den Gewässern ausgegangen werden. Sie gilt somit als repräsentative Messstelle für den betrachteten Flusswasserkörper 35-03-OR5 „Weingartener Bach bis inklusive Grombach und Saalbach bis inklusive Rohrbach“. Der Mittelwert für Chlorid liegt dort bei 48 mg/l. Eigene Messungen zur Ermittlung

des Mittelwerts der Chlorid-Vorbelastungen im Walzbach sind weder normativ vorgeschrieben noch mit vertretbarem Aufwand durchführbar.

Die für die Berechnung der Chlorid-Konzentration maßgeblichen repräsentativen Verbrauchsmengen von Chlorid und Sole wurden auf Nachfrage der Gutachter vom Landratsamt Karlsruhe mit E-Mail vom 29. Juni 2020 mitgeteilt und unter Berücksichtigung des Mischverhältnisses, eines 10 % Verlusts durch Abtransport und der abflusswirksamen Straßenfläche der betroffenen Entwässerungsabschnitte auf einen Chlorideintrag ins Entwässerungssystem von 240,8 kg je Streusalzeintrag umgerechnet (Unterlage 21, Kapitel 6.1.2.2.1, S.27). Bereits die Annahme eines Eintrags von 90 % in den Wasserkörper stellt eine „Worst-Case“-Betrachtung dar.

Der Fachbeitrag unterscheidet zwischen akuter Belastung (Chlorideintrag durch einzelne Streusalzeinsätze) und chronischer Belastung (Chlorideintrag im Jahresmittel) im Gewässer. Regelungen, die die Einstufung des ökologischen Zustands oder Potenzials von einer bestimmten kurzzeitigen maximalen Spitzenbelastung mit Chlorid abhängig machen und als Maßstab für eine Verschlechterung herangezogen werden könnten, enthält die Oberflächengewässerverordnung nicht (BVerwG, Urteil vom. 11.07.2019, 9 A 13/19, Rn. 191). Die akute Belastung von Chlorid von max. 188 mg/l liegt allerdings deutlich unter dem Richtwert von 600 mg/l für kalkreiche Fließgewässer wie den Walzbach. Aufgrund der Entleerungszeit des Retentionsbodenfilters von 10,4 h handelt es sich zudem um einen sehr kurzen Einleitzeitraum (Unterlage 21a, Kapitel 6.1.2.2.s, S. 29).

Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die chronische Belastung der Chlorid-Konzentration im Gewässer durch das Vorhaben infolge der Einleitungen um einen Jahresmittelwert von rund 2,00 mg/l erhöht. Demnach führt der Eintrag von Tausalzen zwar dazu, dass sich die physikalisch-chemische Qualitätskomponente des Chlorids von bisher „sehr gut“ (48 mg/l) auf „gut“ (50,24 mg/l) verschlechtert. Für die Annahme einer Verschlechterung des ökologischen Zustands oder Potenzials reicht jedoch eine negative Veränderung der unterstützenden Qualitätskomponenten allein nicht aus. Vielmehr muss die Veränderung darüber hinaus zu einer Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente des Wasserkörpers führen. Eine Verschlechterung der für die Bewertung des ökologischen Zustands maßgeblichen biologischen Qualitätskomponente und damit eine Verschlechterung des ökologischen Zustands selbst schließt der Fachbeitrag mit Blick auf die nur geringe Erhöhung des Chloridgehalts und die deutliche Einhaltung des für den Gewässertyp

6 maßgeblichen Orientierungswert von  $\leq 200$  mg/l für den „guten ökologischen Zustand“ plausibel aus (Unterlage 21a, Kapitel 6.1.2.2, S. 30).

Bei den Auswirkungen auf den ökologischen Zustand durch Tausalz hat sich der Gutachter auch davon leiten lassen, dass der schlechte ökologische Zustand des Walzbachs vom defizitären Zustand des Makrozoobenthos bestimmt wird. Die Biozönose des Bachs weicht stark von der gewässertypischen Artengemeinschaft ab. Zurückzuführen ist dies auf den schlechten hydromorphologischen Zustand (Verbaumaßnahmen, fehlende Längsdurchgängigkeit) sowie Defizite hinsichtlich der Wasserqualität, zum Beispiel infolge von Abwassereinleitungen. Die Lebensgemeinschaft derart belasteter Gewässer besteht daher in der Regel überwiegend aus ubiquistischen Tier- und Pflanzenarten, die an strukturelle Mängel und Abwasserbelastungen angepasst sind (Unterlage 21, Kapitel 6.1.2.2.2, S. 29). Negative Auswirkungen der Einleitung der chloridhaltigen Straßenabwässer, ausgehend von der neuen Ortsumfahrung, sind unter Berücksichtigung der berechneten Stoffkonzentrationen nicht zu erwarten. Dies liegt zum einen an der größtenteils hohen Toleranz der im Walzbach vorkommenden Arten sowie an der überwiegend geringfügigen Erhöhung der einleitungsbedingten Stoffkonzentrationen im Gewässer.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist damit nachvollziehbar dargelegt, dass eine Verschlechterung des ökologischen Zustands durch Chlorideintrag nicht eintritt.

Durch den Betrieb der Straße kann es auch zum Eintrag von straßenbürtigen Schadstoffen kommen. Dies sind insbesondere Schadstoffe, die durch Fahrabrieb, Reifenabrieb, Abrieb von Brems- und Kupplungsbelägen, Abrieb von Katalysatoren, Tropfverluste von Ölen, Kraftstoffen und Bremsflüssigkeiten entstehen. Straßenspezifische Stoffe sind je nach Art der Entwässerungslösung gemäß der OGewV zur Beurteilung des ökologischen Zustands unterstützend heranzuziehen beziehungsweise für die Bewertung des chemischen Zustands maßgeblich. Das Entwässerungskonzept des Vorhabenträgers sieht die Behandlung des Straßenabflusses durch einen Retentionsbodenfilter vor, lediglich nach Vollfüllung des RBF wird das Wasser über ein Regenrückhaltebecken in den Walzbach geleitet. Derzeit können mit Retentionsbodenfilter, die besten Reinigungsleistungen erzielt werden, indem sie eine weitgehende Reinigung der Straßenabflüsse sowohl durch Sedimentationsprozesse als auch über die Filtration ermöglichen. Daher werden im Fachbeitrag neben Chlorid (s.o.) für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponen-

ten der Parameter BSB<sub>5</sub>, sowie für den chemischen Zustand Blei und als Leitparameter für PAK Bezo(a)pyren im Rahmen der Wirkungsprognosen betrachtet (Unterlage 21a, Kapitel 6.1.2.3.2, S. 34). Für die vorhandene Belastung wurden auch hier die Daten der chemischen Messstelle des Saalbachs bei Bruchsal verwenden.

Der Fachbeitrag WRRL beurteilt die Auswirkungen der straßenbürtigen Schadstoffe, die infolge der Einleitung in die Pfinz gelangen, auf den ökologischen sowie den chemischen Zustand (Unterlage 21a, Kapitel 6.1.2.3.1 bzw. 6.1.2.3.2, S. 33-34). Bei der Einleitung des Straßenabwassers ergibt sich unterhalb der Einleitungsstelle im Walzbach rein rechnerisch nur ein minimaler Anstieg der betrachteten Jahresdurchschnittskonzentrationen für BSB<sub>5</sub> (biochemischer Sauerstoffbedarf nach fünf Tagen) von 2,46 auf 2,52 mg/l. Dieser Wert entsprechen dabei weiterhin den Anforderungen der OGeV bezogen auf den "guten ökologischen Zustand" (< 3 mg/l). Negative Einflüsse auf die Gewässerfauna sind demgemäß nicht zu befürchten.

Infolge der Einleitung ist im Walzbach unter den angenommenen Bedingungen ein Anstieg des Bleigehaltes auf rund 0,08 µg/l zu erwarten. Die Grundbelastung liegt bei null. Die Anforderungen der OGeV (1,2 µg/l) werden eingehalten. Da sich zwar der Wert verschlechtert, die Umweltqualitätsnorm aber noch nicht überschritten wird (sog. Auffüllung) ist keine Verschlechterung des chemischen Zustands gegeben (vgl. Leitfaden BW 2017, Kapitel 2.2.2, S. 23). Beeinträchtigungen oder toxische Einflüsse auf die Gewässerfauna sind daher nicht zu erwarten und zeigen sich erst bei Bleigehalten im Milligramm-Bereich.

Bezogen auf den chemischen Zustand von Oberflächenwasserkörpern, ist bei einer bereits überschrittenen Umweltqualitätsnorm eine weitere Konzentrationserhöhung als Verschlechterung des chemischen Zustands anzusehen (BVerwG, Urt. v. 09.02.2017, 7 A 2/15, Rn. 578). Die Konzentration von Bezo(a)pyren im Walzbach ist bereits derzeit als bedenklich einzustufen. Der mittlere Gehalt von bei 0,0042 µg/l überschreitet die Anforderungen der OGeV von 0,00017 µg/l. Allerdings führt die Einleitung der Straßenabwässer aufgrund der Verdünnung nicht zu einer weiteren Erhöhung, sondern zu einem geringfügigen Rückgang. Zudem ist eine Schädigung auf aquatische Tiere gemäß Fachbeitrag erst ab einer Konzentration von über 1 µg/l anzunehmen.

Negative Auswirkungen der Einleitung der Straßenabwässer auf den Walzbach sowie auf den ökologischen und chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers

35-03-OR5 sind unter Berücksichtigung der berechneten Stoffkonzentrationen somit nicht zu erwarten. Dies liegt zum einen an der größtenteils hohen Toleranz der im Walzbach vorkommenden Arten sowie an der überwiegend geringfügigen Erhöhung der einleitungsbedingten Stoffkonzentrationen im Gewässer.

Für den Bach im Attental liegt keine Gewässerstrukturkartierung vor. Der 1-2 m breite und 0,5-1,5 m tiefe Bach ist in seinem Lauf begradigt, die Ufer sind unbefestigt. Er fällt zeitweise trocken. Nach ca. 430 m verläuft der Bach die folgenden 570m in einer Verdolung bis zum Zusammenfluss mit dem Walzbach. Eine direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Attental erfolgt nicht, so dass Schadstoffeinträge durch die Straßenentwässerung im Regelbetrieb nicht zu befürchten sind. Durch einen Spritzschutz auf der Brücke über das Attental können sonstige stoffliche Einträge in den Bach ausgeschlossen werden. Barrierewirkungen aufgrund der Attentalbrücke sind ebenso wenig gegeben, wie relevante Wirkungen durch Verschattung, die lediglich lokal und kleinflächig auftreten (vgl. Tabelle 5-1, Projektbezogene Relevanz der möglichen Wirkungen, Unterlage 21, S. 22 f.).

Soweit der Fachbeitrag WRRL auf Seite 40 bei Notfallentwässerungen in das Attental sowie in den Walzbach über das Regenrückhaltebecken 2 von aller Voraussicht nach kurzzeitigen Überschreitungen der betreffenden Schwellenwerte ausgeht, ist zu beachten, dass es sich hierbei um ein hypothetisches „Worst-Case-Szenario“ handelt, welches beispielsweise bei extremen Starkregenereignissen auftreten könnte.

Zusammenfassend kommt der Fachbeitrag daher nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass das Verschlechterungsverbot für den Oberflächenwasserkörper eingehalten wird.

#### **B.XII.1.1.2 Grundwasser**

In Bezug auf das Grundwasser knüpft das Verschlechterungsverbot an den mengenmäßigen und chemischen Zustand an; ferner an alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG). Dies wird durch §§ 4, 7 der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) konkretisiert.

Demnach ist der mengenmäßige Grundwasserzustand gut, wenn die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigt, dass die langfristige mittlere

jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot nicht übersteigt (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 GrwV) und durch menschliche Tätigkeiten bedingte Änderungen des Grundwasserstands zukünftig nicht zu bestimmten in der Verordnung näher genannten Beeinträchtigungen führen (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 GrwV). Unter diesen Voraussetzungen stuft die zuständige Behörde den mengenmäßigen Grundwasserzustand als „gut“ ein, ansonsten als „schlecht“ (§ 4 Abs. 1 GrwV).

Auch der chemische Grundwasserzustand ist, wie der mengenmäßige, entweder als „gut“ oder als „schlecht“ einzustufen (§ 7 Abs. 1 GrwV). Er ist gut, wenn die in Anlage 2 der GrwV enthaltenen oder nach § 5 Absatz 1 Satz 2 oder Absatz 3 der Verordnung festgelegten Schwellenwerte an keiner repräsentativen Messstelle im Grundwasserkörper überschritten werden (§ 7 Abs. 2 Nr. 1 GrwV). Alternativ ist der chemische Grundwasserzustand gut, wenn durch die Überwachung nach § 9 GrwV festgestellt wird, dass (a) es keine Anzeichen für Einträge von Schadstoffen auf Grund menschlicher Tätigkeiten gibt, wobei Änderungen der elektrischen Leitfähigkeit bei Salzen allein keinen ausreichenden Hinweis auf derartige Einträge geben, (b) die Grundwasserbeschaffenheit keine signifikante Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands der Oberflächengewässer zur Folge hat und dementsprechend nicht zu einem Verfehlen der Bewirtschaftungsziele in den mit dem Grundwasser in hydraulischer Verbindung stehenden Oberflächengewässern führt und (c) die Grundwasserbeschaffenheit nicht zu einer signifikanten Schädigung unmittelbar von dem Grundwasserkörper abhängender Landökosysteme führt (§ 7 Abs. 2 Nr. 2 GrwV). Unter bestimmten Voraussetzungen kann trotz Überschreitung eines Schwellenwertes noch eine Einstufung als gut erfolgen (§ 7 Abs. 3 GrwV).

Die rechtlichen Erwägungen zur Verschlechterung von Oberflächenwasserkörpern auf Grundwasserkörper können mit Blick auf den Wortlaut des § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG übertragen werden (Czychowski / Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, 13. Aufl. 2023, § 47 Rn. 10). Demnach liegt eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands vor, wenn vorhabenbedingt die zuvor gegebenen Voraussetzungen für die Einstufung eines Grundwasserkörpers als „gut“ im Sinne des § 4 Abs. 2 GrwV nicht mehr gegeben sind; ist der Grundwasserzustand unabhängig von dem Vorhaben „schlecht“, kann jede nachteilige Veränderung als Verschlechterung bewertet werden (Czychowski / Reinhardt, Wasserhaushaltsgesetz, 13. Aufl. 2023, § 47 Rn. 10).

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands liegt nach diesem Maßstab vor, wenn mindestens ein Schwellenwert im Sinne der Anlage 2 der GrwV überschritten wird. Hat ein Schadstoff den Schwellenwert bereits überschritten, ist jede weitere

vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung.

Der Walzbach lag bei der Erstellung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie gänzlich im gefährdeten Grundwasserkörper (gGWK) 16.4 „Bruchsal“, der insgesamt eine Fläche von 367 km<sup>2</sup> umfasst und sich in drei Teilgebiete „Tiefgestade“, „Hochgestade“ und „Kraichgau“ gliedert. Das Vorhaben befindet sich im Teilgebiet Kraichgau, welches wiederum dem hydrogeologisch abgegrenzten Grundwasserkörper „Muschelkalk-Platten“ entspricht (s. Unterlage 21, Kapitel 2.2.1.1, S. 14).

Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers „Muschelkalk-Platten“ ist laut Fachbeitrag WRRL als „gut“ einzuschätzen. Der chemische Zustand des gefährdeten Grundwasserkörpers „Bruchsal“ ist aufgrund einer hohen Nitritbelastung als schlecht eingestuft, was insbesondere auf die intensive Ackernutzung zurückzuführen ist.

Anlagebedingt erhöht sich der Oberflächenabfluss durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Hierdurch mindert sich das Oberflächenwasser-Rückhaltevermögen. Zur dauerhaften Flächeninanspruchnahme zählt die Versiegelung durch den Straßenkörper sowie Nebenflächen (Verkehrsgrünflächen, Dammböschungen). Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des GWK aufgrund der Neuversiegelung können nach den Ausführungen des Fachbeitrags WRRL aber ausgeschlossen werden. Dies wird nachvollziehbar damit begründet, dass die Neuversiegelung (ca. 5,16 ha) in Relation zum gesamten Grundwasserkörper (367 km<sup>2</sup>) als verschwindend gering einzustufen sei. Diese Begründung begegnet keinen fachlichen Bedenken (vgl. auch Leitfaden WRRL, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz, Stand 2022 S. 71), wonach aufgrund der meist geringen neuversiegelten Fläche im Verhältnis zur Fläche des Grundwasserkörpers Auswirkungen einer veränderten Grundwasserneubildung zu vernachlässigen sind. Hinzu kommt, dass die Böden im Projektgebiet aufgrund der geringen Durchlässigkeit für eine Versickerung nicht geeignet sind. Der LBP sieht zudem vor, Maßnahmen auf Straßennebenflächen weitgehend wiederherzustellen. Baubedingt sind zwar erlaubnispflichtige Grundwasserentnahmen möglich (vgl. B.XII.4.6.). Allerdings ist im Zuge des Vorhabens nicht mit solch signifikanten Grundwasserentnahme – oder Einspeisung zu rechnen, die mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers verschlechtern (Unterlage 21a, Kapitel 6.2.1, S. 35 inkl. Ergänzung FB WRRL).

Der chemische Zustand des Grundwassers wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Für die Beurteilung einer möglichen Beeinträchtigung des chemischen Grundwasserzustands ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung zu beachten. Im Untersuchungsraum ist überwiegend von hoher, im Bereich von Pararendzinen sowie des kalkhaltigen Braunen Auenbodens in der Walzbachniederung jedoch von nur mittlerer Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung auszugehen.

Laut Fachbeitrag werden die Schwellenwerte der GrwV Anlage 2 an der nächstgelegenen Grundwassermessstelle Walzbachtal-Wössingen eingehalten. Da die Böden im Projektgebiet nicht für eine Versickerung geeignet sind, wird die Gefahr des Eintrags von Chlorid als relativ unwahrscheinlich angesehen. Dies gilt auch hinsichtlich der im Fachbeitrag aufgegriffenen Wirkung, dass gleichwohl nach Einleitung der Straßenentwässerung Chlorid durch Versickerungseffekte in den Grundwasserkörper gelang. Ausgehend von einer vorherigen Chlorid-Konzentration im Grundwasser von 60,95 mg/l und einem Schwellenwert für Chlorid im Grundwasser von 250 mg/l werden die Anforderungen der GrwV aber selbst infolge der Erhöhung der Chlorid-Konzentration auf 50,24 mg/l (s. unter B.XII.1.1.1.2.) im Oberflächenwasser eingehalten.

Weiterhin hat der Vorhabenträger mit dem Fachbeitrag WRRL nachvollziehbar dargelegt, dass die Schwellenwerte für Grundwasser der GrwV für straßenbürtige Schadstoffe eingehalten werden. Dies begründet sich durch die Schutzwirkung der Böden, die straßenbürtige Schadstoffe zum größten Teil an der Bondematrix binden oder beim Durchfließen durch den Boden abbauen. Aufgrund dieser Filterwirkung sind die Konzentrationen der meisten straßenbürtigen Parameter wesentlich geringer als die Schwellenwerte in der GrwV. Infolge der geringen Versickerungsrate der oberen Bodenschicht kann daher ein Eintrag von Schwermetallen, PAK, Kohlenwasserstoffen, Ammonium, Nitrat, Nitrit und Sulfat ausgeschlossen werden. Weiterhin ist die vorgesehene Entwässerungskonzeption einzubeziehen. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers liegt nach diesem Maßstab nicht vor. Die zu erwartende Ablaufkonzentration von Phosphat ( $\text{PO}_4^{3-}$ ) aus dem Retentionsbodenfilter liegt mit 0,092 mg/l ebenfalls deutlich unter dem Schwellenwert der GrwV von 0,5 mg/l, so dass selbst bei einem Eintrag ins Grundwasser eine Überschreitung des Schwellenwert ausgeschlossen ist. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers liegt nach diesem Maßstab nicht vor.

### **B.XII.1.1.3 3. Bewirtschaftungszeitraum 2022 bis 2027**

Der Vorhabenträger hat das Ergebnis des Fachbeitrags WRRL im März 2024 unter Berücksichtigung des 3. Bewirtschaftungszeitraums (BWZ) 2022 bis 2027 für den Oberflächenwasserkörper sowie den Grundwasserkörper überprüft. Hintergrund ist, dass für die Bewertung des Verschlechterungsgebots grundsätzlich der Ausgangszustand des Wasserkörpers im Zeitpunkt der Behördenentscheidung (Planfeststellungsbeschluss) maßgeblich ist, der im geltenden Bewirtschaftungsplan dokumentiert ist (so auch BVerwG, Urt. v. 09.02.2017, 7 A 2/15, Rn. 488).

Im Rahmen der Aktualisierung haben sich für den Flusswasserkörper 35-03-OR5 „Weingartener Bach bis inkl. Grombach und Saalbach bis inkl. Rohrbach“ Änderungen in den Begleitdokumentationen zu den Bewirtschaftungsplänen des Teilbearbeitungsgebiet 35 (Pfinz/Saalbach/Kraichbach) ergeben. Nach dem „Worst-Case“-Prinzip wird der Wasserkörper insgesamt der Zustandsklasse 4 („unbefriedigend“) zugeordnet. Im Vergleich zum vorhergehenden Bewirtschaftungszeitraum (2. BWZ Zustandsklasse 5 „schlecht“) stellt dies eine tendenziell leichte Verbesserung der Gesamtbewertung für den ökologischen Zustand dar. Die verbesserte Einstufung des Wasserkörpers resultiert aus der Bewertung des Makrozoobenthos bzw. des Moduls „Allgemeine Degradation“, das mit „unbefriedigend“ bewertet wurde (2. BWZ „schlecht“). Die unterstützenden Qualitätskomponenten Hydromorphologie und allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten weisen nach wie vor Defizite auf. Die Durchgängigkeit, Wasserhaushalt & Morphologie des Wasserkörpers werden alle mit „schlechter als gut“ bewertet. Dies entspricht der vorhergehenden Bewertung des 2. BWZ als „nicht gut“. Die allgemeinen physikalisch-chemischen QK entsprechen nahezu dem Zustand des 2. BWZ, lediglich die Anforderungen an den Parameter Ammoniak werden nun zusätzlich nicht eingehalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 21.a, „Ergänzung zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Unterlage 21.1a in Bezug zur Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans und der Maßnahmenprogramme für den 3. Bewirtschaftungszeitraum (2022 bis 2027)“ verwiesen.

Das Ziel „guter chemischer Zustand“ wurde bezogen auf den gesamten Flusswasserkörper 35-03-OR5 weiterhin nicht erreicht (vgl. Begleitdokumentation Teilbearbeitungsgebiet 35, RP Karlsruhe 2021). Stoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen waren neben den schon aus dem 2. BWZ bekannten (Fluoranthren, Quecksilber, PAK (hier Benzo(a)pyren, Benzo(b)fluoranthren & Benzo(ghi)perylen)) zusätzlich die Summe der pentabromierten Diphenylether.

Im Rahmen des 3. BWZ wurden auch flächendeckend neue Grundwasserkörper abgegrenzt. Das Vorhaben befindet sich innerhalb des GWK 09.09.35 „Muschelkalkplatten-Kraichgau-Saalbachtal“. Grundsätzlich ergeben sich keine Änderungen zu den allgemeinen und spezifischen Kenndaten der relevanten Grundwasserkörper. Der GWK 09.09.35 weist einen „guten“ mengenmäßigen Zustand und einen „schlechten“ chemischen Zustand auf (Nitratbelastung) (BfG - Bundesanstalt für Gewässerkunde 2024). Dies entspricht den bisherigen Aussagen des Fachbeitrags WRRL.

Gleichwohl führen die Änderungen des Ausgangszustands zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu einer anderen Bewertung in Bezug auf den Fachbeitrag WRRL. Die Aussagen zu den Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper sowie auf den Grundwasserkörper behalten nach wie vor ihre Gültigkeit. Auch unter Berücksichtigung der Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans und der Maßnahmenprogramme für den 3. BWZ (2022 bis 2027) werden durch das Vorhaben weiterhin keine der relevanten Qualitätskomponenten nachteilig verändert.

Somit wird das Verschlechterungsverbot sowohl für den OWK als auch für den GWK weiterhin eingehalten.

#### **B.XII.1.1.4 Vorübergehende Auswirkungen**

Kurzfristige Auswirkungen auf die Wasserkörper hat der Vorhabenträger in einer weiteren eingereichten Unterlage vom 06.03.2024 in Ergänzung zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie betrachtet. Vor dem Hintergrund der Entscheidung des EuGH vom 05.05.2022 (Az.: C-525/20) war das Vorhaben im Hinblick auf die Einschlägigkeit des Verschlechterungsverbots auch darauf zu prüfen, ob vorübergehende Auswirkungen von kurzer Dauer und ohne langfristige Folgen ihrem Wesen nach nur geringfügige Auswirkungen auf den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers haben und folglich nicht zu Verschlechterungen dieser Wasserkörper führen können.

In der Ergänzung zum Fachbeitrag WRRL wurden die baubedingten Wirkungen auf den Walzbach und das Gewässer Attental berücksichtigt. Die Relevanzprüfung hat jedoch ergeben, dass bei Einhaltung der in der Planung sowie in der Ergänzung zum Fachbeitrag WRRL beschriebenen Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung ein ausreichender Gewässerschutz gewährleistet ist. Weder ist eine Verschlechterung der hydromorphologischen und/oder der biologischen Qualitätskomponente

zu befürchten, noch finden Sedimenteinträge oder Schadstoffeinträge statt, die geeignet sind, den Wasserkörper insgesamt nachteilig zu verschlechtern. Festzuhalten ist zudem, dass die Wirkungen vorübergehend sind und am Walzbach nach Abschluss der vorgesehenen Maßnahmen (u. a. Herstellung kombiniertes Gewässer- und Kleintierdurchlass einschließlich Entfernung eines Absturzes, Schaffung von Retentionsbereichen) insgesamt eine Verbesserung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie erreicht wird. Dies betrifft die Verbesserung der Längsdurchgängigkeit des Walzbaches, die zu einer Verbesserung der hydromorphologischen und biologischen Qualitätskomponente führt, sowie die Verbesserung der Qualitätskomponente Morphologie. Darüber hinaus sind baubedingt bei Einhaltung der RiStWag auch keine Verschlechterung des Grundwasserkörpers zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit Nebenbestimmung A.IV.8.2.2. aufgegeben, die in der Ergänzung zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Unterlage 21.1a, genannten zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen zu beachten. Eine Umweltbaubegleitung ist ebenfalls einzurichten (A.IV.4.2).

#### **B.XII.1.2. Verbesserungsgebot und Trendumkehrgebot**

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 u. Abs. 2 Nr. 2 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass – neben der Einhaltung des Verschlechterungsverbots – ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; als künstlich oder erheblich verändert eingestufte oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 Nr. 2, 3 WHG neben der Beachtung des Verschlechterungsgebots so zu bewirtschaften, dass alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt sowie ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Das so formulierte wasserrechtliche Verbesserungsgebot ist wegen der mit den Zielen einhergehenden wasserwirtschaftlichen Komplexität in erster Linie auf der Ebene der Maßnahmenprogramme im Sinne des § 82 WHG zu verwirklichen. Ein zur Zulassung gestelltes Vorhaben darf daher die Zielerreichung im Sinne des jeweiligen Maßnahmenprogramms nicht behindern bzw. erschweren (BVerwG, Urt. v.

09.02.2017, 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 ff., Rn. 582 ff.; BVerwG, Urt. v. 02.11.2017, 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 ff., Rn 61). Auch insoweit ist der allgemeine ordnungsrechtliche Wahrscheinlichkeitsmaßstab heranzuziehen; maßgeblich ist, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen können (BVerwG, Urt. v. 09.02.2017, 7 A 2/15, BVerwGE 158, 1 ff., Rn. 582; BVerwG, Urt. v. 02.11.2017, 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 ff., Rn 58).

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zum Verbesserungsgebot. Die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele vorgesehenen Maßnahmen werden nicht be- oder verhindert. Vielmehr verbessert das Vorhaben die Längsdurchlässigkeit des Walzbachs und steht damit den Zielvorgaben des Bewirtschaftungsplans, der Maßnahmenprogramme sowie der in den Maßnahmenprogrammen angedachten Maßnahmen nicht entgegen (Unterlage 21a, Kapitel 7.2.1, S. 39). Im Projektgebiet selbst sind keine WRRL-Maßnahmen vorgesehen (Unterlage 21a, Kapitel 3.3, S. 18). Den Verpflichtungen der Trendumkehr wird dadurch Rechnung getragen, dass bei der Planung der Stand der Technik eingehalten wird.

## **B.XII.2.   Wasserschutzgebiet**

Die geplante Ortsumfahrung B 293 neu verläuft im Bereich von ca. Station 0+560 – 1+580 im Wasserschutzgebiet „Schmalstein-Pfalzwiesen“ innerhalb der Zone III. Sofern in den Planunterlagen oder in diesem Beschluss auf das Wasserschutzgebiet „Weingarten – Walzbachtal – Jöhlingen“ (LUBW-Bezeichnung; WSG-Nr. 215 152) Bezug genommen wird, ist damit dasselbe Wasserschutzgebiet gemeint.

Das Landratsamt Karlsruhe als untere Wasserbehörde hat mit Stellungnahme vom 29.09.2021 auf die Lage in der Zone III des Wasserschutzgebiets und auf die Beachtung der Rechtsverordnung zum Schutz des Grundwassers vom 10.03.2003 hingewiesen.

Nach der Wasserschutzgebietsverordnung des Landratsamts Karlsruhe zum Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlagen „Schmalenstein“ der Gemeinde Weingarten und „Pfalzwiesen“ der Gemeinde Walzbachtal vom 10. März 2003 gelten gemäß § 4 WSG-VO zum Schutz der engeren und der weiteren Schutzzone (Zonen II und III) die Regelungen in den §§ 5 bis 8 WSG-VO. Danach sind in der Weiteren Schutzzone (Zone III) eine Reihe von Handlungen und Maßnahmen unter spezifischen Bedingungen eingeschränkt zulässig; andere wiederum grundsätzlich verboten.

Im Einzelnen ergibt sich für den genannten Bauabschnitt Folgendes:

- Wenn eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist, respektive die erforderlichen Schutzvorkehrungen gegen eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften getroffen werden, ist in der Weiteren Schutzzone (Zone III) zulässig:
  - Verwertung von Bodenaushub (§ 6 Nr. 12 WSG-VO),
  - Baustelleneinrichtungen, Baustofflager und Wohnunterkünfte für Baustellenbeschäftigte (§ 7 Nr. 2 WSG-VO),
  - Errichten und Erweitern von sonstigen baulichen Anlagen (§ 7 Nr. 3 WSG-VO),
  - Neu-, Um- und Ausbau von Straßen mit Ausnahme von Feld- und Waldwegen (§ 7 Nr. 5 WSG-VO),
  - Bohrungen (§ 8 Nr. 3 WSG-VO)
  
- Der Bau und Betrieb von Abwasserkanälen und -leitungen ist zulässig, bei erhöhten Anforderungen an Bauausführung und Dichtheitsprüfung und sofern diese in angemessenen Zeitabständen auf Dichtheit geprüft werden (§ 6 Nr. 9 und Nr. 10 WSG-VO).
  
- Das Versickern und Versenken von Abwasser ist verboten, ausgenommen u.a. das breitflächige Versickerung des auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen anfallenden Niederschlagswassers über belebte Bodenschichten sowie bei günstiger Untergrundbeschaffenheit auch das breitflächige Versickern des auf sonstigen Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers über die belebte Bodenschicht (§ 6 Nr. 11 WSG).
  
- Verboten ist der Neu- Um- und Ausbau von Feld- und Waldwegen, ausgenommen unbefestigte forstwirtschaftliche Maschinenwege und Rückegassen, sofern keine größeren Eingriffe in den Bodenkörper erfolgen (§ 7 Nr. 6 WSG-VO).
  
- Verboten sind das oberirdische Gewinnen von Steinen und Erden sowie sonstige großflächige Abgrabungen, Einschnitte und Erdaufschlüsse, wenn dadurch das Grundwasser angeschnitten wird oder keine ausreichende Grundwasserüberdeckung erhalten bleibt (§ 8 Nr. 2 WSG-VO).

- Schmierstoffe im Bereich Verlustschmierung und Schalöl sind zulässig, wenn biologisch schnell abbaubare und insbesondere mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ ausgezeichnete Schmierstoffe und Schalöl verwendet werden (§ 8 Nr. 13 WSG-VO).

Durch die Baumaßnahmen werden beispielsweise Wirtschaftswege unterbrochen und daher auch in WSG Zone III neue, befestigte Wirtschaftswege hergestellt. Im Zuge der Ausführungsplanung werden weitere Baugrundgutachten für die Bauwerke erforderlich. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass zumindest ein Teil der Brückenbohrpfähle bis ins Grundwasser reichen. Eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige Veränderung seiner Eigenschaften kann nicht von vorneherein gänzlich ausgeschlossen werden.

Es wird daher eine Befreiung von der Schutzgebietsverordnung erforderlich gemäß § 10 Abs. 1 WSG-VO und § 52 WHG. Dieser Beschluss ersetzt die erforderlichen Befreiungen von den Verbotstatbeständen der o.g. Wasserschutzgebietsverordnung, deren Geltungsbereich von dem Vorhaben berührt wird (§ 75 Abs. 1 S. 1 LVwVfG). Die Voraussetzungen hierfür liegen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vor. Nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WSG-VO können auf Antrag von den Verboten der Verordnung Befreiungen erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern oder ein berechtigtes Interesse an der Abweichung besteht und wegen anderweitiger Schutzvorkehrungen eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist.

Ein Verzicht auf das im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesene Vorhaben wäre mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der die Straße nutzenden Verkehrsteilnehmer, für den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern von Jöhlingen verbunden. Die Allgemeinwohlbelange erfordern die Befreiung von den einschlägigen Verboten der WSG-Verordnung und überwiegen die mit der WSG-Verordnung verfolgten Zwecke, weil vor allem mit den in den Planunterlagen enthaltenen Maßgaben und den von der unteren Wasserbehörde vorgegebenen und dem Vorhabenträger mit dieser Planfeststellung auferlegten Nebenbestimmungen unter A.VI.8.4 das Risiko einer vorhabenbedingten Verunreinigung des Grundwassers auf ein vertretbares unvermeidliches Maß reduziert wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat des Weiteren keine Anhaltspunkte dafür, dass die im Wasserschutzgebiet geplanten Entwässerungsanlagen den o.g. Anforderungen der Wasserschutzgebietsverordnung zuwiderlaufen. Das Entwässerungskonzept (Unterlage 18.1) entspricht den Vorgaben der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2016). Das im Wasserschutzgebiet anfallende Wasser wird in Mulden gesammelt und über die darunterliegende Sammelleitung aus dem Wasserschutzgebiet heraus zur Retentionsbodenfilteranlage in der Anschlussstelle transportiert. Alle Entwässerungseinrichtungen sind so zu betreiben, zu warten und Instand zu halten, dass jederzeit der ordnungsgemäße Betrieb und die Funktionstüchtigkeit gewährleistet ist.

Im Übrigen kommt auch der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers sowie negative Folgen für die Grundwasserneubildung ausgeschlossen werden können.

Angesicht dessen überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Interessen an der planfestgestellten Maßnahme die Interessen an der Einhaltung der Verbotstatbestände.

### **B.XII.3. Entwässerungsplanung und Starkregenereignisse**

Mit der Planung verbunden ist auch ein ausreichender Schutz im Falle von Starkregenereignisses bzw. Hochwasser. Die Entwässerungsabschnitte wurden bereits unter B.I.1.2.4. dargestellt.

Aufgrund der hydrogeologischen Untersuchung war bei der Entwässerungsplanung zu berücksichtigen, dass einer Oberflächenwasserversickerung aufgrund der nur gering durchlässigen Bodenhorizonte Grenzen gesetzt sind. Für die Planung und Berechnung der erforderlichen Rückhaltevolumina wurde bei den Anlagen das 100-jährliche Regenereignis zugrunde gelegt, um die Ortskanalisation der Gemeinde Walzbachtal so gut wie technisch möglich vor einer Überlastung schützen zu können (vgl. Unterlage 18.1, Kapitel 3.5).

Die in Unterlage 18.1, Kapitel 6 dargestellte Risikobewertung erfasst als größtes Risiko für die Anlagen einen kompletten Stromausfall in Verbindung mit einem abflusswirksamen Starkregenereignis. Diesem Szenario wird ein geringes Gefahrenpotential beigemessen:

*„Im Falle eines Stromausfalles bei Pumpwerk 1, hätte dies zur Folge, dass nach der Füllung der Speicherreserven und des RRB1, das anfallende Regenwasser über den Notüberlauf in Richtung Attentalgraben abgeschlagen wird. Wenn man von einem 100-jährlichen Regenereignis ausgeht mit einer Fließzeit im System von 15 Minuten, kommt es zu einem Abfluss von ca. 400 l/s mit einem Volumen von ca. 360 m<sup>3</sup>. Dies bedeutet, dass ein Volumen von ca. 185 m<sup>3</sup> über den Attentalgraben in Richtung der Ortskanalisation der Gemeinde Walzbachtal abgeleitet wird und vom bestehenden Volumen beim HRB Attental (4000 m<sup>3</sup>) ca. 4,6 % in Anspruch genommen werden. a der Abfluss aus dem Außengebiet beim HRB nach solchen Regenereignissen zeitverzögert ankommt, ist dies als geringes Gefahrenpotential einzuschätzen.*

*Im Falle eines Stromausfalles bei Pumpwerk 2, hätte dies zur Folge, dass nach der Füllung der Speicherreserven des RRB 2 und des sonstigen Netzes das Wasser im Streckenentwässerungsnetz ansteigen würde und an der tiefsten Stelle (bei Schacht 2.21, km 2+390) ein Überstau entstünde, der zuerst die Entwässerungsmulde und danach Teile der Fahrbahn der B 293 überfluten würde. Wenn man von einem 100-jährlichen Regenereignis ausgeht mit einer Fließzeit im System von 15 Minuten, kommt es zu einem Abfluss von ca. 791 l/s mit einem Volumen von ca. 712 m<sup>3</sup>. Der Speicherraum bis zum Überstau lässt sich zu etwa 500 m<sup>3</sup> abschätzen. Demnach würden ca. 212 m<sup>3</sup> die Mulden und den Straßenraum einstauen. Da aber die Abflusswellen im Straßenquerschnitt mit dem Regenereignis direkt korrespondieren, ist der Verkehr ohnehin in Langsamfahrt unterwegs (..) Also ist auch hier das Risikopotential als gering einzustufen.“*

Die Planfeststellungsbehörde hat an dieser „Worst-Case-Betrachtung“ keine durchgreifenden Zweifel und macht sie sich zu eigen.

Dem Hinweis der Gemeinde Walzbachtal, dass das Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen und die Ortskanalisation durch Einleitungen der neuen OU B293 keine hydraulische Mehrbelastung durch Oberflächenwasser bekommen dürfe (vgl. Stellungnahme vom 26.10.2021), wird mit der Entwässerungsplanung ausreichend Rechnung getragen. Der Vorhabenträger hat dazu in seiner Erwiderung nachvollziehbar erklärt, dass nach einer Beschickung des abgedichteten Retentionsbodenfilterbeckens über das Pumpwerk 2 das Wasser durch den Filterkörper in das Dränagesystem fließt. Der Ablauf des Dränagesystems wird mit einer Heberdrossel auf 8,0 l/s gedrosselt, so dass diese Wassermenge die maximale Zuleitung in den Walzbach und somit in die Walzbachverdolung darstellt. Der Unterlage 18.1 lässt sich

darüber hinaus entnehmen, dass bei der Planung der erforderlichen Rückhaltevolumina zum Schutz der Ortslage und ein 100-jährliches Regenereignis zugrunde gelegt, um Überlastungen aufgrund der Verdolung des Walzbachs so gut wie technisch möglich zu vermeiden (vgl. Unterlage 18.1, Kapitel 3.5). Bis zu einem 100-jährlichen Regenereignis beträgt die Gesamteinleitmenge in den Walzbach aus Retentionsbodenfilter und Regenrückhaltebecken 208 l/s und liegt damit unter dem angenommenen maximalen Abfluss  $Q_{Dr,max}$  von 220 l/s liegt (vgl. Unterlage 18.1, Kapitel 3.4). Im Ergebnis erfährt die Ortskanalisation der Gemeinde Walzbachtal durch die neue OU B 293 keine nennenswerte Mehrbelastung.

Die Gemeinde Walzbachtal hat darüber hinaus gefordert, dass im Gewann Attental keine Mehreinleitung von Oberflächenwasser in die bestehende Kanalisation erfolgen dürfe, da diese hydraulisch bereits überlastet sei.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird mit den geplanten Entwässerungsanlagen dem besonderen Schutz des Attentals vor zusätzlichen Wassermengen aus der Straßenentwässerung Rechnung getragen. Die geplanten Entwässerungsanlagen entsprechen dem Stand der Technik. Der Vorhabenträger hat erläutert, dass von der ursprünglich geplanten Ableitung der gesamten Abflüsse bei häufigen kleinen und seltenen großen Regenereignissen über ein bestehendes Regenrückhaltebecken der Gemeinde in die Kanalisation aufgrund der hydraulisch überlasteten Kanalisation Abstand genommen und die Entwässerung der geplanten B 239, Ortsumfahrung Jöhlingen neu strukturiert wurde. Das im Bereich der Bundesstraße bis zur Attentalbrücke anfallende Straßenoberflächenwasser wird im Normalfall (alle 5 Jahre auftretendes Regenereignis) über ein unterirdisches Zwischenhebewerk (Pumpwerk 1) unterhalb der Attentalbrücke in Richtung der netzabschließenden Regenwasserbehandlungsanlage in der Nähe der Anschlussstelle gepumpt. Für darüberhinausgehende Jährlichkeiten ist dem Pumpwerk 1 ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (Volumen 175 m<sup>3</sup>) nachgeschaltet, das für ein statistisch alle 100 Jahre auftretendes Regenereignis bemessen wurde (siehe Unterlage 18.1, Kapitel 5.3). Die Entleerung des RRB-Volumens erfolgt in diesem Fall über das Zwischenhebewerk ohne Ableitung in den Attentalgraben. Erst nach kompletter Füllung des RRB 1 – also bei extremen Regenereignissen – beginnt tatsächlich eine Entlastung des zusätzlich zulaufenden Wassers in Richtung des Attentalgrabens über einen Notüberlauf.

Die beschriebene Entwässerungsplanung geht über die Anforderungen der anzu-

wendenden Regelwerke (u.a. Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil: Entwässerung (RAS-Ew) bereits hinaus. Daher kann dem Vorhabenträger nicht entgegengehalten werden, er habe die künftige Entwicklung im Zusammenhang mit Starkregenereignissen verkannt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden dadurch die Gefahren durch Starkregenereignisse auf ein zumutbares Maß zurückgeführt; planbedingte Missstände, die den Grad der Eigentumsverletzung erreichen sind nicht ersichtlich.

Eine – von einigen Einwendern geltend gemachte – durch das Vorhaben und dessen Entwässerungskonzept hervorgerufene oder über das allgemeine Risiko hinausgehende Gefahr für Leib und Leben bzw. für Verkehrsteilnehmer oder für Eigentum kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Bezüglich des festgesetzten Überschwemmungsgebiets und des Hochwasserschutzes (u.a. Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen) wird auf die Ausführungen unter B.XII.4.5. verwiesen.

#### **B.XII.4. Wasserrechtliche Tatbestände**

##### **B.XII.4.1. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Im Verhältnis zum Wasserrecht ergeben sich allerdings Besonderheiten aus § 19 Abs. 1 WHG. Wird für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung. § 19 Abs. 1 WHG wird von § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG nicht verdrängt. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung nach § 19 Abs. 1 WHG. Diese Entscheidung tritt, auch wenn sie in ein und demselben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075.04 - zum damaligen inhaltlich entsprechenden § 14 WHG).

##### **B.XII.4.1.1 Wasserrechtliche Benutzungstatbestände**

Aufgrund der vorliegenden Planung werden für die geplante Maßnahme folgende wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8, 9 WHG für erforderlich gehalten:

- Einleitung des von den befestigten Straßenflächen und Brückenbauwerken der geplanten B 293 gesammelt abfließenden Oberflächenwassers in den Walzbach als oberirdisches Gewässer über die im Entwässerungskonzept (Unterlage 18.1 bis 18.4) vorgesehenen Anlagen zur Regenwasserableitung, -behandlung und – rückhaltung an der aus Planunterlage 18.2, Blatt 7 ersichtlichen Einleitstelle;
- Einleitung des Straßenoberflächenwassers im Falle eines Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+140 (Volumen 175 m<sup>2</sup>) in den Attental als oberirdisches Gewässer aus den Entwässerungsabschnitten EA P1.1 von Bau-km-0+620 bis etwa 1+120 und P1.2 von Bau-km 1+120 bis etwa km 1+450.

Die o. g. genannten Erlaubnisse können auf Grundlage der §§ 10, 12, 13, 57 WHG unter Beachtung der vorgelegten Planunterlagen und der in A.III.1.3. und A.III. 1.4. festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden. Sie wurden im verfügbaren Teil dieser Entscheidung unter A.III.1. miterteilt.

Wasserrechtliche Gestattungen sind gemäß § 12 Abs. 1 WHG zu versagen, wenn (1.) schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder (2.) andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Abs. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Gemäß § 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist. Gem. § 14 Abs. 2 WG sind die Gewässer so zu benutzen, dass deren ökologische Funktionen möglichst wenig beeinträchtigt werden, alle Benutzer angemessene Vorteile aus dem Wasser ziehen können und jede vermeidbare Beeinträchtigung anderer unterbleibt.

Alle diese Anforderungen werden durch die (Entwässerungs-)Planung sowie die verfügbaren Nebenbestimmungen gewährleistet. Die Versagungsgründe nach § 12

Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG liegen nicht vor. Es sind keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Die Vorgaben des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots werden gewahrt (vgl. B.XII.1.1.) Die vorgesehene Einleitung des Straßenoberflächenwassers mit einer Vorbehandlung über Retentionsbodenfilter und Regenrückhaltebecken entspricht dem Stand der Technik (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die Einleitung ist mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaft und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Zum Schutz der Ortslage und aufgrund der Verdolung des Walzbachs war die Planungsgrundlage für die Rückhaltevolumina ein 100-jährliches Regenereignis. Ebenso liegen die sonstigen Voraussetzungen des § 57 Abs. 1 WHG vor.

Gemäß § 19 Abs. 3 WHG bedarf die Erteilung einer Erlaubnis zur Gewässerbenutzung des Einvernehmens durch die zuständige untere Wasserbehörde. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Landratsamt Karlsruhe, untere Wasserbehörde, mit Schreiben vom 04.04.2024 mitgeteilt, welche wasserrechtlichen Erlaubnisse sie im Planfeststellungsbeschluss erteilen möchte und nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die untere Wasserbehörde, Sachgebiet Oberirdische Gewässer hat mit E-Mail vom 22.05.2024 das Einvernehmen erteilt. Die seitens des Sachgebiets Kommunalabwasser formulierten Inhalts- und Nebenbestimmungen zur Einleitung von Straßenoberflächenwasser über die geplanten Abwasseranlagen (s.u.) seien zu beachten, weitere als die im bisherigen Verfahrensverlauf genannten Nebenbestimmungen seien hingegen nicht erforderlich. Die von der unteren Wasserbehörde, Sachgebiet Oberirdische Gewässer, bereits im Rahmen der Stellungnahme vom 29.09.2021 hinsichtlich des Baus der Einleitung in die Gewässer vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden, teilweise unter geringfügigen sprachlichen und inhaltlichen Anpassungen, in diesen Beschluss aufgenommen (vgl. A.III.1.4.1.3., A.III.1.4.1.4., A.III.1.4.2., A.IV.8.4.1., A.IV.8.4.4.) Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde handelte es sich bei einigen von der unteren Wasserbehörde vorgeschlagenen Bestimmungen nicht um klassische Nebenbestimmungen, sondern um den allgemeinen Verweis auf geltendes Regelwerk. Die Aufnahme solcher Hinweise in diesen Beschluss wird jedoch für sinnvoll erachtet.

Das Sachgebiet Kommunalabwasser hat, nachdem es zunächst keine Stellungnahme im Anhörungsverfahren abgegeben hatte, auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde mit Stellungnahme vom 22.05.2024 mit Blick auf die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Walzbach (vgl. A.III.1.1 Spiegelstrich 1) Inhaltsbestimmungen mitgeteilt, die so auch Eingang in

diesen Beschluss gefunden haben. Die erlaubte Gewässerbenutzung darf nur über die in A.III.1.3. beschriebenen Entlastungsbauwerke mit den dort genannten Anlagenkennwerten erfolgen. Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen zu den Entwässerungsanlagen im Allgemeinen, zum Retentionsbodenfilter und zur Eigenkontrolle wurden im Wesentlichen in diesen Beschluss übernommen (vgl. A.III.1.4.). Zur Abwasserbeseitigung wird im Übrigen –ergänzend - auch auf die Ausführungen unter B.XII.4.2. verwiesen.

Auf die Erteilung der Erlaubnisse besteht kein Anspruch, sondern sie steht – sofern ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 1 nicht vorliegt - im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermessen) der erteilenden Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG). Dies bedeutet, dass die Gesamtsituation des Wasserhaushaltes im Hinblick auf das Benutzungsvorhaben zu berücksichtigen und gegeneinander abgewogen werden musste. Ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der Ausführung des Vorhabens und der damit einhergehenden Folge- und Ausgleichsmaßnahmen liegt vor. Durchgreifende Bedenken gegen die erteilten Erlaubnisse, insbesondere auch in Ansehung der Stellungnahmen der Fachbehörden, sind nicht ersichtlich.

Eine zeitliche Befristung der Erlaubnis hält die Planfeststellungsbehörde für entbehrlich. Eine solche Befristung ist im WHG selbst – im Unterschied zur Bewilligung (§ 14 Abs. 2 WHG) – nicht vorgesehen und im Hinblick auf die gesetzliche Widerrufsmöglichkeit des § 18 Abs. 1 WHG auch nicht erforderlich. Da die Erteilung der Erlaubnis kraft Gesetzes unter dem Vorbehalt des Widerrufs steht, ist gewährleistet, dass die Anforderungen an die Entwässerungsanlagen beispielsweise bei einem entsprechenden Fortschreiten des Stands der Technik angepasst werden können. Aufgrund des dauerhaften Bestands der B 293 neu kann so auch dauerhaft eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet sein.

Die verfügbaren Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG. Sie sind zum Schutz des Gewässers geeignet, erforderlich und angemessen.

Die vorgesehene Entwässerung des Straßenoberflächenwassers im Bereich der Anschlüsse an den Bestand (Entwässerungsabschnitten EA P3.1 und EA P4.1) bedarf aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keiner wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8, 9, 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Die Entwässerung von den befestigten Flächen erfolgt breitflächig über die Dammschulter. Die breitflächige Versickerung über Böschungen bzw. die angrenzende Bodenzone stellt keine Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG dar (vgl. Ziff. I.2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser

vom 25. Januar 2008, GABl. 2008, 54).

#### **B.XII.4.1.2 Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern**

Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse sind gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 WG BW i.V.m. § 36 Abs. 1 S. 1 WHG erforderlich für Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern durch

- den Ersatz des Durchlasses DN 1600 durch ein kombiniertes Gewässer- und Kleintierbauwerk über den Walzbach im Zuge der geplanten B 293 als (BW 6917/640).
- die Errichtung einer Druckleitung von der Schmutzfangzelle zum Verbandsammler des Abwasserverbandes „Am Walzbach“ bei Bau-km 2+2580.
- den Ersatz des Durchlasses DN 400 (Betonrohr) im Bereich des vorhabenden Graswegs über das Gewässer Attental durch einen Durchlass DN 700 in einer Grabentiefe von ca. 0,6 m – 0,7 m auf Höhe Bau-km 1+130 der B 293 neu.
- die Querung der durch Stromleitung und Steuerkabel zur Stromversorgung des Pumpwerks 1 unter dem zu ersetzenden Durchlass im Gewässer Attental.

Es kann nicht von vorneherein ausgeschlossen werden, dass durch die Gewässerkreuzungen die ökologischen Funktionen des Gewässers beeinträchtigt werden können, § 28 Abs. 1 WG.

Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 WG bedürfen die Errichtung und der Betrieb von Bauten oder sonstigen Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern und deren wesentliche Änderung, soweit diese nicht der Gewässerunterhaltung dienen, der wasserrechtlichen Erlaubnis oder Bewilligung, wenn dadurch der Wasserabfluss, die Unterhaltung des Gewässers oder die ökologischen Funktionen des Gewässers beeinträchtigt oder die Schifffahrt oder die Fischerei gefährdet oder behindert werden können. Es gelten die für die Zulassung einer Gewässerbenutzung und die für Wasserbenutzungsanlagen bestehenden Bestimmungen (§ 28 Abs. 2 Satz 1 WG BW). Nach § 31 Abs. 1 WG BW sind Wasserbenutzungsanlagen und sonstige Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern von ihren Eigentümern und Besitzern nach Maßgabe des § 36 WHG zu unterhalten. Gemäß § 36 WHG sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu un-

terhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

Die Erlaubnis für die o. g. Anlagen kann erteilt werden, weil die Voraussetzungen unter Einhaltung der in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und den in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen hierfür vorliegen. Insbesondere können schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) ausgeschlossen werden. Die Beeinträchtigungen durch den Bau der Gewässerkreuzungen, die bei offener Bauweise mit Eingriffen in das Gewässer verbunden sind, sind vorübergehender Natur. Während der Bauzeit werden Maßnahmen zum Schutz gegenüber dem Baubetrieb ergriffen (Maßnahmen 3.1a V<sub>CEF</sub>, 8.1 V<sub>CEF</sub>), wodurch die Gefahr von Sedimenteintrag in die Gewässer minimiert wird. Ergänzend wurde als Nebenbestimmung verfügt, dass während der Baumaßnahme keine Verunreinigung oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften (z. B. durch Aushub, Baustoffe, Abfälle usw.) erfolgen darf und wassergefährdende Substanzen, insbesondere Mineralöle, Treib-, Schmier- und ähnliche Stoffe nicht in das Gewässer gelangen dürfen (A.IV.8.2.1., A.IV.8.2.4., A.IV.8.4.1., A.IV.8.4.3.). Die im Fachbeitrag WRRL-Ergänzung genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind einzuhalten (A.IV.8.2.2.). Nach der Verlegung der Druckleitung zum Verbandssammler des Abwasserzweckverbands „Am Walzbach“ in offener Bauweise ist der Ausgangszustand des Grabenprofils wiederherzustellen (A.IV.8.4.5.). Zudem sind erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen (A.IV.9.4.1.).

Auch die Gewässerunterhaltung darf nur so weit als unumgänglich behindert werden (vgl. A.IV.8.4.2.). Die Regelung, dass Erschwerungen nur insoweit hinzunehmen sind, als es den Umständen nach unvermeidbar ist und baubedingte Einschränkungen wieder zu beseitigen sind, trägt dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung. Dabei ist auch zu bedenken, dass sich keine wesentlichen Änderungen zum Bestand ergeben, weil die vorhabenden Durchlässe ersetzt werden. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte zu erkennen. Die Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern werden entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten (§ 28 Abs. 4 WG BW).

Die untere Wasserbehörde hat am 22.05.2024 ihr Einvernehmen zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt. Die grundsätzlichen Abmessungen des kombinierten Kleintier- und Gewässerbauwerk am Walzbach, BW 6917/640 sind in den

Planunterlagen enthalten. Soweit das Sachgebiet Oberirdische Gewässer in der Stellungnahme vom 29.09.2021 die Vorlage vermaßter Längs- und Querschnitte des Bauwerks BW 6917/640 gefordert hat, konnte der Einwand auf den Vorschlag der Planfeststellungsbehörde hin, den Bauwerksplan mit den vermaßten Längs- und Querschnitte der unteren Wasserbehörde mindestens 3 Monate vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen und dies in einer Nebenbestimmung festzusetzen (vgl. A.IV.2.1), ausgeräumt werden (vgl. E-Mail der unteren Wasserbehörde vom 07.07.2023). Darüber hinaus wurde – der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde entsprechend - mit Nebenbestimmung A.III.1.4.5.1.) angeordnet, dass die Sohle des Bauwerks so tief unter der Gewässersohle herzustellen ist, dass sich im Bauwerk eine natürliche Sohlauflage in einer Höhe von mindestens 40 cm ausbilden kann. Der Vorgabe der unteren Wasserbehörde, die Sohle des Durchlasses im Attental so tief unter der Gewässersohle einzubauen, dass sich im Rohr eine natürliche Sohlauflage in einer Höhe von ca. 30 cm ausbilden kann, wurde mit Nebenbestimmung A.IV.1.4.5.2. entsprochen. Der geforderte Mindestabstand von 1,5 m zur Grabensohle wird berücksichtigt. Gegen eine offene Bauweise zur Verlegung des Strom- und Steuerkabels unter dem Durchlass im Attental sowie zur Errichtung der Druckleitung von der Schmutzfangzelle zum Verbandssammler bestehen seitens der unteren Wasserbehörde keine Bedenken.

Ein berechtigtes Interesse des Vorhabenträgers an der Ausführung des Vorhabens und der damit einhergehenden Folge- und Ausgleichsmaßnahmen liegt vor. Durchgreifende Bedenken gegen die erteilten Erlaubnisse, insbesondere auch in Ansehung der Stellungnahmen der Fachbehörden sind nicht ersichtlich.

Die verfügbaren Auflagen und Benutzungsbedingungen beruhen auf § 13 WHG. Sie sind zum Schutz des Gewässers geeignet, erforderlich und angemessen.

#### **B.XII.4.2. Entwässerungsanlagen**

Die Entwässerungskonzeption ist im Erläuterungsbericht der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlagen 18.1) und den dazugehörigen Entwässerungslageplänen (Unterlage 18.2), den Lageplänen Einzugsgebietsflächen (Unterlage 18.3) und dem Lageplan Flächenbilanz (Unterlage 18.4) dargelegt. Auf Abschnitt B.I.2.4. wird hingewiesen.

Das Landratsamt Karlsruhe - Amt für Umweltschutz und Arbeitsschutz – als zuständige untere Wasserbehörde hat gegen die geplanten Entwässerungs- und Entwäs-

serungsbehandlungsanlagen unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen (vgl. A.III.1.3. A.III.1.4.) keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Auch die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung die Wirksamkeit des Gesamtentwässerungskonzepts zu bezweifeln.

Abwasseranlagen sind alle Einrichtungen zur Abwasserwasserbeseitigung, insbesondere, aber nicht ausschließlich zum Sammeln, Fortleiten, Behandeln, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser (vgl. Czychowski/Reinhardt, WHG, § 60 Rn. 9-11). Sie müssen gemäß § 60 Abs. 1 WHG so ausgestaltet sein, dass sie die durch die Einleitungserlaubnis konkretisierten Anforderungen an die Abwasserbeseitigung sowie die in Betracht kommenden allgemein anerkannten Regeln der Technik einhalten (vgl. Czychowski/Reinhardt, WHG, § 60 Rn. 12). Abwasserbehandlungsanlagen als spezielle Form der Abwasseranlagen dienen dazu, die Schädigung von Abwasser zu vermindern oder zu beseitigen.

Soweit Bau und Betrieb von Abwasseranlagen oder Abwasserbehandlungsanlagen einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 60 Abs. 3 WHG oder § 60 Abs. 7 i.V.m. § 48 Abs. 1 WG BW bedürfen, werden diese durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Die Anlagen wurden im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde geplant. Regelversagungsgründe für die Abwasserbehandlungsanlagen liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor, zumal mit den verfügbaren Nebenbestimmungen der erforderliche Standard – zusätzlich – abgesichert wird.

Die straßenbegleitenden Mulden im Entwässerungsabschnitt P0 sind zwar als Gewässer im Sinne des § 2 Abs. 1 WHG anzusehen. Sie sind temporär wasserführend und besitzen einen Bezug zum natürlichen Wasserkreislauf, da Niederschlags- und Oberflächenwasser in ihm gesammelt werden. Jedoch wurden Bewässerungs- und Entwässerungsgräben von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung gemäß § 2 Abs. 3 WG BW von den Bestimmungen der §§ 39 bis 42 und 67 bis 71 WHG und des § 28 dieses Gesetzes ausgenommen.

#### **B.XII.4.3. Gewässerrandstreifen**

Der Gewässerrandstreifen umfasst das Ufer und den Bereich, der an das Gewässer landseits der Linie des Mittelwasserstandes angrenzt. Er bemisst sich ab der Linie des Mittelwasserstandes, bei Gewässern mit ausgeprägter Böschungsoberkante ab der Böschungsoberkante (§ 38 Abs. 1 und Abs. 2 WHG). Der Gewässerrandstreifen

ist am Walzbach im Bereich des Vorhabens 10 m breit, gemessen ab der Böschungsoberkante (§ 38 Abs. 3 Satz 3 i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 1 WG BW).

Gemäß § 38 Abs. 4 Satz 2 WHG ist im Gewässerrandstreifen verboten (1.) die Umwandlung von Grünland in Ackerland, (2.) das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern, ausgenommen die Entnahme im Rahmen einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft, sowie das Neuanpflanzen von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern, (3.) der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, ausgenommen Wundverschlussmittel zur Baumpflege und Wildbisschutzmittel, in einem Bereich von fünf Metern (§ 29 Abs. 3 Nr. 1 WG), und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in und im Zusammenhang mit zugelassenen Anlagen, (4.) die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können. Gemäß § 29 Abs. 3 Nr. 2 WG ist u.a. auch die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen verboten, soweit sie nicht standortgebunden oder wasserwirtschaftlich erforderlich sind.

Im Gewässerrandstreifen des Walzbachs erfolgt die Errichtung der Rampe Nord einschließlich Böschung, die Anpassung eines vorhandenen Wirtschaftswegs bei der Rampe Nord und die Verlegung von Leitungen (Fernmeldeleitung, Entwässerungsleitung in den Walzbach, Abwasserleitung zu Verbandssammler). Die Baumaßnahme erfordert hierfür die Beseitigung von Bäumen und Sträuchern im Gewässerrandstreifen sowie den Umgang mit Betriebsmitteln. Des Weiteren werden im Gewässerrandstreifen natur- und landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt.

Gemäß § 38 Abs. 5 WHG, § 29 Abs. 4 Satz 1 WG kann die zuständige Behörde von diesen Verboten eine widerrufliche Befreiung erteilen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Maßnahme erfordern oder das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führt. Dabei ist insbesondere in den Blick zu nehmen, dass der Gewässerrandstreifen die in § 38 Abs. 1 WHG genannten Funktionen erfüllt (vgl. § 38 Abs. 5 Satz 2 WHG). Gewässerrandstreifen dienen der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen oberirdischer Gewässer, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen (§ 38 Abs. 1 WHG).

Die erforderliche Befreiung kann für das Vorhaben und die damit verbundene Bautätigkeit erteilt werden, weil die Voraussetzungen vorliegen. Das beantragte Vorhaben ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Mit dem Wohl der Allgemeinheit

sind in § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG in erster Linie wasserwirtschaftliche Gemeinwohlgesichtspunkte gemeint, der in § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG geregelte Gemeinwohlbezug ist aber nach überwiegender Auffassung übergreifend zu verstehen und umfasst auch nicht wasserwirtschaftliche Belange des Allgemeinwohls (vgl. BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, Berendes, in: Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, 2. Aufl. 2017, § 6 Rn. 19 m.w.N.). Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Daher ist bei der Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmen auch das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Ortsumfahrung zu berücksichtigen.

Das im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans stehende Vorhaben ist zwingend erforderlich, um u.a. die aktuell starke Behinderung des Verkehrsablaufs, die geminderte Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität durch zum Teil reduzierte Sichtweiten, die aktuell bestehenden Trennwirkungen sowie die Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffimmissionen zu beseitigen. Mit Blick auf die Planungsziele und eine möglichst wirtschaftliche Trassierung ist die Nutzung der Gewässerrandstreifen zwingend erforderlich, um das Vorhaben zu verwirklichen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger zutreffend darauf hingewiesen, dass die Freihaltung des Gewässerrandstreifens mit umfassenderen baulichen Anlagen an anderer Stelle verbunden wäre. Er hat dargelegt, dass eine Freihaltung des Gewässerrandstreifens vom Straßenkörper zur Folge hätte, dass die Anschlussstelle sowie der Kreisel Nord näher an die Bahntrasse verlagert werden müssten. Die vorhandene Unterführung der Bahnlinie würde entfallen und der landwirtschaftliche Verkehr müsste die Bahnlinie, die L 559 neu und die Rampe Nord unterqueren. Hierfür wären zwei weitere Bauwerke oder ein Dreifeldbauwerk zu errichten sowie die Stützmauer zwischen Bahnlinie und L 559neu zu verlängern und zu erhöhen.

Bezüglich der Verlegung der Abwasserleitung in den Verbandssammler, hat der Vorhabenträger erläutert, dass eine ausschließlich geschlossene Bauweise zwar den Gewässerrandstreifen schonen würde, jedoch wegen der damit verbundenen insgesamt größeren Eingriffe (u.a. Start- und Zielgrube) abzulehnen sei. Nicht zuletzt ist der Vorhabenträger u.a. durch Nebenbestimmung A.IV.8.4.5. verpflichtet, nach Abschluss der Bauarbeiten den vorherigen Zustand wiederherzustellen.

Den Funktionen des Gewässerrandstreifens wird soweit wie möglich Rechnung getragen. Die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen im Gewässerrandstreifen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, sowie eine Lagerung wassergefährdender Stoffe und die Durchführung

von Wartungs- und Reparaturarbeiten an Baumaschinen, die Betankung von Baumaschinen und -geräten aus Kanistern, Fässern und sonstigen Anlagen im Gewässerrandstreifen wird untersagt (A.IV.8.4.3.). Gleichwohl ist ein gewisser bauzeitlicher Umgang mit wassergefährdenden Stoffen bei der Bauausführung nicht völlig auszuschließen, der Vorhabenträger wird jedoch durch die erlassenen Nebenbestimmungen dazu angehalten, diese unvermeidlichen und an sich verbotenen Tätigkeiten auf ein Minimum zu beschränken und dabei die erforderlichen, aber auch ausreichenden Schutzmaßnahmen zu treffen. Die Arbeiten werden zudem durch die Umweltbaubegleitung (A.IV.4.2) fachlich begleitet und so dafür gesorgt, dass die Funktionen des Gewässerrandstreifens gewahrt bleiben.

Das Verbot des Fällens oder Rodens von standortgerechten Bäumen und Sträuchern (§ 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 WHG) bzw. das Gebot zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern (§ 29 Abs. 2 WG BW) hat neben allgemeinen naturschutzrechtlichen Zielen der Erhaltung von Lebensräumen auch die Ufersicherung und den Erosionsschutz am Gewässer zum Ziel. Als Ausgleich für den Verlust von Gehölzen im Bereich des Walzbachs und zur Herstellung autotypischer Lebensräume sieht der Vorhabenträger im landschaftspflegerischen Begleitplan die Maßnahmen 8.5a A (Rekultivierung des Baufelds, Wiederherstellung des Ufergehölzes entlang des Walzbachs), 9.1 A (Optimierung des Uferbewuchses; 0,09 ha), 9.2 (Auwaldentwicklung; 0,68 ha) und 9.3 A (Schaffung von Retentionsraum und Förderung der natürlichen Eigenentwicklung des Walzbaches; insg. 1.53 ha) vor. Dadurch werden verlorengelassene Funktionen des Gewässerrandstreifens ausgeglichen.

Gegen die Befreiung von dem Verbot der Errichtung baulicher Anlagen in, an und über Gewässern hat die untere Wasserbehörde keine Bedenken geäußert und ihr Einvernehmen mit E-Mail vom 22.05.2024 erteilt.

#### **B.XII.4.4. Gewässerausbau**

Schließlich ist eine wasserrechtliche Planfeststellung/Plangenehmigung nach § 68 WHG für den Ausgleich des im HQ<sub>100</sub>-Gebiet verlorengelassenen Retentionsraums am Walzbach in einer Größenordnung von ca. 1000 m<sup>3</sup> erforderlich (Maßnahme 9.3 A). Mit der Maßnahme wird Retentionsraum mittels punktuellen Abflachen und Aufweiten der steilen Uferböschung und Modellierung des angrenzenden Geländes geschaffen, um eine natürliche Überflutungsdynamik des Walzbachs zuzulassen. Es handelt sich dabei um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers bzw. seiner Ufer i. S. d. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG. Die nach § 68 WHG dafür erforderliche Planfest-

stellung/Plangenehmigung wird durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG). Versagensgründe nach § 68 Abs. 3 WHG liegen nicht vor. Die Verbote im Gewässerrandstreifen nach § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 und 2 WHG gelten im Bereich des Gewässerrandstreifens nicht für Maßnahmen des Gewässerausbaus (§ 38 Abs. 4 Satz 4 WHG).

Bei der im Rahmen der zu treffenden Abwägung hat sich die Planfeststellungsbehörde davon leiten lassen, dass ein Verzicht auf die Ortsumfahrung mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie den Immissionsschutz und damit auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anwohner verbunden wäre. Somit gibt dies den Ausschlag für den vom Vorhabenträger als Teil des Maßnahmenkonzepts umfassten Gewässerausbau.

#### **B.XII.4.5. Festgesetztes Überschwemmungsgebiet / Hochwasserschutz**

Zwischen der Einmündung der L 559 in der Ortslage von Jöhlingen und der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ verläuft die vorhandene Bundesstraße B 293 und somit auch die L 559 neu bzw. B 293 neu teilweise im Überschwemmungsgebiet (HQ<sub>100</sub>-Gebiet) des Fließgewässers Walzbach (§ 76 WHG i. V. m. § 65 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WG BW).

##### **B.XII.4.5.1 Bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, § 78 Abs. 7 WHG**

Nach § 78 Abs. 7 WHG dürfen bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, die nicht unter § 78 Abs. 4 WHG fallen, nur hochwasserangepasst errichtet oder erweitert werden. Absatz 7 betrifft diejenigen verkehrlichen Vorhaben, deren Zulassung nicht dem allgemeinen Baurecht unterfällt, sondern für die spezialgesetzliche Zulassungsverfahren, wie z.B. das FStrG gelten. Diese Anlagen unterliegen mit Blick auf ihre gesamtgesellschaftliche Bedeutung keinem Grundsatzverbot aus Gründen des Hochwasserschutzes, sondern bleiben nach näherer Maßgabe des einschlägigen Fachrechts allgemein zulässig. Einer von der Planfeststellung konzentrierten wasserrechtlichen Genehmigung bedarf es wegen § 78 Abs. 7 WHG insoweit nicht.

Inhaltlich begründet Absatz 7 die Pflicht zur hochwasserangepassten Ausführung der Baumaßnahme mit den Anforderungen, die sich aus § 78 Absatz 2 Satz 1 Nr. 9 und/oder Absatz 5 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe d) ergeben (vgl. dazu Czychowski/Reinhardt, WHG Kommentar 13. Auflage § 78 Rn. 76 ff.) Dies vermindert zum einen das Schadenspotenzial an verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen im Hochwasserfall

selbst, verhindert jedoch auch, dass sich die Hochwassergefahr durch solche Anlagen im Umkreis erhöht (vgl. BT-Drucks. 18/10879). Vorhaben sind demnach insbesondere so zu errichten, dass bei dem Bemessungshochwasser nach § 76 Abs. 2 S. 1, das der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets zugrunde liegt, keine baulichen Schäden zu erwarten sind (vgl. Czychowski/Reinhardt, WHG Kommentar 13. Auflage § 78 Rn. 23).

Mit Stellungnahme vom 26.10.2021 hat die Gemeinde Walzbachtal ausgeführt, dass die geplante Baumaßnahme nach Abschätzung eines von der Gemeinde beauftragten Ingenieurfachbüros zu einem Verlust des Stauvolumens im HRB Seewiesen von ca. 1.000 m<sup>3</sup> führe. Dies sei zwingend durch den Vorhabenträger an geeigneter Stelle auf eigene Kosten auszugleichen. Der Vorhabenträger ist der Forderung nachgekommen, indem in den Planunterlagen in Abstimmung mit der Gemeinde für den Ausgleich des Einstauvolumenverlusts der Bereich der vorhandenen Dammscharte zwischen dem HRB und der L 559neu vorgesehen wurde.

Zwischenzeitlich wurde das Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen gemäß der am 01.08.2023 durch Landratsamt Karlsruhe, Amt für Umweltschutz und Arbeitsschutz, erteilten Plangenehmigung saniert. Durch die Sanierung ändert bzw. verringert sich der Verlauf der Staulinie im Vergleich zur bisherigen Darstellung in der Hochwassergefahrenkarte.

Im weiteren Verfahren hat das Antwortschreiben der Gemeinde Walzbachtal vom 08.07.2024 auf die Nachanhörung der Planfeststellungsbehörde vom 02.07.2024 zu weiterem Austausch im November 2024 zwischen Gemeinde, Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde geführt. Der Vorhabenträger hat bestätigt, dass infolge der Anhebung der Gradienten der künftigen L 559n die Straße nicht mehr im bisherigen Umfang für die Ableitung des im Hochwasserfall über die Notentlastungsschwelle aus dem HRB Seewiesen ablaufenden Wassers zur Verfügung stehe. Um den Abflussquerschnitt dennoch zu gewährleisten, wird zwischen Bankett und Ableitungsgraben von ca. L559-Bau-km 0+080 bis 0+100 / Graben-km ca. 0+005 – 0+025 eine Stützwand vorgesehen, deren genaue Länge bzw. Abmessungen im Zuge der Ausführungsplanung ermittelt wird (A.IV.2.4.). Die Straße wird hierbei nicht überströmt. Im weiteren Verlauf wird der erforderliche Abflussquerschnitt durch eine Verbreiterung des Ableitungsgrabens wiederhergestellt. Die genaue Höhenlage des Wirtschaftswegs, der von ca. L559n-Bau-km 0+168 bis 0+186 verläuft, ist ebenfalls im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Gemeinde Walzbachtal festzulegen (vgl. A.IV.2.5.). Aufgrund der Entfernung zur künftigen

Straßenachse ist davon auszugehen, dass auch hier ein Graben mit ausreichender Breite hergestellt werden kann. Böschungen und Ableitungsgraben sind erosions-sicher herzustellen (A.IV.2.6.). Die Funktionalität des Ableitungsgrabens ist vom Vorhabenträger für eine Wassermenge von 8,54 m<sup>3</sup>/s hydraulisch nachzuweisen, andernfalls sind dem Stand der Technik entsprechende Alternativen zu prüfen, über die sich die Planfeststellung eine abschließende Entscheidung vorbehält (A.IV.2.7.). Darüber hinaus ist im Rahmen der Ausrührungsplanung der verbleibende Einstauvolumenverlust des HRB Seewiesen genau zu ermitteln und erforderlichenfalls im Einstaubereich an der im Lageplan (Unterlage 5, Blatt 4a) vorgesehenen Stelle auszugleichen (A.IV.2.8.).

Soweit die Gemeinde eine Schotterung des Wirtschaftswegs, welcher als Lkw-Betriebszufahrt für das HRB Seewiesen dient, auf einer Breite von mindestens 4 m gefordert hat, ist hat der Vorhabenträger zugesagt, den Weg entsprechend des Bestands mit einer Kronenbreite von 4 m zu befestigen, die Kurvenradien und Längsneigungen werden mit der Gemeinde Walzbachtal abgestimmt und die Anschlüsse an den Bestand hergestellt (A.V.6.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit dem Anliegen der Gemeinde Walzbachtal ausreichend Rechnung getragen.

Im Übrigen wird mit Maßnahme 9.3 A durch die Geländemodellierung zwischen der Gemeindegemeinschaftsstraße und dem Walzbach eine natürliche Überflutungsdynamik des Walzbachs zugelassen und der durch das Vorhaben entstehende Retentionsraumverlust des Überschwemmungsbereichs HQ<sub>100</sub> zeitgleich ausgeglichen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfolgt damit eine vollständige Kompensation. Mit Nebenbestimmung unter A.IV.8.6.4. wird sichergestellt, dass das Vorhaben baulich auf die teilweise Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet ausgerichtet wird, so dass bauliche Schäden nicht zu erwarten sind.

Die untere Wasserbehörde des Landratsamts Karlsruhe hatte mit Stellungnahme vom 29.09.2021 angemerkt, dass anlässlich der Vorgabe zur hochwasserangepassten Errichtung oder Erweiterung der Einfluss des geplanten Vorhabens auf den Wasserstand, den Abfluss bei Hochwasser und auf das bestehende Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen zu ermitteln sei. Mit E-Mail vom 22. Mai 2024 hat die untere Wasserbehörde, Sachgebiet Oberirdische Gewässer, mitgeteilt, dass die zunächst vorgetragenen Bedenken insb. zum Einfluss des Vorhabens auf das bestehende Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen durch die Kommunikation zwischen Vorhabenträger, Hochwasserschutzplaner und Gemeinde Walzbachtal ausgeräumt seien.

Im Ergebnis wird durch die vorliegende Planung und die getroffenen Maßnahmen verhindert, dass sich die Hochwassergefahr erhöht. Damit ist das Vorhaben zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hochwasserangepasst im Sinne des § 78 Abs. 7 WHG.

#### **B.XII.4.5.2 Sonstige Schutzvorschriften, § 78a WHG**

Das Vorhaben bedarf jedoch einer wasserrechtlichen Zulassung (Befreiung) nach § 78a Abs. 2 WHG. Die Befreiung bedarf aus Sicht der Anhörungsbehörde im Gegensatz zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen keiner ausdrücklichen Entscheidung, sondern wird i.S.d. § 75 Abs. 1 LVwVfG ersetzt.

Soweit ein Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur mit Maßnahmen verbunden ist, die § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG grundsätzlich untersagt, ist dies auch in der Planfeststellung des Verkehrsinfrastrukturvorhabens zu beachten. Im Überschwemmungsgebiet ist u.a. untersagt das Aufbringen und Ablagern von wassergefährdenden Stoffen auf dem Boden (Nr. 2); das Ablagern und das nicht nur kurzfristige Lagern von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können (Nr. 4); das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche (Nr. 5 WHG); das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG und § 75 Abs. 2 WHG entgegenstehen (Nr. 6) sowie die Umwandlung von Auwald in eine andere Nutzungsart (Nr. 8).

Gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG kann die zuständige Behörde im Einzelfall gleichwohl Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 zulassen, wenn Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. Satz 1 gilt zudem u.a. nicht für Maßnahmen des Gewässerausbaus, des Hochwasserschutzes, einschließlich Maßnahmen zur Verbesserung oder Wiederherstellung des Wasserzuflusses oder des Wasserabflusses auf Rückhalteflächen, sowie für Handlungen, die im Rahmen zugelassener Gewässerbenutzungen erforderlich sind.

Die geplanten Gehölzpflanzungen (Maßnahmen 8.5a A, 8.7 A, 9.2 A, 9.3 A). werden von § 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG erfasst, doch nur dann untersagt, wenn sie den

Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 und § 75 Abs. 2 WHG entgegenstehen. § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG sieht als allgemeinen Grundsatz der Gewässerbewirtschaftung vor, dass an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sind und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen ist. § 75 Abs. 2 WHG formuliert das Ziel, die nachteiligen Folgen, die an oberirdischen Gewässern mindestens von einem Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit ausgehen, zu verringern, soweit dies möglich und verhältnismäßig ist.

Die Maßnahmen dienen als Teil des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts der Wiederherstellung bzw. dem Ausgleich der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe. Die Maßnahmen haben dabei auch das Ziel, die natürliche Eigenentwicklung des Walzbaches zu ermöglichen. Ziele des vorsorgenden Hochwasserschutzes stehen den Gehölzpflanzungen mithin nicht entgegen. Im Übrigen hat die untere Wasserbehörde auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde bezüglich der Umwandlung von Auwald in eine andere Nutzungsart (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 WHG) das Vorhaben für zulässig erachtet.

Darüber hinaus ist grundsätzlich auch die Hochwassergefährdung während der Bauphase zu berücksichtigen. Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde kann davon ausgegangen werden, dass wegen der zeitlichen Begrenztheit der Baumaßnahmen und der damit einhergehenden geringeren Wahrscheinlichkeit des zeitlichen Zusammentreffens mit extremen Hochwasserereignissen das Sicherheitsniveau grundsätzlich nicht dem Maßstab für dauerhafte Anlagen entsprechend muss. Die geplante Baustelleneinrichtungsfläche im Anschlussast Nord liegt zudem nur teilweise im Überschwemmungsgebiet und wird aller Voraussicht nach erst nach der Errichtung der Rampe genutzt, so dass aufgrund des erhöhten Geländes die Gefahr einer Überströmung geringer sein dürfte. Mit den unter A.IV.8.6. verfügten Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass Arbeiten im Gewässer und Gewässerrandbereich möglichst nur bei Niedrigwasser, im Übrigen nur bei technisch beherrschbarem Wasserstand durchgeführt werden; der Hochwasserschutz und der schadlose Hochwasserabfluss jederzeit gewährleistet bleiben; Baustoffe und sonstige Materialien, Maschinen sowie Aushub und Bauschutt möglichst außerhalb des Überschwemmungsgebiets gelagert wird und bei einem plötzlich auftretenden Hochwasserereignis die Baustellenflächen ausreichend schnell geräumt bzw. vor Abtrieb gesichert werden können.

Dem Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung wird somit in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Entgegenstehende Allgemeinwohlbelange sind ebenso wenig ersichtlich, wie eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden. Der vorhabenbedingte Verlust von Retentionsraum wird vollständig kompensiert. Gründe, die im Rahmen der Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zur Versagung der Zulassung führen könnten, sind nicht ersichtlich.

#### **B.XII.5. Weitere wasserrechtliche Erlaubnisse, Bewilligungen**

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass aus Sicht des Ingenieurbaus bei allen Bauwerken eine wasserrechtliche Betrachtung erfolgen müsse, wenn diese ins Grundwasser beispielsweise durch Tiefgründungen eindringe. Aber auch bei Flachgründungen könnten wasserrechtliche Belange betroffen sein, wenn sich das Grund- oder Schichtwasser nahe der Geländeoberfläche befinde. Die relevanten Bauwerke sind in Abschnitt B.I.1.2.2. sowie im Erläuterungsbericht, Unterlage 01b, in den Kapiteln 4.7.1. – Tabelle 16 - und 4.7.2. – Tabelle 17 - aufgelistet. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass Pumpwerk 1 und – je nach Grundwasserstand – ggf. auch Pumpwerk 2 im Grundwasser zu liegen kommen.

Gewässerbenutzungen in Form von Bauwasserhaltungen, Einleitungen in oberirdische Gewässer sowie das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser bedürfen gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG bzw. nach § 43 Abs. 2 WG i. V. m. § 49 Abs. 1 WHG der wasserrechtlichen Erlaubnis. Die Planfeststellungsbehörde hat sich die abschließende Entscheidung über weitere wasserrechtliche Erlaubnisse vorbehalten (A.III.1.5) und wird diese Entscheidung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde treffen. Dies war erforderlich, weil die Details der erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzung wie bauzeitlichen Wasserhaltung, Einleiten von gefördertem Grundwasser in oberirdische Gewässer und Einbringen von Stoffen ins Grundwasser (z. B. Gründungsmaßnahmen) erst noch in der Ausführungsplanung festgelegt werden. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da die ausgeklammerten Probleme nach dem Stand der Technik beherrschbar sind und die entsprechenden technischen Vorgaben beachtet werden. Die untere Wasserbehörde hat diesbezüglich mitgeteilt, dass das notwendige Einvernehmen erst mit der konkretisierten Planung erteilt werden könne. Grundsätzlichen Bedenken wurden jedoch nicht geäußert.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG darf die Planfeststellungsbehörde die Lösung eines Problems gem. § 74 Abs. 3 LVwVfG vorbehalten, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist ((BVerwG, Beschluss v. 31.01.2006, 4 B 49/05, juris RN. 21 mwN). Die Planfeststellungsbehörde muss somit ohne Abwägungsfehler ausschließen können, dass eine Lösung des offen gehaltenen Problems durch die bereits getroffenen Feststellungen nicht in Frage gestellt wird. Diese Voraussetzungen liegen hier vor, weil für die möglicherweise zu bewältigenden Probleme der Stand der Technik geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und somit davon auszugehen ist, dass die gesetzlichen Anforderungen einhalten werden können. Alle Anforderungen werden dadurch gewährleistet, dass dem Vorhabenträger aufgegeben wurde, die zur Vorbereitung der abschließenden Entscheidung notwendigen Unterlagen mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen (vgl. A.III.1.5.).

Dass geeignete Lösungen nach dem Stand der Technik grundsätzlich zur Verfügung stehen, hat der Vorhabenträger am Beispiel der Attentalbrücke bestätigt: Für die Gründung des Bauwerks wird eine Länge der Bohrpfähle von ca. 10 m – 12 m geschätzt. Somit ist davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Bohrpfähle bis ins Grundwasser reichen werden. Der Beton könne aber technisch so „eingestellt“ werden, sodass ein Austrag des Betons bis zum Erhärten reduziert wird. Mit dem Verfahren könne eine relativ dichte Verzahnung des Betons mit dem umgebenden Bodenmaterial erreicht und ein Aufsteigen des Grundwassers – oder schnelles Versickern von Oberflächenwasser – verhindert werden. Dauerhaft gäbe es keine Einschränkungen für den Wasserweg, da die Pfähle ausreichend weit voneinander entfernt seien und so das Grundwasser die Pfeiler umfließen könne.

Auch bezüglich der bauzeitlichen Wasserhaltung hält der Stand der Technik geeignete Maßnahmen bereit, um negative Auswirkungen auf die Gewässerbeschaffenheit zu verhindern. Anfallendes Regenwasser kann z. B. mit Hilfe eines Pumpensumpfes in der Baugrube gesammelt, ggf. gereinigt und abgeleitet werden.

### **B.XIII. Denkmalschutz**

Die festgestellte Planung nimmt auf die Belange der Denkmalpflege in gebotenem Maße Rücksicht.

Von der Planung betroffen ist ein Wegekreuz (Döminsche Kreuz), das als Kulturdenkmal gelistet ist und an einer alten Wegebeziehung, dem sog. Frühmessweg (Flurstück Nr. 17365), liegt. Der Vorhabenträger sieht mit Maßnahmen 1.3 V und 1.10.A/G die Sicherung und den Wiederaufbau des Wegekreuzes einschließlich der Gestaltung des Umfelds entsprechend des alten Standorts durch Baumpflanzung vor. Dazu hat eine fachgerechte Untersuchung, Bergung und Dokumentation zu erfolgen; Abbau und Sicherung sind mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen. Der Wiederaufbau des Wegekreuzes erfolgt in funktionalen Zusammenhang mit dem Frühmessweg in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Gemeinde Walzbachtal (vgl. A.IV.12.1).

Die hierfür erforderliche Genehmigung nach § 8 Abs. 1 DSchG BW wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Das Landratsamt Karlsruhe, untere Denkmalschutzbehörde, hat der Genehmigung gemäß § 7 Abs. 3 DSchG BW mit E-Mail vom 11.10.2024 zugestimmt. Das ebenfalls im Verfahren beteiligte Landesamt für Denkmalpflege (Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8) hat ebenfalls mit E-Mail vom 11.10.2024 keine Bedenken geäußert.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei den Bauarbeiten im Boden liegende Kulturdenkmale entdeckt werden, an deren Erhaltung ein öffentliches Interesse besteht, wurde die unter A.IV.12.2. aufgeführten Nebenbestimmung festgeschrieben.

## **B.XIV.Abwägung**

### **B.XIV.1. Vorbemerkung**

Bei den geplanten Ortsumfahrungen Jöhlingen und Berghausen handelt es sich um zwei selbstständige Vorhaben, auf welche die Grundsätze der Abschnittsbildung nicht anzuwenden sind. Hinsichtlich der Forderung, dass der Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen zwingend unter die Bedingung gestellt werden müsse, dass auch das Vorhaben Ortsumfahrung Berghausen rechtskräftig planfestgestellt ist, wird auf B.XVIII.3. verwiesen.

Die Ortsumfahrungen von Jöhlingen und Berghausen im Zuge der B 293 waren im Bundesverkehrswegeplan 1992 noch als eine gemeinsame Maßnahme mit der Ortsumgehung von Berghausen im Zuge der B 10 - der „Wöschbacher Tal -Trasse mit Hopfenbergtunnel“ im vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft und geplant worden. Das Planfeststellungsverfahren für diese Gesamtmaßnahme wurde im Dezember

2004 aufgehoben, nachdem die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 beschlossen hatte, der die sogenannte „Wöschbacher Taltrasse“ nicht mehr berücksichtigte (s. auch Anlage zum 5. Fernstraßenausbaugesetz vom 04.10.2004 bzw. zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz).

Im aktuellen Bedarfsplan in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Jöhlingen als Teilstrecke der „B 293, Berghausen – Bretten“ unter der lfd. Nr. 108 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten und zwar mit dem Bauziel zwei- bzw. dreistreifiger Neubau. Weiterhin wurde der Hopfenbergtunnel (alleine) wieder in den Bedarfsplan mit vordringlichem Bedarf aufgenommen (BVWP 2030, B 10 OU Berghausen, B10-G20-BW, lfd. Nr. 187).

Nach der Durchführung eines Scoping-Termins im Juni 2006 mit Festlegung des Untersuchungsprogramms für die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in einem Folgetermin am 11.12.2006 die Ergebnisse der erarbeiteten Raumanalyse vorgestellt. Anschließend wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Vorplanung (Linienfindung) von ursprünglich insgesamt fünf Trassenvarianten drei der Trassenvarianten vergleichend untersucht. In der „Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienfindung, Kurzfassung“ für den „Neubau der Ortsumfahrung (OU) Jöhlingen im Zuge der B 293“, September 2009, wurde als Ergebnis des Vergleichs der drei Varianten vorgeschlagen, eine Kombination aus der Referenzvariante 2 und der (damaligen sog.) Vorzugstrasse umzusetzen. Das Ergebnis ist der vorliegend beantragte Entwurf.

Mit Schreiben vom 18.04.2011 erteilte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Zustimmung zur Vorplanung mit der vorgeschlagenen Kombinationstrasse (Variante 6) für die „B 293, Ortsumgehung Jöhlingen“. In der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 16.04.2012 hat der Gemeinderat der Gemeinde Walzbachtal dieser gewählten Trasse (Variante 6) zugestimmt, da die Forderung der Gemeinde aus dem Jahr 2009 zur Einhaltung eines Mindestabstands von 200 m zur Wohnbebauung durchgängig berücksichtigt und das Betriebsgelände des „Kapellenhofes“ nicht berührt wird. Der Vorentwurf wurde vom Ministerium für Verkehr am 08.03.2018 genehmigt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 25.09.2018 mit dem Gesehen-Vermerk versehen.

#### **B.XIV.2. Zweckmäßigkeit der Planung**

Das Vorhaben ist gerechtfertigt. Der Bau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen dient

dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrsbedarf und ist geboten. Gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diesen Zielsetzungen wird die Maßnahme gerecht. Die Planungsziele (Verkehrsentlastung des Ortszentrums von Jöhlingen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs der B 293, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, Verringerung bestehender Beeinträchtigungen durch Immissionen, Beseitigung von Trenneffekten und Barrierewirkungen) wurden bereits im Rahmen der Vorhabenerläuterung unter Abschnitt B.I.1. sowie der Planrechtfertigung unter Abschnitt B.IV.2. dargestellt. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

### **B.XIV.3. Variantenprüfung**

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach schonenderen Varianten nachzugehen, durch welche die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, Urteil v. 22.03.1985, 4 C 15/83). Bei der Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

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

Auch bei Vorliegen einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde bei der gebotenen Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte nicht von der Prüfung befreit, ob gleichwohl einer von der gesetzlichen Festlegung abweichenden Trassierung oder sogar einem Verzicht auf die Projektverwirklichung der Vorzug zu geben ist (BVerwG, Urteile v. 15. Januar 2004, 4 A 11/02 und v. 3. November 2020, 9 A 12 /19).

### **B.XIV.3.1. Verzicht auf das Vorhaben (Null-Variante)**

Mit der sog. Null-Variante, d.h. wenn auf den Neubau einer Ortsumfahrung im Zuge der B 293 verzichtet würde, ließen sich die Planungsziele, Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs, Abnahme des Verkehrs innerorts einschließlich der Verminderung von Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie von Trenneffekten, nicht erreichen. Außerorts sowie innerorts entsprechen Querschnitt und Trassierung der Bestandsstrecke nicht mehr den aktuellen Richtlinien. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit wird bei unverändertem Bestand künftig nicht mehr gegeben sein. Aufgrund der bereits jetzt bestehenden Verkehrsbelastung in der Ortslage von Jöhlingen und dem nach der verkehrstechnischen Untersuchung zu erwartenden weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens kommt die Null-Variante daher nicht in Betracht. Diesbezüglich wird ergänzend auf die Ausführungen zur Bestandssituation (vgl. B.I.1.1.) sowie zur inhaltlichen Planrechtfertigung (vgl. B.IV.2.) verwiesen.

Ein Ausbau der bestehenden B 293 alt ist aufgrund der Platzverhältnisse und den mit der Planung verfolgten Zielen ebenfalls keine geeignete Alternative zur planfestgestellten Ortsumfahrung. Ein richtlinienkonformer Ausbau der Bestandstrasse wäre u.a. mit weitreichenden Eingriffe in die Wohngebiete, einem Neubau der Bahnunterführung und massiven Belastungen innerorts während der Bauzeit verbunden. Es müsste nicht nur die Fahrbahn verbreitert und Bankette sowie Entwässerungsanlagen angeordnet werden, sondern auch die Linienführung in Lage und Höhe an die Richtlinien angepasst werden. Der Knotenpunkt südlich der Ortslage wäre weiterhin anzupassen und leistungsfähig zu gestalten. In Abschnitt B.XVIII.5. setzt sich die Planfeststellungsbehörde auch mit in den Einwendungen und Stellungnahmen vorgebrachten alternativen Lösungsmöglichkeiten auseinander. Das Planungsziel, die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, würde hierdurch hingegen nicht erreicht werden.

### **B.XIV.3.2. Trassenvarianten**

Der Vorhabenträger hat insgesamt fünf Varianten untersucht und zwar

- Variante 1: Ehemalige sog. Vorzugsvariante, Länge: ca. 2,72 km
- Variante 2: Referenzvariante 1, Länge: ca. 3,05 km
- Variante 3: Referenzvariante 2, Länge: ca. 2,83 km
- Variante 4: Tunnelvariante 1, Länge: ca. 2,63 km (Tunnel ca. 555 m)
- Variante 5: Tunnelvariante 2, Länge: ca. 2,58 km (Tunnel ca. 530 m)

Von einer detaillierteren Untersuchung der beiden Tunnelvarianten hat der Vorhabenträger vorab aus den nachgenannten Erwägungen absehen (vgl. Unterlage 19.7, S. 180).

Die Variante 4 (Tunnelvariante 1 der Vorplanung) schließt im Gegensatz zu den anderen Varianten nicht vor der bestehenden Kuppe auf Höhe des Sportplatzes an, sondern erst im weiteren Verlauf des bestehenden Hohlweges westlich von Jöhlingen. Nach ca. 150 m verlässt die Trasse den vorhandenen Hohlweg und schwenkt Richtung Norden. Von Station 0+520 bis 1+075 verläuft die Trasse als Tunnelbauwerk unterhalb der Wohnbebauung. Anschließend verläuft die Variante an der AVG-Trasse entlang, bevor sie diese in einem sehr schleifenden Winkel kreuzt und an die bestehende B 293 anschließt. Nach den Tunnelportalen kommt es zu sehr großen Einschnitten bis ca. 30 m Tiefe. Die zur Unterfahrung der Gebäude erforderliche Längsneigung von ca. 6,8 % des ca. 555 m langen Tunnels würde deutlich über den zulässigen Richtwerten liegen.

Die Variante 5 verläuft vom Sportplatz kommend unterhalb der Wohnbebauung des Wohngebietes „Attental“, bevor sie vor der AVG-Trasse wieder auf die Trasse der Variante 1 (ehemalige sog. Vorzugstrasse) einschwenkt. Die Tunnellänge beträgt ca. 530 m. Die maximal zulässige Längsneigung von 5% wird eingehalten; die Kuppe am „Jöhlinger Buckel“ wird weiter abgetragen als bei den anderen in der Vorplanung untersuchten Varianten. Nach den Tunnelportalen kommt es zu sehr großen Einschnitten von ca. 20 m bzw. 40 m Tiefe.

Die Linienführung der Tunnelvarianten hätte aufgrund der im Trassierungsbereich vorgesehenen Siedlungserweiterungen der Gemeinde Wazbachtal westlich der bestehenden B 293 zu einem Risiko für die (zukünftige) Bebauung mit sich bringen können und wäre zum anderen - wollte man solche Risiken durch eine entsprechende Mindestüberdeckung der Tunnelabschnitte minimieren - mit extremen Steigungsverhältnissen (Längsneigung) im Tunnelbereich verbunden gewesen. Die in diesem Fall notwendige Längsneigung innerhalb der Tunnelabschnitte wäre mit den Anforderungen in den entsprechenden Regelwerken (max. Steigungsverhältnisse) auch nicht ansatzweise in Übereinstimmung zu bringen gewesen. Außerdem hätten die Realisierungs- und Folgekosten um ein Vielfaches über den Kosten für die offenen Varianten einer südlichen Umfahrung von Jöhlingen gelegen, so dass eine Wirtschaftlichkeit zweifelhaft gewesen wäre. Ein Rückbau der B 293 alt im westlichen Bereich von Jöhlingen wäre bei Realisierung einer Tunnelösung nicht möglich, da dieser Abschnitt als Ausweichstrecke für den Fall von Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen oder Unfällen im Tunnel auf jeden Fall beibehalten hätte werden müssen. Dadurch bedingt wäre die Entlastung der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen Varianten geringer.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war es somit nicht angezeigt, die Tunnelvarianten als ernsthaft in Betracht kommende Varianten weiter zu verfolgen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass bei der Antragstrasse im Vergleich zu den Tunnelvarianten auch nachteilige Aspekte zu verzeichnen sind, diese jedoch im Ergebnis nicht zu einer anderen Bewertung führen können.

Der Kurzfassung der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2009 (UVS Kurzfassung) sowie der Plausibilisierung der damaligen UVS zur Linienfindung lagen die drei Varianten 1, 2 und 3 zu Grunde (vgl. Unterlage 19.7). Die Überprüfung der überschlägigen vergleichenden Risikoeinschätzung der Varianten aus dem Jahr 2009 und somit der damaligen Variantenempfehlung auf Plausibilität erfolgte anhand der aktuellen Raumanalyse (Stand 2020) und der vorhabenbezogenen Daten aus den Jahren 2006 bis 2009. Die hier planfestgestellte Antragstrasse (im Folgenden Variante 6) ist aus dem Ergebnis der UVS als Kombinationstrasse der Variante 1 und der Variante 2 hervorgegangen.

Den Varianten 1, 2, 3 und 6 ist gemeinsam, dass sie Jöhlingen im südlichen Bereich umfahren. Dies entspricht der Netzkonzeption, die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde lag. Die in der zeichnerischen Darstellung, die einem Bedarfsplan eines verkehrlichen Bedarfsgesetzes beigelegt ist, erkennbare Bedarfsstruktur ist

als gesetzgeberische Wertung in der planerischen Abwägung der Trassenwahl zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil v. 12.12.1996, 4 C 29/94). Alle näher untersuchten Varianten beginnen im Bereich des alten Sportplatzes, unterqueren im östlichen Bereich des Planungsgebiets die Bahntrasse der Strecke Karlsruhe – Bretten - Heilbronn, die in diesem Abschnitt auf einem Damm verläuft, und erhalten kurz vor Bauende einen gemeinsamen Anschluss am Knotenpunkt B 293 neu / L 559 neu / Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“. Von Seiten des Vorhabenträgers ist aus Gründen der Funktionalität und der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit eine teilplanfreie Knotenpunktausgestaltung mit zwei Anschlussrampen und Einmündungen und einer Überführung der L 559 geplant. Somit wird die Ortsverbindung zwischen den Ortsteilen Jöhlingen und Wössingen wird mit Hilfe einer Brücke über die neue B 293 hergestellt. Die Lage der geplanten Eisenbahnüberführung unterscheidet sich bei den Varianten nur unwesentlich und der vorhandene Wirtschaftsweg wird ebenfalls unter dem Unterführungsbauwerk mitgeführt. Durch Zwangspunkte der Linienführung und dem bewegten Gelände im Bereich des Sportplatzes sowie im Bereich des Landwirtschaftsgebäudes „Kapellenhof“ kommt es zu größeren Einschnittstiefen. Auch der Zusatzfahrstreifen, der zur Verbesserung der Verkehrsqualität an Steigungsstrecken vorgesehen ist, befindet sich bei allen untersuchten Varianten Richtung Bretten im Bereich der Geländeerhebung „Jöhlinger Buckel“ sowie Richtung Karlsruhe auf dem östlichen Abschnitt der freien Strecke im Anstieg zum „Jöhlinger Buckel“. Leitungsverlegungen werden bei allen Varianten erforderlich.

Zwangspunkte der Trassierung – die grundsätzlich auch bei allen untersuchten Varianten zu berücksichtigen waren - betreffen unter anderem:

- der Anschluss an den Bestand in Richtung Berghausen,
- die Reduzierung der Flächeneingriffe im Waldgebiet im Bereich des ehemaligen Sportplatzes,
- die Querung des Attentals,
- ein durchgängiger Mindestabstand von 200 m von der bestehenden Bebauung des Ortsteils Jöhlingen und Berücksichtigung der Hofstelle „Kapellenhof“,
- die Kreuzung der Bahntrasse im östlichen Planungsgebiet sowie

- der Anschluss an die B 293 in Richtung Bretten.

### **B.XIV.3.2.1 Variante 1 (Ehemalige sog. Vorzugsvariante der Vorplanung)**

Variante 1 schwenkt im Bereich des Sportplatzes von der bestehenden Trasse nach Süden ab, kreuzt das Attental auf einem Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 140 m und verläuft sodann zwischen der Wohnbebauung Jöhlingens und dem Ausiedlerhof „Kapellenhof“. Anschließend schwenkt die Trasse nach Norden und unterquert die Bahntrasse der Strecke Karlsruhe – Bretten - Heilbronn, bevor sie wieder am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen auf die bestehende B 293 in Richtung Bretten im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes B 293 / GVS „Wössinger Straße“ anschließt. Die Strecke verfügt über eine günstige fahrdynamische Linienführung durch großzügige Radienfolgen und weist vergleichsweise günstige Längsneigungen auf. Zur Verbesserung der Verkehrsqualität werden an den Steigungsstrecken zusätzliche Fahrstreifen angeordnet.

Von Station 0+000 bis Station 0+800 liegt die Gradiente überwiegend im Einschnitt, wodurch ein lärmtechnisch günstiges Ergebnis erzielt wird. Bei Station 0+250 wird der vorhandene Forstweg mit Hilfe eines Überführungsbauwerkes über die Bundesstraße B 293 hinweggeführt. Der bestehende Wirtschaftsweg „Wöschbacher Straße“ zur Kapelle „Maria-Hilf“ wird bei Station 1+090 mit einem Unterführungsbauwerk unter der Ortsumfahrung durchgeführt. Im Bereich des Wirtschaftswegs verläuft die geplante Ortsumfahrung in Dammlage. Abschnittsweise entstehen zwischen Station 1+100 bis Station 1+500 aufgrund der einzuhaltenden Grenzwerte für die Längsneigung und die Kuppenausrundungen hohe Böschungen, was sich wiederum positiv auf die Lärmausbreitung auswirkt. Östlich der Wöschbacher Straße ist durch die anschließende Einschnittslage und die Trassierung auf der ortsabgewandten Seite des Hungerberges eine vergleichsweise gute Abschirmung zur Ortslage hin gegeben. Die Unterquerung der Bahntrasse wird mit einem ca. 75 m langen Unterführungsbauwerk sichergestellt.

Die Variante 1 hat eine Länge von 2,72 km und einen Abstand von min. 200 m zur Wohnbebauung des Ortsteils Jöhlingen. Die südlich von Jöhlingen liegende landwirtschaftlichen Hofstelle wird nicht in Anspruch genommen. Die nach den „Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKS) erstellte Kostenschätzung ergab Gesamtkosten aus Baukosten und Grunderwerb von rund 18,043 Mio, € (Vorplanung 2008). Sie liegt damit hinsichtlich der Kosten zwischen den Varianten 2 und 3.

### **B.XIV.3.2.2 Variante 2 (Referenzvariante 1 der Vorplanung)**

Variante 2 hat den südlichsten Verlauf aller untersuchten Varianten. Die Anschlüsse an den Bestand unterscheiden sich nur unwesentlich von denen der Variante 1. Allerdings schwenkt die Trasse nach dem Anschluss in Richtung Berghausen früher und mit einem engeren Radius Richtung Süden. Anschließend verläuft die Trasse zwischen dem Kapellenhof und der südlich gelegenen Maria-Hilf-Kapelle bevor sie in Richtung Norden auf die Trasse des vorhandenen Wirtschaftsweges schwenkt und in deren Verlauf die Bahntrasse kreuzt. Wie Variante 1 schließt sie östlich von Jöhlingen an die bestehende B 293 an. Im Gegensatz zu den Varianten 1 und 3 ist kein Brückenbauwerk zur Querung des Attentals erforderlich. Zur Verbesserung der Verkehrsqualität werden an den Steigungsstrecken zusätzliche Fahrstreifen angeordnet.

Da das vorhandene Gelände in Richtung Süden ansteigt, liegt die Variante 2 – mit Ausnahme des Bereichs von Station 0+500 bis Station 0+850, wo sie in exponierter Dammlage verläuft - weitestgehend im Einschnitt. Die Variante 2 besitzt unter Berücksichtigung aller gegebenen Zwangspunkte vergleichsweise geringe Einschnittstiefen ins Gelände. Die Wöschbacher Straße wird mit einem Bauwerk bei Station 1+200 überführt.

Die Variante 2 hat eine Länge von 3,05 km und im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten mit ca. 500 m den größten Abstand zur Wohnbebauung des Ortschafts Jöhlingen und einen Abstand von ca. 200 m zum Aussiedlerhof „Kapellenhof“. Die nach den „Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKS) erstellte Kostenschätzung stellt mit Gesamtkosten von rund 13,752 Mio € (Vorplanung 2008) die wirtschaftlich günstigste Variante dar.

### **B.XIV.3.2.3 Variante 3 (Referenzvariante 2 der Vorplanung)**

Variante 3 ist zwischen der Variante 1 und der Variante 2 trassiert. Sie hat eine Länge von 2,83 km. Der Anschluss dieser Variante unterscheidet sich nur unwesentlich von denen der anderen Varianten. Die Variante 3 wird überwiegend im Einschnitt geführt. Sie zeichnet sich durch eine geringe Streckenentwicklung mit vergleichsweise geringen Einschnittstiefen ins Gelände aus. Wie bei Variante 1 ist von Station 0+663 bis Station 0+833 ein Brückenbauwerk mit einer Länge von ca. 220 m zur Querung des Attentals erforderlich. Ab dem Bauwerk verläuft die Variante zunächst in Dammlage, während die Variante im weiteren Verlauf aufgrund der unterschiedli-

chen Höhenlagen immer wieder zwischen Einschnitts- und Dammböschung wechselt. An Station 1+100 ist ein Bauwerk zur Unterführung des vorhandenen Wirtschaftswegs vorgesehen. Die Strecke weist im Vergleich zu den anderen Varianten ungünstige Längsneigungen auf. Wie bei den anderen untersuchten Varianten wird die Bahntrasse mit einer Unterführung gekreuzt. Zur Verbesserung der Verkehrsqualität werden an den Steigungsstrecken zusätzliche Fahrstreifen angeordnet.

Im Vergleich zu den anderen Varianten muss bei Variante 3 der Aussiedlerhof „Kapellenhof“ umgesiedelt werden, da die Trasse durch die Hofstelle verläuft.

Die nach den „Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKS) erstellte Kostenschätzung ergab im Vergleich die höchsten Gesamtkosten von rund 21,447 Mio. € (Vorplanung 2008).

#### **B.XIV.3.2.4 Vergleich der Varianten 1 (ehem. Vorzugsvariante), 2 (Referenzvariante 1) und 3 (Referenzvariante 2)**

Aus dem Vergleich der verschiedenen Varianten ergibt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante (nachfolgend Variante 6).

Zunächst sind die Varianten 1, 2 und 3 vergleichend gegenüberzustellen. Die untersuchten Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte nicht wesentlich. Alle Varianten bewirken eine deutliche verkehrliche Entlastung des Ortsteils Jöhlingen. Die Verknüpfung mit dem bestehenden Netz erfolgt bei allen Varianten mit dem teilplanfreien Knotenpunkt B 293 neu / B 293 alt / L 559 neu / Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“. Mit der L 559 neu und der „Wössinger Straße“ bleibt die Erreichbarkeit der Ortsteile Jöhlingen und Wössingen aufrechterhalten.

Obgleich Variante 2 durch den Verzicht auf eine Talbrücke über das Attental im Vergleich zu den Varianten 1 und 3 die insgesamt kostengünstigste Lösung darstellt, ist dies nur einer von vielen, in der Variantenabwägung zu berücksichtigende, Aspekt.

Gegen Variante 2 sprechen die - im Vergleich zu den anderen Varianten - umfangreichen und kritischen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die große Streckenführung mit vergleichsweise ungünstiger Linienführung und ungünstigen Längsneigungen. Hinsichtlich Streckenlänge, Flächenbilanz und Massenbilanz schneidet die

Variante 2 in einer vergleichenden Beurteilung der potentiellen Risiken am schlechtesten ab. Mit einer Länge von 3,05 km ist sie länger als die Varianten 1 und 3. Auch der Flächenbedarf von 110.950 m<sup>2</sup> und die Massenbilanz (Summe der Erdarbeiten /-bewegungen) von 318.000 m<sup>3</sup> sind bei dieser Variante am gravierendsten. Zum Vergleich benötigen die beiden anderen Varianten lediglich einen Flächenbedarf von 90.050 m<sup>2</sup> (Variante 1) bzw. 85.210 m<sup>2</sup> (Variante 3) und haben eine günstigere Massenbilanz von 224.00 m<sup>3</sup> (Variante 1) bzw. 212.100 m<sup>3</sup> (Variante 3). Trassenlänge und Flächenverbrauch haben u.a. Einfluss auf die Bodenfunktionen, die Grundwasserbetroffenheit und Oberflächenwasserrückhaltung. Angesichts der mit ± 10% anzusetzenden Prognoseungenauigkeit liegen demgegenüber Variante 1 und Variante 3 bei den baubedingten Risiken dicht beieinander (vgl. Unterlage 19.7, S. 34).

Variante 2 führt aufgrund der längeren Strecke, des deutlich umfänglicheren Flächenbedarfs und der im Bereich der Streckenführung betroffenen Funktionen von Landschaft und Naturhaushalt bzw. betroffenen Nutzungen zu umfänglichen und äußerst kritischeren anlagebedingten Risiken, als die beiden anderen Varianten 1 und 3. Im Vergleich verzeichnet die Variante die vergleichsweise höchsten zusätzlichen verkehrsbedingten Stickstoffeinträge in den FFH-Lebensraumtyp „Waldmeister-Buchenwald“. Demgegenüber sind bei den Varianten 1 und 3 die Betroffenheiten der Schutzgüter und Nutzungen von der Wertigkeit her vergleichbar.

Die Variante 2 ist auf Grund der Betroffenheit artenschutzrechtlicher Belange und vorhandener Alternativen sehr kritisch einzustufen. Bei Realisierung der Variante 2 ist ohne Vermeidungsmaßnahmen von einem erhöhten Kollisionsrisiko für verschiedene Fledermausarten auszugehen, dass über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht und zu einer systematischen Gefährdung der betroffenen Fledermausarten führt. Eine Realisierung der Variante 2 unter Umsetzung umfänglicher Vermeidungsmaßnahmen kann jedoch im konkreten Fall aufgrund der Trassenlage und des notwendigen Umfangs an baulich-konstruktiven Maßnahmen (Unterführung der Trasse kombiniert mit umfänglichen Leiteinrichtungen und ggf. Mittelwand bei dreistreifigem Querschnitt) nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

Bei Variante 1 und Variante 3 können hingegen durch verkehrsbedingte Trenneffekte bedingte erhöhte Tötungs- / Kollisionsrisiken durch die hier vorgesehene Talbrücke nachhaltig gemindert werden. Im Zuge der Variante 2 ist bedingt durch die Lage bzw. die Gradienten eine gefahrlose, geländeangepasste Querungsmöglichkeit hingegen nicht zu installieren. Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde

kommt eine Realisierung der Variante 2 angesichts des Tötungsverbotstatbestands gemäß § 44 BNatSchG sowie zumutbarer Alternativvarianten nicht in Betracht.

Gewisse Vorteile gegenüber den anderen Varianten bietet Variante 2 durch eine kostengünstigere Trassierung ohne Brückenbauwerk zur Querung des Attentals und den großen Abstand zur Wohnbebauung. Letzteres wirkt sie sich zwar positiv auf die Lärmeinwirkungen am Südrand der Ortslage von Jöhlingen aus, ist jedoch aufgrund der großflächigen Neuverlärmung der dem „Lehrwald“ östlich vorgelagerten Streuobstflächen, von hochwertigen Waldflächen des Lehrwaldes selber und von hochwertigen Waldflächen am Hohberg im Vergleich mit erheblich umfangreicheren Risiken für die Avifauna verbunden. Eine erhebliche lärmbedingte Beeinträchtigung (> 59 dB (A)) für charakteristische Arten der für das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ gemeldeten FFH-Lebensraumtypen kann insbesondere in den Waldmeister-Buchenwäldern des Teilgebiets „Hohberg“ nicht ausgeschlossen werden. Hingegen fallen die natur- und artenschutzfachlichen Konflikte bei den Varianten 1 und 3 und damit auch bei der Antragsvariante geringer aus (vgl. Unterlage 19.4.2a).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt Variante 2 aufgrund der umfangreichen negativen Einflüsse auf Natur- und Landschaft sowie der nicht auszuschließenden weitreichenden Konflikte mit Natura 2000-Belangen keine ernsthafte Alternative zur gewählten Antragsvariante dar, die die Planungsziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen würde.

Bei einem Vergleich der Varianten 1 und 3, die im Hinblick auf Variante 2 aus umweltfachlicher Sicht vorzugswürdig sind, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wie folgt zu differenzieren: Die Variante 1 weist teilweise große Einschnittstiefen ins Gelände und von den drei untersuchten Varianten den geringsten Abstand zur Wohnbebauung auf. Sowohl die Variante 1 als auch die Variante 3 minimieren durch die im Attental vorgesehenen Brückenbauwerke die Störungen funktionaler Zusammenhänge für klimatische Funktionen, Erholungsnutzung und Landschaftserleben sowie die Beziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen der Tierwelt. Jedoch sind bei der Variante 1 die Konflikte durch die räumliche Nähe zum flächenhaften Naturdenkmal „Attental“ und zu geschützten § 30-Biotopen etwas kritischer einzuschätzen als bei Variante 3. Auch werden durch Variante 1 die klimatischen Funktionsbezüge Richtung Jöhlingen in größerem Umfang abgeriegelt. Mit Variante

1 werden des Weiteren das Landschaftsbild und damit verbunden der siedlungsnahe Erholungsraum stärker beeinträchtigt als bei Variante 3. Die Trenneffekte für Menschen und Fauna wären bei Variante 1 daher besonders hoch.

Insgesamt erhält Variante 3 die Funktions- und Sichtbeziehungen im Westen im Bereich des Attentals sowie zwischen Lehrwald und Ortsrand durch die Länge und die vergleichsweise große Dimensionierung des Brückenbauwerks am besten aufrecht. Erhöhte Tötungs- / Kollisionsrisiken für Fledermäuse durch verkehrsbedingte Trenneffekte werden durch die Talbrücke aus gutachterlicher Sicht und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachhaltig gemindert. Hinzu kommt allerdings, dass im östlichen Verlauf bei Realisierung der Variante 3 der Kapellenhof überbaut werden würden, in dessen Bereich Fledermausquartiere erfasst wurden. Dies spricht u. a. gutachterlich für eine Kombination der Varianten 1 und 3. Der Variante 3 ist daher vor allem entgegenzuhalten, dass sie nur dann realisiert werden kann, wenn die landwirtschaftliche Hofstelle „Kapellenhof“ überplant und umgesiedelt wird. Außerdem durchschneidet die Variante 3 östlich von Jöhlingen in stärkerem Maße als die beiden anderen Varianten zusammenhängende und hochwertige landwirtschaftliche Flächen. Zudem weist sie im Streckenverlauf ungünstige Längsneigungen auf.

Berücksichtigt man jedoch, dass die wichtigen Wegeverbindungen aus der Ortslage in den Freiraum über das Attental weiterhin höhenungleich und sicher möglich sein sollen, ist Variante 3 im Vergleich zu Variante 1 wiederum vorteilhafter. Auch mit Blick auf lärmbedingte Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Freiräume und der Wohngebiete am Südrand der Ortslage von Jöhlingen werden Variante 3 gutachterlich gewisse Vorteile zugesprochen. Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung im Außenbereich bestehen keine nennenswerten Unterschiede der beiden Varianten. Mit Blick auf die Baukosten stellt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine der beiden Varianten im Vergleich als eindeutig vorzugswürdig dar, da beide Varianten ein Brückenbauwerk im Attental vorsehen. Im Übrigen ist es aus Kostengründen gutachterlich durchaus vertretbar, bei Variante 3 die Widerlager des Brückenbauwerks ggf. noch weiter in den Talraum zu verschieben und die Länge der Brücke zu verkürzen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt schließlich zu der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überzeugenden Empfehlung, eine Kombination aus der Variante 3 und der Variante 1 planerisch zu konkretisieren. Das Ergebnis ist die vom

Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde eingereichte Antragstrasse (Variante 6).

#### **B.XIV.3.2.5 Variante 6 (Kombinationstrasse der Varianten 1 und 3)**

Mit der Kombination der Varianten 1 und 3 in Gestalt der beantragten Variante 6 werden die umweltfachlichen Vorteile der Variante 3 mit den Vorteilen der Variante 1 vereint, so dass diese Variante aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorteilhafteste Lösung darstellt. Es wurde dabei davon ausgegangen, dass die Kosten der Variante 6 zwischen denen der Variante 1 (ca. 18 Mio., Vorplanung 2008) und der Variante 3 (ca. 21 Mio. €, Vorplanung 2008) 2008 liegen. Die Variante 6 als Kombinationstrasse aus der Variante 1 und der Variante 3 wurde vom Vorhabenträger basierend auf der Empfehlung des Variantenvergleichs weiterentwickelt und bei der Planfeststellungsbehörde beantragt.

Die nunmehr planfestgestellte Variante 6 folgt von Westen her kommend zunächst der Linie der Variante 3. Dies hat den Vorteil, dass die Querung des Attentals mittels eines 155 m langen Brückenbauwerks von den Betroffenheiten der Naturraumausstattung noch etwas günstiger liegt als bei der Variante 1. Östlich des Attentals erfolgt der Übergang der Streckenführung von Variante 3 auf die Trasse der Variante 1. Dadurch kann zum einen die Querung im Bereich der Wöschbacher Straße mit dem dort erforderlichen Dammbauwerk in einer größeren Distanz zur Ortslage realisiert werden, zum anderen kann auf die Inanspruchnahme des Aus siedlerhofs „Kapellenhof“ verzichtet und der landwirtschaftliche Betrieb erhalten werden. Diesbezüglich ist der Planfeststellungsbehörde bewusst, dass es am „Kapellenhof“ zu Überschreitungen des für Wohnen im Außenbereich maßgebenden Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebieten und Urbane Gebiete im 1. Obergeschoss tags um gerundet + 1dB(A) und nachts um gerundet + 4 dB(A) kommt (vgl. B.VIII.1.4.1.). Den Eigentümern steht insoweit dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passiven Lärmschutz zu (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.3.1. sowie B.VIII.1.4.3.). Die hinsichtlich der Lärmbelastung einzig vorzugswürdigere Variante 2 scheidet aus anderen, bereits o.g. nachvollziehbaren Gründen aus. Für die Variante 6 spricht ferner, dass im östlichen Trassenabschnitt durch das Verschwenken auf die Variante 1 die Zerschneidung besonders hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen gemindert werden und die Trasse durch ihre Lage auf der ortsabgewandten Hangseite des Hungerberges besser abgeschirmt werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das beantragte Vorhaben durchaus naturschutzrechtliche, artenschutzrechtliche Probleme aufwirft, sodass zahlreiche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Beeinträchtigungen insgesamt zu vermeiden, zu minimieren bzw. zu kompensieren. Diese konnten nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde allerdings durch das vom Vorhabenträger vorgelegte Maßnahmenkonzept kompensiert bzw. vermieden werden (vgl. hierzu unter B.IX. Natur- und Artenschutz). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde dieses landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung und der Gemeinde Walzbachtal nochmals überarbeitet.

Vor dem Hintergrund, dass sich seit der UVS Kurzfassung 2009 zwischenzeitlich die Querschnitts- und Trassierungselementen in den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) wesentlich geändert haben, hat der Vorhabenträger die Trasse der Variante 6 an die aktuellen Anforderungen angepasst und der Planfeststellungsbehörde als Antragstrasse zur Entscheidung vorgelegt. Die Änderungen betreffen insb. die gewählten Längsneigungen und Kuppenhalbmesser, Radien und Querschnitte. Die getroffenen Anpassungen stellen die empfohlene Kombinationsstrasse nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage und hätten auch bei den anderen Varianten der Variantenuntersuchung erfolgen müssen.

Für den geplanten Knotenpunkt am Bauende wurden verschiedene Varianten untersucht. Der vorgesehene teilplanfreie Knotenpunkt mit zwei Verbindungsrampen weist im Vergleich eine größere Leistungsfähigkeit und die wenigsten Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern auf (vgl. zu den Einzelheiten B.XIV.4.1.2.). Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde stellt die beantragte Variante unter Abwägung der Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten die beste Lösung dar.

#### **B.XIV.3.2.6 Wöschbacher Taltrasse**

Die Wöschbacher Taltrasse sieht die Trassenverlegung der B 293 ins Wöschbacher Tal vor, unter Rückbau der B 293 alt und Bündelung mit der K 3541. Die Anbindung an die B 10 erfolgt östlich des Ortseingangs von Berghausen.

Von verschiedener Seite ist im Verfahren eingewandt worden, es hätte die „Wöschbacher Taltrasse“ als weiträumige Lösung untersucht und in das aktuelle Planfeststellungsverfahren einbezogen werden müssen. Der Vorhabenträger habe die Wöschbacher Taltrasse im aktuellen Verfahren nicht behandelt und lediglich darauf verwiesen, dass diese Variante nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten

sei. Von Einwanderseite wird vorgetragen, eine gerechte Abwägung aller sich aufdrängender Straßen-Varianten sei nicht erfolgt. Eine solche hätte nämlich dazu geführt, dass die Wöschbacher Taltrasse hätte bevorzugt werden müssen. Die Wöschbacher Taltrasse sei bis 2003 als die vorzugswürdigste Trasse angesehen worden, und dies auch bei Einbeziehung der ökologischen Aspekte. Fachliche ökologische Hinderungsgründe seien damals nicht gesehen worden. Überdies sei die Wöschbacher Taltrasse auch bezüglich der Entlastungswirkung und der Wirtschaftlichkeit vorzugswürdig.

Die Ortsumfahrungen von Berghausen und Jöhlingen im Zuge der B 293 waren als eine gemeinsame Maßnahme mit der Ortsumfahrung von Berghausen im Zuge der B 10 - der „Wöschbacher Tal-Trasse mit Hopfenbergtunnel“ – im Bedarfsplan 1992 im vordringlichen Bedarf eingestellt und geplant worden. Die Vorentwürfe für die „Verlegung der B 10 bei Berghausen“ bzw. „B 293, Verlegung zwischen Berghausen und Wössingen“ wurden am 18.05.1989 vom Innenministerium Baden-Württemberg und am 10. bzw. 11.08.1989 vom Bundesministerium für Verkehr genehmigt. Allerdings wurde das Planfeststellungsverfahren für diese Gesamtmaßnahme im Dezember 2004 aufgehoben, da im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Wöschbacher Taltrasse nicht mehr berücksichtigt wurde. Im aktuellen Bedarfsplan in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 ist der Neubau der Ortsumfahrung Jöhlingen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten. Darüber hinaus wurde der Hopfenbergtunnel als solcher wieder in den Bedarfsplan aufgenommen (BVWP 2030, B 10 OU Berghausen, B10-G20-BW).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Wöschbacher Talstrasse nicht für vorzugswürdig vor der beantragten Variante. Die Wöschbacher Taltrasse beruht auf einer anderen, inzwischen mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgegebenen, Netzkonzeption des Bundes. Die Beurteilung der Wöschbacher Taltrasse kann im Übrigen nicht isoliert, sondern nur unter dem Blickwinkel der geplanten Ortsumfahrungen Berghausen und Jöhlingen gesehen werden. Die Wöschbacher Taltrasse ohne B 10neu (Hopfenbergtunnel) würde zu einer erheblichen Zunahme der Verkehrsbelastung in Berghausen führen, da der Verkehr von der B 293 in Richtung Karlsruhe die Ortsdurchfahrt auf ganzer Länge durchfahren müsste. Der Bundesrechnungshof hat daher ebenfalls festgestellt, dass die Wöschbacher Taltrasse die verkehrliche Wirkung, nämlich eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Berghausen, nur in Kombination mit dem Bau des Hopfenbergtunnels entfalten würde (vgl. Mitteilung des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die Prüfung der Planungen B 10 n/ B 293 n, Ortsumgehung Berghausen,

und der B 3 n, Ortsumgehung Weingarten, 13.08.2002, Gz.: V 3 - 2002 – 1204). Das Planfeststellungsverfahren zum Bau des Hopfenbergtunnels ruht aktuell und soll nach den Planungen des Landes frühestens 2025 wieder beplant werden. Jedenfalls aktuell wäre mit dem Bau der Wöschbacher Taltrasse allein keine vergleichbare Entlastungswirkung gegeben. Demgegenüber weisen die Ortsumfahrungen im Zuge der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen und Ortsumfahrung Berghausen eine eigenständige verkehrliche Wirkung auf. Da sich bei der Wöschbacher Taltrasse die Anschlussstelle in Jöhlingen wie in der vorliegenden Planung in der Nähe des östlichen Ortsausgangs befindet, sodann östlich der Ortslage von Berghausen entlangführt und die B 293 alt auf gesamter Länge zurückgebaut werden würde, ergäbe sich im Vergleich zur sog. Jöhlinger Talvariante, deren Bestandteil die Ortsumfahrung Jöhlingen ist, eine deutliche Fahrwegverlängerung in Richtung Karlsruhe. Dies lässt befürchten, dass mehr Verkehr den Weg über die L 559 nach Weingarten wählen würde. Die mit der Planung beabsichtigte verkehrliche Wirkung würde bei der Wöschbacher Taltrasse zunächst einmal ausbleiben. Die Wöschbacher Taltrasse zusammen mit der Maßnahme B 10 (Hopfenbergtunnel) wäre im Vergleich zur Jöhlinger Taltrasse auch nicht wirtschaftlicher gewesen. Darauf hatte auch der Bundesrechnungshof in der o.g. Mitteilung des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 2002 (Gz.: V3-2002-1204), hingewiesen und zum damaligen Zeitpunkt die Wöschbacher Taltrasse mit Mehrkosten von rund 30,7 Mio. Euro und eine Kostendifferenz von ca. 45 % bewertet. Obgleich neben den Ortsumfahrungen Jöhlingen und Berghausen im Zuge der B 293 auch das Projekt B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel) wieder in den Bedarfsplan aufgenommen wurde, sprechen jedoch nachfolgende weitere Gründe gegen die Wöschbacher Taltrasse und lassen diese zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig erscheinen.

Es sprechen zunächst auch Gründe der Landesplanung und der Raumordnung für die beantragte Variante. Wie bereits unter B. V. ausgeführt, liegt die geplante Maßnahme auf einer Entwicklungsachse des Landesentwicklungsplans (LEP / Kap. 2.2. Verdichtungsräume), die das Oberzentrum Karlsruhe über das Kleinzentrum Pfinztal mit dem Mittelzentrum Bretten verbindet (Regionalplan Mittlerer Oberrhein – 2003 / Strukturkarte). Nach den Grundsätzen des gültigen Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 ist das Netz der Entwicklungsachsen in seiner inneren Struktur so auszubilden und weiter auszubauen, dass die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Schwerpunkte und die Bündelung der Infrastruktur unterstützt und der Leistungsaustausch zwischen den Siedlungsschwerpunkten der Region und den

Schwerpunkten benachbarter Räume verbessert wird. Sowohl die Gemeinde Pfinztal als auch die Gemeinde Bretten sind im Regionalplan als Schwerpunkte für Siedlungsentwicklung und als Schwerpunkte für die Entwicklung von Industrie, Gewerbe und gewerblich orientierte Dienstleistungen ausgewiesen. Hingegen hat die Wöschbacher Taltrasse keine vergleichbare Wirkung einer Bündelung von Infrastruktureinrichtungen, da sie jenseits der Siedlungsbereiche und jenseits der Bereiche zur Entwicklung für Industrie und Gewerbe verläuft. Der Offenlageentwurf der Regionalplanfortschreibung („Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2022“, Stand: 02/2021) weist die beantragte Trasse bereits als „Straße für den überregionalen Verkehr (N) (Z), Planung“ aus. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Gemeinde Walzbachtal ist die B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen als Freihaltetrasse eingetragen. Die beantragte Maßnahme einer südlichen Ortsumfahrung von Jöhlingen ist daher mit den landesplanerischen bzw. regionalplanerischen Zielen kompatibel und stützt die Funktion der Landesentwicklungsachse mit den entsprechenden Entwicklungsschwerpunkten.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Vorzugswürdigkeit der Wöschbacher Taltrasse. Denn die Wöschbacher Taltrasse ist nicht ersichtlich schonender für Natur und Umwelt als die beantragte Variante einer südlichen Umfahrung von Jöhlingen. Eine Trassenverlegung ins Wöschbacher Tal würde vielmehr dazu führen, dass die Trasse durch einen relativ störungsfreien Naturraum und entlang des Waldgebietes „Hohberg“ verläuft. Die Fläche im Gewann „Distr. Hohberg“ ist mittlerweile Teil des FFH-Gebiets DE 6918-311 „Mittlerer Kraichgau“ (Teilgebiet Nr. 30, verordnet 2018), das aus mehreren Teilflächen besteht. Im Rahmen der UVS aus dem Jahr 1993 konnte daher zur FFH-Verträglichkeit noch keine Aussage getroffen werden. Die Wöschbacher Taltrasse könnte zu erheblichen Beeinträchtigungen dieses Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen. Es wäre zumindest fraglich und mit den der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung stehenden Angaben nicht abschätzbar, ob eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden könnte. Insgesamt können bei der Wöschbacher Taltrasse erhebliche umweltfachliche Risiken durch die Betroffenheit von Schutzgüter nicht ausgeschlossen werden. Die Ausweisung von Schutzgebieten im Bereich der Wöschbacher Taltrasse zeigt zudem, dass seit Untersuchung der Wöschbacher Taltrasse in der UVS 1993 wesentliche Änderungen im betroffenen Freiraum, auch im Hinblick auf den Artenschutz, eingetreten sein könnten. Mithin drängt sich objektiv nicht die Erkenntnis auf, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden Umweltbelangen verwirklichen ließen.

Auch die UVS 1993, die damals sechs großräumige Varianten zur Verlegung der B 293 zwischen Jöhlingen und Berghausen untersucht hat, kommt – entgegen dem Vorbringen der Einwender – nicht zu dem Ergebnis, dass der Wöschbacher Taltrasse vor der beantragten Variante der Vorzug zu geben wäre. Vielmehr werden sowohl die Wöschbacher Taltrasse, als auch die Jöhlinger Taltrasse als tragfähige Lösungsansätze betrachtet. Die Jöhlinger Taltrasse sieht eine südliche Umfahrung von Jöhlingen, die Mitbenutzung der bestehenden B 293 sowie eine ortsnahe nördliche Umfahrung von Berghausen vor und entspricht damit dem aktuellen Ansatz zur Netzgestaltung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030. Die damaligen Ausführungen der UVS 1993 sahen bei Verwirklichung der Jöhlinger Taltrasse eher Siedlungsräume und siedlungsnaher Freiflächen, bei der Wöschbacher Taltrasse eher die übrigen Freiraumfunktionen beeinträchtigt. Es wurden ökologische Risiken für alle großräumigen Trassenvarianten gesehen, wobei die Antragsvariante (Jöhlinger Taltrasse) und die Wöschbacher Tal-Trasse relativ gesehen mit den geringsten ökologischen Risiken verbunden seien. Zwar ist bei der Variante Wöschbacher Taltrasse der Rückbau der B 293 alt vorgesehen. Auch die UVS 1993 sieht jedoch bei der Wöschbacher Taltrasse die größeren ökologischen Risiken, insbesondere durch die Zerschneidung eines bisher weitgehend störungsfreien Naturraums und durch mögliche indirekte Effekte durch etwaige weitere Erweiterungen und Erschließungsmaßnahmen (vgl. UVS 1993, S. 245f.). Insgesamt wären daher die Beeinträchtigungen der Freiraumfunktionen bei der Wöschbacher Tal-Variante erheblich größer. Auch der Verkehrsausschuss des Bundestages kam zu dem Ergebnis, dass neben den wirtschaftlichen Vorteilen der Jöhlinger Taltrasse die Bereiche Landschaftsentwicklung, Wasserversorgung und Natur- und Bodenschutz Vorteile gegenüber der Wöschbacher Tal-Variante ausweisen. Die beschriebenen ökologischen Risiken der Wöschbacher Taltrasse werden durch die o. g. Ausweisung des FFH-Teilgebiets Nr. 30 „Hohberg“ im Jahr 2018 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch erhöht.

Sofern von Einwender geltend gemacht wurde, die naturschutzfachliche Überprüfung der Wöschbacher Taltrasse sei letztmals 1993 erfolgt und 2019 keine ökologischen Nacherhebungen für diese Trasse vorgenommen worden, ist dem entgegenzuhalten, dass der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Wöschbacher Taltrasse als weniger geeignete Variante von den weiteren Untersuchungen ausnehmen durfte. Im Übrigen beruht die Wöschbacher Taltrasse auf einer anderen Netzkonzeption, die ihren Ausdruck in der Aufnahme der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen in den BVWP 2030 gefunden hat.

Insgesamt drängt sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante auf. Nicht in Abrede zu stellen ist, dass auch bei der beantragten Trasse, die entlang des südlichen Ortsrands von Jöhlingen geführt wird und den siedlungsnahen Freiraum betrifft, Konflikte mit öffentlichen und privaten Belangen zu lösen und gegeneinander abzuwägen waren. Dies bedeutet aber nicht, dass eine großräumige Variante vorzugswürdig wäre. Vielmehr hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu Recht die Variantenuntersuchung auf Varianten beschränkt, die noch ernsthaft in Betracht kamen und letztlich eine Kombinationstrasse der Varianten 1 und 3 seinem Antrag auf Planfeststellung zugrunde gelegt.

### **B.XIV.3.3. Gesamtergebnis Trassenvarianten**

Als Fazit des Variantenvergleichs ist nach alledem klar festzuhalten, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die beantragte Variante 6 als die vorzugswürdige darstellt. Die beantragte Variante ist auch geeignet, die verfolgten Planungsziele zu erreichen. Außer den hier behandelten Varianten sind keine sonstigen, ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen ersichtlich.

### **B.XIV.4. Verkehrliche Belange**

Verkehrliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **B.XIV.4.1. Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs**

Die bauliche Ausgestaltung des Straßenvorhabens ermöglicht eine sichere Verkehrsführung, die im Einklang mit den durch das Straßenbauprojekt verfolgten Zielen steht.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung. Die anerkannten Regeln der Technik werden durch zahlreiche Richtlinien konkretisiert. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urt. v.19.03.2003, DVBl 2003, 1069-1074). Die Planfeststellungsbehörde hat unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse keine Anhaltspunkte für solche besonderen Umstände.

Die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) bilden die Grundlage für den Entwurf von sicher befahrbaren und funktionsgerechten Landstraßen in der Baulast des Bundes. Ihre Entwurfsgrundsätze orientieren sich an den Entwurfsklassen, die in erster Linie durch die Netzfunktion, ausgedrückt durch die Straßenkategorie nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), bestimmt werden. Ziel sind jeweils einheitliche Standards für Landstraßen desselben Typs. Die RAL bieten aber keine geschlossene Lösung für alle Entwurfsaufgaben an. Sie enthalten einen Ermessensspielraum, so dass bei der notwendigen Abwägung verschiedener Nutzungsansprüche und Planungsziele im Einzelfall auch Abweichungen von den Vorgaben der Richtlinien möglich und geboten sind (siehe RAL 2012 Kapitel 1.2). Die RAL wurden im Mai 2013 bekannt gegeben und vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg am 30.12.2014 mit einigen landeseigenen Abweichungen offiziell eingeführt.

Die gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte, die die RAL 2012 für die jeweilige Entwurfsklasse vorsieht ein oder unter-/überschreiten die Trassierungsgrenzwerte nicht in unzulässiger bzw. unvertretbarer Weise. Die Anordnung von Schutzplanken erfolgt nach den Kriterien der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009). In Bereichen von Wasserschutzgebieten werden erhöhte Anforderungen an die Schutzeinrichtungen gestellt.

Wie u.a. bereits im Rahmen der Planrechtfertigung (B.IV.2.) ausgeführt, ist die Ortsumfahrung erforderlich, um – gemessen an den bestehenden und zu erwartenden Verkehrszahlen – die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindung zu erhalten und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Die einzelnen Straßenbestandteile sind auch so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Die gelegentlich in den Einwendungen vorgebrachte Behauptung, die Streckenführung der neuen Ortsumfahrung würde neue Unfallquellen schaffen, wird zurückgewiesen. Durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009) wird trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke auch die Verkehrssicherheit erhöht. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt jedoch der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen. Die für Polizei und Rettungsdienst

zuständigen Stellen sowie die Gemeinde Walzbachtal wurden zur Planung angehört und haben keine Sicherheitsbedenken geäußert. Bei der Planung werden im Übrigen sämtliche erforderlichen Sichtweiten richtlinienkonform eingehalten.

Im Einzelnen:

#### **B.XIV.4.1.1 Straßen und Wege**

Die Empfehlungen der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) zu Trassierungselementen für die EKL 2 werden bei der B 293 neu mit wenigen Ausnahmen eingehalten. Am Bauanfang und am Bauende ergibt sich eine Abweichung von den empfohlenen Radienbereichen (400 – 900 m), welche auf die Anpassung der Trasse an die Bestandslage der bestehenden B 293 zurückzuführen ist. Der Kreisbogen ist hier mit  $R = 2841,45$  m bzw. 1.500 m größer als die Empfehlung. Aufgrund der Zwangspunkte aus dem Anschluss an den Bestand, dem vorhandenen Wald und dem Mindestabstand von 200 m zur Wohnbebauung kann die Vorgabe der RAL, Geraden zwischen gleichsinnig gekrümmten Kurven zu vermeiden, zwischen Bau-km 0+248,6 und 0+526,4 nicht erfüllt werden. Ein alternativer Verlauf der Trasse würde zu deutlich tieferen Eingriffen in das vorhandene Waldgebiet und zu Konflikten mit dem FFH-Gebiet und dem Landschaftsschutzgebiet führen. Auch die weitergehende Forderung einer Mindestlänge der Geraden von 600 m kann aus den vorgenannten Gründen hier nicht eingehalten werden.

Die Bundesstraße B 293 ist nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) der Straßenkategorie LS II zugeordnet und nach den RAL 2012 entsprechend der Entwurfsklasse EKL 2 mit Regelquerschnitt RQ 11,5+ als einbahnige, zweistreifige Straße geplant. Die Breite der Fahrbahn (einschließlich Randstreifen) beträgt dabei 8,50 m; im dreistreifigen Bereich 12,00 m. Das Bankett wird mit einer Regelbreite von 1,50 m standfest ausgeführt. Die Fahrbahnbreiten für Ein- und Ausfahrten werden richtlinienkonform hergestellt. Die Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Bretten sowie in Fahrtrichtung Pfinztal enden vor den Bauwerksbereichen, so dass ein zweistreifiger Brückenquerschnitt RQ 11,5B beibehalten werden kann. Da auf der Attentalbrücke ein Tiefpunkt liegt, werden die empfohlenen Mindestlängsneigungen der RAL 2012 in einem Bereich von ca. 25 m vor und hinter dem Tiefpunkt nicht erreicht. Die Entwässerung wird aber über eine ausreichend große Querneigung ( $q \geq 2,5 \%$ ) erreicht. Eine Vermeidung des Tiefpunktes auf der Attentalbrücke wäre bei ansonsten gleichbleibender Planung nur bei einem Verlauf der Trasse bis teilweise ca. 18 Meter über Gelände möglich, verbunden mit größeren Eingriff in Natur und Landschaft, Auswirkungen auf die Lärmausbreitung und auf das Landschaftsbild.

Auf dem Überführungsbauwerk der L 559 über die neue B 293 liegt ein Hochpunkt, wodurch die Mindestlängsneigung von  $s = 0,7 \%$  gemäß RAL in einem Bereich von ca. 35 m vor und hinter dem Hochpunkt nicht erreicht wird. Hier wird die Entwässerung ebenfalls über eine ausreichend große Querneigung ( $q \geq 2,5 \%$ ) gewährleistet. Die Querneigungen der Bundesstraße B 293 neu entsprechend - mit Ausnahme einer geringfügigen Überschreitung des empfohlenen Wertes auf der Brücke über die Wöschbacher Straße - den Anforderungen der RAL.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger unter Bezug auf die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) geprüft, ob aufgrund der hohen prognostizierten Verkehrsmengen und der Kurvigkeit der Streckenführung bei der Planung der Straße der Straßenkategorie II eine höherrangigen Entwurfsklasse mit einem zweibahnigen, vier-streifigen Querschnitt (RQ 21) angemessen gewesen wäre. Allerdings schließt die Straße beidseits an zweistreifig ausgebaute Streckenabschnitte an. Ein Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 293 mit einer Entwurfsklasse 1 würde größere Trassierungselemente und geringere Längsneigungen erfordern und, ebenso wie ein zweibahniger, vierstreifiger Querschnitt, somit einen erheblichen Mehreingriff in Natur und Landschaft bedeuten.

Die Trassierung der L 559 wird im Wesentlichen bestimmt durch die beengten Verhältnisse zwischen der vorhandenen Bahnstrecke der Deutschen Bahn (DB) und dem Walzbach, dem vorhandenen Hochwasserrückhaltebecken „Seewiesen“ sowie dem Platzbedarf für die Anschlussstelle mit zwei Kreisverkehren. Aus diesen Gründen können die empfohlenen Radienbereiche (300 – 600 m) und die Mindestlängen von Kreisbögen (50 m) für die EKL 3 gemäß den RAL 2012 nicht eingehalten werden. Insoweit gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass die Kreisbogenradien ein gleichmäßiges Befahren mit der der Entwurfsklasse zugrundeliegenden Planungsgeschwindigkeit ermöglichen sollen (vgl. RAL 2012, Kapitel 5.2.2 und Tabelle 9). Vorliegend grenzen die zu kleinen Radien jedoch alle an einen Kreisverkehr, so dass die Fahrgeschwindigkeit geringer ist. Vor dem Anschluss an den Kreisverkehrsplatz L 559 neu / Rampe Süd / Gemeindeverbindungsstraße soll zudem die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h daher auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h reduziert werden. Größere Radien würden den Kreisverkehr Richtung Hochwasserrückhaltebecken Seewiesen verschieben. Aufgrund der Zwangspunkte können für die Lageplankurven im südlichen Bereich die Empfehlungen der RAL 2012 für unsymmetrisch ausgebildete Wendelinien nicht eingehalten werden. Im Bereich der Kreisverkehre können die empfohlenen Kuppenhalbmesser für die EKL 3 ( $HK \geq 5.000 \text{ m}$ ) sowie die Mindestlängen der Tangente ( $\min T = 70 \text{ m}$ ) gemäß RAL

2012 nicht eingehalten werden. Die Abweichung ist jedoch zu vernachlässigen, da aufgrund der Kreisverkehre die Fahrgeschwindigkeit geringer eingestuft wird als auf der freien Strecke.

Die Landesstraße L 559 neu sowie die Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ stellen die Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Jöhlingen und Wössingen her. Beide Straßen sind als einbahnige, zweistreifige Straßen geplant. Ihnen wird nach den RAL 2012 in Verbindung mit dem Einführungserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 30.12.2014 entsprechend der Entwurfsklasse EKL 3 der Regelquerschnitt RQ 10 mit einer Fahrbahnbreite von 7,0 m (einschließlich Randstreifen) zugrunde gelegt. Das Bankett erhält jeweils eine Regelbreite von 1,50 m. Auch hier wird der zweistreifige Straßenquerschnitt beim Regelquerschnitt RQ 10B auf dem Überführungsbauwerk über die B 293 neu beibehalten und durch Bauwerkskappen ergänzt. Die Trassierung der Gemeindeverbindungsstraße „Wössinger Straße“ entspricht in Lage und Höhe weitestgehend dem Bestand. Sie erhält gemäß der RAL 2012 in Verbindung mit dem Einführungserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 30.12.2014 entsprechend der Entwurfsklasse EKL 3 der Regelquerschnitt RQ 10 mit einer Fahrbahnbreite von 7,0 m. Die Rampenfahrbahnen der Verbindungsrampen erhalten einen Querschnitt entsprechend RRQ 1 bzw. RRQ 2. Um bei kleinen Radien von  $R = 50$  m die Vorbeifahrt eines Lkw an einem havarierten Lkw bzw. einem Betriebsdienstfahrzeug zu gewährleisten wurde beim RRQ 1 über die befestigte Fläche hinaus entsprechend RAL Kapitel 6.4.4 ein zusätzlicher Ausweichraum von 1,0 m und bei Radien  $R = 30$  m ein solcher von 2,0 m angeordnet.

Sowohl auf der Brücke über das Attental im Zuge der B 293neu als auch auf dem Brückenbauwerk im Zuge der L 559 kann eine Verwindung auf dem Bauwerk aufgrund der Randbedingungen aus den RAL, den topographischen sowie lokalen Zwangspunkten und aus wirtschaftliche Gründen nicht vermieden werden. Die Einhaltung der Empfehlung wäre nur durch eine tiefgreifende Änderung an der Trassierung in Lage und Höhe mit großen Eingriffen und Natur- und Landschaft verbundene Neutrassierung möglich, so dass die Empfehlung der RAL, aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht eingehalten werden kann.

Die zu verlegenden oder neu zu bauenden Wirtschaftswege erhalten einen Regelquerschnitt gemäß den Gestaltungsgrundsätzen für ländliche Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen und den Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege (RLW), August 2016. Im Übrigen wird auf Kapitel 4.4.1 des

Erläuterungsberichts (Unterlage 1b) Bezug genommen.

Die Festlegung des geplanten Fahrbahnaufbaus erfolgt nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012)“. Hinsichtlich der Ermittlung der Belastungsklassen wird auf Unterlage 14.1 hingewiesen. Die Planung sieht für die B 293 neu einen Fahrbahnaufbau nach der Belastungsklasse Bk 32, Tafel 1, Zeile 1 der RStO mit einem frostsicheren Aufbau von 75 cm vor. Die L 599 neu, die Gemeindestraße „Wössinger Straße“ sowie die Anschlussäste Süd und Nord erhalten einen Aufbau gemäß der Belastungsklasse Bk 10 und einen frostsicheren Oberbau von 70 cm.

Bezüglich der weiteren Details wird auf die Kapitel 4.1, 4.3 und 4.4 verwiesen.

#### **B.XIV.4.1.2 Anschlussstelle B 293 neu / L 559 neu / GVS „Wössinger Straße**

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es als sachgerecht, die Anschlussstelle B 293 neu/ L 559 neu / GVS „Wössinger Straße“ als teilplanfreien Knotenpunkt herzustellen.

Die Wahl des Knotenpunkts als auch die Ausbildung des Knotenpunkts war an die verkehrlichen Erfordernisse und die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Insbesondere ist dabei – neben weiteren Aspekten - die Richtung und Stärke der Verkehrsströme zu berücksichtigen (vgl. RAL 2012 Kapitel 6.3.2). Durch eine hohe Standardisierung der Knotenpunkte in der RAL kann die Straße für den Verkehrsteilnehmer vorhersehbarer und somit sicherer gestaltet werden.

Die Anschlussstelle zwischen ca. Station 2+450 und 2+700 stellt den einzigen Knotenpunkt im Planungsbereich dar. Während die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ bei Knotenpunkten von Straßen der Entwurfsklasse EKL 2 mit Straßen der EKL 3 als Knotenpunktform im Regelfall den teilplangleichen Knotenpunkt mit einer Verbindungsrampe vorsehen, wurde der Planung ein teilplanfreier Knoten mit zwei Verbindungsrampen zugrunde gelegt (vgl. RAL 2012 Kapitel 6.3.3). Hierdurch soll die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsverhältnisse und dem mit der Planung verbundenen Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Ausgestaltung der Anschlussstelle als teilplanfreier Knotenpunkt für nachvollziehbar und sachgerecht. Teilplanfreie Knotenpunkte bestehen aus zwei Ein- / Ausfahrbereichen an der übergeordneten Straße (B 293 neu), zwei plangleichen Teilknotenpunkte (hier: Kreisverkehre) an der untergeordneten Straße

(L 559 neu) sowie den dazwischenliegenden Verbindungsrampen. Im Falle einer Ausbildung der beiden Teilknotenpunkte als plangleiche Einmündungen ohne Lichtsignalanlage kann keine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet werden. Daher werden als Knotenpunktform Kreisverkehrsplätze zugrunde gelegt. Bei einer Regelung mittels Lichtsignalanlage an den plangleichen Einmündungen würden Aufstellflächen an der L 559 neu sowie in den Rampenbereichen erforderlich und somit der Eingriff in den Überschwemmungsbereich HQ<sub>100</sub> bzw. in das Hochwasserrückhaltebecken „Seewiesen“ erhöht. Die Rampen der Anschlussäste Nord bzw. Süd werden der EKL3 zugeordnet. Die Anforderungen der RAL 2012 für Aus- und Einfädungsstreifen sowie für Verbindungsrampen werden eingehalten.

Soweit von Einwanderseite kritisiert wird, dass bei der Ausgestaltung der Straßen das Kriterium der Wirtschaftlichkeit nicht beachtet wurde, ist zu sagen, dass dieses Kriterium in den Planungsrichtlichtlinien nicht gesondert festgelegt wird. Es wurde aber bei der Einführung des „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26.08.2015 (ARS Nr. 14 /2015, StB 11/7122.3/4-HBS-1740126) berücksichtigt, indem beim Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen und einer Verkehrsqualitätsstufe besser als D nachzuweisen ist, dass eine weniger aufwendige Bauvariante die Qualitätsstufe D nicht erreicht. Bei einer Ausbildung der Knotenpunkte an der L 559 neu als Einmündungen ohne Lichtsignalanlagen ergäbe sich für den Linkseinbieger und somit für den gesamten Knotenpunkt eine Qualitätsstufe F. Daher werden als Knotenpunktform Kreisverkehrsplätze zugrunde gelegt.

Kreisverkehre kommen nach den RAL auch in Betracht, wenn eine Straße der EKL 3 mit einem teilplanfreien oder teilplangleichen Knotenpunkt an eine höherrangige Straße angebunden werden soll (vgl. RAL 2012, Kapitel 6.3.3.6). Vorgesehen sind einstreifige Kreisverkehre mit jeweils einer durch eine Insel getrennten Ein- und Ausfahrt und einem Außendurchmesser von 35 m. Die Empfehlungen der RAL 2012 werden eingehalten. Demnach kann dem Vorbringen der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V., die Leistungsfähigkeit von Verkehrsknoten in Form von Kreiseln sei insbesondere dann nicht gegeben, wenn sich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in die gleiche Richtung (z.B. Berufsverkehr morgens, abends) einstelle und dies die Gefahr von Rückstau und zusätzlichen Schadstoff- und Lärmemissionen begünstige, so nicht gefolgt werden. Der Kreisverkehr am Anschlussast Nord erreicht nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die Qualitätsstufe B und am Anschlussast Süd sogar die Qualitätsstufe A.

Im Anhörungsverfahren wurde außerdem vorgebracht, dass nach den geltenden Regeln bei einem Kreisverkehr zwingend an jeder Einmündung eine Fußgängerfurt vorzusehen sei, um eine erhebliche Stockung des Verkehrsflusses zu vermeiden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Ausstattung der Kreisverkehre mit Querungsstellen für den Rad- und Fußgängerverkehr nicht erforderlich, da eine regelgerechte Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs (auf Sonderwegen) über die Kreisverkehre bzw. über den Knotenpunkt - wie sie beispielhaft in Anhang 7 Bild 82 der RAL 2012 skizziert ist - nicht vorgesehen ist. Vielmehr wird der nichtmotorisierte Verkehr über das bestehende bzw. angepasste ländliche Wegenetz geleitet. Bereits im bestehenden Wirtschaftswegenetz sind die Radwegeverbindungen ausgeschildert.

Bezüglich der weiteren Einzelheiten wird auf die Kapitel 4.5 verwiesen.

### **B.XIV.4.1.3 Ergebnis**

Insgesamt ergeben sich gegen die technische Ausgestaltung der Baumaßnahme bei der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Vielmehr ist insbesondere festzustellen, dass die gewählte Trassierung und Linienführung zur Abwicklung der prognostizierten Verkehre insgesamt angemessen und geeignet ist.

### **B.XIV.4.2. Radverkehr**

Straßenbegleitende Radwege sind nicht vorgesehen. Bei Kfz-Belastungen über 10.000 Kfz/24h ist Radverkehr auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen regelmäßig nicht vertretbar. Da das prognostizierte Verkehrsaufkommen auch auf der L 559 neu diesen Richtwert überschreitet, wird in Anbetracht der beengten örtlichen Verhältnisse der nichtmotorisierte Verkehr straßenunabhängig auf den vorhandenen Rad- und Wirtschaftswegen geführt.

Der regionale Radwanderweg, der die bestehende B 293 im Bereich Prinzhölzle quert, wird über die neue Straße geführt. Die für die Naherholung bedeutsame Wöschbacher Straße (regionaler Wanderweg) wird unterführt. Lokale Wander- oder Radwege (Ochsensträßle, Wegeverbindung vom Waldgebiet Hohberg zur Walzbachniederung) werden durch neue Verbindungen entlang der B 293 neu abgeschlossen.

### **B.XIV.4.3. Öffentlicher Personennahverkehr**

Auf die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs wurde bei der Planung hinreichend Rücksicht genommen.

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) hat in ihren Stellungnahmen vom 09.09.2021, 20.09.2023 und 12.01.2024 Bedenken zu den mit der Errichtung des geplanten Brückenbauwerks Nr. 6917/63 über die B 293 neu verbundenen Auswirkungen auf die Eisenbahnbetriebsanlagen und den Bahnbetrieb geäußert. Eine eingeleitete Verkehrsführung, ggf. mit zusätzlichem Schienenersatzverkehr während der Bauzeit, wäre nach Ansicht der AVG mit infrastrukturell erforderlichen Anpassungen (u.a. Änderungen an der Leit- und Sicherungstechnik, Einbau von Bauweichen), zusätzlichen hohen Kosten (je nach Variante geschätzt ca. 3 – 5 Mio. € bzw. ca. 5 – 10 Mio. €), erheblichen betrieblichen Einschränkungen aufgrund der geringeren Leistungsfähigkeit, erforderlichen Abstimmungen mit dem Land BW als Besteller und einer Vorlaufzeit von mindestens zwei Jahren verbunden (vgl. insb. Schreiben der AVG v. 12.01.2024).

Anlässlich der geäußerten Bedenken hatte bereits am 20.11.2023 ein Gespräch mit der AVG, dem Vorhabenträger sowie der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. In dem Termin (vgl. Memo vom 30.11.2023/ergänzt 12.12.2023) bzw. im Nachgang dazu (vgl. Schreiben vom 12.01.2024) haben sich die Beteiligten auf Folgendes Vorgehen geeinigt:

- Die Realisierung des o. g. Bauwerks wird zeitgleich während der ohnehin durch die AVG geplanten Streckenvollsperrung infolge der Grunderneuerungs- und Ausbaumaßnahmen zwischen Grötzingen und Bretten angestrebt. Für Baulegistikverkehre ist während der überwiegenden Bauzeit ein Gleis befahrbar zu halten.
- Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellen, dass eine zeitliche Abstimmung der Baumaßnahmen nicht möglich ist, werden Alternativen wie z.B. die Herstellung des Bauwerks mit angepasster Baukonstruktion neben der Bahntrasse und anschließendem Einschub geprüft und - sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vorzugswürdig - ist, mit der AVG abgestimmt (vgl. A.V.7.3.). So kann zumindest die Dauer einer Vollsperrung der Bahnstrecke reduziert werden.

Andernfalls sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit dem Bau des Brückenbauwerks einhergehenden Auswirkungen und Einschränkungen auf den öffentlichen Nahverkehr auf der Bahnstrecke 94201 angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens und der lediglich temporären Einschränkungen hinzunehmen.

Im Übrigen hat die AVG mitgeteilt, dass durch das neue Brückenbauwerk ein Mastpaar (M 8-07 und M8-08) der Oberleitungsanlage betroffen ist. Vom Vorhabenträger ist vorgesehen, das Mastpaar - entsprechend der Darstellung in der Draufsicht der Bauwerksskizze (Stand Vorentwurf) - in nahezu identischer Lage wiederherzustellen. Die technische Ausgestaltung (z.B. Befestigung mittels Konsole am Brückenüberbau) wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der AVG abgestimmt (vgl. A.V.7.2.). In Ihrem Schreiben vom 12.01.2024 hat die AVG hierzu ergänzt, dass sie die Hinweise aus der Stellungnahme vom 20.09.2023 als ausreichend berücksichtigt sieht, sofern im weiteren Planungsverlauf die erforderlichen Anpassungen an der Oberleitungsanlage und der Leit- und Sicherungstechnik im Zuge der neuen EÜ durch den Vorhabenträger vollständig und richtlinienkonform abgedeckt werden und die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) als zuständige Genehmigungsbehörde für Änderungen an Bahnanlagen am Verfahren beteiligt wird. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt und mit Nebenbestimmung A.IV.14.3. verfügt. Ohnehin hat die Planfeststellungsbehörde mit Nebenbestimmung A.IV.2.2. verfügt, dass der Bauablaufzeitplan sowie die Detail- und Ausführungsplanung rechtzeitig mit den betroffenen Infrastrukturunternehmen abzustimmen ist. Die Vorlage eines Bauwerksplans für das Brückenbauwerk Nr. 6917/63 hat der Vorhabenträger zugesagt (A.V.7.4).

Die AVG weist darauf hin, dass Ausgleichsmaßnahmen in Form von Begrünungen oder Bepflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe grundsätzlich so geplant und anzulegen seien, dass eine Beeinträchtigung oder Gefährdung des Bahnbetriebs auf Dauer, d.h. auch im ausgewachsenen Zustand, ausgeschlossen ist. Die DB-Richtlinie 882.0300, in der die Mindestabstände von Neupflanzungen von der Gleismitte angegeben sind, sei daher zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang verweist die AVG auch auf die Regelungen des Landeseisenbahngesetzes Baden-Württemberg (LEisenbG), insbesondere zu Schutzmaßnahmen und Bepflanzungen (§ 5 LEisenbG). Die Einhaltung der Mindestabstände sei vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolgern zu überwachen und bei Bedarf auf dessen Kosten wiederherzustellen. Wenn die Leichtigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes es erfordern, seien in Abstimmung mit der AVG Rückschnittmaßnahmen durchzuführen.

Der Vorhabenträger hat sich dahingehend eingelassen, dass die konkrete Festlegung der Baumabstände im Rahmen der Ausführungsplanung erfolge und zugesagt, die Vorgaben der Richtlinie 882.0300 bei der Umsetzung der Maßnahme 7.3A/V<sub>CEF</sub> (Baumpflanzungen im Umfeld der Bahnüberführung) einzuhalten (vgl. A.V.7.1). Die Planfeststellungsbehörde hält es im Übrigen aber für ausreichend, auf die gesetzliche Regelung in § 5 LEisenbG hinzuweisen (vgl. A.IV.14.6.). Da es sich um eine artenschutzrechtlich zwingend erforderliche Maßnahme zur Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse handelt, kann die Maßnahme nicht an anderer Stelle umgesetzt werden. Das Anbringen von Vogelnisthilfen und Fledermauskästen am Brückenbauwerk ist indes nicht vorgesehen. Auf die Nebenbestimmung in A.IV.4.4.5 wird ergänzend hingewiesen.

Hinsichtlich der bestehenden Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 8,139 über einen Wirtschaftsweg hat die Planfeststellungsbehörde ein Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn angeordnet (A.IV.14.5.). Die Beweissicherung dient der Erleichterung des Nachweises von Schäden, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind sowie dem Schutz des Vorhabenträgers vor unberechtigten Forderungen.

Die Stellungnahme der AVG enthält darüber hinaus umfassende sog. Hinweise und Auflagen zu Baumaßnahmen im Bereich der Bahnstrecke, die vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und – soweit erforderlich - im Rahmen der Ausführungsplanung beachtet werden. Auf die Nebenbestimmungen zur rechtzeitigen Abstimmung mit der AVG und der DB Netz AG vor Baubeginn (A.IV.14.1.) und zu Baumaßnahmen im Gleisnahbereich bzw. der Oberleitung (A.IV.14.2.) wird insoweit hingewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit dem Anliegen der AVG ausreichend Rechnung getragen.

Die AVG hat auch zum Schienenersatz- und Busnotverkehr sowie - in Absprache mit der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) - zur auf der B 293 verkehrenden Buslinie 159 Stellung genommen. Der Bus 159 verkehrt laut Liniennetzplan auf dem Fahrweg Weingarten – Jöhlingen – Berghausen (stündlich). Im Fahrplan ist für Schultage auch jeweils eine Fahrt Wössingen - Jöhlingen – Berghausen morgens und nachmittags enthalten. Die Fahrzeitverlängerung für den Linienbusverkehr auf der B 293 neu wird als unproblematisch erachtet. Problematisch sieht die KVV allerdings die lange Sperrdauer von ca. einem Jahr aufgrund der umfänglichen Arbeiten am „Jöhlinger Buckel“ zwischen Berghausen und Jöhlingen. Eine Umleitung über Weingarten sei nicht leistungsfähig genug und führe zu Fahrzeitverlängerun-

gen. Darüber hinaus sei der Abschnitt der B 293 zwischen Jöhlingen und Berghausen für Busse des Schienenersatz- und Busnotverkehrs (in der Regel Gelenkbussen) vorgesehen. Diesbezüglich hat am 15.11.2023 ein Gespräch zwischen dem Vorhabenträger, der KVV, der AVG und Planfeststellungsbehörde stattgefunden, in welchem auch mögliche Umleitungsstrecken angesprochen wurden. Die aufgrund der Umleitungen entstehenden Einschränkungen während der Bauzeit sind im Ergebnis aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Die konkrete Umleitungsstrecke sowie weitere Details werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem KVV und der AVG abgestimmt (A.IV.15.). Vorbehaltlich der Ausführungsplanung kann während der Bauarbeiten an der Neubaustrecke zwischen der Wöschbacher Straße und der Querung mit der Bahntrasse sowie während des Baus der L 559 und der Entwässerungsanlagen im südlichen Innenohr die B 293 alt und die Gemeindeverbindungsstraße – ggf. mit halbseitiger Führung - genutzt werden. Von Umleitungen während des Rück- und Neubaus der B 293 zwischen ca. Bau-km 2+500 bis Bau-km 2+938 inkl. der Zufahrtsrampen sowie der Gemeindeverbindungsstraße nach Wörsingen wäre hingegen zeitweise der Busverkehr der Linie 159 an Schultagen sowie Schienenersatzverkehr betroffen. Bereits bei vorangegangenen Maßnahmen auf der B 293 wurden jedoch einzelne Schulfahrten über Königsbach geführt. Gegebenenfalls kann zudem ein Teil der Bauarbeiten in die Ferienzeit verlagert werden.

#### **B.XIV.5. Klimaschutz**

Dem Vorhaben stehen die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nicht entgegen. Nachfolgend werden die großräumigen Klimawirkungen des Vorhabens B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG berücksichtigt.

##### **B.XIV.5.1. Rechtliche Grundlagen und Prüfungsumfang**

Aus Art. 20a des Grundgesetzes (GG) i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) folgt das Erfordernis, in der Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, Rn. 62). Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für künftige Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Ziels zur Herstellung der Klimaneutralität (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18,

juris Rn. 198). Dieser Schutz ist nicht nur von der Legislative, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive, und damit in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG).

§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert indes keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich aus Art. 20a GG und aus § 13 KSG nicht ableiten. Im Konfliktfall ist das Klimaschutzgebot in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18, juris Rn. 198).

Das in Art. 20a GG beinhaltetete Abwägungsgebot wird durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG).

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit o.g. Urteil vom 04.05.2022 klargestellt, dass das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde verlange, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSG ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz, bezogen auf die in §§ 1,3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele, in die Entscheidungsfindung einzustellen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, juris Rn. 71). Dies entspricht dem Willen des Gesetzgebers, *"die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen"* (BT-Drs. 19/14337 S. 36).

§ 3 Absatz 1 KSG legt fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und – 2. – bis

zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Bis zum Jahr 2045 ist Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden (§ 3 Abs. 2 Satz 1 KSG). Die Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele des § 3 KSG soll anhand einer sektorübergreifenden und mehrjährigen Gesamtrechnung überprüft werden. Basis dafür ist das jährliche Monitoring (Zweites Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes, BGBl. 2024 I Nr. 235 vom 16.07.2024, BT-Drs. 20/8290 S. 1). Zur Zielerreichung wurden Jahresemissionsgesamtmengen für alle Sektoren eingeführt, § 4 KSG. Hinsichtlich einer Überschreitung der zur Zielerreichung festgelegten Jahresemissionsgesamtmengen werden zukünftig Projektionsdaten zur Bewertung herangezogen, um eine mehrjährige und vorausschauende Betrachtung vorzunehmen. Für die einzelnen Sektoren sind Jahresemissionsmengen vorgesehen. Die Jahresemissionsmengen der einzelnen Sektoren dienen als Grundlage für das Monitoring. Entscheidend für die Auslösung einer Nachsteuerung ist eine sektor- und jahresübergreifende Gesamtbetrachtung der Jahresemissionsgesamtmengen der Jahre 2021 bis einschließlich 2030 (BT-Drucksache 20/8290, S. 2).

Nach § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG richten sich die Jahresemissionsgesamtmengen für den Zeitraum bis zum Ablauf des Jahres 2030 nach Anlage 2. Die jährlichen Minderungsziele für die Jahre 2031 bis einschließlich 2040 richten sich nach Anlage 3. Die jeweiligen Jahresemissionsmengen für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges bis einschließlich zum Jahr 2030 richten sich nach Anlage 2a, § 5 Abs. 1 Satz 2 KSG.

Auch vor Einführung der Jahresemissionsgesamtmengen durch die o.g. Gesetzesänderung wurde das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz verstanden, da Zweck und Ziel des KSG auf eine Gesamtbilanz gerichtet sind. Das Bundesverwaltungsgericht hatte zum KSG in der seit dem 31. August 2021 geltenden Fassung des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) ausgeführt, dass bei Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden müsse, ob und inwieweit dieser Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21, juris Rn. 78). Es ist davon auszugehen, dass bei der Ermittlung der Auswirkungen eines Vorhabens nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG weiterhin alle Sektoren in den Blick zu nehmen sind, soweit das Vorhaben diesbezüglich Auswirkungen aufweist.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom 25.01.2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wurden verbindliche „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eingeführt. Die Hinweise beziehen sich auf die ordnungsgemäße und angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen durch den Vorhabenträger, sowie deren Berücksichtigung im Abwägungsprozess durch die zuständige Planfeststellungsbehörde.

Die Ermittlung der THG-Emissionen für Straßenbauvorhaben erfolgt nach den Hinweisen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr getrennt für die folgenden Teilbereiche:

- THG-Lebenszyklusemissionen: Bau, Erhaltung und Betrieb der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke (Sektor Industrie i. S. d. KSG),
- Verkehrsbedingte THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung (Sektor Verkehr i. S. d. KSG),
- Landnutzungsbedingte THG-Emissionen: Inanspruchnahme (und Neuanlage) von Böden oder Biotopen mit Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgassenke (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft i. S. d. KSG).

Für Projekte des Bedarfsplans ist die Veränderung der THG-Emissionen im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellt. Grundlage dieser Darstellung ist die Methode aus dem BVWP-Methodenhandbuch. Die Methode ermöglicht u.a. eine Berechnung der THG-Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur (Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)“, Tabelle 64) sowie der verkehrsbedingten Emissionen aus dem prognostizierten Fahrbetrieb (Tabelle 56). Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen findet eine Betrachtung der Inanspruchnahme von Böden und Biotopen nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung statt.

#### **B.XIV.5.2. Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz**

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben für die Erstellung des Abwägungsmaterials ruft das Vorhaben nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers die folgenden klimarelevanten Auswirkungen hervor:

Das beantragte Vorhaben wirkt bezogen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen emissionsmindernd (vgl. Unterlage 21.2, Kapitel 2.2). Die verkehrsbedingten THG-Emissionen bilden diejenigen THG-Emissionen ab, die durch die Fahrzeuge ausgestoßen werden, die die Infrastruktur nach Verkehrsfreigabe nutzen. Betrachtet wird die durch die Planung ausgelöste Veränderung der THG-Emissionen, die mit der verkehrlichen Nutzung des Projektes voraussichtlich verbunden ist, d.h. die Differenz zwischen Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) und Prognose-Planfall (mit Vorhaben).

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der verkehrsbedingten THG-Emissionen auf die im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) hinterlegten Zahlen zurückgegriffen. Die benachbarten Straßenbauvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ und „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ in PRINS sind darin als ein Gesamtprojekt B 293 Berghausen - Bretten gelistet, was sich aus der Projekthistorie erklärt. Die festzustellende, im BVWP 2030 verbindlich festgelegte Netzkonzeption wurde dabei als eine Maßnahme betrachtet und im Projektdossier dargestellt.

Die Angaben in Modul A in PRINS sind monetarisiert und wurden vom Vorhabenträger über eine Hilfsrechnung in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr (CO<sub>2</sub>-eq/a) umgerechnet. Als Gesamtwirkung der Straßenbauvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ und „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ ist für die verkehrsbedingten Emissionen ein Barwert von 2,999 Mio. € angegeben, was einer Einsparung von -1.022 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr entspricht und damit auch anteilig eine Einsparung für das Vorhaben B. 293, OU Jöhlingen bedeutet.

Dass der Vorhabenträger zur Ermittlung der projektspezifischen betriebsbedingten THG-Emissionen auf PRINS zurückgegriffen hat, erscheint nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit jedoch gerechtfertigt, da andernfalls die Erstellung neuer Verkehrsgutachten ausschließlich zur Abschätzung der Klimawirkung der Maßnahme notwendig geworden wäre. Der Vorha-

benr ager hat hierzu im Klimabeitrag (Unterlage 21.2.) erl uert, dass das im Verkehrsgutachten (Unterlagen 22.1, 22.2) untersuchte Netz nicht ausreichend weit gefasst sei, um den Vorgaben des Hinweispapiers zu genügen. Dass geeignetere Daten vorliegen, ist nicht ersichtlich. Auch die Rechtsprechung verlangt nicht die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose lediglich zur Beurteilung der Klimaauswirkungen, wenn dies einen unverhältnismäßigen Aufwand darstellen würde (BVerwGE, a.a.O., juris Rn. 92), was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch vorliegend der Fall wäre. Zur Erfüllung der Anforderungen des Ber cksichtigungsggebots nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ist – bezogen auf die konkrete Planungssituation – mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (siehe BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, Rn. 82).

Die mit Stellungnahme vom 15. Juli 2024 geäußerte Kritik der Naturschutzverbände hinsichtlich des Rückgriffs auf die Angaben in PRINS einschließlich der Forderung zur Neuermittlung der Klimaauswirkung u.a. auf Basis einer neuen Verkehrsuntersuchung und unter Einbeziehung elektrisch-regenerativ angetriebener Kraftfahrzeuge wird daher zurückgewiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen die bei Erlass des Beschlusses verbindlichen Vorgaben aus den Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu Grunde gelegt hat (vgl. B.XIV.5.1).

Der Vorhabenträger hat die emissionsmindernde Wirkung des Gesamtvorhabens damit begründet, dass bei Umsetzung der Projekte der Verkehr in den Ortsdurchfahrten Jöhlingen und Berghausen jeweils verstetigt werde, weil er aus den Ortsdurchfahrten herausverlegt werde. Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge durch Engstellen und Lichtsignalanlagen würden weitestgehend entfallen und die neuen Knotenpunkte ermöglichten eine zügige Verkehrsabwicklung ohne Wartezeiten durch Rückstau. Im Klimabeitrag wird ausgeführt, dass sich dabei besonders die regionalen Verkehrsverlagerungen auf eine richtliniengerechte Trasse ohne plangleiche Knotenpunkte und geringere Steigungen emissionsmindernd auswirken. Verkehre, die aktuell aufgrund der störungsanfälligen und von Engstellen geprägten innerr rtlichen Verkehrssituation von Jöhlingen und Berghausen auf weiteren Umwegen zwischen Heilbronn und Karlsruhe verkehren, würden auf die neuen direkteren Trassen gezogen. Dabei durfte der Vorhabenträger im Klimabeitrag davon ausgehen, dass das als „vordringlicher Bedarf“ in den Bedarfsplan nach dem Fernstra-

Benausbaugesetz eingestellte Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen realisiert wird. Gleichwohl wird es auch bei alleiniger Umsetzung der Ortsumfahrung Jöhlingen bereits zu Verlagerungen eines Teils des regionalen Verkehrs auf die direkte Strecke kommen, der derzeit die L 559 oder Nebenstraßen befährt. Die beschriebene Streckencharakteristik als direkte Verbindung ohne plangleiche Knotenpunkte gibt vielmehr Grund zur Annahme, dass die Ortsumfahrung Jöhlingen für den größeren Teil der klimapositiven Wirkungen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen des Gesamtprojekts verantwortlich ist. Auch sind keine signifikanten Unterschiede in den Auswirkungen der einzelnen untersuchten Varianten der Ortsumfahrung Jöhlingen in Bezug auf die THG-Emissionen zu erwarten.

Insgesamt hat der Vorhabenträger im Klimabeitrag nachvollziehbar begründet, dass es allein durch die Verlagerungen eines Teils des regionalen Verkehrs auf die direktere Strecke zu gewissen klimapositiven Wirkungen bzgl. des zu genehmigenden Abschnitts kommt. Für die verkehrsbedingten THG-Emissionen ergibt sich somit für das Vorhaben eine emissionsmindernde Wirkung, welche durch eine Zunahme an elektrisch-regenerativ angetriebener Kraftfahrzeuge sogar eher noch verstärkt werden könnte.

Weiterhin wirkt das beantragte Vorhaben im Hinblick auf die THG-Lebenszyklusemissionen emissionserhöhend (vgl. Unterlage 21.2, Kapitel 2.1). Unter den Lebenszyklus fallen alle THG-Emissionen, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung), dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme, sowie dem Rückbau verbunden sind.

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der dem Vorhaben zuzurechnenden THG-Lebenszyklusemissionen auf die Daten in PRINS (Tabelle 64 des BVWP-Methodenhandbuchs) zurückgegriffen, was den Vorgaben des Hinweispapiers entspricht. Für das Gesamtprojekt „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ und „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ ist in PRINS Modul A ein Barwert von -1,184 Mio. € angegeben. Der Vorhabenträger hat den Barwert zunächst in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet und diese im Verhältnis der Länge des Abschnitts Ortsumfahrung Jöhlingen (2,8 km) an der Gesamtstrecke (4,6 km) heruntergerechnet. Hieraus ergibt sich, dass durch den Lebenszyklus des Straßenkörpers und die Ingenieurbauwerke der OU Jöhlingen ca. 246,44 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr zusätzlich emittiert werden.

Das Herunterrechnen auf die Ortsumfahrung Jöhlingen anhand der Streckenlänge begegnet nach Auffassung Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, da die OU

Jöhlingen gegenüber der OU Berghausen keine klimarelevanten Besonderheiten aufweist. Beide Straßenbauvorhaben weisen eine ähnliche Streckencharakteristik auf und es müssen in beiden Straßenbauvorhaben Ingenieurbauwerke zum Ansatz gebracht werden.

Im Hinblick auf die Landnutzungsbedingten THG-Emissionen wird im Klimabeitrag ausgeführt, dass das Vorhaben keine Böden berührt, die als besondere CO<sub>2</sub>-Senken oder -Speicher dienen und damit für den Klimaschutz besonders wertvoll sind. Als kohlenstoffreiche Böden sind insbesondere organische Böden (Moore, Anmoore), aber auch bestimmte Mineralböden (Terrestrische Feuchtgebiete, Grünland i.e.S.) einzustufen. Im Plangebiet überwiegt der Bodentyp Parabraunerde; an schmalen Hügelrücken sowie an schwach bis mittel geneigten Hängen kommt der Bodentyp Pararendzina vor. In den Muldentälern hat sich aus dem Schwemmlöss tiefes kalkhaltiges Kolluvium entwickelt. Am Talgrund sind die Böden oft von Staunässe geprägt und pseudovergleyt. Für die Oberböden sind vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) Corg-Gehalte im überwiegenden Teil der Trasse von 1-2 % unter Ackernutzung bzw. unter Grünlandnutzung angegeben. Nur im Bereich des Waldbestands Prinzhölzle sind minimal Abschnitte betroffen, die mit 4-5 %-Anteil organischer Kohlenstoff im Oberboden angegeben sind. Die Berechnung dieser Gehalte erfolgte auf Basis von Klima-, Boden- und Reliefparametern. Für den Neubau der B 293 Jöhlingen werden somit keine besonderen kohlenstoffreichen Böden oder Treibhausgassenken in Anspruch genommen. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Kompensation für das Schutzgut Boden wird auf B.IX.1.2.1. hingewiesen.

Bei der Einbindung von Kohlenstoff spielen daneben insbesondere Wälder und weitere Gehölze eine entscheidende Rolle als Netto-Kohlenstoffsенke. Es ist zu untersuchen, inwieweit Wälder oder Gehölze durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, V.2.c). Nicht vermeidbare Eingriffe in die Klimafunktionen von Vegetationsflächen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Vorrangig werden jedoch durch die optimierte Trassenführung (sog. Kombinations-trasse aus Variante 1 und Variante 6) Eingriffe vermieden. Diese entspricht im Wesentlichen den Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Unterlage 19.7) als Variante mit den geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das notwendige Maß begrenzt. Nicht mehr benötigte Flächen werden nach Möglichkeit entsiegelt. Einsparpotentiale durch eine wei-

tere Verschlinkung der zu errichtenden Straßeninfrastruktur bestehen nicht. Während der Baumaßnahme wird zudem das Baufeld zum Schutz von Vegetationsbeständen begrenzt (Maßnahmen 1.1 V<sub>FFH,CEF</sub>, 3.1 V<sub>CEF</sub>, 5.1 V<sub>CEF</sub>, 6.1 V<sub>CEF</sub>, 8,1 V<sub>CEF</sub>, 8.4 V<sub>CEF</sub>).

Nicht vermieden werden kann indes, dass durch das beantragte Vorhaben 2,17 ha klimarelevante Gehölzstrukturen dauerhaft und 1,28 ha vorübergehend, sowie 0,18 ha Fettwiesen und Ruderalvegetation mit Streuobstbeständen dauerhaft und 0,03 ha vorübergehend verloren gehen. (vgl. Unterlage 19.8b, Übersicht 10). Dem stehen als Kompensation insgesamt rund 3,9 ha Gehölzpflanzungen gegenüber und zwar

- Anlage von Waldrandzonen (1.7 A<sub>FFH</sub>, 1.8 A<sub>FFH/V<sub>CEF</sub></sub>),
- Begrünung von Böschungen (1.9 A, 3.6 A, 5.3 A/V<sub>CEF</sub>, 6.4 A),
- Umwandlung von Ackerflächen und Ruderalfluren in Grünland und Halboffenland (2.1 A, 2.2 A),
- Aufforstung des Waldsportplatzes (2.3 A<sub>FFH</sub>),
- Anlage eines naturnahen Laubmischwaldes (2.5 A<sub>FFH</sub>)

Darüber hinaus erfolgen im Rahmen weiterer Maßnahmen und unter Berücksichtigung der im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Änderungen auf Teilflächen Pflanzungen einzelner Bäume und Gehölzgruppen:

- Grünbrücke über die B 293 (1.4 V): Anlage eines 10 m breiten Gehölzstreifens,
- Wiederaufbau Wegekreuz (1.10 A/G): Pflanzung von Baumgruppen und Einzelbäumen,
- Rekultivierung des Baufelds (3.5 A, 5.2 A, 6.3 A, 8.5a A): Herstellung von ggf. innerhalb des Baufelds vorhandenen Baumgruppen und Einzelbäumen,
- Pflanzung von hochstämmigen Obstbäumen (4.2 A, 4.3 A<sub>CEF</sub>, 4.4 A): Pflanzung von insgesamt rund 105 hochstämmigen Obstbäumen,
- Baumpflanzung im Umfeld der Bahnüberführung (7.3 A/V<sub>CEF</sub>): Pflanzung von 6 Bäumen,
- Gestaltung der Straßennebenflächen (8.6 A/G, 8.7 A/G): Abschnittsweise Gehölzpflanzungen,
- Entwicklung von Auwaldbereichen (9.1 A, 9.2 A, 9.3 A): Pflanzung bzw. Förderung von Auengehölzen,

Die vom Vorhabenträger als klimarelevant erachteten Maßnahmen werden teilweise als CEF-Maßnahmen umgesetzt.

Insgesamt entspricht die Ermittlung der projektbedingten THG-Emissionen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der derzeit verfügbaren Methodik zur Erfassung von THG-Emissionen bei Straßenausbauvorhaben und den nach dem o.g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.05.22 und den Hinweisen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im o.g. Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom 25.01.2023 derzeit zu stellenden Anforderungen.

### **B.XIV.5.3. Bewertung**

Das Vorhaben ruft durchaus gewisse negative Auswirkungen im Hinblick auf die Klimawirkungen hervor. Insbesondere durch den Bau, den Erhalt und den Betrieb der Straßeninfrastruktur werden zusätzliche THG-Emissionen frei. Auch werden klimarelevante Gehölzstrukturen dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen.

Durch den Lebenszyklus des Straßenkörpers und die Ingenieurbauwerke der OU Berghausen werden ca. 246,44 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr zusätzlich emittiert, was für sich betrachtet dem Ziel der für 2045 angestrebten Netto-Treibhausgasneutralität, den Jahresemissionsgesamtmengen nach § 4 KSG i.V.m. Anlage 2 sowie den in Anlage 2a zu § 5 Abs. 1 Satz 2 KSG festgelegten sektorenspezifischen Jahresemissionsmengen entgegensteht. Die dem Vorhaben zurechenbare jährliche CO<sub>2</sub>-Belastung aus den Lebenszyklusemissionen ist jedoch im Verhältnis zu den Jahresemissionsmengen, die nach Anlage 2a zu § 5 KSG im Industriesektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zulässig sind, als gering zu betrachten. Danach beläuft sich die zulässige jährliche Emissionsmenge im Industriesektor im Jahr 2024 auf 165 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent, die nach dem dort festgelegten Reduktionpfad bis zum Jahr 2030 auf 118 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent zu reduzieren sind. Bezogen auf diese 118 Millionen Tonnen zulässige Jahresemissionsmenge bis zum Jahr 2030 macht die dem Vorhaben zurechenbare Veränderung der Lebenszyklusemissionen von ca. 246,44 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr einen lediglich kleinen Anteil am Gesamtbudget von lediglich ca. 0,000002 Prozent aus. Auch wenn sich diese Aussage sicherlich für eine Vielzahl von Verfahren treffen lassen wird, so muss dennoch konstatiert werden, dass es aktuell keine rechtlichen Vorgaben gibt, ab welcher Größenordnung an THG-Emissionen ein Vorhaben unzulässig wäre.

In Bezug auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen ergibt das Gesamtvorhaben „B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen“ und „B 293, Ortsumfahrung Berghausen“ eine Einsparung von -1.022 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr, welche auf die Verkürzung von Wegen, Verkehrsverlagerungen von Nebenstrecken und die Verstetigung des Verkehrs

zurückgeführt werden können. Das Vorhaben steht somit bezogen auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen mit den Zielen des § 3 KSG in Einklang. Bei Verwirklichung beider Vorhaben ist nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabenträgers von einer Einsparung von -619,033 t CO<sub>2</sub>-eq/a auszugehen.

Hinsichtlich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen sind im gegenständlichen Planungsgebiet keine wertvollen Böden, die als CO<sub>2</sub>-Senken oder CO<sub>2</sub>-Speicher wirken könnten, vorhanden. Bei Beachtung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für entfallende Gehölze, die als Netto-Kohlenstoffsенке wirken, ist im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung von einer Kompensation auszugehen. Der vorgesehenen flächigen Gehölzpflanzungen sowie der Neuaufbau von Gehölzgruppen und Obstbäumen ist dabei als besonders relevant für den Klimaschutz anzusehen.

Insgesamt überwiegen aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Vorteile die durch die Realisierung eintretenden Nachteile. Einer Erhöhung der THG- Lebenszyklusemissionen stehen die Einsparungen bei den verkehrsbedingten THG-Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs, die Beseitigung von Kreuzungen und Engstellen und regionale Verkehrsverlagerungen von Nebenstrecken gegenüber. Hinzu kommt, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele wie die Minderung von Trennwirkungen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen innerhalb der Ortslage für dieses streiten.

Zudem sieht der Vorhabenträger geeignete Maßnahmen vor, um durch das Projekt bedingte zusätzliche THG-Emissionen soweit wie möglich zu reduzieren. Letztlich ist mit signifikanten Unterschieden in der Klimawirkung der einzelnen Varianten nicht zu rechnen, so dass sich diesbezüglich keine andere Variante als klimafreundlicher erweist. Sofern einzelne Varianten mit einer kürzeren Strecke auskommen, werden Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücke) erforderlich, während andere Varianten eine längere Gesamtstrecke beanspruchen. Weiterhin wird die zu schaffende Infrastruktur auf das unbedingt notwendige Maß verschlankt und nicht mehr benötigte Flächen entsiegelt. In der Ausführungsplanung wird die Verwendung klimafreundlicher Recycling-Baumaterialien angestrebt. Während der Baumaßnahmen werden Vegetationsbestände geschützt, das Baufeld so weit wie möglich begrenzt und baubedingt beanspruchte Flächen wiederhergestellt.

Weiterhin fordern Art. 20a GG als auch § 13 KSG nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden. Die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber (zum KSG in der seit dem 31. August 2021 geltenden Fassung: BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – Az.: 9 A 7.21, Rn. 97).

Die Bundesregierung legt in Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG fest, welche Maßnahmen sie in den einzelnen Sektoren sowie sektorübergreifend zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele gemäß § 3 Absatz 1 ergreifen wird. § 8 legt das Vorgehen bei Überschreitung der Jahresemissionsgesamtmengen fest. Die Nachsteuerung bei Abweichungen von den Jahresemissionsgesamtmengen erfolgt nicht projektbezogen, sondern mit Gegenmaßnahmen. Bei Überschreitungen nach § 8 Absatz 1 KSG sollen nach § 8 Abs. 2 KSG alle zuständigen Bundesministerien und insbesondere jene, in deren Zuständigkeit die Sektoren liegen, die zur Überschreitung beitragen, Vorschläge für weitere Maßnahmen vorlegen.

Steuerungsmaßnahmen im Verkehrssektor können nach den in dem oben genannten Urteil des BVerwG z. B. die Förderung der Elektromobilität, Geschwindigkeitsbegrenzungen, der Ausbau des Schienenverkehrs sowie die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs sein. Das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr wird als solches nicht in Frage gestellt. Der Bundesgesetzgeber hat den Bedarf für das Vorhaben im Sinne der Planrechtfertigung im Bedarfsplan verbindlich konkretisiert, sodass ein verbindlicher Planungsauftrag vorliegt. In der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung sollen künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29. Oktober 2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3).

Eine darüber hinausgehende Abwägung und Berücksichtigung von Klimabelangen ist nicht geboten. Insbesondere finden die Bestimmungen in § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG auf den vorliegenden Beschluss zur Planfeststellung der OU Jöhlingen keine Anwendung. Beide genannte Vorschriften betreffen, auch soweit sie den Begriff der „Planung“ verwenden, nur Maßnahmen und Entscheidungen im direkten Zusammenhang mit Investitions- und Beschaffungsvorgängen (vgl. BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, 9 A 7.21, juris Rn. 79). Folglich stehen Aspekte des globalen Klimaschutzes dem Vorhaben nicht entgegen.

## **B.XIV.6. Immissionsschutz**

### **B.XIV.6.1. Lärmschutzbelange**

Ein in den Einwendungen vielfach vorgetragener Aspekt betrifft die Veränderung der Lärmsituation. Zwar wird es im Bereich der Ortsdurchfahrt durch einen signifikanten Rückgang der Verkehrsmengen zu deutlichen Entlastungen kommen. Allerdings wird der Neubau für mehrere Bewohner des Siedlungsgebiets entlang der Neubautrasse eine Zunahme der Lärmbelastung zur Folge haben.

Auch Lärmeinwirkungen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte werden durchaus noch als belästigend empfunden. Daher sind Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 BImSchG nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen (vgl. VGH BW, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z.B. Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10) stellt das Interesse, von zusätzlichem Verkehrslärm verschont zu bleiben, jedenfalls dann einen abwägungserheblichen Belang dar, wenn die planbedingte Verkehrslärmzunahme die Geringfügigkeitsschwelle überschreitet. Ob vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigungen mehr als geringfügig zu Buche schlagen, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen. Vielmehr beurteilt sich dies nach den Umständen des Einzelfalls, d. h. nach der jeweiligen konkreten Situation und dem jeweils verfolgten konkreten Planungsziel. Es bedarf insoweit einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des Gebiets (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. 05.2007, 2 4BN 16/07). Jedenfalls bei Zunahmen im Bereich der Hörbarkeitsschwelle von 2 - 3 dB(A), ist dies grundsätzlich abwägungsrelevant. Dabei sind die Grenzwerte der 16. BImSchV der maßgebende Bezugspunkt auch für die Gewichtung der Lärmschutzbelange in der Abwägung, denn sie sind umso gewichtiger, je näher die Lärmbelastungen an die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle heranreichen (vgl. BVerwG, Urteil v. 04.04.2012, 4 C 8/09, juris Rn. 190.).

Die Planfeststellungsbehörde hat daher zunächst geprüft, ob es besonders bewältigungsbedürftige Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über die Zumutbarkeitsgrenzen hinausgehend Maßnahmen vorzusehen. Vorliegend sind

keine Anhaltspunkte für eine derartige, im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV atypische Konstellation erkennbar. Insbesondere sind keine Verkehrsbelastungen absehbar, die wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder mit Rücksicht auf die in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden zur Bestimmung der maßgeblichen Beurteilungspegel auch unter Berücksichtigung des Kompromisscharakters der in der 16. BImSchV bestimmten Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung erkennbar in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst werden, was z. B. bei der Nichtberücksichtigung von Schallspitzen der Fall sein kann (VGH BW, Urteil v. 13.03.1996, 5 S 1743/95, juris, Rn. 57).

Bei dieser Betrachtung wird nicht in Abrede gestellt, dass das Interesse von zusätzlichem Lärm verschont zu bleiben, keineswegs geringwertig ist. Einen Anspruch auf Anordnung von Schutzmaßnahmen vermittelt das Abwägungsgebot allerdings nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Schutz abwägungsfehlerhaft ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 17.3.2005, 4 A 18/04, juris Rn. 18; Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, NK-VwVfG, 2. Auflage 2019, § 74 Rn. 133). Das ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall.

An allen Immissionsorten nördlich der geplanten Ortsumfahrung liegen die Beurteilungspegel auch nach der Neuberechnung sowohl am Tag, als auch in der Nacht erkennbar unter den gesetzlichen Grenzwerten der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete. Darüber hinaus überschreiten selbst die höchsten prognostizierte Werte von 54 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts die Grenzwerte für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, die die 16. BImSchV für diese vorsieht, nicht. Im Prognose-Planfall 2035 ergeben sich für keinen untersuchten Immissionsort Überschreitung der Immissionsgrenzwerte tagsüber im Außenwohnbereich. Die Planfeststellungsbehörde verkennt gleichwohl nicht, dass es an den nächstgelegenen Gebäuden der Wohnbebauung im Wohngebiet „Attental“, und dort insbesondere im Bereich des Krokus- und Aternwegs, zu deutlichen Pegelzunahmen im Tag- und Nachtzeitraum oberhalb der Hörbarkeitsschwelle kommt. Der Planfeststellungsbehörde ist ebenfalls bewusst, dass mit dem beantragten Vorhaben auch Lärmauswirkungen auf Außenwohnbereiche wie Balkone, Terrassen, Hausgärten und sonstige Grün- und Freiflächen einhergehen und dass diese Bereiche im Hinblick auf die Erholung und gesundheitliche Prävention der Anwohner eine wichtige Bedeutung haben. Durch das planfestgestellte Vorhaben werden somit bisher wenig durch Lärm vorbelastete Gebiete stärker beeinträchtigt, so dass Lärmschutzbelangen eine erhebliche Bedeutung im Rahmen der Abwägung beizumessen ist. Dabei betreffen die

Pegelerhöhungen mit wenigen Ausnahmen den Bereich der ersten Häuserreihe, während die weitere Wohnbebauung im Wohngebiet „Attental“ keine signifikante Veränderung der Lärmsituation - d.h. Differenzpegel von mehr als + 1 dB(A) – erfährt (vgl. Differenzrasterlärmkarten, Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 5a und Blatt 6a). Obgleich die Pegelzunahmen am südlichen Rand von Jöhlingen eine von anderen Störfaktoren bisher weitreichend ungestörte Wohnbebauung tangieren, sind sie nicht unzumutbar und erlauben eine angemessene Wohnnutzung, die auch den Schlaf umfasst.

Den Lärmschutzbelangen steht mithin das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens gegenüber. Ein Verzicht auf die geplante Ortsumfahrung wäre nämlich mit erheblichen Nachteilen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit für Leib und Leben potenzieller Verkehrsteilnehmer sowie für den Immissionsschutz einer nicht unerheblichen Zahl von Anwohnern entlang der Ortsdurchfahrt von Jöhlingen verbunden, die im Prognose-Nullfall mit Beurteilungspegeln von zum Teil deutlich oberhalb der maßgeblichen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zu rechnen haben. Dass der Realisierung des Vorhabens ein ausgesprochen hohes Gewicht für die Allgemeinheit beizumessen ist, ergibt sich vorliegend bereits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung als vordringlicher Bedarf, im Übrigen aber auch aus den in Abschnitt B.IV.2. dargestellten Planungszielen.

Mit Blick auf das von Grenzwertüberschreitungen betroffene Anwesen „Kapellenhof“ ist im Rahmen der Abwägung auch der vorgesehene und in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich zugesprochene passive Lärmschutz in Rechnung zu stellen, wodurch die Grenzwerte im Tag- und Nachtzeitraum eingehalten werden können. Der maßgebende Tagesgrenzwert der 16. BImSchV kann im ebenerdigen Außenwohnbereich eingehalten werden, so dass ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung nicht besteht. Verbleibende Lärmauswirkungen sind in die Abwägung ebenfalls eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern.

Darüber hinaus hat bereits bei der Trassenführung das Interesse an einer Vermeidung der Lärmzunahme eine Rolle gespielt. Räumliche Trassenvarianten, die dem Abwägungsgebot Stand halten und zugleich eine weitergehende Optimierung im Hinblick auf die Immissionen bieten, sind nicht ersichtlich. Im Rahmen der Variantenprüfung wurde zwar auch eine Variante untersucht, die weiter abgerückt von der

Wohnbebauung verläuft und ohne Brückenbauwerk auskommt (Variante 2). Allerdings stellte sich diese Variante in der Gesamtschau aller ernsthaft in Betracht kommender Varianten unter Abwägung aller von der Planung berührten Belange und Aspekte nicht als eindeutig vorzugswürdig dar. Besonders kritisch zu sehen sind die artenschutzrechtlichen Risiken dieser Variante. Dadurch, dass der Planung mit der Variante 6 eine Kombination aus der Variante 1 und Variante 3 zugrunde gelegt wurde, wird ferner berücksichtigt, dass die Trasse im westlichen Bereich in einer größeren Distanz zur Ortslage realisiert werden kann. Auf die vorgehende Variantenprüfung – einschließlich der in den Einwendungen angesprochenen Wöschbacher Taltrasse - wird insoweit verwiesen (vgl. B.XIV.3). Hinzu kommt, dass die Errichtung einer neuen Straße kein gänzlich ungewöhnliches Vorhaben darstellt.

An den Wohngebäuden am östlichen Ortsausgang von Jöhlingen, die nach den Maßstäben der wesentlichen Änderung zu beurteilen waren (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV), ergibt sich hingegen keine, in die Abwägung einzustellende planbedingte Verschlechterung der Geräuschsituation. Vielmehr kommt es im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu einer hörbaren Verminderung der Beurteilungsspiegel. Soweit einzig am Untergeschosses des Wielandwegs 15 eine Pegelerhöhung im Tagzeitraum zu verzeichnen ist, beträgt die errechnete Erhöhung im Prognose-Planfall lediglich 1,2 dB(A) und ist damit geringfügig.

Die Planfeststellungsbehörde sieht insgesamt auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung die Lärmauswirkungen höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers. Das Interesse der Betroffenen daran, dass eine Lärmzunahme gänzlich unterbleibt oder stärker reduziert wird, als gesetzlich vorgesehen, muss hinter das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärmmindeungsanspruchs ergeben könnten. Die (verbleibende) Lärmzunahme ist von den Betroffenen hinzunehmen.

Auch die baubedingten Lärmimmissionen sind in die Abwägung eingeflossen, können aber am Abwägungsergebnis nichts ändern. Hinsichtlich des vom planfestgestellten Vorhaben hervorgerufenen Baulärms ist zu sagen, dass die unter Beachtung der Auflagen bzw. der Zusage verbleibenden Immissionen den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten sind (vgl. B.VIII.1.5.).

#### **B.XIV.6.2. Luftschadstoffe**

Da im Hinblick auf die verkehrsbedingten Luftschadstoffe nicht damit zu rechnen ist, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden (vgl. oben unter B.VIII.3.), ist das Vorhaben diesbezüglich als unproblematisch zu werten.

Zwar ist die 39. BImSchV, welche die 22. BImSchV ersetzt, bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Denn die Grenzwerte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren zwar nicht unberücksichtigt bleiben. Denn aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen sind. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das gilt auch für das Verhältnis von Planfeststellung und Luftreinhalteplanung. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Vom Grundsatz geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (vgl. zur damals noch gültigen 22. BImSchV: BVerwG, Urteil v. 23.02.2005, 4 A 5/04). Es ist nicht ersichtlich, dass sich dieser Maßstab nach

Inkrafttreten der 39. BImSchV verändert hätte.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschliesse, soweit überhaupt erforderlich, effektive Maßnahmen der Luftreinhalteplanung vorzusehen.

Im Übrigen hat die vom Vorhabenträger mit den Planunterlagen vorgelegte Lufthygienische Untersuchung vom Dezember 2020 (Unterlage 17.2) ergeben, dass aufgrund der guten Belüftungssituation und der Ausbreitungsverhältnisse mit einem raschen Abklingen der Luftschadstoffbelastungen zu rechnen ist und die Belastungswerte bereits unmittelbar am Straßenrand weit unterhalb der einschlägigen Grenzwerte liegen. Im Hinblick auf die menschliche Gesundheit bestehen daher keine lufthygienischen Bedenken. Demgegenüber kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Ortslage von Jöhlingen bei Realisierung der Ortsumfahrung eine deutliche Entlastung durch das verminderte Verkehrsaufkommen und die damit verbundene verbesserte Verkehrsqualität erfährt.

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

#### **B.XIV.7. Natur- und Landschaftsschutz sowie sonstige Umweltbelange**

Die Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass der Bau der B 203, Ortsumfahrung Jöhlingen nicht nur einen erheblichen Flächenverbrauch mit sich bringt, sondern auch Landschaftsräume zerschneidet und zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der landschaftsbezogenen Erholung und der Tierwelt führt. Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Boden/Fläche, Wasser, Landschaftsbild und kulturelles Erbe. Negativ ins Gewicht fällt neben dem Eingriff in das Schutzgut Boden durch Flächenneuversiegelung insbesondere der Verlust von Biotoptypen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung, die damit einhergehende Minderung der Lebensraumfunktionen für die Tierwelt sowie die Eingriffe in Schutzgebiete (FFH-Gebiet, LSG / FND). Weiterhin sind zu nennen die Störung des Landschaftsbilds aufgrund der technischen Überprägung und die mit dem Vorhaben verbundenen bau- und verkehrsbedingten Emissionen.

Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein genereller Vorrang zu, sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen der Abwägung. Indes zwingt auch das

Vermeidungsgebot nicht dazu unter mehreren möglichen Planungsalternativen die ökologisch günstigste zu wählen, denn das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt nur im Rahmen des konkret geplanten Vorhabens (vgl. BVerwG, Beschluss vom 03.03.2005 – 9 B 10/05). Nicht die Eingriffsregelung, sondern allein das Bundesfernstraßenrecht als einschlägiges Fachrecht thematisiert etwa die Frage nach Standortalternativen. Dasselbe gilt für mögliche Modalitäten. Die Zulässigkeit des Eingriffs als solchem wird vielmehr im Rahmen der Eingriffsregelung unterstellt (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 – 4 C 10/96).

Die Abwägung führt vorliegend nicht zu dem Ergebnis, dass die naturschutzfachlichen Belange überwiegen. Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. zwingendes (Umwelt-) Recht dem Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Den naturschutzrechtlichen Belangen wird im Rahmen der naturschutzrechtlichen Ge- und Verbote (vgl. B.IX.1.) bzw. der Abwägung von in Betracht zu ziehenden Alternativen (B.XIV.3.2.) Rechnung getragen. Der Vorhabenträger hat bereits bei der Planung der Trassenführung auf die Belange von Natur und Umwelt Rücksicht genommen und in der weiteren Planung Eingriffe - wie oben dargelegt - soweit wie möglich vermieden oder minimiert. Verbleibende Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft und auf die betroffenen Waldgebiete lassen sich durch umfangreiche und multifunktionale Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz kompensieren.

Die Planung berücksichtigt auch ausreichend den Schutz unzerschnittener Landschaftsräume gemäß § 20 NatSchG BW, indem der Eingriff auf das unvermeidbare Maß beschränkt wird, Querungsbauwerke geschaffen werden und im Übrigen überwiegende Gründe des Gemeinwohls vorliegen. Die Belange des Bodenschutzes wurden ebenfalls im Rahmen der nach § 2 Abs. 2 LBodSchAG vorgeschriebenen Abwägung beachtet. Die Planung und die zur Vermeidung und Wiederherstellung getroffenen Maßnahmen lassen den Schluss zu, dass die Flächeninanspruchnahme der planfestgestellten Straße bedarfsgerecht ist und die Realisierung des Projektes mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme nicht möglich ist (§ 2 Abs. 1 Nr. 1), eine Wiedernutzung beispielsweise von bereits versiegelten, Flächen – soweit möglich – erfolgt (Nr. 2) und die Möglichkeit einer Inanspruchnahme weniger wertvoller Böden nicht besteht (Nr. 4). Im Übrigen ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorgesehen. Das Interesse am Schutz der Gewässer und des Grundwassers wird ebenfalls angemessen berücksichtigt. Insoweit kann ergänzend auf die Darstellung unter B.III.2.6. und die Ausführungen zum Fachbeitrag WRRL (B.XII.1.) verwiesen werden.

Belange des globalen Klimas wurden ebenfalls im Rahmen der Abwägung eingehend berücksichtigt (vgl. B.XIV.5.). Bezüglich der im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen sowie der Freizeit- und Erholungsfunktion wird auf B.XIV.6. sowie B.XIV.8. Bezug genommen.

Insgesamt rechtfertigen sich die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den oben näher beschriebenen Nutzen des Vorhabens. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann und die Vorkehrungen gegen diese, wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Interesse des Vorhabenträgers.

#### **B.XIV.8. Erholungsfunktion und Lebensqualität**

In zahlreichen Einwendungen werden Beeinträchtigungen der Naherholung, des Landschaftsbilds und der Lebensqualität gerügt. Es wurde geltend gemacht, das Vorhaben führe auf der gesamten Baustrecke zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der technischen Überformung des Freiraums sowie zum Verlust gestalterisch wertvoller Strukturen. Die Erholungsfunktion der Landschaft werde durch die Zerschneidung der Naturlandschaft sowie durch die Lärmauswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt, wodurch die Gesunderhaltung und die Lebensqualität gemindert werde. Vielfach wird die tradierte und viel genutzte Wegeverbindung zur Maria-Hilf-Kapelle (Wöschbacher Straße) angesprochen. Die Beeinträchtigungen fallen bei der Abwägung aber nicht derart ins Gewicht, dass der Plan nicht oder anders festzustellen wäre.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt insoweit nicht, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Umweltauswirkungen beim Schutzgut Mensch ergeben hat, dass trotz der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Hinblick auf die Erholungsfunktion des südlich von Jöhlingen gelegenen Freiraums erhebliche Beeinträchtigungen durch Zerschneidungseffekte und betriebsbedingte Lärmauswirkungen eintreten (vgl. B.III.3.1). Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Wichtigkeit des Erhalts der Erholungsfunktion für die Bevölkerung, insbesondere im Naherholungsgebiet „Attental“, an. Dem steht jedoch gegenüber, dass niemandem ein Recht auf Fortbestand einer angenehmen, ruhigen und ortsnahen Erholungsmöglichkeit zukommt. Zum anderen sind umliegend weiterhin größere Grün- und Waldflächen für die Erholungsnutzung vorhanden.

Infrastrukturelle Baumaßnahmen wie der Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen sind gerade dem Außenbereich zugewiesen. Insgesamt sind die verkehrlichen Interessen am Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen sowie die mit dem Neubau einhergehenden innerörtlichen Entlastungswirkungen jedenfalls vorrangig gegenüber einer vollständig unverlärmtten Erhaltung der Naherholungsgebiete und der Aufrechterhaltung aller vorhandenen Wegebeziehungen. Damit die Auswirkungen so gering wie möglich ausfallen, sieht die Planung aber verschiedene Vermeidungsmaßnahmen sowie zahlreiche Begrünungsmaßnahmen entlang der B 293 neu vor, die eine möglichst weitgehende unauffällig Einbindung der Trasse in die Landschaft schaffen sollen (vgl. B.IX.1.2.4) und letztlich auch der Erholungseignung des Gebiets zugutekommen. Das weitgespannte Überführungsbauwerk im Attental erhält funktionale und gestalterische Bezüge des Gebietes aufrecht und das aufgeweitete Lichtraumprofil im Bereich der Wirtschaftswegüberführung „Wöschbacher Straße“ minimiert visuelle Barriereeffekte.

Soweit durch das Vorhaben randlich in die als Erholungswald ausgewiesenen Waldflächen eingegriffen werden muss, ist zu sehen, dass zum einen durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen Eingriffe in den Erholungswald auf das unabdingbare Maß minimiert werden und zum anderen umfassende Ersatzaufforstungen vorgesehen sind, welche die Erholungsfunktion des Waldes weiterhin sicherstellen. Die Eingriffe in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ wurden unter B.IX.3. behandelt. Darüber hinaus war die Beeinträchtigung des Naturgenusses bzw. des besonderen Erholungswerts der Landschaft im Rahmen der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet und flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“ zu beachten (vgl. B.IX.4.).

Auch die Wiederherstellung von Wegebeziehungen für die Erholungssuchenden wurde in der Planung berücksichtigt. Beispielsweise wird der regionale Radwanderweg, der die bestehende B 293 im Bereich des Waldgebietes Prinzhölzle quert, über die neue Straße geführt. Die für die Erholung bedeutsame Wöschbacher Straße Richtung Maria-Hilf Kapelle wird unterführt.

Die Beeinträchtigung des Erholungswerts durch andere als visuell wahrnehmbare Faktoren wie Lärm und andere Immissionen konnte indes im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht als Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verstanden werden, er ist jedoch als Belang in die Abwägung einzustellen (vgl. Fischer/Hüftle/Czybulka, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 3. Auflage

2021, § 14 Rn. 51). Für die Bewertung der Erheblichkeit von lärmbedingten Beeinträchtigungen der Landschaft bzw. des Natur- und Landschaftserlebens und der landschaftsbezogenen Erholung bestehen keine eindeutig definierten Normen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV gelten insoweit nicht. Für störungsarme Räume werden im LBP auf Basis der aktuellen Diskussion in der Fachliteratur zur Bewertung der Projektwirkungen Belastungszonen dargelegt, die bei Werten von 50 – 54 dB(A) tags von einer mittlere, bei Werten von 55 – 59 dB(A) tags von einer mittel bis hohen und bei werten  $\geq 59$  dB(A) tags von einer hohen Belästigung ausgehen. Die Isophondendarstellung im Prognose Planfall kann der Schalltechnischen Untersuchung entnommen werden (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 4a). Bereits in der Planung wurde zur Minderung von Beeinträchtigungen eine erdbauliche Seitenablagerung entlang der B 293 neu vorgesehen, die neben der Minderung von Störwirkungen wie z.B. Fahrzeugbewegungen und der landschaftlichen Einbindung der Straße auch in gewissem Maße der Reduzierung der vom Verkehr hervorgerufenen Lärmbelastungen dient. Außerdem hat der Vorhabenträger zugesagt, in Bereichen außerhalb der Brückenbauwerke, in denen die B 293 neu in Dammlage verläuft, einen lärmtechnisch optimierter Splittmastixasphalt einzubauen. Darüber hinaus wird der westlich von Jöhlingen, gelegene Freiraum des Kirchbergs durch den Rückbau der B 293 alt von Lärm entlastet und in seinen Funktionen für die siedlungsnaher Erholung aufgewertet. Sind allerdings die verhältnismäßigen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ausgeschöpft, wiegt das Interesse an der Realisierung des Vorhabens schwerer als die Betroffenheit. Verbleibende lärmbedingte Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion sind daher angesichts der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange und des damit einhergehenden überwiegenden öffentlichen Interesses hinzunehmen.

#### **B.XIV.9. Belange der Landwirtschaft**

Landwirtschaftliche Belange stehen dem Vorhaben im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch die festgestellte Planung landwirtschaftliche Belange in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Dennoch hält sie die gewählte Lösung unter Abwägung aller Belange für vertretbar.

##### **B.XIV.9.1. Flächeninanspruchnahme**

Ein Teil der beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen wird für den Bau der Ortsumfahrung selbst einschließlich ihrer Entwässerungsanlagen in Anspruch genom-

men. Weiterhin werden landwirtschaftlich genutzte Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen benötigt, einerseits zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung, andererseits aber auch aus Gründen des Arten- und Habitatschutzes. Während der Bauzeit werden landwirtschaftlich genutzte Flächen zudem temporär in Anspruch genommen, die nach Abschluss der Baumaßnahmen jedoch rekultiviert werden.

In der Abwägung zu berücksichtigen sind sowohl die privaten Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft. Im Anhörungsverfahren haben sich auch einige Grundstücksbetroffene dagegen gewandt, dass ihre Grundstücke in Anspruch genommen werden. Die planfestgestellte Inanspruchnahme kann jedoch nicht vermieden werden und stützt sich auf die Enteignungsermächtigung des § 19 Abs. 1, 2 FStrG, die sich auch auf Flächen erstreckt, auf denen nach Vorschriften des Naturschutzrechts landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen sind (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.01.2005, 9 A 7.04). Soweit es der Schutz des Eigentums gebietet, Ausgleichs- und Ersatzflächen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil v. 01.09.1997, 4 A 36.96; BVerwG, Beschluss v. 07.07.2010, 7 VR 2.10), so wurde dies vom Vorhabenträger berücksichtigt. Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zunächst geprüft, ob Flächen der öffentlichen Hand zur Verfügung stehen. Soweit möglich, wurden diese Flächen verwendet. Diejenigen Maßnahmen, die auf privaten Grundstücken durchgeführt werden sollen, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus überwiegenden naturschutzfachlichen Gründen zum Eingriffsausgleich, zur Kohärenzsicherung des Netzes Natura 2000 oder aus Gründen des Artenschutzes erforderlich. Gerade auch der Bezug zu den Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Attental“, ist aus naturschutzfachlicher Sicht besonders wertvoll, da mit den Maßnahmen der dortige Biotopverbund und die Lebensraumfunktionen wieder aufgewertet werden.

Der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange trägt zudem die geplante sog. Kombinationstrasse Rechnung, indem im östlichen Trassenabschnitt durch das Verschwenken von der Variante 3 auf die Variante 1 die Zerschneidung besonders hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen gemindert wird. Die landwirtschaftliche Hofstelle „Kapellenhof“ kann erhalten bleiben.

Der Vorhabenträger hat die Belange der betroffenen Eigentümer in seiner Planung

hinreichend berücksichtigt. Insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.11. verwiesen. Anhaltspunkte für Existenzgefährdungen liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichskonzeption berücksichtigt agrarstrukturelle Belange und nimmt für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch. Sie steht im Einklang mit § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist und insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Die Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange bedeutet, dass eine Abwägung der für die Inanspruchnahme sprechenden naturschutzfachlichen Belange mit den agrarstrukturellen Gesichtspunkten vorzunehmen ist. Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann. Die Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen für Kompensationsmaßnahmen ist bei Abwägung der privaten Interessen der Einwender mit dem öffentlichen Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinzunehmen. Unter den Vorrangkatalog des § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG fallende Maßnahmen, die nicht schon im Kompensationskonzept enthalten sind und den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen eignen sich zur Eingriffskompensation bzw. für Maßnahmen des Artenschutzes. Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Dies wurde unter anderem mit der Planung multifunktionaler Maßnahmen erreicht, wodurch auf einer Fläche verschiedene gestörte Funktionen kompensiert werden können. Hierdurch konnte auch die Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneter Böden begrenzt werden. Es ist für die Planfeststellungsbehörde indes nicht erkennbar, dass Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle vergleichbaren Erfolge versprechen, bei einer Gesamtschau aber den Vorteil böten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt würden. Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass die Rücksichtnahme- und Prüfungspflichten gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG nicht greifen, wenn aus anderweitigen

naturschutzrechtlichen Gründen die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen geboten ist. Dies ist insbesondere der Fall, wenn vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG durchzuführen sind und somit überwiegende artenschutzrechtliche Aspekte für die konkrete Umsetzung der CEF –Maßnahme sprechen.

Die untere Landwirtschaftsbehörde (Landratsamt Karlsruhe, Landwirtschaftsamt) hat mit Stellungnahme vom 29.09.2021 mitgeteilt, dass betroffene Flächen in der digitalen Flurbilanz als Vorrangflur 1 ausgewiesen sind und eigentlich der landwirtschaftlichen Lebensmittelproduktion auf Dauer erhalten bleiben sollen. Für die Landwirtschaft bedeute dies einen dauerhaften Flächenentzug für die Straße, für Bauwerke wie Brücken und Baunebenflächen von 16 ha Produktionsfläche sowie von ca. 8 ha zusätzlich für den naturschutzrechtlichen Ausgleich. Weiterhin würden über die Bauphase ca. 9 ha Produktionsflächen temporär als BE-Flächen und Baufelder entzogen, die nach einer Rekultivierung jedoch über Jahre hinweg, wie die Erfahrung zeige, ihr ursprüngliches Ertragsniveau nicht erreichen würden. Gleichwohl benennt auch das Landwirtschaftsamt das sehr hohe öffentliche Interesse an einer Ortsumfahrung. Ausdrücklich begrüßt wird daher, dass der Forderung nach einer projektbezogenen Flurbereinigung nachgekommen werden soll.

In seiner Erwiderung, stellt der Vorhabenträger klar, dass für das Vorhaben gemäß der Bilanzierung (vgl. Unterlage 19.1b, Übersicht 6.1) rund 16 ha Fläche dauerhaft in Anspruch genommen werden. Hiervon seien aber nur rund 10,2 ha als landwirtschaftliche Nutzflächen anzusetzen (vgl. Unterlage 19.8b, Kap. 4.3.3). Bei den Kompensationsmaßnahmen, die keinerlei Bewirtschaftung mehr unterliegen werden, handelt es sich um die Maßnahmen 2.1A, 2.2A (zusammen rd. 2,51 ha), 4.1A, 4.7a ACEF (rd. 0,5 ha) und 9.1A, 9.2A, (rd. 2,2 ha), mithin insgesamt rund 5,21 ha. Bei den Maßnahmen zur Anlage und Aufwertung von Obstwiesen solle eine extensive Nutzung (2-schürige Mähwiese) erfolgen bzw. aufrechterhalten werden. Die seitdem erfolgten Änderungen im Maßnahmenkonzept, die zu einer etwas geringeren Flächeninanspruchnahme führen, sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Darüber hinaus werden mit den Maßnahmen die Funktionen des Bodens auf Baubetriebsflächen wiederhergestellt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an und weist ergänzend auf die Auflagen zum Schutz des Bodens unter A.IV.7 hin.

Soweit die untere Landwirtschaftsbehörde mit Blick auf den Erhalt von Produktionsflächen anregt, von der Ausgleichsmaßnahme 2.1 A, (Umwandlung von Acker in Grünland und Halboffenland westlich des Prinzhölzles) Abstand zu nehmen, teilt

die Planfeststellungsbehörde die Ansicht des Vorhabenträgers, wonach sich die Umwandlung von Acker in extensiv genutztes Grünland und Halboffenland aus der Eingriffssituation ableitet. Denn für die Vernetzung der Lebensräume südlich und nördlich der B 293 neu sollen Gehölzstrukturen mit krautiger Saumvegetation über die Grünbrücke hinweg bis zum Bahntunnel angelegt werden, um die Tiere auf die Querungshilfe hinzuleiten. Da im Bereich des Bahntunnels die einzige Möglichkeit besteht, den tief eingeschnittenen Bahnkörper zu queren, ist keine Flexibilität hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegeben. Darüber hinaus handelt es sich agrarstrukturell derzeit um einen räumlich begrenzten Offenlandbereich mit unterschiedlichen Nutzungen (Acker, Grünland im Umfeld des Prinzhölzles, aufgelassene Obstanlage). Ein Verzicht auf diese Flächen ist somit nicht möglich. Da es sich um ein Gesamtkonzept handelt, können einzelne Flächen auch nicht beliebig ausgetauscht werden.

Auch soweit die untere Landwirtschaftsbehörde bezüglich dieser Fläche die Umsetzung von produktionsintegrierten Maßnahmen (PIK-Maßnahmen; z.B. Förderung von Ackerwildkräutern bei erweitertem Saatreihenabstand bei deutlich verminderter Pflanzenschutz und geringer Düngung) anregt, die auch zur Förderung von Niederwild und Rebhühnern dienen könne, ist dem Vorhabenträger beizupflichten, dass aus naturschutzfachlicher Sicht eine sinnvolle Kompensation durch PIK-Maßnahmen einer schlüssigen Gesamtkonzeption bedarf und eine Auswahl an Flurstücken mit größerem Flächenumfang zur Verfügung stehen sollte, was hier nicht der Fall ist. Daneben übernimmt die Maßnahmenfläche - wie soeben beschrieben - eine dauerhafte Vernetzungsfunktion im näheren Umfeld zur geplanten Grünbrücke und ist auf das multifunktionale Maßnahmenkonzept ausgerichtet, indem sie gleichzeitig der Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (Boden, Wasser) und des Landschaftsbildes dienen.

Schließlich bemängelt die untere Landwirtschaftsbehörde, sie sei entgegen § 15 Abs. 6 NatSchG BW nicht bei der Auswahl der Ausgleichsflächen beteiligt worden. Hierzu ist zu sagen, dass im Jahr 2006 im Rahmen des sog. Scopings eine erste, frühzeitige Beteiligung der Landwirtschaftsbehörde stattfand, bei der Kompensationssuchräume und Schwerpunkte des Maßnahmenkonzeptes vorgestellt wurden. Am 18.07.2012 fand unter Beteiligung des Landratsamts eine frühzeitige Vorstellung des LBP-Maßnahmenkonzeptes mit den wesentlichen Grundzügen des Konzeptes statt. Der Planfeststellungsbehörde liegt hierzu die Aktennotiz vom 30.07.2021 zu diesem Termin vor. Die daraus resultierenden Prüfaufträge waren vom Vorhabenträ-

ger zu beachten und Anregungen und Vorgaben nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Eine weitergehende Verpflichtung zur Beteiligung oder ein bestimmtes Verfahren ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht der Gesetzesbegründung zum Gesetz zur Neuordnung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Gesetzentwurf) vom 12.05.2015, Drucksache 15/6886 zu entnehmen.

Von der höheren Landwirtschaftsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung) wurden mit Stellungnahme vom 29.09.2021 keine agrarstrukturellen Bedenken gegenüber dem Vorhaben und den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen geltend gemacht. Es wurde aber darauf hingewiesen, dass im Falle der temporären Nutzung landwirtschaftlich genutzter Flächen zu beachten sei, dass einige Bewirtschafter zum 15. Mai eines jeden Kalenderjahres flächengenau Subventionsanträge stellen. Dies gelte auch für Extensiv-Nutzungen. Allerdings ist es dem Vorhabenträger vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der sich anschließenden Ausführungsplanung grundsätzlich nicht möglich, verbindliche Aussagen über den Beginn der Bauausführung und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme zu machen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit Nebenbestimmung A.IV.11.1. die früh- und rechtzeitige Unterrichtung der Bewirtschafter – wenn möglich vor dem 15. Mai des Ausführungsjahres - verfügt. Zudem sind auch für vorübergehende Inanspruchnahmen die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

Insgesamt erscheint die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen verhältnismäßig. Darüber hinaus strebt der Vorhabenträger ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren an. Dies ist allerdings nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die negativ betroffenen agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen.

#### **B.XIV.9.2. Landwirtschaftliches Wegenetz**

Auch hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens, wie etwa der Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Wegenetzes und der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs (z.B. durch Umwege), überwiegen die Interessen an der Realisierung des Vorhabens. Diese Beeinträchtigungen sind nicht so erheblich, dass sie – auch zusammen mit der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken – der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Durch den Bau der Ortsumfahrung werden für die Landwirtschaft zunächst wichtige Wegeverbin-

dungen unterbrochen. Verschiedene Land- und Forstwirtschaftswege werden jedoch verlegt oder neu erstellt, um die Funktion des Wegenetzes annähernd wiederherzustellen (vgl. zum Ganzen B.I.1.3.3 sowie Unterlage 1b, Kapitel 4.2.2 und Unterlage 11a). Ausweislich des Erläuterungsberichts, Kapitel 4.2.2 wurden erforderliche Anpassungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nutzer mit der unteren Landwirtschaftsbehörde und dem Forst abgestimmt und eingearbeitet.

Es werden zwar auch nach Realisierung des Vorhabens alle landwirtschaftlichen Flächen durch die vorgesehenen Überführungen von Wegen und die vorgesehenen Ersatzwege noch erreichbar sein. Allerdings müssen einige Landwirte zur Erreichung ihrer Bewirtschaftungsflächen wohl teilweise Umwege in Kauf nehmen. Allerdings gewährt Art. 14 Abs. 1 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand bestehender Verkehrsverbindungen von Grundstücken regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang ist. Deshalb genügt es, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend der Fall. Die Planfeststellungsbehörde kommt somit zu dem Ergebnis, dass die öffentlichen Belange, welche für den Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen streiten, die aus Umwegen resultierenden Erschwernisse überwiegen. Die Nachteile durch längere An- und Abfahrtswege halten sich im Rahmen des Zumutbaren. Darüber hinaus ist nicht ausgeschlossen, dass das Interesse an der Verbesserung der Erreichbarkeit der Flächen im vom Vorhabenträger angestrebten Flurbereinigungsverfahren angemessen berücksichtigt werden kann, sofern die Flächen in dieses Verfahren einbezogen werden. Im Übrigen wird auf die Berücksichtigung möglicher Folgeschäden auf ein ggf. nachfolgendes Enteignungsverfahren verwiesen. Für bauzeitliche Beeinträchtigungen wird im Zuge der Ausführungsplanung ein detaillierter Bauphasenplan und das Umleitungskonzept erstellt. Dabei wird auch berücksichtigt, dass während aller Bauphasen die Zufahrt zum Kapellenhof sowie die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen sichergestellt werden soll (vgl. A.IV.11.2.).

Insgesamt ist der Vorhabenträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Verpflichtung zur Behebung der straßenbaubedingten Nachteile mit der Schaffung neuer oder der Wiederherstellung vorhandener Wegebeziehungen in ausreichendem Maße nachgekommen. Das gilt auch für die Ausbauqualität der einzelnen Wirtschaftswege.

#### **B.XIV.10. Kommunale Belange**

Das Vorhaben ist mit kommunalen Belangen vereinbar. Mit der durch § 38 Satz 1 BauGB angeordneten Freistellung der privilegierten Fachplanungen von den bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsvorschriften und damit auch von den Bindungen gemeindlicher Bebauungspläne korrespondiert die Verpflichtung, die städtebaulichen Belange nach Maßgabe des jeweiligen Fachplanungsrechts und damit im Regelfall im Rahmen einer gerechten Abwägung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit den kommunalen Belangen waren vorliegend insbesondere auch städtebauliche Planvorstellungen, also die städtebaulichen Entwicklungsziele, abwägend zu berücksichtigen. Dies zumal nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung die gemeindliche Planungshoheit (aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG) eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 S. 2 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet vermittelt, wenn das Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder erheblich gemeindliche Einrichtungen beeinträchtigt (siehe schon BVerwG, Urteil v. 27.03.1992, Az.: 7 C 18/91). Auch unterhalb der Rechtsschwelle bleibende Belange der Gemeinde gehören zum Abwägungsmaterial, wenn sie schutzwürdig, objektiv nicht geringwertig und für die planende Behörde erkennbar sind. Jedoch sind wehrfähig immer nur eigene (Rechts-)Positionen bzw. Belange der Gemeinde, der kein Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung zusteht.

Die Gemeinde Walzbachtal hatte im laufenden Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, ihre Interessenlagen darzustellen. Soweit die Gemeinde Walzbachtal in Ihrer Stellungnahme vom 26.10.2021 die Berücksichtigung des im Flächennutzungsplan eingezeichneten Feuerwehrstandorts (Planzeichen „F“) für den Neubau eines Feuerwehrhauses gefordert hat, wird auf die Ausführungen unter B.V.3. hingewiesen. Der Vorhabenträger hat seine Planung entsprechend angepasst. Hinsichtlich der Belange des Hochwasserschutzes und insbesondere zur Funktionsfähigkeit des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen am Ortseingang von Jöhlingen wird auf die Ausführungen unter B.XII.4.5. verwiesen.

Dass das planfestgestellte Straßenbauvorhaben sonstige wesentliche Gemeindegebiete der kommunalen Planungshoheit entzieht oder kommunale Planungen in nachhaltiger Weise stört, ist von den betroffenen Kommunen weder vorgetragen

worden noch ersichtlich. Vielmehr kommt es durch die Ortsumfahrung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu deutlichen Lärmentlastungen für die Ortslage von Jöhlingen. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auf die Darlegungslast der Gemeinden hingewiesen, die mögliche Konflikte mit der gemeindlichen Bauleitplanung konkret zu benennen hat sowie auf die Pflicht der Gemeinden, ihre Bauleitplanung auf die vorgegebene Situation abzustimmen und Konflikte mit bauleitplanerischen Mitteln zu lösen (BVerwG, Urteil v. 30.09.1993, 7 A 14.93).

Soweit die Gemeinde Walzbachtal in ihrer Stellungnahme sonstige Belange wie insbesondere den Immissionsschutz oder den Natur- und Artenschutz angesprochen hat, wird in Bezug auf diese Themen auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere in den Abschnitten B.VIII., B.IX. verwiesen. Allerdings ist zu bedenken, dass die Gemeinde keine Belange der Allgemeinheit geltend machen kann, die nicht speziell dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht oder dem gemeindlichen Handeln im übertragenen Wirkungskreis zugeordnet sind, d. h. sie kann nicht als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger geltend machen (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, 9 A 8/15, VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 11.02.2004, 5 S 408/03).

#### **B.XIV.11. Private Rechte und Belange / Eigentum**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen bei der planerischen Abwägung gegenläufige private Belange gegenüber. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass auf privaten, insbesondere landwirtschaftlich genutzten Grundstücken, Flächen benötigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese sowie sonstige private Belange in die Abwägung einbezogen.

##### **B.XIV.11.1. Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum**

Vorangestellt sei, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass jede Inanspruchnahme von Grundstücken, seien sie privat, landwirtschaftlich, gewerblich oder anderweitig genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Die erforderlichen Grundstückseingriffe ergeben sich aus den planfestgestellten Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen als Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Unterlage 10.1 und Unterlage 10.2a).

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter für das Straßenbauvorhaben ist im planfestgestellten Umfang mit

Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. mit dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar.

Generell ist anzumerken, dass – soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind – zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28/95), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen. Das bedeutet, dass die Enteignung und Entschädigungsfragen wie z. B. Art und Höhe zwar außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren nach dem Landesenteignungsgesetz zu entscheiden sind, der Planfeststellungsbeschluss für dieses nachfolgende Enteignungsverfahren aber Bindungswirkung entfaltet. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfindet, ist durch das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind.

Allerdings genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, jedoch trotz des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange. Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die

jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Dabei hat sie insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum bzw. die Beeinträchtigung, die sich für Nutzungsmöglichkeiten der betroffenen Grundstücke ergeben, hätten gemindert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planziele zu beeinträchtigen oder in Frage zu stellen oder Rechte anderer zu beeinträchtigen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die für das Vorhaben streitenden Belange die Eigentumsbetroffenheiten überwiegen. Maßgeblich ist nicht zuletzt, dass auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke im vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden kann, ohne das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse am Planungsziel als solches zu gefährden. Das öffentliche Interesse der Allgemeinheit am Bau der B 293 Ortsumfahrung Jöhlingen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und damit den Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer zu verbessern sowie die Verlagerung des Durchfahrtsverkehrs auf die Ortsumfahrung zur Entlastung von Lärm und Luftschadstoffen in der Ortslage überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der uneingeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss.

Das Vorhaben stellt sich in der hier planfestgestellten Ausgestaltung auch unter Berücksichtigung der Belange der Eigentümer, auf deren Grundstück zur Verwirklichung des Vorhabens zugegriffen werden muss, als die verhältnismäßigste Lösung dar. Möglichkeiten die Trasse unter Verzicht auf die Inanspruchnahme einzelner Grundstücke oder Grundstücksteilflächen bzw. mit geringerem Flächenbedarf oder geringeren Einschränkungen zu realisieren, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und die landschaftspflegerische Begleitplanung. Überdies hat der Vorhabenträger den Flächenverbrauch bereits minimiert. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) wäre wegen der prognostizierten Verkehrsbelastung und der Kurvigkeit der Streckenführung grundsätzlich eine höhere Entwurfsklasse mit einem zweibahnigen vierstreifigen Querschnitt (RQ 21) angemessen gewesen. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären.

Die Auswirkungen des Vorhabens erstrecken sich auch auf Grundstücke, die zunächst vorübergehend während der Baumaßnahme benötigt werden. Die Bauflächen werden lediglich für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen oder Lagerflächen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist den Betroffenen zumutbar. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden (vgl. auch A.IV.11.3.). Dies bedeutet insbesondere, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen sind.

Allerdings wird für den Bau der Ortsumfahrung die Zuweisung der vom Vorhabenträger benötigten Flächen aller Voraussicht nach größtenteils nicht durch Enteignungsverfahren, sondern im Wege einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurbG erfolgen. Indes kann an dieser Stelle lediglich auf die erwartete Flurbereinigung hingewiesen werden; sie ist ausdrücklich nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist sie daher unerheblich. Die beabsichtigte Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens führt daher nicht dazu, dass die Belange der Betroffenen mit geringerem Gewicht in die Abwägung eingestellt wurden. Vielmehr wird der Eigentumsverlust in vollem Umfang in die planerische Abwägung eingestellt. Die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens hätte gleichwohl den Vorteil, dass die für das Vorhaben benötigten Flächen solidarisch von allen zum Flurbereinigungsgebiet gehörenden Grundstücken und ihren Eigentümern aufgebracht und darüber hinaus die Flächenstruktur einschließlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Flurbereinigungsgebiet im Sinne einer funktionalen Struktur für die bewirtschaftenden Betriebe neu geordnet wird. Damit wird der eintretende Landverlust auf eine größere Zahl von Eigentümern verteilt und die Betroffenheit der Eigentümer, deren Grundstücke unmittelbar für das Vorhaben benötigt werden, ersichtlich gemildert. Die im Flurbereinigungsrecht enthaltenen Entschädigungspflichten bewirken zudem, dass möglicherweise verbleibende vorhabenbedingte Nachteile für Grundstücksnutzer im Flurbereinigungsgebiet – seien es Eigentümer oder Pächter – jedenfalls durch Geldentschädigungen umfassend ausgeglichen werden müssen, wenn eine andere Behebung der Nachteile nicht möglich ist.

Den Betroffenen steht also in jedem Fall eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

#### **B.XIV.11.2. Mittelbare Beeinträchtigungen**

Die Auswirkungen des Vorhabens erstrecken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Grundstücksflächen, sondern – mit unterschiedlicher Intensität – auch auf die restlichen Teilflächen der unmittelbar betroffenen Grundstücke sowie auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft. Die Planfeststellung kann nämlich zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen.

In diesem Zusammenhang ist mit der Zulassung des Vorhabens zu beachten, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau der Ortsumfahrung Jöhlingen nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als ihm Gesetz und Recht Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art 14 Abs. 1 S. 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss keine Schutzvorkehrungen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eintritt. Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung – dem Grunde nach – zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also ob insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 13.02.1995, 5 S 1701.94).

Hinsichtlich des festgestellten Plans lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt sowohl den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer sowie auch sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung. Die Auswirkungen des Vorhabens sind in ihrer Intensität zumutbar

und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen.

Existenzgefährdungen oder gar Existenzvernichtungen landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe sind nicht zu befürchten. Macht ein von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung eines straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses Betroffener geltend, durch das Vorhaben werde sein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet, gehört dieser Einwand nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil v. 14.04.2010, 9 A 13/08, juris Rn. 26) – der die Planfeststellungsbehörde folgt – zu den Belangen, mit denen sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange grundsätzlich auseinandersetzen muss. Im vorliegenden Anhörungsverfahren hat zwar eine von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses Betroffene geltend gemacht, dass durch das Vorhaben der landwirtschaftliche Betrieb in seiner Existenz gefährdet werde (vgl. Ausführungen unter B.XIX.16.). Letztlich wurde das Vorbringen einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung des Betriebs von den Einwendern nicht aufrecht gehalten. Ausweislich der Stellungnahme der Gutachterin konnte eine Existenzgefährdung angesichts eines anzunehmenden Verlusts an Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen unterhalb des von der Rechtsprechung angesetzten Werts von 5 % nicht bestätigt werden. Die vom Vorhaben betroffenen Landwirte sind für Fragen der Entschädigung daher auf ein etwaig nachfolgendes Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil v. 28.01.1999, 4 A 18/98, juris Rn. 25).

Hinsichtlich der in einigen Einwendungen thematisierten Wertminderung von Grundstücken wird ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.XVIII.6. verwiesen. Eigentumsrechtlich relevante Auswirkungen durch Starkregenereignisse sind angesichts der Dimensionierung der geplanten Entwässerungsanlagen nicht ersichtlich (vgl. BXII.3.)

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären, als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Interesse des Vorhabenträgers. Insbesondere Beeinträchtigungen im Sinne einer Gesundheitsgefährdung, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, sind vor dem Hintergrund der in diesem Beschluss beschriebenen bau- und anlagebedingten Wirkungen nicht zu erwarten. Die von dem Vorhaben ausgehenden Im-

missionen sind unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen in ihrer Intensität zumutbar und im Hinblick auf das mit der Planung verfolgte Interesse der Allgemeinheit hinzunehmen (vgl. B.VIII und B.XIV.6.). Lärmbeeinträchtigungen von Wohngebieten die nach der gefestigten Rechtsprechung die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/ und Eigentum) überschreiten, was ab Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzunehmen ist, liegen nicht vor.

### **B.XV. Träger öffentlicher Belange und Kommunen**

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

Im Rahmen der Anhörung bzw. Nachanhörung haben folgende Stellen der Planfeststellungsbehörde Stellungnahmen zum Vorhaben übersandt:

- Gemeinde Walzbachtal
- Gemeinde Weingarten
- Landratsamt Karlsruhe – verschiedene Ämter
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein.
- Eisenbahn-Bundesamt
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Regierungspräsidium Freiburg, – Abteilung 8, Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst BW
- Polizeipräsidium Karlsruhe
- DB Immobilien

Stellungnahmen, die sich auf die Feststellung beschränken, dass keine Betroffenheit der jeweiligen öffentlichen Belange gegeben ist bzw. dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, sind vorgehend nicht aufgeführt. Auf die wesentlichen Aspekte der vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wird an den Stellen des Beschlusses eingegangen, an denen diese jeweils inhaltlich von Bedeutung sind.

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

### **B.XV.1. Gemeinde Walzbachtal**

Die Gemeinde Walzbachtal hat mit mehreren Schreiben im Rahmen des Anhörungsverfahrens und der Nachanhörung nach § 73 Abs. 8 LVwVfG zum Vorhaben vorgebracht. Die aktuelle Variante ist nach Ansicht der Gemeinde Walzbachtal am tragfähigsten und wird grundsätzlich unterstützt. Gleichwohl hat die Gemeinde Einwände vorgetragen, bezüglich derer im Wesentlichen auf die Ausführungen in B.XIV.10. (Kommunale Belange) Bezug genommen sowie auf die thematisch jeweils passenden Stellen dieses Beschlusses verwiesen wird.

Sofern die Gemeinde für die Verlegung von Versorgungsleitungen die Bundesrepublik Deutschland als Kostenträger sieht, wird klargestellt, dass sich die Kostentragung nach der geltenden Rechtslage bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des Telekommunikationsgesetzes (TKG) richtet.

Soweit die Gemeinde um eine insektenfreundliche Begründung der Kreisverkehre bittet, hat der Vorhabenträger zugesagt, dies in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (A.V.9.2). Der Anregung, die Pflanzung der vorgesehenen Obstbäume in entsprechend weitem Abstand (15 m x 15 m) auszuführen, so dass diese einerseits die Erfordernisse eines Streuobstbestandes erfüllen und andererseits eine maschinelle Pflege ermöglichen, kommt der Vorhabenträger soweit möglich nach (A.V.2.4.).

Hinsichtlich der Bitte der Gemeinde die zum Wirtschaftsweg zurückzubauende B 293 alt mit einer Breite von 3,5 - 4 Metern beizubehalten, ist zu sagen, dass die Ausgleichsmaßnahme 10.A wichtiger Bestandteil des Maßnahmenkonzepts ist und da-

her eine Breite von 3,00 m (Kronenbreite 4,00 m) entsprechend der geltenden Richtlinien vorgesehen ist.

Sofern die Gemeinde fordert, das Lkw-Durchfahrtsverbot von >7,5 t auch auf der neuen Trasse fortbestehen zu lassen, ist dies nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Planfeststellungsbeschluss sind in erster Linie die bautechnischen Probleme zu bewältigen. Im Übrigen beträfe eine entsprechende Anordnung des Verkehrszeichens nicht nur den hier planfestgestellten Bereich der B 293. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen bleibt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen.

### **B.XV.2. Gemeinde Weingarten**

Die Gemeinde Weingarten hat mit Schreiben vom 19.08.2021 und 24.09.2021 eine unterlassene Beteiligung als Unterlieger am Walzbach und als Nachbargemeinde mit direkter Straßenverbindung gerügt. Gleichwohl hat die Gemeinde mitgeteilt, dass durch den Ausgleich des Retentionsraums in der Walzbachau voraussichtlich keine Belange der Gemeinde Weingarten berührt werden. Dies ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend. Soweit negative Auswirkungen auf die verkehrliche Situation in Weingarten befürchtet werden, ist dem entgegenzuhalten, dass der derzeitige Ausweichverkehr über die L 559 durch das Vorhaben zumindest teilweise auf die B 293 und B 10 zurückverlagert werden kann. Eine Beteiligung der Gemeinde Weingarten im Rahmen der Offenlage war daher gemäß § 73 Abs. 2 LVwVfG nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Dies wurde auf Nachfrage der Gemeinde Weingarten mit Schreiben vom 30.08.2021 und 13.03.2023 so mitgeteilt. Die Gemeinde Weingarten wurde dennoch wunschgemäß mit ihren Stellungnahmen am weiteren Verfahren beteiligt.

### **B.XV.3. Landratsamt Karlsruhe**

Das Landratsamt Karlsruhe hat mit Schreiben vom 29.09.2021 und 30.09.2021 (untere Naturschutzbehörde) umfangreich zum Vorhaben Stellung genommen.

Das Amt für Straßen – Abteilung Betrieb hat auf eine ausreichende Zufahrts- und Abstellmöglichkeit für Betriebsfahrzeuge beim Bau der Anlagen zur Behandlung des Straßenoberflächenwassers hingewiesen. Dies kann bejaht werden. Die Böschungen der Regenwasserbehandlungsanlagen sind möglichst flach und frei von Gehölzen herzustellen. Der Betriebsweg um das Regenrückhaltebecken erhält eine

Breite von mind. 3,0 m und wird ausreichend befestigt. Ebenso erhält die Retentionsbodenfilteranlage entsprechend der Anregungen des Amts eine Umzäunung sowie Tore mit einer Mindestbreite von 3,00 m (A.IV.8.2.10.). Der Wasserstand im Rückhaltebecken wird auf maximal 30 cm beschränkt, so dass eine Einzäunung nicht erforderlich ist. Die Anforderungen des Straßenbetriebsdienstes für Pump- und Hebeanlagen wurden in Bezug auf die bauliche Ausstattung bereits bei der Planung entsprechend der Leistungsphase berücksichtigt. Die technische Ausrüstung wird im Zuge der Ausführungsplanung erarbeitet und mit dem Betreiber abgestimmt (A.IV.8.2.11.). Soweit durch das Amt für Straßen – Abteilung Betrieb am Böschungsfuß die Anlage von Betriebswegen angeregt wird, ist festzuhalten, dass dies dem Grundgedanken der Reduktion von Flächeninanspruchnahmen und Eingriffen in Natur und Landschaft zuwiderlaufen würde. Im Übrigen sind Betriebseinrichtungen, die nicht von der Fahrbahn aus zugänglich sind, über das gemeindeeigene Wirtschaftswegenetz bzw. über sonstige Betriebswege erreichbar. Die geforderte Arbeitssicherheit für Unterhaltungspersonal im Bereich der Stützmauern wird durch Absturzsicherungen bzw. Geländer und einem Abstand zwischen Fahrbahnrand und Stützmauer von 3,0 m gewährleistet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweisen des Landratsamts Karlsruhe an mehreren Stellen in diesem Beschluss eingehend befasst. Auf die wesentlichen Aspekte wird an den Stellen des Beschlusses eingegangen, an denen diese jeweils inhaltlich von Bedeutung sind. Dies gilt im Besonderen für die Stellungnahme des Amts für Umwelt und Arbeitsschutz. Im Folgenden wird daher lediglich auf die Abschnitte in diesem Beschluss verwiesen.

Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Naturschutzbehörde hat zunächst mit Schreiben vom 30.09.2021 eine Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben. Die Stellungnahmen führten unter enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu Planänderungen, insbesondere des Landschaftspflegerischen Begleitplans, sowie zu Nebenbestimmungen in Abschnitt A.IV.4. Auf die mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 02.07.2023 durchgeführte Nachanhörung der unteren Naturschutzbehörde gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG mit E-Mail vom 04.10.2024 geäußert.

Die Gesichtspunkte aus den Stellungnahmen und weiteren E-Mails der unteren Naturschutzbehörde zum Vorhaben wurden insbesondere in den Abschnitten B.IX.1. (Eingriffe in Natur und Landschaft), B.IX.2. (Gesetzlich bzw. besonders geschützte

Biotope), B.IX.4. (Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal „Attental“), B.IX.5. (Naturdenkmal Einzelgebilde (END)), B.IX.6. (Artenschutz) behandelt. Das erforderliche Einvernehmen für naturschutzrechtliche Ausnahmen und Befreiungen hat das Landratsamt als untere Naturschutzbehörde erteilt. Der geforderten Abstimmung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung wird nachgekommen (A.IV.4.1.3) und es erfolgt der Einsatz einer ökologischen Baubegleitung einschließlich einer Aufgabenbeschreibung (A.4.2), womit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde ausreichend Rechnung getragen wird.

Soweit die unter Naturschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 30.09.2021 Veränderungen der Verhältnisse im Attental durch ein Rückhaltebecken mit 7.000 m<sup>3</sup> Volumen befürchtet, wird klargestellt, dass es sich dabei um eine von der Gemeinde Walzbachtal im Rahmen der Flussgebietsuntersuchung angedachte Anlage handelt, die nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist.

Das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz - untere Wasserbehörde umfassende Ausführungen zum Wasserrecht und zur Wasserwirtschaft getätigt. Insoweit wird ausdrücklich auf die Ausführungen im Abschnitt B.XII. (Wasserwirtschaft und Gewässerschutz) - und dort insbesondere Abschnitt B.XII.4. - sowie auf die wasserrechtlichen Erlaubnisse einschließlich der verfügbaren Nebenbestimmungen unter A.III.1., die Nebenbestimmungen unter A.IV.8 (Wasserwirtschaft und zum Gewässerschutz) und die Zusagen des Vorhabenträgers unter A.V.3. (Wasserwirtschaft) verwiesen. Das notwendige Einvernehmen für die wasserrechtlichen Erlaubnisse wurde vom Landratsamt als untere Wasserbehörde erteilt.

Hinsichtlich der Stellungnahmen der unteren Bodenschutzbehörde sowie der unteren Abfallrechtsbehörde wird auf den Abschnitt B.XI (Bodenschutz und Altlasten) sowie auf die Nebenbestimmungen unter A.IV.7. (Bodenschutz und Abfall / Altlasten) hingewiesen. Insbesondere wird ein detailliertes Bodenschutzkonzept sowie ein Abfallverwertungskonzept erstellt und eine bodenkundliche Baubegleitung eingerichtet.

Die Ausführungen des Landwirtschaftsamts zu den Belangen der Landwirtschaft werden in Abschnitt B.XIV.9.1. (Flächeninanspruchnahme) abschließend behandelt; auf die Nebenbestimmungen unter A.IV.11. (Landwirtschaft) wird hingewiesen.

Bezüglich der Ausführungen des Amts für Mobilität und Beteiligungen wird auf die

Ausführungen in BIV.4.2 verwiesen. Das Amt für Vermessung, Geoinformation und Flurneuordnung hat mitgeteilt, dass es weiterhin die Durchführung einer Unternehmensflurneuordnung nach §§ 87 ff. FlurbG für erforderlich hält, so dass der Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt werden kann und Nachteile für die allgemeine Landeskultur vermieden oder vermindert werden können. Indes kann an dieser Stelle lediglich auf eine mögliche Flurbereinigung hingewiesen werden; sie ist ausdrücklich nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens.

#### **B.XV.4. Regionalverband Mittlerer Oberrhein**

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat mit Schreiben vom 30.09.2021 zum Vorhaben Stellung genommen und die relevanten Festlegungen des in Fortschreibung befindlichen Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 hinweisen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.V.2. (Regionalplan Mittlerer Oberrhein) verwiesen. Die vom Regionalverband angesprochenen Ziele des aktuell gültigen Landschaftsrahmenplans wurden ebenfalls bei der Erstellung der umweltfachlichen Planunterlagen und hier insbesondere bei der Umweltverträglichkeitsstudie und beim Landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt.

#### **B.XV.5. Eisenbahn-Bundesamt**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 02.08.2021 Stellung genommen und um die Aufnahme von Nebenbestimmungen zur Standsicherheit und zur Sicherung der Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen und des Eisenbahnverkehrs gebeten. Die Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen mit der Nebenbestimmung A.IV.14.4. sowie den weiteren Nebenbestimmungen unter A.IV.14. in aus ihrer Sicht ausreichender Weise nachgekommen.

#### **B.XV.6. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst**

Das Referat 16 – Fachbereich Bevölkerungsschutz und Krisenmanagement bittet in seiner Stellungnahme vom 16.09.2021 darum, temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.) mit dem Kreisbrandmeister des Landkreises Karlsruhe abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dies wurde von der Planfeststellungsbehörde als Nebenbestimmung verfügt (vgl. A.IV.13.).

### **B.XV.7. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz**

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz hat in seiner Stellungnahme vom 24.09.2021 mitgeteilt, dass die geplante Trasse zwar Freiraumfestlegungen tangiere, die genannten Plansätze enthielten aber Ausnahmetatbestände für Verkehrsanlagen, die vorliegend als erfüllt anzusehen seien. Die weiteren Vorgaben der jeweiligen Plansätze seien zu berücksichtigen. Bezüglich der Regionalplanung wird insgesamt auf B.V.2. (Regionalplan Mittlerer Oberrhein) verwiesen.

### **B.XV.8. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung**

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung bittet bei der temporären Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen um Berücksichtigung, dass einige Bewirtschafter zum 15. Mai eines jeden Kalenderjahres flächengenau Subventionsanträge stellen. Dies gelte auch für Extensiv-Nutzungen. Daher sollten die betroffenen Personen im Umsetzungsjahr frühzeitig vor diesem Stichtag, über Umfang und Dauer der beanspruchten Flächen unterrichtet werden. Wie bereits unter B.XIV.9.1 ausgeführt, ist es dem Vorhabenträger vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der sich anschließenden Ausführungsplanung grundsätzlich nicht möglich, verbindliche Aussagen über den Beginn der Bauausführung und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme zu machen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit Nebenbestimmung A.IV.11.1. die früh- und rechtzeitige Unterrichtung der Bewirtschafter – wenn möglich vor dem 15. Mai des Ausführungsjahres - verfügt. Zudem sind auch für vorübergehende Inanspruchnahmen die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen. Dem Anliegen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde damit ausreichend Rechnung getragen.

### **B.XV.9. Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht**

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 – Naturschutz Recht hat als höhere Naturschutzbehörde zum Eingriff in das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ Stellung genommen und das erforderliche Einvernehmen nach § 38 Abs. 2 S. 2 NatSchG erteilt. Im Übrigen wird ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.IX.3. (Natura-2000-Gebiete) verwiesen.

### **B.XV.10. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 8 - Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion**

Das Regierungspräsidium Freiburg – Abteilung 8, Referat 83 Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion hatte zunächst am 21.09.2021 zu den forstlichen Belangen Stellung genommen und um nähere Angaben zur Waldinanspruchnahme gebeten. Der Vorhabenträger hat die Angaben zur dauerhaften und befristeten Waldumwandlung vervollständigt und der höheren Forstbehörde überlassen. Daraufhin hat die höhere Forstbehörde mit Schreiben vom 30.07.2024 in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde des Landratsamts Karlsruhe zur Waldumwandlung abschließend Stellung genommen. Es wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.X. (Forstwirtschaft) und insbesondere bezüglich der Stellungnahme der höheren Forstbehörde auf B.X.3. verwiesen.

### **B.XV.11. Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 - Kampfmittelbeseitigungsdienst BW**

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg hat mit Schreiben vom 09.07.2021 insb. auf die Gefahrenverdachtserforschung und die Einstufung aller nicht vorab untersuchten Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen hingewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu angegeben, der Kampfmittelbeseitigungsdienst habe mit Schreiben vom 15.03.2013 und 03.09.2021 (Flächenerweiterung) mitgeteilt, dass sich im Trassenbereich keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Blindgängern ergeben haben.

### **B.XV.12. Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**

In seiner Stellungnahme vom 08.09.2021 hat das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau zu den Bereichen „Boden“, „Mineralische Rohstoffe“, „Bergbau“, und „Geotopschutz“ keine Hinweise, Anregungen, Bedenken oder Einwendungen vorgebracht.

Hinsichtlich der Geotechnik empfiehlt das LGRB die Übernahme der folgenden geotechnischen Hinweise:

- Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Verbreitungsbereich quartärer Lockergesteine (Löss, holozäne Abschwemmmassen, Auenlehm) mit im Detail nicht bekannter Mächtigkeit. Darunter werden die Gesteine des Oberen und Mittleren Muschelkalks erwartet. Das

Vorkommen lokaler Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, ist möglich.

- Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens sowie mit einem kleinräumig deutlich unterschiedlichen Setzungsverhalten des Untergrundes im Bereich des Talbodens ist zu rechnen. Ggf. vorhandene organische Anteile können dort zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen. Der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein.
- Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen. Nach Auswertung des digitalen Geländemodells befinden sich Verkarstungsstrukturen in der unmittelbaren Umgebung. Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr einer Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sowie ggf. von Sulfatgesteinslösung im Untergrund sollte im Bereich der Gesteine des Unteren Muschelkalks von der Errichtung technischer Versickerungsanlagen (z. B. Sickerschächte, Sickerbecken, Mulden- Rigolen-Systeme zur Versickerung) Abstand genommen werden.
- Das LGRB geht davon aus, dass im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durchgeführt werden und dass eine den Baumaßnahmen angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inkl. der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfinden wird.

In seiner Erwiderung hat sich der Vorhabenträger im Wesentlichen dahingehend geäußert, dass 2019 ein geotechnisches Gutachten beauftragt und 2021 durchgeführt wurde sowie für die Bauwerke weitere Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden (vgl. Zusage A.V.5). Das anfallende Oberflächenwasser vom Bauanfang bis zum Hochpunkt bei ca. km 0+620 werde über Mulden gefasst, die in Richtung Berghausen an die bestehenden straßenbegleitenden Mulden angebunden werden. Eine Streckenentwässerung mit Leitungen und Schächten sei in diesem Bereich nicht vorgesehen, da Vorfluter nicht vorhanden seien. In den restlichen Bereichen wird das Fahrbahnwasser in Mulden gefasst und über Sammelleitungen in Richtung

Walzbach abgeführt. Sollte sich aus den Bodengutachten ergeben, dass ein hydrogeologisches Gutachten bzw. eine Abdichtung der straßenbegleitenden Mulden erforderlich werden, hat der Vorhabenträger zugesagt, dies in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (vgl. A.V.5.).

Des Weiteren weist das Landesamt in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Westteil des Planungsgebiets nördlich des Lehrwalds am Rande einer ehemaligen Rohstoffabbaufäche mit der LGRB-Rohstoffgewinnungsstellen-Nr. RG 6917-308 (Natursteine - Karbonatgesteine des Oberen Muschelkalks) liegt, welche sich unmittelbar am Rande eines auf KMR 50, Blatt L 6716/L 6916 Speyer/Karlsruhe-Nord (Anteil Baden-Württemberg) prognostizierten Rohstoffvorkommens (Natursteine – Karbonatgesteine des Oberen Muschelkalks) mit der Nr. L 6716/L 6916-95 befindet. Im Bereich der ehemaligen Rohstoffabbaufäche sei mit Verfüllungen u. Ä. zu rechnen. Die Hinweise zu mineralischen Rohstoffen hat der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Eine mögliche Verwertung des anfallenden Bodenaushubs wird im Rahmen der Erstellung des Bodenschutzkonzepts (A.IV.7.1) bzw. des Abfallverwertungskonzepts (A.IV.7.13.) geprüft.

Hinsichtlich des Grundwassers stellt das LGRB fest, dass gemäß den Planunterlagen das Wasserschutzgebiet „Schmalstein-Pfalzwiesen“ berücksichtigt wurde und auf die Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung hingewiesen wird. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter Abschnitt B.XII.2.. Soweit das Landesamt darauf hinweist, dass auch noch ein geringer Grundwasserzustrom aus dem Gebiet östlich der Verwerfung (Helmsheim-Wöschbacher Störung) in das Wasserschutzgebiet gelange, aber durch die geplante Ableitung des Niederschlagswassers in den Walzbach eine verstärkte lokale Sicherung und damit eine punktuell erhöhte Grundwasserneubildung vermieden werde, hat der Vorhabenträger plausibel erklärt, dass die im Untergrund anstehenden Böden überwiegend als schwach bis sehr schwach durchlässig mit Durchlässigkeitswerten zwischen  $10^{-6}$  bis  $10^{-10}$  m/s eingestuft wurden. Daher sind sie für eine Versickerung nicht geeignet. Die Flächeninanspruchnahme führt somit nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers (vgl. Abschnitt B.XII.1.1.2).

Darüber hinaus gibt das LGRB allgemeine Hinweise auf beim Landesamt zur Verfügung stehendes Informations- und Kartenmaterial. Diese hat der Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.

Bei Beachtung der Nebenbestimmungen zum Gewässer- und Bodenschutz (A.IV.7 und A.IV.8) – einschließlich bodenkundliche Baubegleitung (A.IV.7.2.) -, der Bestimmungen der RiStWag (A.IV.8.3.3.) sowie der Zusage des Vorhabenträgers (A.V.5.) sieht die Planfeststellungsbehörde dahingehend keine Belange, welche dem Vorhaben im Ergebnis entgegenstehen.

### **B.XV.13. Polizeipräsidium Karlsruhe**

Das Polizeipräsidium Karlsruhe hat mit Stellungnahme vom 22.09.2021 angeregt, eine direkte Radverkehrsführung zwischen den Ortsteilen Walzbachtal-Wössingen und Walzbachtal-Jöhlingen in die fortführende Planung aufzunehmen. Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass bereits eine straßenunabhängige Radwegverbindung zwischen den beiden Ortsteilen existiere, die weit weniger Knotenpunkte mit hoher Verkehrsbelastung aufweise. Ein Radweg entlang der Wössinger Straße wurde vorliegend auch vor dem Hintergrund nicht berücksichtigt, dass ein straßenbegleitender Radweg aufgrund der Knotenpunkte nur westlich der L 559 neu sinnvoll wäre, die L 559 neu aber relativ nah an die Bahntrasse heranrückt, um Platz für die Verbindungsrampen zu schaffen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an.

### **B.XV.14. DB Immobilien**

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, hat mit Schreiben vom 16.09.2021 um Berücksichtigung der Stellungnahme der AVG gebeten. Auf die Ausführungen unter B.XVII.2. wird hingewiesen.

### **B.XVI. Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes**

Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (BUND), der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) sowie der Naturschutzbund Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V. haben sich als nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannte Naturschutzvereinigungen mit einer gemeinsamen Stellungnahme durch den LNV vom 29.09.2021 im Rahmen ihres Mitwirkungsrechts nach § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG geäußert.

Die Naturschutzverbände hatten Gelegenheit sich im Erörterungstermin umfassend zum Vorhaben zu äußern. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden dem LNV die Befragungsdaten der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2000 sowie der Beitrag zu den großräumigen Klimawirkungen (Unterlage 21.2) zur Verfügung gestellt. Im

Rahmen der Nachanhörung gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG ging mit Schreiben vom 15.07.2024 eine weitere gemeinsame Stellungnahme ein.

Die gemeinsame Stellungnahme vom 29.09.2021 stellt zunächst die Planrechtfertigung mit der Begründung in Frage, (1.) die B 293 diene nicht dem weiträumigen Verkehr im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG, (2.) es mangle an Finanzierbarkeit des Vorhabens, (3.) die Planung verstoße gegen das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG, (4.) der wirtschaftliche Nutzen sei nicht gegeben, (5.) es sei eine „Klammerung“ der Projekte OU Jöhlingen und OU Berghausen geboten und (6.) die Planung verstoße gegen Vorgaben der Regionalplanung, so dass Variantenauswahl und Bewertung grob fehlerhaft seien.

Ferner wenden sich die gemeinsamen Stellungnahmen gegen die projektbezogene Verkehrsprognose. Diese sei offensichtlich fehlerhaft und daher eine neue Verkehrsanalyse zwingend erforderlich. Aufgrund der überhöhten Verkehrsprognosen seien auch die darauf basierenden Lärm- und Schadstoffprognosen u. a. für die Situation in der Ortsdurchfahrt Jöhlingen im Basis-Nullfall als signifikant zu hoch zu bewerten. Weiterhin kritisieren die Verbände die in den Planunterlagen getroffenen Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für Fledermäuse, Amphibien, Reptilien und Vögel. Nach Ansicht der Verbände werde des Weiteren eine ausreichende Kompensation mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht erreicht. Ferner wird vorgebracht, das Vorhaben verstoße gegen die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet und das flächenhafte Naturdenkmal „Attental“. Die Voraussetzung für eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG lägen ebenfalls nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Vorbringen der Naturschutzverbände an mehreren Stellen in diesem Beschluss eingehend befasst. Auf die wesentlichen Aspekte aus den Stellungnahmen wird an den Stellen des Beschlusses eingegangen, an denen diese jeweils inhaltlich von Bedeutung sind. Im Hinblick auf die jeweils vorgebrachten Gesichtspunkte wird daher ausdrücklich auf die Ausführungen in den Abschnitten B.IV., B.XVII.1. (Planrechtfertigung), B.XVIII.3. (Klammerung), B.V (Raumordnung), B.XIV.3., B.XVIII.5. (Variantenprüfung, Nichtberücksichtigung weiterer Alternativen), B.VII., B.XVIII.2. (Verkehrsuntersuchung), B.VIII.1., B.XVIII.7., B.XVIII.12. (Lärmimmissionen), B.VIII.3. (Luftschadstoffe), B.IX. (Natur- und Artenschutz, einschließlich LSG/FND und Natura-2000-Gebiete) verwiesen.

Sofern auf die in den Stellungnahmen vorgetragene(n) Bedenken nicht bereits an anderer Stelle eingegangen wurde, ist im Übrigen Folgendes zu bemerken:

Soweit die Naturschutzverbände das Vorhaben als nicht umweltverträglich einstufen, bleibt festzuhalten, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltauswirkungen des Vorhabens zunächst ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Es haben sich aber keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen. Die Zulässigkeit des Vorhabens war sodann anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe sowie im Rahmen der Abwägung zu beurteilen.

In der gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021 wird darüber hinaus bemängelt, dass im Fachbeitrag Fauna das Attental nur mit Wertstufe 7 (regional bedeutsam) erfasst sei, während nach Ansicht der Naturschutzverbände das Gebiet aber die Kriterien für Wertstufe 8 (überregional bis landesweit bedeutsam) erfülle, wofür das „Vorkommen einer landesweit vom Aussterben bedrohten Art oder Vorkommen von mindestens zwei stark gefährdeten Arten“ maßgeblich ist. Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung des Attentals mit Wertstufe 7 indes für nachvollziehbar und macht sich die Ausführungen des Vorhabenträgers zu eigen. Dieser hat erklärt, dass bei der Bewertung einerseits zu unterscheiden sei, ob sich in den Flächen Quartiere der nachgewiesenen Arten befänden oder ob eine Fläche ausschließlich zur Nahrungssuche genutzt werde. Hierbei wären nach Datenlage ggf. noch essentielle Nahrungsflächen zu unterscheiden. Da Arten wie Graues Langohr, Breitflügelfledermaus, Mausohr, Bart- und Zwergfledermaus ausschließlich oder überwiegend Gebäudequartiere nutzen und es sich bei der Fransenfledermaus um eine typische Waldart handelt, erscheint die Bewertung als regional bedeutsame (Nahrungs-)Fläche angemessen. Im Übrigen hat die Bewertung der Flächen nach dem neunstufigen Schema von KAULE (1991) keinen Einfluss auf die artenschutzrechtliche Beurteilung.

Soweit das Schreiben der Naturschutzverbände vom 15.07.2024 zu dem vom Vorhabenträger erstellten Beitrag zu den großräumigen Klimawirkungen (Unterlage 21.2) Stellung nimmt und eine aktualisierte Untersuchung der Treibhausgas-Bilanz fordert, ist zu sagen, dass die Planfeststellungsbehörde die dem Vorhaben zuzurechnenden großräumigen Klimawirkungen im Abschnitt B.XIV.5. dieses Beschlusses nach den Vorgaben der „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ berücksichtigt und bewertet hat. Die Hinweise wurden mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 vom

25.01.2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verbindlich eingeführt. Eine Notwendigkeit, die mit dem Vorhaben verbundenen Klimawirkungen mit neuen Gutachten zu ermitteln, sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht. Zwar können Steuerungsmaßnahmen im Verkehrssektor auch z. B. die Förderung der Elektromobilität sein, das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr wird als solches aber nicht in Frage gestellt. Gleichwohl sollen in der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29. Oktober 2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3). Bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Bedarfsplans behält der Bedarfsplan seine Gültigkeit (vgl. auch B.XVIII.1.5.).

## **B.XVII. Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger**

Im Folgenden werden alle Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger aufgeführt, die eine inhaltliche Stellungnahme zum Verfahren abgegeben haben. Andere Infrastrukturunternehmen oder Leitungsträger haben sich zu dem Vorhaben nicht geäußert oder lediglich mitgeteilt, dass keine ihrer Anlagen betroffen ist.

### **B.XVII.1. Abwasserzweckverband am Walzbach**

Hinsichtlich der Einleitung des Schmutzwassers aus der Schmutzfangzelle des Regenrückhaltebeckens in den Verbandskanal bittet der Abwasserzweckverband Walzbach mit Schreiben vom 06.08.2021 zu gegebener Zeit die notwendigen Details zu klären. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt (vgl. A.V.3.1). Somit wird dem Anliegen Rechnung getragen.

### **B.XVII.2. AVG und KVV**

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) hat mit Schreiben vom 09.09.2021, 20.09.2023 und 12.01.2024 zum Vorhaben Stellung genommen. Die Stellungnahmen sind zwischen der AVG und dem Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) als Aufgabenträger des regionalen Busverkehrs mit der Buslinie 159 Wössingen - Berghausen abgestimmt und wurde im Namen beider Unternehmen abgegeben. Die AVG teilt darin mit, als Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Stadtbahnstrecke 94201 (Grötzingen - Eppingen) bei Bahn-km 8,0 bis 8,8 von der Baumaßnahme betroffen zu sein. Die Bahnstrecke 94201 habe die AVG langfristig von der DB AG gepachtet und betreibe sie nach den Regeln einer NE-Bahn (Nicht-Bundeseigene Eisenbahn).

Bezüglich der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs wird zunächst auf die Ausführungen unter B.XIV.4.3. hingewiesen. Hinsichtlich der Kreuzungen mit der Pachtstrecke der AVG wird auf die Nebenbestimmung zum Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen den Beteiligten (A.VI.3.) verwiesen. Dabei können auch noch offenen Fragen zum Bauablauf geklärt werden. Die AVG weist ferner pauschal darauf hin, dass beim Verkauf von DB-Flächen aus der Pachtfläche der AVG eine Machbarkeitsprüfung durch die DB hinsichtlich der Entbehrllichkeit der Flächen durchzuführen sei und bei einer vorübergehenden Flächeninanspruchnahme eine Vereinbarung mit der AVG über eine Mietzahlung abgeschlossen werden müsse. Das Vorbringen wird nicht näher konkretisiert; die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien wurde im Verfahren beteiligt (vgl. B.XV.14). Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 10.2a) ist das Flurstück 13973 der DB Netz AG zum Erwerb (627 m<sup>2</sup>) bzw. zur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme (3.309 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Nach Auskunft des Vorhabenträgers verläuft die Eisenbahntrasse im geplanten Kreuzungsbereich in Dammlage. Da das künftige Brückenbauwerk schmaler ist als der Damm, soll die Fläche neben dem Brückenbauwerk erworben werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.11.1 verwiesen.

### **B.XVII.3. Netze BW GmbH**

Von der Baumaßnahme sind mehrere Leitungen der Netze BW betroffen. Mit Schreiben vom 29.09.2021 haben die jeweilig zuständigen Sparten umfassend Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger daher aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanungen und die konkrete Bauausführung rechtzeitig mit dem Leitungsträger abzustimmen (A.IV.2.2, A.IV.16.3.). Auf die Nebenbestimmungen A.IV.16.1 und A.IV.16.2. zum Abschluss von Beeinträchtigungen von Leitungen und des Schutzstreifens wird hingewiesen. Die „Information für Bauunternehmen – Schutz von Kabeln, Rohr- und elektrischen Freileitungen“ ist zu beachten (A.IV.16.4).

Bezüglich der einzelnen Leitungen ist festzuhalten:

#### Kreuzung mit 110-kV-Leitung (NETZ TEPM)

Der geplante Ausbau der L 571A (Wössinger Straße bis KVP Süd; Achse 401B) kreuzt bei Bau-km 0+054 eine 110-kV-Leitung zwischen den Masten Nr. 61 und 62. Die max. Höhe der Straße im Kreuzungsbereich mit der 110-kV-Leitung beträgt 175,07 m ü. NN. Bei dieser Höhe werden die erforderlichen Mindestabstände zwischen der geplanten Straße und den Leiterseilen eingehalten.

Die Netze BW GmbH bittet um die Berücksichtigung einer Reihe von Sicherungsvorhaben, deren Beachtung der Vorhabenträger ganz überwiegend zugesagt hat. Dabei handelt es sich zusammenfassend um Folgendes:

- Maximale Höhe der Straße zur Leitung (vgl. A.V.8.2.6);
- Freihaltung der Schutzstreifen bzw. Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens (vgl. A.IV.16.2.);
- Lagerung und Verarbeitung leicht brennbarer Stoffe (vgl. A.V.8.2.1.);
- Mindestabstände zu Masten und Leiterseilen (vgl. A.V.8.2.2);
- Abstimmung bei Kran- und Baugeräteeinsätzen im Bereich der Leitung und ggf. Abschaltung der Leitung (vgl. A.V.8.2.3, A.V.8.3.4.)
- Rechtzeitige Unterrichtung über den Beginn der Bauarbeiten (A.V.8.2.5.)

Zu weiteren Forderungen und Anregungen ist Folgendes festzuhalten:

- Soweit die Netze BW Mindestabstände der Straßenbeleuchtung zu den Leiterseilen fordert, wird darauf hingewiesen, dass eine Straßenbeleuchtung im Kreuzungsbereich der 110-kV-Leitung nicht vorgesehen ist. Ebenso sind keine Neupflanzungen von Bäumen im Schutzstreifen geplant.
- Weiterhin gibt die Netze BW zu bedenken, dass die Standsicherheit der Maste durch Veränderungen des Geländes, durch bauliche Anlagen usw. nicht beeinträchtigt werden darf. Ebenso müssten im Näherungsbereich zu den Masten Mindestabstände eingehalten werden. Die Maste befinden sich jedoch mind. 40 m außerhalb des Baufelds. Geländemodellierungen, bauliche Anlagen oder Bepflanzungen in Mastnähe sind nicht vorgesehen. Die Detailplanung und die konkrete Bauausführung werden abgestimmt (vgl. A.IV.2.2, A.IV.16.3.)

#### Kreuzung mit 20-kV-Freileitung (NETZ TENN)

Bei ca. Bau-km 1+650 kreuzt eine 20-kV-Freileitung der Netze BW die B 293 neu. Die Freileitung führt zur Hofstelle „Kapellenhof“. Die Masten der Freileitung stehen außerhalb des geplanten Baufeldes. Das Vorhaben liegt aber innerhalb des Schutzstreifens, welcher eine Breite von jeweils 9 m links und rechts der Leitungsachse

aufweist. Die Netze BW hat dem Bauvorhaben vorbehaltlich zu beachtender Sicherheitsvorschriften zugestimmt. Der Vorhabenträger hat deren Beachtung im Wesentlichen zugesagt.

Im Einzelnen:

- Mindestabstände zu Masten und Leiterseilen (vgl. A.V.8.2.2);
- Abgrabungen (vgl. A.V.8.2.7.);
- Abstimmung bei Kran- und Baugeräteeinsätzen im Bereich der Leitung und ggf. Abschaltung der Leitung (vgl. A.V.8.2.3, A.V.8.3.4.)
- Unterrichtung über den Beginn der Bauarbeiten (A.V.8.2.5.)

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus erwidert, dass Bepflanzungen im Bereich der Masten nicht vorgesehen sind. Nach derzeitigem Stand werde auch der Mindestabstand von 5 m zwischen Mast und Böschungsoberkante eingehalten. Eine Änderung der Freileitung sei nach derzeitigem Stand nicht erforderlich. Die Detailplanung und die konkrete Bauausführung werden mit der Netze BW abgestimmt (vgl. A.IV.2.2, A.IV.16.3.)

#### Längs verlaufendes 0,4-kV-Kabel an der B 293

Im Bereich der Umwidmung der B 293 alt (künftige L 559) zwischen Kilometer 0+000 und 0+200 verläuft im Bankett der B 293 ein 0,4-kV-Kabel. Dieses Kabel versorgt eine Verkehrszählanlage mit elektrischer Energie. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich mitgeteilt, dass das 0,4-kV-Kabel der Stromversorgung der Mautkontrollsäule der Firma Toll Collect GmbH diene. Es sei vorgesehen, die Mautkontrollsäule an einen von Toll Collect und in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung noch festzulegenden Alternativstandort an der B 293 neu zu verlegen. Die vorhandene Stromanbindung könne dann in Abstimmung mit der Netze BW GmbH zurückgebaut werden.

Sonstige Leitungen, wie z.B. ein Fernmeldekabel der Netze BW (Betreiber NetCom BW) am Bauende nördlich der B 293 sind ggf. während der Bauzeit zu sichern (vgl. A.IV.16.1.).

Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.XVII.4. Netze-Gesellschaft Südwest mbH**

Im Bereich des Bauendes ist eine Erdgas-Hochdruckleitung, DN 200 ST, PN25 der Netze-Gesellschaft Südwest mbH vorhanden, die ggf. gesichert werden muss.

In diesem Zusammenhang hat die Netze-Gesellschaft Südwest mbH in ihrer Stellungnahme vom 13.07.2021 einige Hinweise und Anforderungen formuliert, deren Beachtung der Vorhabenträger zugesagt hat. Im Wesentlichen geht es dabei um folgende Gesichtspunkte:

- Freihalten des Schutzstreifens von jeglicher Bebauung und Bepflanzung mit hochstämmigem Bewuchs (vgl. A.V.8.1.1.);
- rechtzeitige Abstimmung der Arbeiten, welche die Gasleitung oder den Schutzstreifen tangieren können (vgl. A.V.8.1.2.);
- Arbeiten mit schwerem Gerät innerhalb dieses Schutzstreifens nur mit geeigneten Schutzvorkehrungen (vgl. A.V.8.1.2.);
- Einhaltung der erforderlichen Abstände von hochstämmigen Bäumen zur Leitung (vgl. A.V.8.1.3.).

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger darüber hinaus aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanungen und die konkrete Bauausführung rechtzeitig mit dem Leitungsträger abzustimmen (A.IV.2.2, A.IV.16.3.). Auf die Nebenbestimmungen A.IV.16.1 und A.IV.16.2. zum Ausschluss von Beeinträchtigungen von Leitungen und des Schutzstreifens wird ergänzend hingewiesen. Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.XVII.5. TelemaxX Telekommunikation GmbH**

Die Telemaxx Telekommunikation GmbH hat mit Schreiben vom 06.08.2021 Stellung genommen und mitgeteilt, dass sich im Plangebiet Telekommunikationsanlagen der TelemaxX TK GmbH befinden.

Dabei handelt es sich zum einen um eine LWL-Leitung parallel zum Wirtschaftsweg, der die DB südlich von Jöhlingen unterquert und im weiteren Verlauf entlang der B 293 alt in Richtung Sportplatz verläuft. Die Leitung muss im Bereich der Kreuzung mit der B 293 neu sowie im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes „Nord“ verlegt werden. Ein weiteres LWL-Kabel verläuft im nördlichen Kabelkanal der DB-Trasse, in dem auch ein LWL-Kabel der AVG verlegt ist. Das Kabel wird bauzeitlich gesichert bzw. provisorisch verlegt.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, erforderliche Arbeiten an den Kabeln in Absprache mit der TelemaxX Telekommunikation GmbH durchzuführen (vgl. A.V.8.4.). Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger zudem aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanungen und die konkrete Bauausführung rechtzeitig mit dem Leitungsträger abzustimmen (A.IV.2.2, A.IV.16.3.). Auf die Nebenbestimmungen A.IV.16.1 und A.IV.16.2. zum Ausschluss von Beeinträchtigungen von Leitungen und des Schutzstreifens wird hingewiesen. Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.XVII.6. Terranets bw GmbH**

Die geplante Trasse der B 293 neu kreuzt bei Bau-km 1+645 eine Erdgashochdruckleitung SWB DN 600 MOP 56 bar sowie zwei parallel dazu verlaufende Telekommunikationskabel der terranets bw GmbH. Aufgrund der Höhenlage der B 293 neu muss die Gasfernleitung verlegt werden und zwar so, dass diese die Trasse mit einem Kreuzungswinkel von 100 gon kreuzen. Darüber hinaus kreuzt die Gasleitung die geplanten Trinkwasser- und Abwasserleitungen in der Wöschbacher Straße und verläuft anschließend unter einem zum Wirtschaftsweg auszubauenden Grasweg sowie der für den Rückbau vorgesehenen B 293 alt.

Die terranets bw GmbH hat in Ihrer Stellungnahme vom 29.09.2021 mitgeteilt, dass die Gashochdruckleitung sowie die Telekommunikationskabel in einem Schutzstreifen von 6,0 m Breite - je 3,0 m beiderseits der Rohrachse - verlegt sind. Im Schutzstreifen dürfen keine Gebäude oder baulichen Anlagen errichtet werden. Darüber hinaus dürfen keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Gasfernleitung und der Kabel beeinträchtigen oder gefährden (z.B. das Anpflanzen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern). Der Leitungsträger weist zudem darauf hin, dass das Überfahren der Leitungsanlagen mit schwerem Gerät nur unter Einhaltung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen gestattet sei. Vor Errichtung neu geplanter Überfahrten über die Anlagen der terranets bw

GmbH müsse diese für die zu erwartenden Zusatzlasten in Anlehnung an das Formblatt T- 2.22 gesichert und geschützt werden. Ferner dürfe bei Maßnahmen, bei denen Erschütterungseinwirkungen auf die Gashochdruckanlagen nicht ausgeschlossen werden können (z.B. dynamisch wirkende Verdichtungsmaschinen), die maximal zulässige Schwinggeschwindigkeit an der Gasfernleitung von 30 mm/sec. nicht überschritten werden; die Unbedenklichkeit solcher Maßnahmen müsse durch einen Gutachter schriftlich bestätigt werden. Eine Einweisung der beauftragten Firmen in die Anlagen der terranets bw GmbH sei vor Baubeginn zwingend erforderlich. Es wird zudem darum gebeten, die Anlagen der terranets bw GmbH im gesamten betroffenen Bereich und einschließlich des 6,0 m breiten Schutzstreifens in allen Ausführungsplänen darzustellen sowie für die weiteren Planungen digitale Planungsdaten sowie ein Baugrundgutachten zur Verfügung zu stellen.

Die Einhaltung dieser Anforderungen hat der Vorhabenträger im Wesentlichen zugesagt (A.V.8.3.). Hinsichtlich der von der terranets bw GmbH formulierten Anforderungen an die geplanten Kreuzungen der Trinkwasserleitung und Abwasserleitung mit den Anlagen der terranets bw GmbH und der Inanspruchnahme des Schutzstreifens wird auf die Zusage A.V.8.3.6. hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger zudem aufgegeben, einen Bauablaufzeitenplan zu erstellen und diesen sowie die Detailplanungen und die konkrete Bauausführung rechtzeitig mit dem Leitungsträger abzustimmen (A.IV.2.2, A.IV.16.3.). Bei der Bauausführung sind die technischen Bedingungen der terranets bw GmbH zu beachten (A.IV.16.5.). Auf die Nebenbestimmungen A.IV.16.1 und A.IV.16.2. zum Ausschluss von Beeinträchtigungen von Leitungen und des Schutzstreifens wird ergänzend hingewiesen.

Soweit die terranets eine ausreichende Baufreiheit und Zugänglichkeit für die Umlegungsmaßnahme anspricht, hat der Vorhabenträger sich dahingehend eingelassen, dass die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche im Bereich der Gasleitung beidseits ca. 15 m bei der zu verlegenden Gasleitung und beidseits ca. 10 m bei der Bestandsleitung betrage. Dies entspräche der Bauausführungsplanung der terranets BW, Stand 08.05.2019. Die Zuwegung werde im Rahmen der Ausführungsplanung und der Festlegung der Bauphasen festgelegt. Bezüglich der erforderlichen Tiefbauarbeiten, des Geländeabtrags und Geländemodellierungen verweist der Vorhabenträger ebenfalls auf die Ausführungsplanung und die Abstimmung mit dem Leitungsträger. Die Planfeststellungsbehörde weist insoweit ergänzend auf das zu erstellende Bodenschutzkonzept (A.IV.7.1) hin.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass damit den Belangen der terranetz bw GmbH hinreichend Rechnung getragen wird.

### **B.XVII.7. Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hatte zunächst keine Stellungnahme im Anhörungsverfahren abgegeben. Mit E-Mail vom 12.10.2023 hat sie der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die genaue Detailplanung der neuen Trasse und die Planung erforderlicher Leitungsumlegungen erfolgen wird, wenn der Baubeginn feststeht. Insoweit bittet sie um Nachricht, sobald der Baubeginn feststeht. Dies hat der Vorhabenträger zugesagt (A.V.8.5) Im Übrigen wird auch hier auf die Nebenbestimmungen in A.IV.2.2, A.IV.16.1, A.IV.16.2, A.IV.16.3. verwiesen.

### **B.XVIII. Wiederkehrende Einwendungen**

Insgesamt haben im Verfahren 250 Privatpersonen Einwendungen erhoben. Eine individuelle Darstellung auf den jeweiligen Einwender bezogen, würde zu vielfachen Wiederholungen führen, den Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses sprengen und seine Verständlichkeit erschweren. Die von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte sind daher soweit möglich themenbezogen in den jeweiligen Abschnitten dieses Beschlusses berücksichtigt worden. Darauf wird Bezug genommen.

Die wichtigsten von mehreren Einwendern und Verbänden gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachten Einwendungen werden nachfolgend vorab behandelt. Hierzu wird der wesentliche Inhalt der Einwendungen im Kern wiedergegeben. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden Themenblöcke gebildet, welche die vorgebrachten Einwendungen/Stellungnahmen inhaltlich umfassend abhandeln, so dass Wiederholungen oder die Behandlung eines zusammenhängenden Themenkomplexes an zahlreichen unterschiedlichen Stellen im Beschluss vermieden wird. Teilweise wird lediglich die weiter oben bereits erfolgte ausführlichere Darstellung zusammengefasst.

#### **B.XVIII.1. Planrechtfertigung und Notwendigkeit des Vorhabens**

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellung bereits aufgrund der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ gegeben (s. Ausführungen unter B.IV.1.).

Eine Ausnahme von der Bindungswirkung bestünde nur, wenn die Bedarfsfeststellung (offensichtlich) fehlerhaft und verfassungswidrig ist und somit der Gesetzgeber mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte. Das wäre nach ständiger Rechtsprechung insbesondere nur dann der Fall, wenn die Bedarfsentscheidung evident unsachlich ist, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinen Bedarf gibt. Dies setzt voraus, dass es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. z.B. nur BVerwG, Urteil v. 28.04.2016, Az.: 9 A 9/15 ) oder sich das Vorhaben wegen mangelnder Finanzierbarkeit als objektiv nicht realisierungsfähig und damit als unzulässige „verfrühte Planung“ erweist (vgl. dazu insbesondere BVerwG Urteil v. 20.05.1999, juris Rn. 44, 4 A 12/98; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 01.07.2015, 9 C 10494/14, juris Rn. 83). Dafür liegen im gegenständlichen Verfahren keine Anhaltspunkte vor.). Entgegen der Ansicht der Einwender und Verbände ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit dieser Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat und die Bedarfsfeststellung evident unsachlich ist.

Im Einzelnen:

#### **B.XVIII.1.1. Fernverkehrsrelevanz und Netzzusammenschluss**

In zahlreichen Einwendungen wird vorgebracht, dem Vorhaben fehle die Planreife, weil die B 293 die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG nicht erfülle.

Die Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V., auf welche zahlreiche Einwender Bezug genommen haben, hat mit Schreiben vom 28.09.2021 diesbezüglich im Wesentlichen ausgeführt:

Das Bundesfernstraßengesetz bestimme, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dem weiträumigen Verkehr dienen oder dienen sollen. Die Begriffe seien jedoch nicht klar definiert. Entscheidend sei, die objektive Verkehrsbedeutung im Sinne der tatsächlichen Nutzung für den Fernverkehr. Diese werde allgemein angenommen, wenn der überörtliche Verkehr überwiege. Das Kriterium "dem Fernverkehr dienen oder zu dienen bestimmt" sei nur dann erfüllt, wenn mehr als 50 % der Verkehre dem überörtlichen Verkehr zuzuordnen seien, was nach

gängiger Praxis Mindestreiseweiten von 50 km voraussetze. Die projektbezogene Verkehrsuntersuchung träge jedoch bezüglich der Anteilshöhe je Verkehrsart (Durchgangsverkehr, örtlicher/überörtlicher Verkehr) keine Aussagen und hätte anstelle von Verkehrszählungen durch eine erneute qualifizierte Verkehrsbefragung erfolgen müssen. Ein Nachweis über erhebliche und regelmäßige überregionale Verkehrsvorgänge werde nicht erbracht und sei aus Sicht der Bürgerinitiative angesichts des überwiegenden Ziel- und Quellverkehrs sowie der Sperrung für den Durchgangsverkehr ab 7,5 t nicht gegeben. Beim verkehrsfunktionalen Aspekt stehe das zusammenhängende Verkehrsnetz im Vordergrund. Diesbezüglich wird behauptet, die B 293 könne keine Verkehrsbedeutung im Netzzusammenhang entfalten, da eine Fahrt ohne Unterbrechung in einem Netz mit Strecken des Typs Fernverkehrsstraße nicht möglich sei. Raumentwicklungsplanerisch wird eine Bundesfernstraße ihrer Bedeutung nur gerecht, wenn sie eine Verbindung zwischen Oberzentren bereitstellt, was bei der B 293 nicht der Fall sei.

Auch die Naturschutzverbände haben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 29.09.2021 vorgetragen, die B 293 im Streckenabschnitt Pfinztal-Walzbachtal-Bretten diene fast ausschließlich dem lokalen und regionalen Verkehr, was deutlich durch die Tatsache belegt werde, dass seit 2015 auf der Strecke ein Durchfahrtsverbot für den weiträumigen Schwerlastverkehr (seit 2015 ab >12 t, seit 2020 >7,5 t) gelte. Dem weiträumigen Schwerverkehr diene die Straße demnach überhaupt nicht. Aus der Verkehrsbefragung im Jahr 2000 durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG für den Streckenabschnitt bei Pfinztal ergäbe sich lediglich ein Fernverkehrsanteil von 2 %.

Hier ist zunächst zu sagen, dass sich die in § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG angeordnete Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung sich nicht nur darauf beschränkt, dass für ein bestimmtes Vorhaben ein Verkehrsbedarf überhaupt besteht. Der Bedarfsplan konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ für „einen weiträumigen Verkehr“ darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird (§ 1 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 1 FStrAbG). Die Bindungskraft der Bedarfsfeststellung erfasst auch eine im Bedarfsplan dargestellte überregionale Verkehrs- und Netzfunktion (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.06.1997, a C 3/95)

Die B 293 ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Bundesfernstraße im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein

zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden (Netzzusammenhang) und einem weiträumigen Verkehr dienen oder durch die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion zu dienen bestimmt sind (Verkehrsbedeutung).

### Verknüpfung im Netz

Die B 293 ist – unstrittig – Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird eine Bundesfernstraße in der Regel dadurch Teil eines zusammenhängenden Netzwerkes, „dass sie beidseitig mit anderen Bundesfernstraßen verbunden ist, die ihrerseits wiederum in gleicher Weise Teil des zusammenhängenden Verkehrsnetzes sind“. Der „tragende Gesichtspunkt“ des erforderlichen Netzzusammenhangs liegt nach Ansicht des Gerichts in der „verkehrlichen Anbindung der Straße an ein Straßensystem, um gerade dadurch als Teil dieses Systems dessen verkehrliche Leistungsfähigkeit mitzubegründen, zu stützen oder auch nur zu erweitern“. Der durch das Verkehrsnetz aufzunehmende Verkehr muss sich „ohne Wechsel der verkehrlichen Qualität in einem zusammenhängenden Straßennetz bewegen können“ (vgl. BVerwG, Beschluss v. 23.12.1992, 4 V 188/92). Dies ist bei der B 293 der Fall. Die B 293 verbindet Karlsruhe über Bretten mit Heilbronn einschließlich des Anschlusses an das dortige Fernverkehrsnetz (B 27, B 39). In Bretten erfolgt zudem ein Anschluss der B 293 an die B 35 bzw. B 294. Ferner besteht eine Verbindung der B 293 mit der B 10 von Karlsruhe über Pforzheim nach Stuttgart. Beide Bundesstraßen stellen eine nicht unbedeutende Verknüpfung im Fernverkehrsnetz für den Wirtschaftsraum Karlsruhe – Heilbronn – Stuttgart dar. Im weiteren Umfeld ist eine Weiterfahrt auf der B 3, der A 5 oder der A 6 möglich. Die mit dieser Einbindung in das Verkehrsnetz verbundene Funktion schließt aber eine Bündelung mit anderen, lokal oder regional ausgerichteten Zielen nicht aus. Ohnehin wird eine klassifizierte Straße von einem Verkehrsteilnehmer nur selten von Anfang bis Ende befahren. Im Regelfall werden insbesondere überörtliche Straßen vielmehr immer nur abschnittsweise in Abhängigkeit vom Start- und Zielort einer Fahrt benutzt. Die weit darüber hinausreichende Netzfunktion der B 293 stellt dies jedoch nicht in Frage.

### Verkehrsbedeutung / Weiträumiger Verkehr

Als Bundesfernstraßen erachtet § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG darüber hinaus nur solche öffentlichen Straßen, die dem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Zuordnungskriterien „dienen“ oder „zu dienen bestimmt“ sind nicht gleichbedeutend, sondern stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander. Während das Kriterium „dienen“ auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen abstellt, be-

zieht sich das Kriterium „zu dienen bestimmt“ auf die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion (BVerwG Beschluss v. 23.10.2002, 4 B 49/02, juris Rn. 4). Nach der Rechtsprechung weist der Begriff der Verkehrsbedeutung demnach eine tatsächliche und eine rechtliche Komponente auf, so dass nicht bloß die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen maßgeblich ist, sondern auch die durch die Funktion im Verkehrsnetz bestimmte Qualität der Straße (vgl. VGH München, Urteil v. 24.02.1999, 8 B 98.1627, juris Rn. 28).

Zu der Frage, welche Quantität dem überregionalen Verkehrsvorkommen – gemessen an den gesamten Verkehrsvorgängen, bei denen es sich regelmäßig um Mischverkehre handelt – zukommen muss, trifft das Bundesfernstraßengesetz keine ausdrückliche Regelung. Eine Straße dient jedenfalls dem weiträumigen Verkehr, wenn dieser Verkehrsanteil den anderen Verkehren überwiegt. Abzustellen ist dabei auf die Verkehrsvorgänge des gesamten Straßenzugs. In der Rechtsprechung ist daher anerkannt, dass *„generalisierende Angaben darüber, ab welcher absoluten oder relativen Größenordnung ein weiträumig ausgerichtetes Verkehrsaufkommen (...) anzuerkennen ist, nicht möglich (sind). Solchen Angaben stände außerdem entgegen, dass die Verkehrsanteile von Abschnitt zu Abschnitt schwanken können (...)“* (vgl. BVerwG, Beschluss v. 16.01.2007, 9 B 14/06, juris Rn. 7).

Den Einwendern ist beizupflichten, dass in den Prognosen des BMVI zum Bundesverkehrswegeplan Fernverkehr definiert wird als Verkehr mit einer Fahrweite ab 50 Kilometern (vgl. BVU Beratungsgruppe u.a., Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger – Los 4: Netzumlegung Straßenverkehr Ergebnisbericht, 30. April 2014, Kapitel 4.2.3.1.). Dabei kann auch Quell- und Zielverkehr, sowie Schwerverkehr, der die B 293 zulässigerweise befährt, Fernverkehr sein. Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung insoweit mitgeteilt, dass sich aus dem Verkehrsmodell ein Verkehrsanteil mit Reiseweiten > 50 km von ca. 13 % ableiten lasse. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Gründe ersichtlich, an dieser Aussage grundlegend zu zweifeln. Dass auf der B 293 ausschließlich nur noch regional bedingter Verkehr sein wird und weiträumiger Verkehr letztlich vollständig ausbleibt, kann vorliegend jedoch ausgeschlossen werden und wurde auch in den Einwendungen nicht vorgetragen.

Selbst wenn man diesen Anteil am Fernverkehr in Frage stellt, lässt die der B 293 zugedachte Funktion mühelos eine Einstufung als Bundesfernstraße im Sinne des § 1 des FStrG zu. Dies folgt aus der zweiten Alternative des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG „zu

dienen bestimmt“, wonach ein Verkehrsweg auch dann als Bundesfernstraße einzu-  
stufen ist, wenn er zwar nicht (vorwiegend) dem weiträumigen Verkehr dient, wohl  
aber dazu bestimmt ist, einem solchen Verkehr zu dienen. Das Merkmal stellt nicht  
auf das tatsächliche weiträumig ausgerichtete Verkehrsaufkommen und einen zu  
prognostizierenden „Mindestanteil“ des weiträumigen Verkehrs an der Gesamtbe-  
lastung der Straße ab, sondern auf die funktionalen Zielsetzungen, die der Straße  
im Hinblick auf die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG zugeordnet sind. Andernfalls  
könnten Straßen die Funktion, die ihnen im Gesamtstraßennetz an sich zukommt,  
vielfach nicht erfüllen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 08.10.1999, 4 B 53/99, juris Rn. 9)  
Maßgeblich ist insbesondere deren raumordnerische Funktion, die sich nicht  
zwangsläufig aus einem förmlichen Verkehrswegeplan ergeben muss, sondern auch  
aus dem bestehenden Netz, das einem bestimmten Verkehrskonzept Ausdruck ver-  
leiht, abgeleitet werden kann. Das Verkehrskonzept der B 293 ergibt sich gemäß §  
1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG aus dem Bedarfsplan, dessen Vorhaben den Zielsetzungen  
des § 1 Abs. 1 FStrG entsprechen.

Dem Einwand, die B 293 müsse Oberzentren miteinander verbinden, um als Bundes-  
fernstraße zu gelten, kann nicht gefolgt werden. Das Vorhaben liegt auf einer Ent-  
wicklungsschwerachse des Landesentwicklungsplanes (LEP / Kap. 2.2.2), welche das  
Oberzentrum Karlsruhe über das Kleinzentrum Pfinztal mit dem Mittelzentrum Bret-  
ten und weiter zum Oberzentrum Heilbronn verbindet (vgl. Regionalplan Mittlerer  
Oberrhein - 2003 / Strukturkarte). Darüber hinaus ist die B 293 im Regionalplan 2003  
des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein als Straße für den überregionalen Ver-  
kehr eingestuft. Dies entspricht der Verbindungsfunktionsstufe II („überregional“)  
nach RIN und beschreibt eine Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und  
zwischen Mittelzentren.

Dem Einwand, mangels Fernverkehrsrelevanz sei die B 293 im Bereich zwischen  
Pfinztal-Berghausen und Bretten abzustufen, kann – wie die obigen Ausführungen  
darlegen – nicht gefolgt werden. Anlass für eine Abstufung der B 293 zur Landes-  
straße vermag die Planfeststellungsbehörde aus den oben genannten Gründen  
nicht zu sehen. Gemäß § 2 Abs. 4 FStrG ist eine Bundesfernstraße nur dann dem  
Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt,  
wenn sich die Verkehrsfunktion geändert hat und die Voraussetzungen des § 1 Abs.  
1 FStrG weggefallen sind. Eine aktuell geplante Abstufung der B 293 ist nicht be-  
kannt. Erst nach dem Bau der B 293, Ortsumfahrung soll die bestehende B 293 zur  
künftigen L 559 abgestuft werden.

### **B.XVIII.1.2. Verkehrsprognose und gesetzliche Bedarfsfeststellung**

Den Annahmen und Ergebnissen einer projektbezogenen Verkehrsprognose für die Frage der Planrechtfertigung eines bundesfernstraßenrechtlichen Neu- oder Ausbauvorhabens kommt nach ständiger Rechtsprechung keine maßgebliche Bedeutung zu, denn die Planrechtfertigung folgt bereits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, die insbesondere auch den Zweck hat, das Planfeststellungsverfahren von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Mithin schließt der Zweck des § 1 Abs. 2 FStrAbG es somit aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Daraus folgt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung grundsätzlich nicht durch Geltendmachung etwa methodischer Mängel einer im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Verkehrsprognose in Frage gestellt werden kann (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 8 C 10494/14, juris Rn. 78). Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (vgl. BVerwG, Urteil v. 03.05 2013, 9 A 16/12, juris Rn. 22 ff BVerwG, Urteil v. 17.01.2007, 9 A 20.05).

Demzufolge mangelt es nicht an der Planrechtfertigung, weil eingewendet wird, die projektbezogene Verkehrsprognose des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG sei methodisch fehlerhaft, die prognostizierten Verkehrszahlen unrealistisch hoch und damit kein tatsächlicher Bedarf für das Vorhaben gegeben wäre. Der Einwand greift auch schon nicht, weil die behaupteten Mängel der projektbezogenen Verkehrsprognose - ihr Vorliegen unterstellt - keine Rückschlüsse auf die den Prognosen des Bedarfsplans zugrundeliegenden Annahmen zulassen (vgl. BVerwG, Urteil v. 03.05 2013, aaO, juris Rn. 24). Denn sie unterliegt anderen Grundannahmen und Prognosemethoden als die projektbezogene Verkehrsprognose. Eine Ausnahme von der Bindungswirkung könnte nur insofern gelten, wenn die dem Bedarfsplan zugrunde gelegte Prognose eine in jeder Hinsicht unhaltbare Einschätzung der Verkehrsentwicklung darstellt. Hierfür liegen keine Anhaltspunkte vor. Der Bundesverkehrswegeplanung und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen bezogen auf das Jahr 2030 zugrunde. Diese umfasst die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger, die Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die Verkehrsinfrastruktur und den Endenergieverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Verkehrsträger (vgl. BVWP 2030, S. 54). Es handelt sich um eine deutschlandweite, großräumige Planung (vgl. BVWP 2030, S.

54). Wesentliche grundlegende Ergebnisse der Prognose waren, dass bis 2030 kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland zu erwarten sind und zwar sowohl beim Güterverkehr (38 %), als auch – trotz abnehmender Einwohnerzahl - beim Personenverkehr (13 %)

Demgegenüber betrachtet die projektbezogene Verkehrsprognose 2030 ein sehr viel kleinräumigeres Untersuchungsgebiet um den Planungsraum der Ortsumfahrung Jöhlingen und beschränkt sich auf Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr (vgl. Unterlagen 22.1 und 22.2).

Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht bzw. ob sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt hätten, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe, wären nach der vorgenannten Rechtsprechung des BVerwG erst dann angebracht, wenn die Bedarfsfeststellung auf einer unhaltbaren Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung beruhte (vgl. BVerwG Urteil v. 25. Januar 1996 4 C 5/95, juris Rn. 36) und damit die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fehlt es dem Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen gerade nicht an jeglicher Notwendigkeit. Die Planungsziele können nach wie vor erfüllt werden. Das Vorhaben entspricht damit dem Wohl der Allgemeinheit.

Unabhängig davon ist es gemäß § 4 FStrAbG dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat gem. § 4 S. 1 FStrAbG das Bundesverkehrsministerium jeweils nach Ablauf von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine solche Überprüfung findet auch regelmäßig statt. Bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Bedarfsplans (bzw. bis zu einer etwaigen und bisher weder eingetretenen noch zu erwartenden widerlegten grundlegenden Wandlung der Verhältnisse) behält der Bedarfsplan seine Gültigkeit.

Hinsichtlich der Einwendungen zur projektbezogenen Verkehrsuntersuchung wird im Übrigen auf B.XVIII.2 verwiesen.

### **B.XVIII.1.3. Finanzierbarkeit und Baulastträgerschaft**

Im Zuge der Überprüfung der Planrechtfertigung ist auch der Vorwurf der fehlenden

Finanzierung des Vorhabens als unüberwindbares Hindernis zu prüfen. Diesbezüglich wird insbesondere vorgetragen, der Bund sei nicht Kostenträger der Baumaßnahme und bestreite bisher die Baulastträgerschaft. Außerdem stünden sämtliche Projekte unter einem Finanzierungsvorbehalt durch den Bund, da der BVWP ein Rahmenplan, jedoch kein Finanzierungsplan sei.

Zur Überzeugung der Planfeststellung ist nicht ersichtlich, dass dem Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden.

Beim Bundesverkehrswegeplan handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, das selbst keine Außenwirkung zwischen Verwaltung und Bürger entfaltet. Er ist zwar kein Finanzierungsplan und hat keinen Gesetzescharakter, bildet aber die Grundlage für die vom Bundestag beschlossenen Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen mit den jeweiligen Bedarfsplänen. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, das haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt. Dem steht nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans unter Haushaltsvorbehalt stehen, d.h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen kann. (vgl. BVerwG, Urteil v. 20.05.1999, 4 A 12/98, juris Rn. 46).

Die Finanzierbarkeit wird auch nicht – wie in der gemeinsamen Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 29.09.2021 behauptet – durch das genannte Urteil des BVerwG vom 20.05.1999 in Frage gestellt (vgl. juris Rn. 46). Vielmehr ist die Planrechtfertigung nur dann zu verneinen, wenn die Finanzierbarkeit ausgeschlossen erscheint. Die Aufnahme des Vorhabens im Zuge der Fortschreibung des Bedarfsplans in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 als „vordringlicher Bedarf“ rechtfertigt die Annahme, dass diese Maßnahme auch tatsächlich aus Mitteln des Bundeshaushalts finanziert und im Auftrag des Bundes realisiert wird (vgl. auch OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 06.11.2019, Az.: 8 C 10240/18). Durchgreifende Zweifel, dass die Finanzierbarkeit des Neubaus der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen innerhalb eines Zeithorizonts von 10 bzw. max. 15 Jahren (vgl. § 17c Nr. 1 FStrG), gerechnet ab dem Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses, ausgeschlossen erscheint, bestehen daher nicht. Dies zeigt sich auch in der Erteilung des „Gesehen“-Vermerks vom 25.09.2018 durch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Anhaltspunkte für einen mangelnden Realisierungswillen des Bundes liegen daher nicht vor.

In der gemeinsamen Stellungnahme der Naturschutzverbände heißt es weiter, dass eine Finanzierung durch den Bund aufgrund des geringen Fernverkehrsanteils nicht gerechtfertigt sei. Dies sei vor allem auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Bundesrechnungshof für die 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe mit einem Fernverkehrsanteil von 5 % die Finanzierbarkeit des Vorhabens durch die Bundesrepublik Deutschland in Frage gestellt habe.

Es ist zutreffend, dass der Bundesrechnungshof in seinen „Prüfungsmitteilungen an das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung über die Prüfung zum Neubau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10 vom 25.07.2013“ vor dem Hintergrund des damals prognostizierten Fernverkehrsanteils von 5 % des Verkehrsaufkommens Bedenken geäußert hat, ob es sich um eine Bundesfernstraße handeln könne. Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hat in seinem Urteil vom 06.11.2019, 8 C 10240/18 aber überzeugend dargelegt, dass der Argumentation des Bundesrechnungshofs nicht gefolgt werden könne (vgl. Rn. 119 ff). Für die Jöhlinger Talvariante, welche dem aktuellen Ansatz zur Netzgestaltung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 entspricht, hat der Bundesrechnungshof hingegen in seinem Bericht aus dem Jahr 2002 die Baulastträgerschaft des Bundes anerkannt.

Soweit in Einwendungen auf den Bericht des Bundesrechnungshofs vom 28.08.2020 an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Fernverkehrsrelevanz von Bundesstraßen Bezug genommen wird, führt dieser ebenfalls nicht zu einer anderen Bewertung.

Ungeachtet der aufgeworfenen Frage, ob der Bund der einzig mögliche Baulastträger der Baumaßnahme sei, liegt ein ernsthafter Antrag eines geeigneten und realisierungswilligen Baulastträgers vor, über den die Planfeststellungsbehörde ungeachtet des Nachweises der Wirtschaftlichkeit entscheiden muss. Dem Vorhaben steht ein Mangel der Finanzierung daher nicht entgegen und die Bundesrepublik Deutschland ist insoweit auch der richtige Baulastträger.

#### **B.XVIII.1.4. Nutzen-Kosten-Verhältnis**

Mehrere Einwender haben das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,6 als zu hoch angezweifelt und insoweit die Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswege- und Bedarfsplan mit vordringlichem Bedarf in Frage gestellt. Es wird moniert, dass

das im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan aufgeführte Nutzen-Kosten-Verhältnis fehlerhaft sei, die Baukosten seitdem gestiegen seien und dem Vorhaben damit der wirtschaftliche Nutzen fehle. Das NKV beruhe auf falschen Verkehrszahlen; ein aktuelles NKV auf der Grundlage aktueller Verkehrszahlen sei nicht ermittelt worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Wirtschaftlichkeit einer Straßenbaumaßnahme wird vom Bund in eigener Regie durch die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ermittelt. Bei der wirtschaftlichen Bewertung durch eine Nutzen-Kosten-Analyse werden die Projektwirkungen soweit möglich monetär erfasst und den Investitionskosten gegenübergestellt. Vorhaben sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 haben (d. h. die Summe aller monetarisierten Nutzen ist größer als die Investitionskosten).

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist ein wesentliches Priorisierungskriterium und das zentrale Bewertungsmodul bei der Bundesverkehrswegeplanung (vgl. BVWP 2030 S. 59), das die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darstellt. Die zur Ermittlung des NKV durchgeführte Nutzen-Kosten-Analyse stellt den voraussichtlichen Investitionskosten eines Projektes alle monetär darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüber, wie z.B. Reisezeitgewinne, Betriebskosten, Aspekte der Verkehrssicherheit und Umweltindikatoren wie Lärmwirkung, Schadstoffe oder Klimagase (vgl. BVWP S. 59 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, dass die Methodik des BVWP 2030 geeignet ist, den Nutzen der Ortsumfahrung zu quantifizieren.

Das zur Ermittlung des Nutzens notwendige Verkehrsmengengerüst basiert auf einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsprognose 2030 und deren Umlegung auf die Netze der drei betrachteten Verkehrsträger. Der Methodik des BVWP 2030 liegt demzufolge eine Verkehrsmodellrechnung zugrunde, die mit der projektbezogenen Verkehrsprognose nicht gleichzusetzen ist. Demnach resultiert der Nutzen der Straße aus einer gegenüber dem Bezugsfall veränderten Netzkonstellation und der mit Hilfe der Modellierung ermittelten veränderten Belastung der Infrastruktur, und zwar über die reine Betrachtung der Ortsumfahrung hinaus.

Für das Hauptprojekt B 293 Berghausen – Bretten ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,6 ausgewiesen (vgl. PRINS Punkt 1.7.), sodass das Nutzen-Kosten-Verhältnis als hoch eingeschätzt wurde. Die Dringlichkeitseinstufung des Hauptprojekts (B

293, Berghausen –Bretten) erstreckt sich auch auf das Teilprojekt Ortsumfahrung Jöhlingen (vgl. Vorbemerkung zu Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Von einer Realisierung auch der OU Berghausen kann ausgegangen werden. Der größte Nutzen wird durch die Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr und durch die Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr erzielt, gefolgt von der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Während innerorts den Veränderungen der Geräuschbelastung ein positiver Nutzen zugeschrieben wird, führen die Belastungen außerorts gerade zu einem negativen Gesamtwert. Die Bedarfsfeststellung für die Ortsumfahrung Jöhlingen leitet sich daher maßgeblich aus dem insgesamt positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ab und nicht allein aus der (innerörtlichen) Entlastungswirkung.

Angesicht der Bedeutung der Investitionskosten mussten die angemeldeten Vorhaben gegenüber dem BVWP 2003 deutlich verschärfte verkehrsträgerspezifische Mindeststandards für die Abschätzung der Investitionskosten erfüllen (BVWP S. 60). Die Investitionskosten für die zu bewertenden Verkehrsprojekte werden beim Verkehrsträger Straße bezogen auf den Preisstand 2014 ermittelt. Die im BVWP 2030 verwendeten Investitionskosten werden für die Bewertung allerdings auf einen einheitlich Preisstand 2012 umgerechnet (vgl. BVWP S. 59; hier: 45,4 Mio. € Hauptprojekt bzw. 25,1 Mio. € OU Jöhlingen) gewählt. In PRINS werden Gesamtkosten von 48,1 Mio. € und für das Teilprojekt OU Jöhlingen 26,6 Mio. € (jeweils Preisstand 2014) genannt. Sämtliche ermittelte Nutzen und Kosten werden auf das Bezugsjahr 2015 abgezinst („diskontiert“), um miteinander vergleichbar zu sein (vgl. BVWP S. 57). Die insoweit in den Einwendungen zu findende Angabe, der Bundesrechnungshof habe bereits im Jahr 2002 die Baukosten allein für die Jöhlinger Taltrasse ohne die OU Berghausen auf 37,3 Mio. € beziffert, ist unzutreffend, da die Jöhlinger Taltrasse beide Ortsumfahrungen umfasst.

Insgesamt steht die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für den Bund nicht in Frage und zwar selbst vor dem Hintergrund allgemeiner Baupreissteigerungen bei lang laufenden Vorhaben. Dies zeigt sich – wie bereits oben erwähnt - auch in der Erteilung des „Gesehen“-Vermerks vom 25.09.2018 durch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Durch diesen wurde zudem die Übereinstimmung mit dem im FStrAbG aufgeführten Projekt sowie dessen Erforderlichkeit bestätigt. Auch der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundes hat trotz Kenntnis der Berichte des Bundesrechnungshofs das Projekt nicht in Frage gestellt. Nach Ansicht des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich anschließt, ist davon auszugehen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens

auch weiterhin deutlich über 1 liegt und die Maßnahme somit wirtschaftlich ist.

Darüber hinaus wird nochmals darauf hingewiesen, dass der Deutsche Bundestag über die Aufnahme der Projekte des Bundesverkehrswegeplans und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze beschließt. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt. Eine andere Auffassung würde auch der mit dem Fernstraßenausbaugesetz bezweckten öffentlich-rechtlichen Aufgabenverteilung bei der Fortschreibung der Fernstraßenausbauplanung widersprechen. Nachträgliche Veränderungen, die so gewichtig sind, dass sie den kraft gesetzgeberischer Entscheidung feststehenden Bedarf überwinden können, liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Demzufolge war es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, das Vorhaben erneut einer eingehenden Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen.

#### **B.XVIII.1.5. Klimaschutz und nachhaltige Mobilität**

Mehrfach wird dem Vorhaben entgegengehalten, dass die Belange des Klimaschutzes nicht bzw. nicht ausreichend beachtet wurden, da verfassungsrechtlich verbindlichen Zielvorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes außer Acht gelassen und die Klimaverträglichkeit des Vorhabens nicht geprüft worden seien. In diesem Zusammenhang seien übergeordnete Ziele des Bundes sowie die Förderung nachhaltiger Mobilität, die ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten, bei der Planung nicht berücksichtigt worden.

Hierzu ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens einen Beitrag zur Berücksichtigung des großräumigen Klimas vorgelegt hat. Den Einwendern kann nicht darin gefolgt werden, dass die Planung unter dem Aspekt des Klimaschutzes, insbesondere im Licht des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 nicht zu rechtfertigen sei. Dies wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht aufgrund des Berücksichtigungsgebots nach § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) erschüttert. Die Planfeststellungsbehörde hat die dem Vorhaben zuzurechnenden Auswirkungen im Rahmen der Abwägungsentscheidung mit dem Ergebnis einbezogen, dass Aspekte des globalen Klimas dem Vorhaben nicht entgegenstehen (vgl. dazu B.XIV.5.)

Für eine Verfassungswidrigkeit des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der hierauf beruhenden Ausbaugesetze nebst Bedarfsplänen liegen ebenfalls keine Anhaltspunkte vor. Wie bereits ausgeführt ist es zudem gemäß § 4 FStrAbG Aufgabe des

Gesetzgebers, die Bedarfsfeststellung zu überprüfen. In der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung sollen künftig auch die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in geeigneter Weise berücksichtigt werden (vgl. die Antwort der Bundesregierung vom 29. Oktober 2020 auf eine Kleine Anfrage, BT-Drs. 19/23823 S. 3).

An der zu geringen Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt ändert hingegen auch eine alternative Antriebsmöglichkeit des Fortbewegungsmittels nichts. Die Berücksichtigung möglicher zukünftiger Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmodelle im Rahmen von Straßenbauvorhaben ist zwar wünschenswert, allerdings rechtfertigt sich eine Straßenplanung grundsätzlich nur, wenn sie den gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbedürfnissen gerecht wird. Diese Anforderungen erfüllt die Antragsvariante. Die Einführung alternativ betriebener Fahrzeuge wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch auch weiterhin zu erheblichen Verkehrsproblemen auf vorhandenen Straßen führen. Denn es ist davon auszugehen, dass trotz Mobilitätswende weiterhin von einem erheblichen Verkehrsauskommen im motorisierten Verkehr ausgegangen werden muss. Im Übrigen ist beim Schwerverkehr Elektromobilität derzeit nur im sehr begrenzten Maße möglich.

Auf den Vortrag, die Ortsumfahrung Jöhlingen würde primär induzierten Verkehr hervorrufen und dadurch die dringend gebotene Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV sowie auf die Schiene konterkarieren, ist zu entgegnen, dass maßgeblicher neu induzierter Verkehr durch die Neubaustrecken nicht zu erwarten ist. Vielmehr ist die prognostizierte Verkehrszunahme auf der B 293 im Wesentlichen auf Verkehrsverlagerungen von Nebenstrecken, z.B. der L 559, zurückzuführen.

Darüber hinaus ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde und liegt auch nicht in ihren rechtlichen wie tatsächlichen Möglichkeiten, im Rahmen der Zulassung des Vorhabens weitreichende Überlegungen zu prüfen, die sich letztlich darauf richten müssten, wie die Mobilität der Zukunft – insbesondere im Rahmen kaum abschätzbarer sog. Megatrends - unter Beachtung der sonstigen gesetzlichen Ziele des § 3 Abs. 1 FStrG aussehen könnte.

Der Ausbau des ÖPNV, eine Erweiterung des Radwegenetzes und die Nutzung von Homeoffice sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht dazu geeignet, eine, die Ziele des Vorhabens in Frage stellende, Verkehrsabnahme zu begründen.

## **B.XVIII.2. Projektbezogene Verkehrsuntersuchung**

Ein weiterer häufiger Kritikpunkt war die projektbezogene Verkehrsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG. Vielfach wurde in Einwendungen und Stellungnahmen die Prognose der Verkehrszahlen, sowohl was die Gesamthöhe als auch was den Schwerverkehrsanteil betrifft, angezweifelt. Vielmehr würden die Verkehre auf der B 293 künftig weiter abnehmen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde angeführt, die Verkehrsprognose basiere im Wesentlichen auf Erhebungen aus dem Jahr 2006 und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung seien durch die punktuelle Nacherhebung im Jahr 2018, die eine Abnahme der Verkehrsbelastung um 5 % zeigten, widerlegt. Ferner wurde eine neue Prognose von einem amtlich zugelassen Sachverständigen sowie die Erweiterung des Prognosehorizonts über das Jahr 2035 hinaus gefordert. Die Kritik kann nicht durchdringen. Die Verkehrsprognose ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar, der Prognosehorizont ist ausreichend (vgl. Abschnitt B.VII.3.).

Darüber hinaus sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Zahlen der Verkehrsprognose vor allem für die Ermittlung immissionsschutzrechtlicher Belastungen (Lärm, Luftschadstoffe) und der natur- und artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens von Bedeutung sind. Verkehrsmodelle versuchen menschliches Verhalten abzubilden und basieren insoweit (auch) auf statistischen Beziehungen. Es ist ebenfalls auch sachgerecht, auf den werktäglichen Gesamtverkehr abzustellen, da werktags grundsätzlich mehr Verkehr zu erwarten ist, als im durchschnittlichen täglichen Verkehr an allen Tagen des Jahres, dessen Ermittlung auch Ferientage und Wochenenden umfasst. Angesichts des prognostischen Charakters der Untersuchungen und der Spielräume bei der Wahl des methodischen Ansatzes ist das Ergebnis der Verkehrsprognose plausibel und liefert schlüssige, belastbare Ergebnisse. Folglich liegen die Prognosewerte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde „auf der sicheren Seite“, so dass sie eine hinreichende Grundlage für weitere, in diesem Beschluss getroffenen Entscheidungen bilden.

Die Ergebnisse der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2018 wurden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde anhand geeigneter Methoden ermittelt und überprüft sowie nachvollziehbar fachlich begründet. Die Verkehrsprognose 2018 geht – je nach Einwohnerentwicklung - für den betrachteten Zeitraum 2018 bis 2035 von einer Verkehrszunahme zwischen 10,8 und 14,1 % aus. Geringfügige prozentuale Unterschiede wirken sich letztlich kaum auf die absoluten Verkehrsbelastungen aus. Daher können die bislang angesetzten Prognosezuwächse von 2006 bis

2025, die sich aus der Verkehrsuntersuchung 2006 in Höhe von ca. 22,3 % ergeben haben, auch weiterhin als belastbar angesehen werden. Der Ausbau der Stadtbahnlinie S4 Heilbronn/Karlsruhe oder mehr Radverbindungen dürften auf die Zahlen nur einen untergeordneten Einfluss haben.

Obgleich die Verkehrszählung 2018 eine Abnahme der Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet (Berghausen – Jöhlingen – Pfinztal) um ca. 5 % ergab und dieser Rückgang bei der Verkehrsprognose berücksichtigt wurde, kann unter Einbezug der prognostizierte Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet sowie aktueller Prognosesätze der Verkehrsprognose 2030 des Bundesverkehrswegeplans, nicht davon ausgegangen werden, dass die prognostizierten Verkehrsmengen signifikant über den tatsächlichen Verkehren im Jahr 2035 liegen werden. Hierbei ist auch zu beachten, dass es sich bei Verkehrsprognosen um sogenannte Punktprognosen handelt, die nur den Zustand zum Prognosejahr beschreiben. Sie sagen nichts darüber aus, ob die Entwicklung zwischen dem Analysejahr und dem Prognosejahr stetig oder mit großen Schwankungen verläuft.

Soweit im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. im Erörterungstermin mehrfach Bezug genommen wurde auf die Daten der Zählstellen aus der Straßenverkehrszählung bzw. des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg sowie der Verkehrszählstelle Pfinztal Karlsruher-Straße, sind diese nicht geeignet die Verkehrsprognose zu erschüttern. Von den Einwendern wird insoweit vorgetragen, die Daten der Straßenverkehrszählungen würden von Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung abweichen und die prognostizierte Verkehrszunahme widerlegen. Seitens der Naturschutzverbände wurde im Erörterungstermin sowie im Rahmen der Anhörung zu den Planänderungen mit Stellungnahme vom 15. Juli 2024 auf die Zahlen der kontinuierlichen Verkehrszählung an der B 10, Karlsruher Straße in Pfinztal-Berghausen (Knoten B 10 / B 293) als Beleg für eine allgemeine Verkehrsabnahme im Untersuchungsgebiet verwiesen.

Abweichungen zwischen Verkehrszählungen durch Ingenieurbüros und den Ergebnissen von Straßenverkehrszählungen bzw. Verkehrsmonitorings sind eher die Regel statt die Ausnahme, da sich die Erhebungsmethoden und Berechnungen nicht gleichsetzen lassen und zum Teil auch dort auf Fortschreibungen beruhen. Zu berücksichtigen ist, dass die Verkehrszählung der Verkehrsuntersuchung zum Teil im Innerortsbereich von Jöhlingen stattgefunden hat und somit auch Binnen-, Ziel- und Quellverkehre aus den Gemeinden selbst erfasst wurden. Hingegen befinden sich die für die B 293 zwischen Berghausen und Bretten relevanten Zählstellen Nr. 6917

1102 und Nr. 6917 1108 des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg an außerörtlichen Bereichen der Bundesstraße. Darüber hinaus wird die Aussagekraft der Daten zusätzlich noch dadurch erschwert, dass in den vergangenen Jahren zwischen Pfinztal und Bretten auch Zeiten mit Baustellen, Sperrungen und Umleitungen enthalten sind. In den Jahren 2021 und 2022 fanden in Pfinztal umfangreiche Straßensanierungsarbeiten statt, darunter u.a. die Sperrung der B 293 von Juli 2021 bis April 2022 zwischen Jöhlingen und Berghausen, die in diesen Jahren zu einem deutlichen Rückgang geführt hatten. Im Zeitraum August 2023 bis Dezember 2023 war die B 293 zwischen Walzbachtal und Bretten gesperrt, so dass großräumige Umfahrungen insbesondere durch den Schwerverkehr naheliegend sind. Für das Jahr 2020 sind im Wesentlichen auch die Lockdowns der Corona-Pandemie zu berücksichtigen.

Die projektbezogene Verkehrsuntersuchung zeigt zudem auch auf, dass gerade in Jöhlingen das Gesamtverkehrsaufkommen in den Jahren 2006 bis 2018 nicht abnahm. Im Übrigen sind in die Prognoseansätze der Verkehrsuntersuchung u.a. auch Daten des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zur Bevölkerungsentwicklung sowie Prognoseansätze zur Motorisierungsentwicklung entsprechend des Bundesverkehrswegeplans, Verkehrsprognose 2030 eingeflossen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere wird nicht dargestellt, dass die Daten aus der Bundesverkehrswegeplanung offenkundig überholt wären. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde zudem gutachterlich nochmals bestätigt, dass es insgesamt auf der Gesamtachse, unter Mitberücksichtigung der B 293 in Berghausen, zu weiträumigen Verkehrsverlagerungen kommt. Der Basis-Nullfall – ebenso wie der Prognose-Planfall – stellt somit keine Trendprognose dar.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. im Erörterungstermin mehrfach kritisiert, dass das mittlerweile verhängte Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr mit zulässigem Gesamtgewicht > 7,5 t bei der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt worden sei, weshalb die Schwerverkehrszahlen zu hoch angesetzt worden seien. Gemäß der Verkehrsuntersuchung beträgt der Anteil des Schwerverkehrs – also Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t – am werktäglichen Gesamtverkehr im Basis-Nullfall bis zu 1.790 Sfz/24h (gerundet 10 % bis 11 %) und im Prognose-Planfall ca. 2.270 Sfz/24h (gerundet 11 %). Bei der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung im November 2018 bestand auf der B 293 bereits ein ganztägiges Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr mit zulässigem Gesamtgewicht > 12 t. Dieses wurde berücksichtigt. Zutreffend ist, dass seit 2020 auf der B 293 ein ganztägiges Verbot für Lkw-Durchgangsverkehr mit zulässigem Gesamtgewicht > 7,5 t besteht. Zum Lkw-Durchgangsverkehr gehören allerdings keine

Fahrzeuge, die im Umkreis von 75 km Güter transportieren, so dass diese weiterhin die B 293 rechtmäßig nutzen. Hinzu kommt, dass vermutlich auch ein Teil des Durchgangsverkehrs sich von der Beschilderung nicht „abschrecken“ lässt. Die Prognosezahlen spiegeln darüber hinaus die zu erwartende Zunahme des Wirtschaftsverkehrs (z. B. Paket-, Express- und Kurierdienste) durch Fahrzeuge im Segment zwischen 3,5 t und 7,5 t wieder.

Mithin gehörte zu den Planungszielen des Vorhabens gerade auch, den Durchgangsverkehr auf die Neubaustrecke zu verlagern. Dieser ist jedoch unabhängig von den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung in Walzbachtal. Der Planfeststellungsbehörde liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass ein Ausbau des ÖPNV oder des Radverkehrs sowie das Arbeiten im Homeoffice das motorisierte Verkehrsaufkommen derart beeinflusst, dass die prognostizierten Verkehrsmengen offensichtlich nicht zutreffen. Nach plausibler Einschätzung des Verkehrsgutachters lassen solche Maßnahmen keine modalen Verlagerungen von Relevanz erwarten. Normative Vorgaben oder allgemein anerkannte Standards verkehrsträgerübergreifende Verkehrsnachfragemodelle zu berücksichtigen, gibt es nicht. Schließlich sei erwähnt, dass bei der Ermittlung der Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung nur solche Entwicklungen zu berücksichtigen sind, die in der Zukunft voraussichtlich eintreten werden.

Die in der vom Vorhabenträger vorgelegten Verkehrsuntersuchung dargestellten Prognoseergebnisse sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wie dargestellt belastbar und verwertbar; ein Anlass, für die Prognose auf andere Verkehrszählungen zurückzugreifen oder noch tiefergehende Nachforschungen anzustellen, besteht somit nicht. Der Antrag ergänzende oder neue Untersuchungen zu erstellen wird daher zurückgewiesen.

### **B.XVIII.3. „Klammerung“ mit B 293, Ortsumfahrung Berghausen**

Die Naturschutzverbände sowie weitere Einwender haben gefordert, dass zumindest genehmigungsrechtlich über eine „Klammerung“ der Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen und B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen sichergestellt werden müsse, dass der Bau eines der beiden Teilprojekte zwingend unter die Bedingung gestellt wird, dass auch das andere Teilprojekt rechtskräftig planfestgestellt ist und die Finanzierungszusage des Bundes für beide Teilprojekte vorliegt.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Denn bei einem Projekt, das im Bedarfsplan

des Bundes in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs aufgeführt ist, kann regelmäßig von seiner Verwirklichung ausgegangen werden. Auch das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen, für das am 23.02.2021 der Antrag auf Planfeststellung eingereicht wurde, ordnet der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dem vordringlichen Bedarf zu. Richtig ist, dass die Realisierung beider Vorhaben die damit verbundenen verkehrlichen Wirkungen im Streckenabschnitt Pfinztal – Walzbachtal – Bretten nochmals steigert. Gleichwohl kommt beiden Vorhaben unabhängig voneinander eine eigene verkehrliche Bedeutung zu und es besteht ein vordringlicher Bedarf. Allein durch eine Realisierung der Ortsumfahrung Jöhlingen sind zum Beispiel auch Verlagerungseffekte von der L 559 und von Nebenstrecken zu erwarten. Gewichtige Anhaltspunkte, dass das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen nicht realisiert bzw. vom Bund finanziert werden würde, sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Darüber hinaus ist in der Rechtsprechung sogar anerkannt, dass eine Straßenbaumaßnahme auch dann ihre Berechtigung behält, wenn in anderen Straßenabschnitten zunächst weiterhin ein unbefriedigender Ausbauzustand bestehen bleibt und erst später angegangen wird. Angesichts des dargelegten eigenständigen Verkehrswerts der Ortsumfahrung Jöhlingen und unter Berücksichtigung des weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens Ortsumfahrung Berghausen hält es die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich, die Ortsumfahrung Berghausen zur aufschiebenden Bedingung für die Realisierung des mit diesem Beschluss genehmigten Vorhabens zu machen. Im Übrigen schließen die beiden Bedarfsplanmaßnahmen räumlich nicht unmittelbar aneinander an und sind baulich unabhängig voneinander umsetzbar.

#### **B.XVIII.4. Erholungsfunktion und Lebensqualität**

In zahlreichen Einwendungen wird eine Minderung der Erholungsfunktion und Lebensqualität thematisiert. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.8. verwiesen. Die Belange sind in die Abwägung eingeflossen, führen aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis.

#### **B.XVIII.5. Nichtberücksichtigung weiterer Alternativen**

Vielfach wurde eingewendet, die Variantenprüfung sei unvollständig und fehlerhaft. Es wird bemängelt, dass die Wöschbacher-Taltrasse nicht Gegenstand der Prüfung sei, obwohl sie sich aufgrund ihrer Entlastungswirkung, der Baukosten und der FFH-Verträglichkeit geradezu aufdränge.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden drei Varianten detailliert untersucht. Von einer detaillierteren Untersuchung zweier Tunnelvarianten durfte der Vorhabenträger aus überzeugenden Erwägungen absehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, und in die Abwägung einzubeziehen, wenn sie naheliegen, sich ernsthaft anbieten oder sich gar aufdrängen. Dabei muss sich objektiv die Erkenntnis aufdrängen, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Dies ist bei der vielfach angesprochenen Wöschbacher Taltrasse nicht der Fall. Diesbezüglich wird ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.3.2.6. Bezug genommen.

Hinzu kommt, dass sich bei der Wöschbacher Taltrasse die Anschlussstelle in etwa an derselben Stelle, wie bei der vorliegenden Planung befindet. Aufgrund des Rückbaus der B 293 auf gesamter Länge müsste der Jöhlinger Verkehr nicht nur den Weg zur Anschlussstelle zurücklegen, die B 293neu würde auch östlich der Ortslage von Berghausen geführt, wo sie in den Hopfenbergtunnel mündet. Somit verlängert sich der Fahrweg nach Karlsruhe erheblich mehr als bei der sog. Jöhlinger Talvariante, deren Bestandteil die Ortsumfahrung Jöhlingen ist. Folglich ist damit zu rechnen, dass mehr Verkehr den Weg über die L 559 nach Weingarten wählt, was die Entlastungswirkung für Jöhlingen gegenüber der vorliegenden Planung vermindert. Belegt wird dies auch durch Verkehrsgutachten zur damaligen Variantenuntersuchung. Auf der L 559 zwischen Jöhlingen und Weingarten wurden bei der Wöschbacher Taltrasse für das Prognosejahr 2005 ca. 11 % bzw. für das Prognosejahr 2015 ca. 25 % mehr Verkehr prognostiziert als bei der Jöhlinger Taltrasse.

Ein Verzicht auf die Ortsumfahrung (sog. „Null-Variante“) vermag die angestrebten Planungsziele nicht zu erfüllen. Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen alternativen Lösungen, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vorzugswürdig. Durch die Ortsumfahrung wird, neben der Entlastungswirkung der innerörtlichen Bereiche von Lärm und Schadstoffen, die Verminderung von Barriere- und Trennwirkungen im Ort sowie eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit erreicht. Hierauf haben auch alternative Antriebsmöglichkeiten keinen entscheidenden Einfluss. Im Planfeststellungsbeschluss sind in erster Linie die bautechnischen Probleme zu bewältigen. Dem vorgebrachten Vorschlag, den Lkw-Verkehr dauerhaft über die B 35 umzuleiten, steht entgegen, dass die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist und zudem zu einer Mehrbelastung der Anwohner der B 35 führt und aus

diesem bislang von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt wird. Dies gilt im Übrigen auch für ein Durchfahrtsverbot < 3,5 t.

Soweit in den Einwendungen als alternative Lösungsmöglichkeiten der Ausbau des ÖPNV gesehen wird, ist nach gutachterlichen Ausführungen die Entlastungswirkung auf den Individualverkehr als gering einzuschätzen und kann in der vorliegenden Bewertung vernachlässigt werden. Im Übrigen obliegt der Ausbau des ÖPNV sowie die Tarifgestaltung dem Landkreis Karlsruhe bzw. dem Land Baden-Württemberg. Weitere vorgetragene Aspekte wie z.B. eine spürbare LKW-Maut für die Bundesstraße, Ausbau von schnellen Fahrradwegen, Kampagnen und Förderung von Carsharing, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind zwar wünschenswert, können und müssen jedoch bei der Planung aus o. g. Gründen ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Nur mögliche (denkbare) Entwicklungen sind insoweit unbeachtlich. An der zu geringen Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt ändert im Übrigen auch eine alternative Antriebsmöglichkeit des Fortbewegungsmittels nichts (vgl. hierzu auch B.XVIII.1.5.).

Von einigen Einwendern wurde ferner kritisiert, dass ein Ausbau der bestehenden B 293 durch Maßnahmen wie Flüsterasphalt, Lärmschutz für die Anwohner der B293, Fußgängerbrücken, Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht geprüft wurde. Diese sind jedoch ebenfalls nicht geeignet die verkehrlichen Engpässe in der Ortsdurchfahrt zu beseitigen oder bereits gar nicht erst realisierbar. Der Vorhabenträger hat hierzu umfassend und nachvollziehbar erwidert. So könnte Lärmschutz aus städtebaulichen Gründen allenfalls in Form von Schallschutzfenstern erfolgen. Lärmindernde Fahrbahnbeläge seien regelmäßig nur für bestimmte Geschwindigkeitsbereiche sinnvoll und/oder nur bis zu einer bestimmten Bauklasse gut geeignet. Der Einwand, mit einem modernen Straßenbelag könnten Minderungen um bis zu 8 dB(A) erreicht werden, greift daher nicht. Solche Reduktionen sind laut Vorhabenträger nur bei Pkw-Einzelmessungen (SPB-Verfahren) bei 80 km/h mit einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht des Typs „LOA 5 D“ ermittelt worden (vgl. Lärmindernde Fahrbahnbeläge“ (Texte 20/2014, Februar 2014) des Umweltbundesamts, Fachgebiet I 3.3, unter Mitwirkung der BASt, Tabelle 3).

Ein richtlinienkonformer Ausbau der Bestandstrasse wäre zudem nur durch weitreichende Eingriffe u.a. in die Wohngebiete „Im Gageneck“ und „Attental“ und massive Belastungen innerorts während der Bauzeit möglich. Für den Ausbau müsste nicht nur die Fahrbahn verbreitert und Bankette sowie Entwässerungsanlagen (Mulden)

angeordnet werden, sondern auch die Linienführung in Lage und Höhe an die Richtlinien angepasst werden, d.h. größere Radien und Kuppenhalbmesser sowie geringere Neigungen. Im Bereich der Zufahrt zum Wohngebiet „Attental“ wäre zudem ein Linksabbiegestreifen anzuordnen; dies ist jedoch nur bei einem Neubau der Bahnunterführung möglich. Auch wenn die Böschungen als Steilböschungen hergestellt werden können, müssten sie aus Sicherheitsgründen sowie um die erforderlichen Sichtweiten zu ermöglichen, zurückgesetzt werden. Südlich der Ortslage wäre weiterhin der Knotenpunkt B 293/Wössinger Straße anzupassen und leistungsfähig zu gestalten. Dessen ungeachtet, könnte das Planungsziel, die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, nicht erreicht werden.

### **B.XVIII.6. Wertminderung von privaten Grundstücken**

Des Weiteren befürchten mehrere Einwander Wertverluste ihres Grundstücks wegen lärm- und schadstoffbedingter Belastungen und wohl auch wegen einer Veränderungen der Sicht ins Attental.

Grundsätzlich ist die Wertminderung eines Grundstücks (als solche) kein eigenständiger Abwägungsposten, da der den Verkehrswert bestimmende Grundstücksmarkt auch solche Umstände berücksichtigt, die von der Planfeststellungsbehörde nicht im Rahmen der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt werden können und müssen. Die Betroffenheit beurteilt sich nicht nach dem Umfang einer möglichen Wertminderung eines Grundstücks, sondern (allein) nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen („in natura“), die mit der Planung verbunden sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11.02.2004, Az. 5 S 387/03). Auch sind gewisse Einbußen als Ausdruck der Sozialbindung insbesondere dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.09.2002, 9 A 5/02; Bayerischer VGH, Urteil v. 30.11.2020, Az. 22 A 19.40034, 22 A 19.40036).

Da der Bau der Ortsumfahrung dem Gemeinwohl zu Gute kommt, dient die Planung dem öffentlichen Interesse. Darüber hinaus kann ein Grund- oder Wohnungseigentümer nicht auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung vertrauen, da dem Fachplanungsrecht ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 28.03.2007, 9 A 17/06). Vor diesem Hintergrund stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende Grundstückswertminderung für sich allein grundsätzlich keine eigenständigen Abwägungsposten dar, die im Rahmen der Abwägung von vornherein Berücksichtigung finden müssten. Abwägungserhebliches Gewicht kann nur den konkreten

Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen. Dazu zählen von einigen Einwendern kritisierte optische Beeinträchtigungen und damit einhergehende eingeschränkte Erholungswerte nicht. Insbesondere bleibt festzuhalten, dass die gesetzlichen Grenzwerte für den Lärmschutz während des Betriebs mit Ausnahme des im Außenbereichs liegenden „Kapellenhof“ eingehalten werden. Für das landwirtschaftliche Anwesen ist daher passiver Lärmschutz vorgesehen. Ein enteignender Eingriff oder aber enteignungsgleicher Eingriff liegen demnach nicht vor. Wie dargestellt wird die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle weder überschritten noch erreicht. Für bauzeitlich auftretende Lärmbeeinträchtigungen wurden, soweit diese das unzumutbare Maß für Eigentümer und/oder Mieter überschreiten, gesondert Nebenbestimmungen festgesetzt. Etwaige darüberhinausgehende Wertminderungen von Grundstücken sind als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.09.2002, Az. 9 A 5/02). Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst (BVerwG, Urteil v. 24.06.1996, A 39.95, juris Rn. 19). Im Übrigen werden damit einhergehende Entschädigungsfragen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

#### **B.XVIII.7. Lärmeinwirkungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte sowie Lärmbeeinträchtigungen von Außenwohnbereichen**

In zahlreichen Einwendungen werden die vorhabenbedingten Lärmbeeinträchtigungen moniert. Mit Ausnahme des landwirtschaftlichen Anwesens, für welches mit diesem Beschluss passiver Lärmschutz angeordnet wird, können entlang der Ortsumfahrung die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. B.VIII.1.4.1.). Hinsichtlich der Berücksichtigung von Pegelzunahmen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass diese durchaus als belästigend empfunden werden. Gleichwohl sieht die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung die Lärmschutzbelange insgesamt höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Interesse des Vorhabenträgers. Auf die umfassenderen Ausführungen zur Abwägung unter B.XIV.6.1. wird ausdrücklich Bezug genommen.

Mehrere Einwander haben auch die Lärmauswirkungen auf Außenwohnbereiche wie Garten, Terrassen und Balkone kritisiert. Dazu ist festzuhalten, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für ebenerdigen Außenwohnbereich im Tagbereich (6 bis 22 Uhr) im gesamten Plangebiet eingehalten werden (vgl. B.VIII.1.4.4.). Eine Entschädigung ist für Außenwohnbereiche nur bei Überschreitung der Taggrenzwerte vorgesehen,

weil diese Bereiche in aller Regel tagsüber genutzt werden.

### **B.XVIII.8. Ordnungsgemäße Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der UVP**

Einige Einwender haben eine nicht ordnungsgemäße Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gerügt. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19.07.2021 bis einschließlich 18.08.2021 in der Gemeinde Walzbachtal aus. Die offengelegten Unterlagen entsprechen den Anforderungen des UVPG in der geltenden Fassung, indem sie insbesondere die Merkmale des Vorhabens, die Umweltschutzmaßnahmen, die erheblichen Umweltauswirkungen, die Beschreibung der Umwelt sowie eine Übersicht über die wichtigsten, vom Vorhabenträger geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Auswahlgründe enthalten und eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung aufweisen. Insoweit wird auf B.III.1. verwiesen.

### **B.XVIII.9. Unfallsituation Bestandsstrecke**

Mehrfach wurde vorgetragen, dass die B 293 alt keine Unfallhäufungsstrecke sei. Zutreffen ist, dass mit Stand 31.12.2015 die Einmündung B 293/Jöhlinger Straße keine Unfallhäufungsstelle mehr war, jedoch weiterhin die Abzweigung B 293/Wössingen. Nach Auskunft des Vorhabenträgers kann die Gesamtstrecke weiterhin als unfallauffällig bezeichnet werden. Dies zeigten auch die Daten aus dem Unfallatlas der Jahre 2018 – 2020, der allerdings nur Personenschäden erfasst (2018: Unfall am Jöhlinger Buckel, 3 Unfälle bei der Einmündung der L 559, 5 Unfälle zwischen Ortslage und der Einmündung der Wössinger Straße; 2019: 5 Unfälle zwischen Jöhlinger Buckel und Ortslage davon 2 mit Schwerverletzten, 2 Unfälle im Bereich der Einmündung Wössinger Straße; 2020: 1 Unfall am Jöhlinger Buckel, 1 Unfall am südlichen Ortsrand, 1 Unfall mit Schwerverletzten an der Einmündung Wössinger Straße). Die Ausweisung einer Unfallkostenrate war in den Planunterlagen nicht erforderlich. Einen einheitlichen Wert, ab welcher Unfallzahl eine Verkehrsplanung grundsätzlich sinnvoll ist, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Das Ziel einer Verbesserung der Verkehrssicherheit wird aber durch die vorgenannten Angaben vorliegend nicht in Frage gestellt.

### **B.XVIII.10.Reifenabrieb**

Mehrfach wird von Einwendern befürchtet, dass die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb-Partikel zu Gesundheitsgefahren führen werden. Diese Befürchtung wird durch das Luftschadstoffgutachten hinreichend (vgl. B.VIII.3) entkräftet. Die geplante Trasse der Ortsumfahrung Jöhlingen führt zu einer deutlichen Entlastung der

Ortsdurchfahrt von sowohl Lärm, als auch Luftschadstoffen, ohne dabei die Wohnbebauung am Ortsrand gesundheitskritisch zu belasten.

Durch Reifenabrieb hervorgerufene Konzentration von Mikroplastik im Boden oder in Gewässern, die eine Gefahr für Anwohner oder Erholungssuchende darstellen würden, sind ebenfalls nicht zu befürchten. Die Auswirkungen von Schadstoffen auf die Gewässer wurde im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie betrachtet, vgl. B.XII.1.1. Der geplante Retentionsbodenfilter (RBF) stellt dabei derzeit die beste technisch durchführbare Regenwasserbehandlungsanlage dar.

### **B.XVIII.11. Trinkwasserversorgung**

Eine Gefährdung der Eigenwasserversorgung der Gemeinde Walzbachtal ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten, da die durch das Vorhaben hervorgerufene Neuversiegelung im betroffenen Wasserschutzschutzgebiet „Schmalstein-Pfalzwiesen“ im Vergleich zur natürlichen Schwankung der Grundwasserneubildungsrate zu vernachlässigen ist (vgl. auch B.XII.1.1.2.). Es wurden zudem weitreichende Nebenbestimmungen zum Schutz des Wasserschutzgebiets erlassen (vgl. A.IV.8.3). Das Wasserschutzgebiet südlich von Wössingen zum Schutz weiterer Brunnen für die Trinkwasserversorgung ist von der Planung nicht betroffen. Soweit Folgekosten befürchtet werden, die von der Gemeinde zu tragen wären, richten sich diese nach den gültigen gesetzlichen bzw. vertraglichen Regelungen. Dass dadurch die allgemeine Daseinsvorsorge gefährdet werde, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

### **B.XVIII.12. Lärmmessung**

Mehrfach wurde eingewendet, dass eine Berechnung des Lärmpegels nicht ausreichend sei und die tatsächlichen Verhältnisse vermutlich nicht abbilden würden.

Dazu ist Folgendes auszuführen: Nach der Gesetzeslage ist der Lärm nicht zu messen, sondern zu berechnen. Dies ist damit zu begründen, dass die Schallausbreitung und damit die Lärmmessung von unzähligen Faktoren wie Wind, Wetterlage usw. abhängt. Bei der Berechnung werden diese Faktoren jeweils gleichbleibend mit festgelegten negativen Faktoren berücksichtigt. So wird zum Beispiel stets so gerechnet, als käme der Wind aus Richtung des Lärmemittenten. Die Lärmberechnung liefert unter gleichen Voraussetzungen immer gleiche Ergebnisse und ist daher vorhersehbar und für eine Prognose geeignet. Eine Lärmmessung dagegen würde bei verschiedenen Messungen verschiedene Ergebnisse erzielen und ist somit weder

kalkulierbar noch reproduzierbar.

Gerade bei der Prognose der zu erwartenden Lärmemissionen im Jahr 2035 scheidet eine Messung aus. So müsste der Lärmpegel derzeit gemessen und dann für den Planfall 2035 trotzdem berechnet werden. Diese beiden Ergebnisse wären aber aus den genannten Gründen nicht vergleichbar. Dementsprechend ist die Lärmberechnung einer Messung vorzugswürdig.

### **B.XIX. Einzelne private Einwendungen**

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird auf die Wiedergabe der Namen privater Personen, die Einwendungen erhoben haben verzichtet und stattdessen zur Identifikation eine Identifizierungsnummer, die sogenannte „Ident-Nr.“ zugeordnet. Die Planfeststellungsbehörde führt eine Liste, mit der die hier aufgeführten Personen anhand der vergebenen Ident-Nr. entschlüsselt werden können. Die Planfeststellungsbehörde wird Personen, die eine Einwendung abgegeben haben, sowie Betroffenen auf Anforderung die zugehörige Ident-Nr. mitteilen, sofern der Einwendung eine Ident-Nr. zugeordnet wurde.

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

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

Die Inhalte von Einwendungen wurden zum Teil schon bei den vorstehend abgehandelten Themen oder im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird entsprechend verwiesen. Bedenken und Hinweise sonstiger Stellen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde, respektive sie nicht ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben, werden zurückgewiesen.

In vielen Fällen wurden die privaten Einwendungen mit Hilfe eines Vordrucks erhoben, wobei sechs verschiedene Muster verwendet wurden. Teilweise haben Einwerderinnen und Einwender dabei auch mehrere Vordrucke eingereicht. Beispielsweise hat die Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. eine Einwendung eingereicht, der sich eine

Vielzahl von Personen angeschlossen haben, indem sie auf diese verweisen oder das Schreiben in Kopie beifügen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter B.XIX.1. verwiesen.

Dabei gilt es zu bedenken, dass ein pauschaler Verweis auf einen Schriftsatz einer Einwendung bzw. eines Vordrucks nicht den Anforderungen genügen dürfte, die an eine Einwendung zu stellen sind. Eine Einwendung muss nämlich erkennen lassen, welche allgemein in Bezug genommenen Gesichtspunkte einer umfassenden (Ver-eins-)Stellungnahme als eigene Betroffenheit mit dem Ziel der Zurückweisung der Planung oder der Planergänzung um Schutzauflagen geltend gemacht werden (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 08.02.2007, Az. 5 S 2224/05). Dies ist vielfach nicht geschehen. Eine differenzierte Begründung der eigenen Betroffenheit ist den Vordruck selbst in der Regel nicht zu entnehmen.

Im Folgenden werden insbesondere die privaten Einwendungen einzeln aufgeführt, die über Vordrucke eingereicht oder über bereits ausführlich begründete Umstände und die oben genannten Punkte hinaus weitere spezifische Einwendungen erhoben haben.

### **B.XIX.1. Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V.**

Die Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. hat mit Schreiben vom 28.09.2021 Einwendungen erhoben. Das Schreiben ist von deren Vorstand unterzeichnet und in Block 1, Block 2 und Block 3 gegliedert. Im weiteren Verfahren hat sich die Bürgerinitiative anwaltlich vertreten lassen. In zahlreichen privaten Einwendungen wurde auf die Ausführungen der Bürgerinitiative verwiesen und vielfach der Einwendung das Schreiben der Bürgerinitiative in Kopie beigefügt. Die Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e. V. hat eine Vielzahl von Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Die Bürgerinitiative ist der Auffassung, dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, weil Gemeinwohlinteressen nicht in gebotenum Umfang berücksichtigt wurden. Neben den bereits oben behandelten Einwänden zur Fernverkehrsrelevanz (B.XVIII.1.1), zur Verkehrsprognose im Rahmen der Planrechtfertigung (B.XVIII.1.2), zur Finanzierung und zur Baulastträgerschaft (B.XVIII.1.3), zum Nutzen-Kosten-Verhältnis (B.XVIII.1.4) sowie zum großräumigen Klima (B.XIV.5. und B.XVIII.1.5), auf die inso- weit ausdrücklich verwiesen wird, hat die Bürgerinitiative hierzu weitere Bedenken vorgebracht.

Soweit von der Bürgerinitiative vorgehalten wird, dem Vorhaben fehle bereits die zur  
Regierungspräsidium Karlsruhe

Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan erforderliche Notwendigkeit, ist dazu zu sagen, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für eine offensichtliche Fehleinschätzung zum Zeitpunkt der Anmeldung durch das Land Baden-Württemberg erkennbar sind. Für die Anmeldung müssen gewisse Mindeststandards erfüllt werden. Für den Verkehrsträger Straße werden sodann die bewertungsrelevanten Anmeldungen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.

Der Anmeldung zum BVWP war ein umfassendes Anhörungsverfahren zum Landeskonzept und den Maßnahmen vorausgegangen. Anschließend hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg dem Bund im November 2013 eine an objektiven Kriterien ausgerichtete Liste mit Straßenprojekten, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen, gemeldet.

Die zur Anmeldung der B 293, OU Jöhlingen zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes wird im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) wie folgt zusammengefasst:

*„Durch die vorhandene Streckencharakteristik mit schmalen Straßenquerschnitt, kleinen Radien, großen Längsneigungen (ca. 7 %) und geringen Kuppenhalbmessern in Zusammenhang mit einem hohen Verkehrsaufkommen (DTV 2010: ca. 12.434 Kfz/24h, DTVw 2010: ca. 13.558 Kfz/24h) und einem hohen Schwerverkehrsanteil (SV 2010: ca. 959 Fz/24h) kommt es zu starken Einschränkungen des Verkehrsablaufs, zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und zu hohen Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm. Die B 293 kreuzt die AVG-Bahnlinie Karlsruhe-Grötzingen - Eppingen (S 4) derzeit innerörtlich in einem relativ schmalen Bauwerk und mit engen Kurvenradien. Die Einmündung der Landesstraße L 559 in die B 293 ist als Unfallhäufungsstelle eingestuft, die freie Strecke beim "Jöhlinger Buckel" bzw. die Einmündung B 293 / Wössinger Straße sind unfallauffällig. Aufgrund der neuen Linienführung außerhalb der Ortslage kann der Durchgangsverkehr zwischen Karlsruhe und Bretten bzw. Heilbronn aus der Ortslage herausgehalten werden.“*

Die Bürgerinitiative hat auch Zweifel an der konzeptionellen Einstufung des Vorhabens als Hauptverkehrsachse geäußert. Dazu ist festzuhalten, dass sich dieser Begriff auf das „Landeskonzept für die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen“ (Stand März 2013) bezieht, der Hauptverkehrsachsen definiert als „eine durchgehende Verbindung zwischen zwei Bundesfernstraßen (..), die durch-

*gängig eine Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/24h sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen.* Diese Kriterien werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Auf der B 293 zwischen Berghausen und B 35 wurden bei der bundesweiten Verkehrszählung 2010, die dem Landeskonzept zugrunde gelegen haben dürfte, zwischen Berghausen und Walzbachtal-Jöhlingen 12.424 Kfz/24 (Zählstelle Nr. 6917 1102) und in der Ortsdurchfahrt Pfinztal bis zu 15.063 Kfz/24h (Zählstelle Nr. 6917 1107) ermittelt. Des Weiteren bringt die Bürgerinitiative vor, eine Hauptverkehrsachse solle in keinem engen räumlichen Zusammenhang zu höher belasteten Verbindungs- und Verkehrsachsen verlaufen. Diesbezüglich kann festgehalten werden, dass ein Abstand von 5 km zwischen der Bundesstraße B 293 und einer Bundesautobahn als höher belastete Verbindungs- und Verkehrsachse erst ab Gemarkung Berghausen unterschritten wird. Auch der Gesichtspunkt einer durchgehenden Verbindung zwischen zwei Bundesfernstraßen wird erfüllt. Die B 293 verbindet Karlsruhe über Bretten mit Heilbronn einschließlich des Anschlusses an das dortige Fernverkehrsnetz (B 27, B 39). In Bretten erfolgt zudem ein Anschluss der B 293 an die B 35 bzw. B 294. Ferner besteht eine Verbindung der B 293 mit der B 10 von Karlsruhe über Pforzheim nach Stuttgart (vgl. auch B.XVIII.1.1.). Soweit ferner bemängelt wird, im Rahmen des BVWP sei keine auf das Projekt bezogene Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Höhe des Durchgangsverkehrs und dem „Woher und Wohin“ erstellt worden, ist hierzu zu sagen, dass bei der Erstellung des BVWP eine bundesweite Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt wird (vgl. BXVIII.1.2.).

Auch mit dem Argument, dem Streckenabschnitt fehle der verkehrliche Bedarf im Sinne einer Hauptverkehrsachse auch beim Güterverkehr, dringt die Einwanderin nicht durch. Dass die Maßnahme B 293 Berghausen – Bretten gemäß des Güterverkehrskonzepts BW nicht zu den „besonders güterverkehrsrelevanten Infrastrukturmaßnahmen Straße“ zählt, schließt einen verkehrlichen Bedarf des Vorhabens nicht aus.

Die Bürgerinitiative macht ferner geltend, dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, weil eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nach den Kriterien des BVWP nicht zu rechtfertigen sei. Der Einwand wird zurückgewiesen. Soweit darauf verwiesen wird, dass dem Teilprojekt B 293, OU Jöhlingen gemäß PRINS keine städtebauliche und raumordnerische Bedeutung zukomme, ist dies unschädlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht insgesamt keinen Anlass dafür, dass dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Bewertungsverfahren und dessen Ergebnisse in Frage zu stellen. Die Dringlichkeitseinstufung des Hauptprojekts B 293,

Berghausen –Bretten erstreckt sich auch auf das Teilprojekt Ortsumfahrung Jöhlingen (vgl. Vorbemerkung zu Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Die Einstufung wird maßgeblich aus dem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtprojekts B 293, Berghausen – Bretten als wesentlichem Priorisierungskriterium und Bewertungsmodul hergeleitet (vgl. hierzu B.XVIII.1.4). Für die Ortslage von Pfinztal-Berghausen wird eine hohe städtebauliche Bedeutung ausgewiesen. Hinsichtlich der städtebaulichen Bedeutung des Teilprojekts Ortsumfahrung Jöhlingen hat der Vorhabenträger plausibel ausgeführt, dass kein städtebaulicher Effekt ausgewiesen sein dürfte, da im unmittelbaren Ortszentrum nicht umgestaltet oder zurückgebaut werden kann und die Ortsdurchfahrt der L 559 weiterhin bestehen bleibt.

Zurückzuweisen ist auch der Einwand, das Vorhaben sei vor dem Hintergrund der Grundsätze der Haushaltswahrheit und Haushaltsklarheit nicht zu vertreten. Die Art der Finanzierung ist nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Das Haushaltsrecht bindet nur die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie deren Kontrolle befassten Stellen des Staates; es entfaltet grundsätzlich keine Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger, die im Rahmen der den Fachplanungsbehörden überantworteten Planungsaufgaben zu beachten wäre. Die Planfeststellungsbehörden haben lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 15.01.2008, 9 B 7.07, Rn. 24). Solche unüberwindbaren Hindernisse sind nicht gegeben (vgl. B.XVIII.1.3). Dies zeigt sich insbesondere auch in der Erteilung des „Gesehen“-Vermerks vom 25.09.2018 durch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, so dass ein mangelnder Realisierungswille des Bundes nicht erkennbar ist.

Im Rahmen der Variantenprüfung wurden die vom Vorhabenträger geschätzten Gesamtkosten der einzelnen in der Vorplanung näher untersuchten Varianten als Belang in die Abwägung eingestellt. Darüber hinaus sei angemerkt, dass die Berechnung der im Erläuterungsbericht in Kapitel 7 angegebene voraussichtlichen Gesamtkosten der Antragstrasse in Höhe von rund 31,4 Mio € (Stand Vorplanung 2017) entsprechend der „Anweisung zur Kostenermittlung und Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS)“ erstellt wurde und auch alle notwendigen Folgemaßnahmen beinhaltet.

Weiterhin wendet die Bürgerinitiative ein, dass Zielsetzungen wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion von Schadstoffen und die Verbesserung der Lebensqualität nicht bzw. nur eingeschränkt erreicht werden und zum Teil sogar ins

Gegenteil verkehrt würden. Dem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Soweit sich die Einwenderin gegen die bereits mehrfach angesprochene Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose wendet, wird ausdrücklich auf die Ausführungen unter B.VII. und B.XVIII.2 verwiesen. Der gewählte Prognosehorizont (Zieljahr 2035) genügt den rechtlichen Anforderungen (vgl. B.VII.3.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde begegnet es aus den unter B.VII.2. dargestellten Aspekten auch keinen durchgreifenden Bedenken, die Annahmen aus der Verkehrsuntersuchung 2006 mit dem Zieljahr 2025 weiterhin für gültig zu erachten. Die von der Bürgerinitiative angeforderten Originaldaten der Verkehrsbefragung des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG (ehemals Koehler, Leutwein und Partner GbR) aus dem Jahr 2000 hat sie mit E-Mail vom 07.06.2021 vom Vorhabenträger erhalten. Ein Abgleich der darin enthaltenen Angaben des „woher“ und „wohin“ wurde erst bei der Erstellung des Verkehrsmodells durchgeführt. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch kein Anlass, an der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung allein deshalb zu zweifeln, weil – wie die Bürgerinitiative rügt - keine aktuelle Befragung der Verkehrsteilnehmer durchgeführt wurde. Nach Auskunft des Vorhabenträgers hat keine prinzipielle Veränderung in den Verkehrsbeziehungen stattgefunden, da sich der Gesamtverkehr auf den klassifizierten Straßen nur geringfügig verändert hat und es im Nahbereich auch zu keinen größeren und neuen Verkehrserzeugern gekommen ist. Zudem hatten auch die Kommunen im Untersuchungsgebiet keinen extremen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen. Sofern moniert wird, dass in der Verkehrsuntersuchung die Folgen des induzierten Verkehrs nicht berücksichtigt worden seien, bleibt festzuhalten, dass maßgeblicher neu induzierter Verkehr durch die Neubaustrecke nicht zu erwarten ist bzw. letztlich auch eine – wenn auch unwahrscheinliche - geringfügige Annahme neu induzierten Verkehrs noch von der „auf der sicheren Seite“ liegenden Verkehrsuntersuchung mit abgedeckt wird. Die Forderung nach einer neuen Verkehrsuntersuchung ist daher abzulehnen.

Zum Vorhalt, die in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht) genannten Verkehrsmengen seien aufgrund unterschiedlicher DTV-Werte nicht vergleichbar, ist zu sagen, dass der Erläuterungsbericht nicht den Anspruch erhebt, die Verkehrsstärken aus unterschiedlichen Erhebungen vergleichend gegenüberzustellen, sondern er stellt die ermittelten Verkehrsstärken aus der Verkehrsanalyse 2006 sowie aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg, auf welches der Erläuterungsbericht auf S. 28 Bezug nimmt, lediglich dar.

Ferner stellt die Bürgerinitiative die Ergebnisse der immissionsschutzfachlichen Untersuchungen in Frage. Diese seien zunächst schon deshalb nicht zutreffend, weil

sie auf einer mangelhaften Verkehrsprognose beruhen würden, aber gerade nicht von einer Verkehrszunahme auszugehen sei (vgl. hierzu bereits oben). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde begegnet es keinen Bedenken, dass die Verkehrsmengen aus der Verkehrsunteruntersuchung der schalltechnischen und lufthygienischen Untersuchungen zugrunde gelegt wurden. Hinsichtlich der getätigten Einwände zur schalltechnischen Untersuchung wird ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.VIII. verwiesen. Insbesondere die angesprochene Aufständierung der Trasse wurde im Rahmen des dreidimensionalen Geländemodells berücksichtigt. Die Neubelastungen entlang der Ortsumfahrung wurden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend detailliert ermittelt. An der nächstgelegenen Bebauung in den Wohngebieten ergeben sich keine Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Dabei ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass insbesondere in der ersten Häuserreihe der Wohnbebauung mehr als nur geringfügige Pegelzunahmen unterhalb der Grenzwerte zu erwarten sind. Sie hat diese in die Abwägung eingestellt und unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte gewichtet (vgl. B.XIV.6.1.) Für die landwirtschaftliche Hofstelle Kapellenhof ist aufgrund der Grenzwertüberschreitungen und der von der Planfeststellung durchgeführten Abwägung der Kosten und des Schutzzwecks passiver Schallschutz vorgesehen. Hingegen ergeben sich für die Ortslage zum Teil deutliche Entlastungen und zwar auch am östlichen Ortsrand von Jöhlingen in der Nähe der Anschlussstelle.

Gegen die Luftschadstoffuntersuchung wendet die Bürgerinitiative ein, dass die gemessenen Luftschadstoffkonzentrationen innerorts stetig rückgängig waren und die damaligen Messungen daraufhin in Jöhlingen eingestellt wurden. Die Kritik kann nicht durchdringen. Die Luftschadstoffuntersuchung wurde mit einer anerkannten Methode erstellt und ist schlüssig und nachvollziehbar. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen in Abschnitt B.VIII.3. hingewiesen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Ortsumfahrung eine Entlastung für eine Vielzahl von Anwohnern mit sich bringt.

Die Bürgerinitiative bringt außerdem vor, dass die Nutzung von Garten und Freisitz aufgrund des Baulärms nicht mehr möglich sein wird und die gesundheitliche Belastung enorm steigen und auch zu chronischen Erkrankungen führen würde. Den nicht in Abrede zu stellenden Auswirkungen durch Baulärm (vgl. Abschnitt B.VIII.1.5) wird allerdings mit zahlreichen Nebenbestimmungen zum Schutz der Anwohner begegnet (vgl. A.IV.9). Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, die

Hauptandienung der Baustelle durch Bau- und Lieferfahrzeuge für den Bau der Ortsumfahrung nicht über das Wohngebiet „Attental“ zu führen (vgl. A.V.1.2). Die vorgebrachten Einwände werden daher insgesamt zurückgewiesen. Nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit kann damit entgegengewirkt werden.

Soweit von der Bürgerinitiative die Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit auch der Bedarf des Vorhabens in Frage gestellt wird, ist dazu zu sagen, dass Querschnitt und Trassierung der B 293 alt, wie oben bereits dargestellt nicht, mehr den Richtlinien entsprechen und bereits für die derzeitige Verkehrsbelastung ungeeignet sind (vgl. B.IV.2). Zutreffend ist, dass mit Stand 31.12.2015 die Einmündung B 293/Jöhlinger Straße keine Unfallhäufungsstelle mehr war, jedoch weiterhin die Abzweigung B 293/Wössingen. Nach Auskunft des Vorhabenträgers kann die Gesamtstrecke weiterhin als unfallauffällig bezeichnet werden. Dies zeigen auch die Daten aus dem Unfallatlas der Jahre 2018 – 2020, der allerdings nur Unfälle mit Personenschäden erfasst (2018: Unfall am Jöhlinger Buckel, 3 Unfälle bei der Einmündung der L 559, 5 Unfälle zwischen Ortslage und der Einmündung der Wössinger Straße; 2019: 5 Unfälle zwischen Jöhlinger Buckel und Ortslage davon 2 mit Schwerverletzte, 2 Unfälle im Bereich der Einmündung Wössinger Straße; 2020: 1 Unfall am Jöhlinger Buckel, 1 Unfall am südlichen Ortsrand, 1 Unfall mit Schwerverletzten an der Einmündung Wössinger Straße). Nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde kann mit der Planung das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit jedenfalls auch unter diesen Gesichtspunkten erreicht werden. Die Ausweisung einer Unfallkostenrate war in den Planunterlagen jedoch nicht erforderlich. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wird die Unfallkostenrate bei der Nutzungskomponente „Veränderung der Verkehrssicherheit (NS)“ berücksichtigt (vgl. Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 148). Ein einheitlichen Wert, ab welcher Unfallzahl eine Verkehrsplanung grundlegend sinnvoll ist, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Die Behauptung, die Streckenführung der neuen Ortsumfahrung würde neue Unfallquellen schaffen, wird zurückgewiesen, zumal durch die Berücksichtigung der gültigen technischen Richtlinien die Verkehrssicherheit eher noch erhöht wird.

Sofern die Bürgerinitiative mit ihrem Vortrag, bei ca. 90 Prozent der Umfahrungen könne die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt nicht erreicht werden, auf die Aussagen auf S. 10 im „Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur“ (2018) des BUND anspielt, ist dies so nicht zutreffend. Vielmehr hat eine Nachbetrachtung von über 40 Ortsumfahrungen des BVWP 2003 im Rahmen des städtebaulichen Bewertungsgutachtens gezeigt, dass 90 Prozent der bereits gebauten

Ortsumfahrungen ihr Ziel der Entlastung der Ortsdurchfahrt nicht erfüllten, weil die Ortsdurchfahrten nicht umgebaut wurden. Letzteres ist bei der B 293 alt aber gerade der Fall, indem der Anschluss West der B 293 alt zum Wirtschaftsweg zurückgebaut wird.

Die Bürgerinitiative weist auch dezidiert auf die Verletzung natur- und artenschutzrechtlicher Belange hin. Hinsichtlich der Einwände zu den Eingriffen in Natur und Landschaft, zum FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ und zum Artenschutz wird zunächst ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.IX. verwiesen. Insbesondere wird der Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung vom Vorhabenträger erbracht; artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden aufgrund der vorgesehenen und der in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde nicht verwirklicht.

Die Bürgerinitiative widerspricht in ihrem Schreiben vom 28.09.2021 der „Abstufung“ des Gebiets Lehrwald/Prinzhölzle sowie des Hungerbergs von einem regional bedeutsamen Lebensraum für Vögel der Wertstufe 7 im Jahr 2006 zu einem lokal bedeutsamen Lebensraum der Wertstufe 6. Es wird vorgebracht, die wertgebenden Arten Kuckuck und Pirol seien weiterhin regelmäßig alljährlich präsent, der Grauspecht noch weiterhin vorzufinden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat hingegen eine umfassende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme planungsrelevanter Arten und ihrer Lebensräume stattgefunden. Arten mit allgemeiner Planungsrelevanz, also häufige, weit verbreitete und ungefährdete Arten, wurden entsprechend den allgemein anerkannten Methodenstandards qualitativ erfasst. Die Bewertung faunistischer Lebensraumfunktionen erfolgte nach fachlichen Standards. Bei der Bestandserfassung 2019 konnte der Kuckuck sowie der Pirol im Lehrwald und der Grauspecht am Hohberg nicht mehr bestätigt werden. Der Rückgang bei den stark gefährdeten Arten hatte sich bereits im Rahmen der Plausibilitätsprüfungen 2011 und 2015 abgezeichnet. Die Beeinträchtigungen von Lebensräumen wertgebender Arten wurden im Kompensationskonzept berücksichtigt. Indes hat die Bewertung der Waldflächen nach dem neunstufigen Schema von KAULE (1991) keinen Einfluss auf die artenschutzrechtliche Beurteilung. Sie ist aber insgesamt plausibel und begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus o.g. Gründen keinen Bedenken.

Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist ebenfalls aus nachfolgenden Gesichtspunkten nicht zu befürchten.

Soweit von der Einwenderin Beobachtungen von Blindschleichen im Attental behauptet werden, ist hierzu festzuhalten, dass punktuelle Vorkommen dieser Art im Siedlungsbereich sowie im Planungsbereich plausibel sind, die Art jedoch nicht zu den von § 44 Abs. 5 BNatSchG erfassten streng geschützten Arten gehört. Im Übrigen ist eine Besiedlung der Felder im Attental nicht oder allenfalls in Gehölzsäumen oder Böschungen zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu befürchten, da die Durchgängigkeit im Attental durch das geplante Brückenbauwerk erhalten bleibt und die Art von Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse profitieren würde. Vereinzelt Funde oder Beobachtungen von Tieren wie z.B. Ringelnatter und Schlingnatter oder Graureiher erlauben aus gutachterlicher Sicht, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, keine Rückschlüsse auf eine mangelhafte artenschutzrechtliche Erfassung und Beurteilung. Nachweise der Schlingnatter liegen aus dem Planungsraum nicht vor. Sie würden aber durch die Vermeidungs- und funktionserhaltende Maßnahmen für die Zauneidechse profitieren. Der Einwand, das Vergrämen der Zauneidechsen verstieße selbst gegen artenschutzrechtliche Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, wird unter Bezug auf § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG zurückgewiesen. Sodann stellt die Vergrämung durch Entfernen von Vegetation im Vergleich zum Abfangen die schonendere Verbotsvermeidung dar.

Die Bürgerinitiative bemängelt ferner, dass die Gruppe der Heuschrecken, insbesondere die stark gefährdete Sumpfschrecke, im Jahr 2019 nicht erfasst wurde. Hierzu ist zu sagen, dass die Untersuchung vorwiegend auf die Bearbeitung artenschutzrechtlich relevanter Arten/Artengruppen (europäische Vogelarten, Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie) abzielte. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Ergänzend sei angemerkt, dass die ehemals landesweit stark gefährdete Sumpfschrecke in der aktuellen Roten Liste BW als „ungefährdet“ geführt wird.

Sofern in der Einwendung das Kollisionsrisiko für Vögel aus den Arbeitshilfen von BERNOTAT&DIERSCHKE 2015 als Beleg für ein erhöhtes Tötungs- und Verletzungsrisiko zitiert wird, hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung nachvollziehbar erläutert, dass bei der Beurteilung zwischen dem Kollisionsrisiko und der Mortalitätsgefährdung zu unterscheiden ist. Während das Kollisionsrisiko aus Parametern wie Strukturbindung beim Flug, Flughöhe und Mobilität, Experteneinschätzungen und Totfundraten ermittelt wird, ergibt sich die Mortalitätsgefährdung aus dem Verhältnis der allgemeinen Mortalitätsgefährdung (abgeleitet aus Gefährdung, Populationsgröße, Erhaltungszustand) und dem artspezifischen Kollisionsrisiko an Straßen. Die im Gebiet zu betrachteten Arten fallen dabei überwiegend in Gruppe mit einer

geringen Mortalitätsgefährdung, einzelne Arten auch in die Gruppe mit mittlerer Mortalitätsgefährdung, für die nach Bernotat & Dierschke nur bei einem sehr hohen planungsbezogenen Risiko von einer Verbotsrelevanz auszugehen ist. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Soweit in Unterlage 19.4.2a für Fledermausarten ein „sehr hohes Kollisionsrisiko und eine sehr hohe Mortalitätsgefährdung an Straßen“ beschrieben wird, stellt dies eine allgemeine Einschätzung ohne Berücksichtigung der Maßnahmen zur Verringerung des Kollisionsrisikos dar.

Hinsichtlich des Vorbringens zur Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsfunktion im Attental wird auf die ausführlichen Ausführungen unter B.XVIII.4. verwiesen. Insoweit sieht der Vorhabenträger geeignete Maßnahmen vor, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Verbleibende Beeinträchtigungen sind angesichts der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange und des einhergehenden überwiegenden öffentlichen Interesses hinzunehmen.

Die Bürgerinitiative trägt des Weiteren vor, der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie weise methodische Unzulänglichkeiten auf, da insbesondere die getroffenen Aussagen/Prognosen hinsichtlich des Verschlechterungsverbots bzw. des Verbesserungsgebotes vage, nicht nachvollziehbar und nicht belegt seien. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde methodisch fachgerecht erstellt worden. Die darin getroffenen Aussagen zu den betroffenen Wasserkörpern und den Auswirkungen der projektierten Maßnahmen sind unter Beachtung der auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Konkretisierungen und Ergänzungen nicht zu beanstanden. Das Vorhaben steht dem Verschlechterungsverbot sowie dem Verbesserungsgebot nicht entgegen. Im Rahmen der Auswirkungsprognose wurden die bau- und anlagebedingten Wirkungen sowie betriebsbedingte Wirkungen auf die Wasserkörper durch insb. Eintrag von Chlorid und straßenbürtige Schadstoffe in ausreichendem Umfang untersucht. Die betroffenen Wasserkörper wurden mit ihrem jeweiligen Ausgangszustand dargestellt. Gemäß gültiger fachlicher Leitfäden ist maßgeblicher Ausgangszustand für die Beurteilung, ob eine Verschlechterung zu erwarten ist, grundsätzlich der Zustand des Wasserkörpers, wie er zum Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung vorliegt. Da in der Regel dafür der Zustand herangezogen werden kann, der im geltenden Bewirtschaftungsplan dokumentiert ist, hat der Vorhabenträger die Aussagen des Fachbeitrags WRRL anhand des 3. Bewirtschaftungszeitraums 2022 bis 2027 nochmals gutachterlich beurteilen lassen, mit dem Ergebnis, dass das Verschlechterungsverbot für den Oberflächen- und Grundwasserkörper weiterhin eingehalten wird (vgl. B.XII.1.1.3.).

Soweit kritisiert wird, die Auswirkungen der projektierten Maßnahmen (zu denen auch die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans gehören), der Geländeeinschnitt und die Brückenbauwerke seien im Fachbeitrag nicht berücksichtigt worden, trifft dies nicht zu. Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans, wie z. B. der Ersatz des Walzbachdurchlasses oder die Schaffung von Retentionsbereichen, die Auswirkungen auf die betroffenen Wasserkörper haben könnten, wurden berücksichtigt. Ebenso wurden die Brückenbauwerke in die Relevanzprüfung mit einbezogen. Namentlich hat die geplante Attentalbrücke keine Relevanz für den Oberflächenwasserkörper, da der Attentalgraben durch die Pfeiler nicht betroffen ist. Eine direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Attental erfolgt nicht. Anlässlich der Entscheidung des EuGH C-525/20 vom 05.05.2022 wurde der Fachbeitrag WRRL hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen auf den Walzbach und den Attental ergänzt (vgl. Ausführungen unter B.XII.1.1.4). Es wurde geprüft, ob vorübergehende Auswirkungen von kurzer Dauer und ohne langfristige Folgen ihrem Wesen nach nur geringfügige Auswirkungen auf den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers haben und folglich nicht zu Verschlechterungen des Wasserkörpers führen können. Dies ist unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger einzuhaltenden Vermeidungsmaßnahmen der Fall. Langfristig tritt am Walzbach durch die Erneuerung des Durchlasses und die Entfernung des Absturzes sogar eine Verbesserung einzelner Qualitätskomponenten ein. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird ausdrücklich auf die Ausführungen unter B.XII.1 verwiesen.

Soweit von der Bürgerinitiative vorgebracht wird, dass durch den Verlust der Bodenfunktionsflächen für die Grundwasserneubildung sowie durch die großflächige Ableitung des Niederschlagswassers in den Walzbach dem Grundwasserkörper wesentliche Wassermengen entzogen würden, ist festzuhalten, dass eine Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser in keinem Zusammenhang mit der von der Einwenderin in diesem Zusammenhang angeführte Bilanz des Schutzgutes Boden steht. Die Böden im Planungsgebiet verfügen zwar abschnittsweise über ein vergleichsweise hohes Sickerwasservermögen, bezüglich des Beitrags für die Grundwasserneubildung sind jedoch auch die darunterliegenden Schichten zu betrachten. Sind diese schwer durchlässig und verfügen - wie im vorliegenden Fall - über eine hohe Schutzwirkung, ist das Leistungsvermögen bzw. der Beitrag für die Grundwasserneubildung geringer und von lediglich mittlerer Bedeutung einzustufen.

Soweit bemängelt wird, dass der Einfluss auf die Trinkwassergewinnung der Gemeinde Walzbach nicht untersucht worden sei, schließt sich die Planfeststellungsbehörden den Ausführungen des Vorhabenträgers an, wonach die durch das Vorhaben hervorgerufene Neuversiegelung im betroffenen Wasserschutzschutzgebiet „Schmalstein-Pfalzwiesen“ im Vergleich zur natürlichen Schwankung der Grundwasserneubildungsrate zu vernachlässigen ist. Es wurden zudem weitreichende Nebenbestimmungen zum Schutz des Wasserschutzgebiets in diesem Beschluss verfügt (vgl. A.IV.8.3.). Das Wasserschutzgebiet südlich von Wössingen zum Schutz weiterer Brunnen für die Trinkwasserversorgung ist von der Planung nicht betroffen.

Der Forderung der Bürgerinitiative, den Bau der Ortsumfahrung mit der Auflage an die zeitgleiche Realisierung eines Hochwasserrückhaltebeckens im Attental sowie an die Anpassung der Dimensionierung der Kanalisation der Gemeinde Walzbachtal zu verbinden, wird zurückgewiesen. Beide Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und für die Zulässigkeit des Vorhabens in Anbetracht der Entwässerungsplanung nicht erforderlich. Hinsichtlich des Schutzes vor den Auswirkungen durch Starkregen wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XII.3 hingewiesen. Die gemeindliche Sanierung des Hochwasserrückhaltebeckens Seewiesen wurde im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabenträger berücksichtigt (vgl. B.XII.4.5.1)

Der des Weiteren im Erörterungstermin vorgebrachte Aspekt, dass entgegen der geltenden Richtlinien an den Kreisverkehren keine Fußgängerfurten vorgesehen seien, wird ebenso zurückzuweisen, da in diesem Bereich kein fahrbahnbegleitender Gehweg vorgesehen ist (vgl. Ziffer 6.8.4 RAL).

Bezüglich der weiteren Ausführungen der Bürgerinitiative zur Raumplanung und zur Variantenuntersuchung wird auf die jeweils passenden Stellen in diesem Beschluss verwiesen und zwar auf B.V. (Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung), B.XIV.3. (Variantenprüfung) und B.XVIII.5. Dem Vorbringen, die Wöschbacher Taltrasse sei hierbei unzureichend berücksichtigt worden, tritt die Planfeststellungsbehörde entgegen. Insgesamt ist der beantragten Trasse der Vorzug zu geben, da sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante darstellt. Die Forderung nach einer Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses nach Maßgabe der Kriterien des Bundesverkehrswegeplans für diese Variante (WÖT, OU B293 JÖ) wird daher zurückgewiesen. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen der Bürgerinitiative ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden.

Die vorgetragenen Belange sind in die Abwägung eingeflossen. Die Planfeststellungsbehörde hat die abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange in die Gesamtabwägung nach § 17 Abs. 6 FStrG eingestellt. Sie ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste.

Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde auf Folgendes hin: Bei der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V. handelt es sich nicht um eine anerkannte Vereinigung nach § 63 Abs. 1 bzw. § 63 Abs. 2 BNatSchG. Aus der Einwendung wird eine eigene Betroffenheit der juristischen Person nicht hinreichend deutlich. Diesbezüglich mangelt es an konkreten Darlegungen. Bei den in der Einwendung aufgeworfenen Punkten handelt es sich überwiegend um öffentliche Belange. Es dürfte demnach insgesamt an der Befugnis fehlen, entsprechende Bedenken gegen die Planung zu erheben. Im Übrigen sind diese, wie bereits dargelegt, unbegründet.

#### **B.XIX.2. Einwendungen Vordruck 1**

Im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 haben mehrere Personen mit verschiedenen Schreiben gleichlautende Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben (sog. Vordruck 1). Im Betreff wird sowohl auf das Vorhaben B 293, OU Jöhlingen sowie auf das Vorhaben B 293, OU Berghausen Bezug genommen, welches nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Auf dem Vordruck konnte vermerkt werden, ob die einwendende Person Haus- oder Grundstückseigentum (inkl. Flurstücks-Nr.) besitzt, Erbe oder Mieter/Bewohner eines Hauses ist.

Die Einwender machen gegen die Planung einen Eingriff in grundgesetzlich geschützte Individualrechte bzw. Freiheitsrechte gelten, den sie auf die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion und der Lebensqualität, die Zunahme von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, die Wertminderung der eigenen Immobilie sowie die Einschränkung der Nutzung des Außenbereichs, die mangelnde Bauwürdigkeit, die Auswirkungen durch Starkregenereignisse sowie die Auswirkungen auf das Grundwasser und die damit verbundene Gefährdung der Eigenwasserversorgung der Gemeinde Walzbachtal stützen. Darüber hinaus stellen sie die Planrechtfertigung u.a. unter dem Blickwinkel des Klimaschutzes, der Klassifizierung der B 293 als Bundesfernstraße und den Bewertungskriterien im BVWP zur Priorisierung von Projekten in Franke und bezweifeln die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele. Die Ausführungen entsprechen insoweit im Wesentlichen im Wortlaut dem Block 2 aus dem Schreiben der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V..

Um Wiederholungen zu vermeiden wird hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen insgesamt auf die obigen ausführlichen Ausführungen zur Einwendung der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V sowie auf die jeweiligen Abschnitte in diesem Beschluss verwiesen (vgl. insbesondere zur Einwendung der Bürgerinitiative B.XIX.1., zur Planrechtfertigung einschl. Nutzen-Kosten-Verhältnis B.IV. und B.XVIII.1., zu naturschutzrechtlichen Eingriffen einschließlich der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ B.IX.1. bis B.IX.5., zur Erholungsfunktion und Lebensqualität B.XVIII.4, zu den Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen B.VIII.1. B.XIV.6.1. B.XVIII.7., B.XVIII.12 und B.VIII.3., zur Wertminderung der Immobilie B.XVIII.6., zu Starkregenereignissen B.XII.3. sowie zu den Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. zum Wasserschutzgebiet B.XII.1.1.2. und B.XII.2., zur Trinkwasserversorgung der Gemeinde B.XVIII.11.).

Die abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Sofern sich die Einwendung mit der Erwidern des Vorhabenträgers nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

### **B.XIX.3. Einwendungen Vordrucke 2 und 3**

Mehrere Personen haben im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 als Vorlage den sog. Vordruck 2 für ihre gleichlautenden Einwendungen verwendet, die wiederum wörtlich im Wesentlichen dem ersten Abschnitt des Vordrucks 1 entspricht. Weitere Personen haben mit dem sog. Vordruck 3 nahezu gleichlautende Einwendungen erhoben. Die Vorlage unterscheidet sich vom sog. Vordruck 2 lediglich in einigen wenigen sprachlichen Nuancen.

Die Einwender machen gegen die Planung einen Eingriff in grundgesetzlich geschützte Individualrechte bzw. Freiheitsrechte insbesondere durch die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion im Attental und der Lebensqualität, die Zunahme von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, die Wertminderung der eigenen Immobilie sowie die Einschränkung der Nutzung des Außenbereichs, die mangelnde Bauwürdigkeit, die Auswirkungen durch Starkregenereignisse sowie die Auswirkungen auf das Grundwasser und die damit verbundene Gefährdung der Eigenwasserversorgung der Gemeinde Walzbachtal geltend.

Insgesamt kann hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. insb. zu naturschutzrechtlichen Eingriffen B.IX.1. bis B.IX.5., zur Erholungsfunktion und Lebensqualität B.XVIII.4., zu den Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen B.VIII.1. und B.VIII.3., zur Wirtschaftlichkeit der Maßnahme (B.XVIII.1.4.), zur Wertminderung der Immobilie B.XVIII.6., zur Lärmbeeinträchtigung von Außenflächen B.XVIII.7., zu Starkregenereignissen B.XII.3. sowie zu den Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. zum Wasserschutzgebiet B.XII.1.1.2. und B.XII.2., zur Trinkwasserversorgung der Gemeinde B.XVIII.11.). Soweit Folgekosten befürchtet werden, die von der Gemeinde Walzbachtal zu tragen wären, richten sich diese nach den gültigen gesetzlichen bzw. vertraglichen Regelungen. Dass dadurch die allgemeine Daseinsvorsorge gefährdet werde, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss ebenfalls themenbezogen behandelt worden.

Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Sofern sich die Einwendung mit der Erwidern des Vorhabenträgers nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

#### **B.XIX.4. Einwendungen Vordruck 4**

Im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 haben einige Einwenderinnen und Einwender mit verschiedenen Schreiben gleichlautende Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die hier als sog. Vordruck 4 behandelt werden. Auf dem Vordruck konnte vermerkt werden, ob die Person Haus- oder Grundstückseigentum (inkl. Flurstücks-Nr.) besitzt oder Mieter/Bewohner eines Hauses ist.

Die Einwender machen überwiegend öffentliche Belange geltend. Sie weisen in ihren Schreiben auf erhebliche Beeinträchtigungen der Landschaftsstruktur einschließlich der Erholungsfunktion sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie der Lebensraumfunktionen durch Habitatverluste und betriebsbedingte Störwirkungen hin. Eine ausreichende Kompensation durch die in den Planunterlagen dargestellten Ausgleichsmaßnahmen wird in der Einwendung bezweifelt. Die Flächenneuversiegelung führe zu erheblichen Problemen mit Blick auf die Auswirkungen durch Starkregenereignisse sowie bezüglich der Grundwasserneubildung und des Luftaustauschs. Zudem wird geltend gemacht, die im Regionalplan als Grünzäsur ausgewiesene Fläche sei nicht ausreichend berücksichtigt

worden. Darüber hinaus hält die Einwendung die Immissionsschutztechnischen Untersuchungen sowie die Verkehrsprognose für unzureichend.

Zunächst kann hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen auf die obigen Ausführungen verwiesen werden (vgl. zu naturschutzrechtlichen Eingriffen B.IX.1. bis B.IX.5., zum Landschaftsbild und zur Erholungsfunktion B.IX.1.2.4. und B.XVIII.4, zu den artenschutzrechtlichen Belangen B.IX.6., zu Starkregenereignissen B.XII.3, zu den Auswirkungen der Flächenversiegelung auf die Grundwasserneubildung bzw. zum Wasserschutzgebiet B.XII.1.1.2. und B.XII.2., zur Regionalplanung B.V., zu den Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen B.VIII.1. und B.VIII.3., zur Verkehrsprognose B.VII.2.). Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftaustausch wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung betrachtet und als nicht erheblich bewertet (vgl. B.II.2.7.).

Soweit die Einwender aufgrund der topographischen Lage sowie möglicher Schallreflexionsflächen in den Bereichen „Daubmann“ und „Oberlangental“ eine Erhöhung der Lärmbelastungen befürchten, ist dies nicht nachvollziehbar. Der schalltechnischen Untersuchung liegt ein dreidimensionales Umgebungsmodell zugrunde, das die lokale Topographie und mögliche Schallreflexionen bei der Schallausbreitungsberechnung einbezieht. In der Schalltechnischen Untersuchung wird über die unmittelbare Umgebung der Um- und Neubaumaßnahme hinaus, nur dann eine detaillierte Betrachtung zusätzlicher Gebiete erforderlich, wenn hier durch die Baumaßnahme eine signifikante Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten ist. Das ist in den o.g. Bereichen nicht der Fall, wie sich auch aus den Differenzrasterlärmkarten (Unterlage 17.1a, Anhang, Blatt 5a und Blatt 6a) ergibt. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

#### **B.XIX.5. Einwendungen Vordruck 5**

Mit dem sog. Vordruck 5 haben im Rahmen der Offenlage im Jahr 2021 mehrere Personen gleichlautende Einwendungen erhoben. Sie machen im Wesentlichen geltend, dass

- auch Alternativen möglich wären, die nicht in ihre persönlichen Rechte in öffentliche – insbesondere naturschutzrechtliche - Belange eingreifen würden und keine gravierende Naturzerstörung zur Folge hätten,
- das Vorhaben mit den Klimazielen nicht vereinbar sei, da es die CO<sub>2</sub>-Bilanz erhöhe und gegen das Klimaschutzgesetz verstoße,
- aus ökologischen Gründen und aufgrund der Kostenentwicklung die Weiterverfolgung des Projekts einzustellen sei.

Soweit vorgetragen wird, dass Alternativen zur Ortsumfahrung möglich wären wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B.XVIII.5 verwiesen. Hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Abwägung von Umweltbelangen nimmt die Planfeststellungsbehörde auf B.IX.1 bzw. B.XIV.7. Bezug. Mit dem Klimaschutz und den Klimazielen hat sie sich unter B.XIV.5. im Rahmen der Abwägung eingehend auseinandergesetzt. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens steht für die Planfeststellungsbehörde nicht in Frage (vgl. Abschnitt B.XVIII.1.4.). Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

Die Einwender verweisen darüber hinaus in ihrem Schreiben pauschal auf die Einwendung der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V.. Die diesbezügliche Einwendung wurde unter B.XIX.1. behandelt. Insofern wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden.

#### **B.XIX.6. Arbeitskreis Länderbrücken über den Rhein**

Bei dem Einwender handelt es sich um den Arbeitskreis Länderbrücken über den Rhein, der von seinem Sprecher vertreten wird. Das Schreiben ging am 31.08.2021 beim Regierungspräsidium Karlsruhe ein. Der Sprecher des Arbeitskreises hat nach Ablauf der Einwendungsfrist im Zuge des Verfahrens weitere Schreiben und E-Mails an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und sich im Erörterungstermin umfassend geäußert.

Er trägt – unter Verweis auf den Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2018 (BT-Drucksache 19/21130, Abschnitt C.2.1) - vor, dass sich nach Verabschiedung des Bedarfsplans wesentliche strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen geändert hätten, die einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. Ein aktuelles Nutzen-Kosten-Verhältnis auf der Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen läge hingegen für das geplante Projekt nicht vor.

Der Arbeitskreis bezweifelt ferner, dass das Projekt „dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist“ und über den erforderlichen Netzzusammenhang im Sinne des § 1 Fernstraßengesetz (FStrG) verfüge. Vielmehr sei die B 293 nach § 2 Abs. 4 FStrG entweder einzuziehen, oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt. Die Verkehrsuntersuchung 2006 habe für den Analysefall auf der B 293 in der Ortsdurchfahrt sehr hohe Schwerverkehrsanteile von ca. 11 % ermittelt. Der Prozentsatz von 11 % beziehe sich allerdings nicht auf den Anteil des weiträumigen Schwerverkehrsanteils, der nach § 1 FStrG für die Kostenträgerschaft der Bundesrepublik Deutschland (Bund) verantwortlich wäre. Die Fernverkehrsrelevanz läge beim Schwerverkehr unter 1 %; beim Gesamtverkehr ließe sich bestenfalls ein Fernverkehrsanteil von knapp unter 2 % mit den Zahlen aus der Verkehrsbefragung nach dem „woher-und-wohin“ belegen. Das Projekt werde allerdings nicht mit einem sehr hohen Gesamtverkehrsaufkommen begründet. Darüber hinaus läge auch keine Finanzierungszusage des Bundes zur Kostenübernahme vor. Das Land Baden-Württemberg habe daher ein Projekt zur Durchführung auf Kosten des Bundes zum Bedarfsplan angemeldet, obwohl es die Voraussetzungen zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan kenne, sich aber nicht danach richte.

Zweifel an der Verkehrsbedeutung der B 293 und der Verknüpfung im Netz waren Gegenstand mehrerer Einwendungen und Stellungnahmen. Um Wiederholungen zu vermeiden wird hinsichtlich der Kriterien des § 1 Abs. 1 FStrG ausdrücklich auf die Ausführungen unter B.XVIII.1.1 verwiesen. Die B 293 ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Bundesfernstraße im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG.

Die vom Arbeitskreis aufgeworfene Frage, ob die Bundesrepublik im Zusammenspiel der verschiedenen möglichen Straßenbaulastträger, insbesondere in Abgrenzung zum Land, der richtige Baulastträger der Ortsumfahrung ist, ist mit „Ja“ zu beantworten. Die der B 293 zugedachte Funktion lässt mühelos eine Einstufung als Bundesfernstraße im Sinne des § 1 FStrG zu. Insgesamt ist für das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen die Finanzierbarkeit hinreichend gesichert; auf die Ausführungen unter B.XVIII.1.3 wird ausdrücklich Bezug genommen.

Ebenso mangelt es auch nicht – wie vom Arbeitskreis vorgetragen – am notwendigen Netzzusammenhang, weil in Pfinztal-Berghausen durch die Abstufung der B 10 eine Lücke im Fernverkehrsnetz entstünde. Richtig ist zwar, dass der Bundesrechnungshof in seinem Bericht 2002 (Gz. V3-2002-1204) zur Wöschbacher Taltrasse

und Hopfenbergtunnel die Abstufung der B 10 zwischen Pfinztal-Berghausen und Pforzheim angeregt hat, eine geplante oder gar vereinbarte Abstufung der B 10 zwischen Karlsruhe und Pforzheim ist jedoch nicht bekannt.

Die Forderung des Arbeitskreises, das laufende Planfeststellungsverfahren zu unterbrechen, bis eine verbindliche Legaldefinition für den weiträumigen Verkehr des § 1 FStrG gegeben ist, wird daher zurückgewiesen. Ebenso wird der Antrag den Bericht des Bundesrechnungshofs an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Fernverkehrsrelevanz von Bundesfernstraßen vom 28. August 2020 sowie den Bericht des Bundesverkehrsministeriums vom 15.04.2021 zur Erläuterung des Begriffes Fernverkehr den Planunterlagen beizufügen und offenzulegen, abgelehnt. Die Berichte liegen der Planfeststellungsbehörde vor, sind aber nicht Teil der durch den Vorhabenträger beizubringenden und auszulegenden Planunterlagen. Die Auslegung kann sich auf diejenigen Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.10.2000, 4 A 18.99). Dem genügen die ausgelegten Unterlagen.

Soweit der Arbeitskreis das Fehlen einer aktuellen Kosten-Nutzen-Analyse moniert, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B.XVIII.1.4 verwiesen. Eine erneute wirtschaftliche Bewertung durch eine Nutzen-Kosten-Analyse nach Maßgabe der für den BVWP entwickelten Kriterien ist aus den dort genannten Gründen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt. Insbesondere hat auch der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundes trotz Kenntnis der Berichte des Bundesrechnungshofs das Projekt nicht in Frage gestellt.

Sofern der Einwender die Anmeldung des Landes Baden-Württemberg zum Bundesverkehrswegeplan rügt, ist festzuhalten, dass gewisse Mindeststandards bei der Anmeldung erfüllt sein müssen und das BMVI für alle gemeldeten Projekte eine Überprüfung der Relevanz für den BVWP und der Plausibilität durchführt. Außerdem wurde die Anmeldung nicht ausschließlich mit dem Schwerverkehrsanteil begründet.

Im Hinblick auf die Rüge einer fehlenden aktuellen Verkehrsuntersuchung kann auf die Ausführungen in Abschnitt B.VII. und B.XVIII.2. zur Verkehrsuntersuchung als solche und B.XVIII.1.2 zur projektbezogenen Verkehrsuntersuchung in Bezug zur Planrechtfertigung verwiesen werden. Soweit in der Einwendung bemängelt wird,

die Originaldaten („woher-und-wohin-Zahlen“) der Verkehrsbefragung aus dem Jahr seien nicht mehr auffindbar, trifft dies nicht zu. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Arbeitskreis mit E-Mail vom 12.10.2023 von der Planfeststellungsbehörde die Originaldaten der Verkehrsbefragung aus dem Jahr 2000 durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG (ehemals Koehler, Leutwein und Partner GbR) mit den Angaben zu „woher und wohin“ erhalten. Eine frühere Anfrage der Daten durch den Arbeitskreis ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Die Originaldaten der Befragung wurden aber mit E-Mail vom 07.06.2021 an die Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V., welche die Daten angefragt hatte, übermittelt. Eine Offenlage der Zahlen im Rahmen des Anhörungsverfahrens war nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsbefragungen wurden in das Verkehrsmodell eingepflegt und das Modell danach über diverse Verkehrserhebungen nachjustiert. Somit waren die Originallisten der Befragung für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung entbehrlich. Darüber hinaus besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch kein Anlass, an der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung allein deshalb zu zweifeln, weil – wie der Arbeitskreis rügt – keine aktuelle Befragung der Verkehrsteilnehmer durchgeführt wurde. Nach Auskunft des Vorhabenträgers hat keine prinzipielle Veränderung in den Verkehrsbeziehungen stattgefunden, da sich der Gesamtverkehr auf den klassifizierten Straßen nur geringfügig verändert hat und es im Nahbereich auch zu keinen größeren und neuen Verkehrserzeugern gekommen ist. Zudem hatten auch die Kommunen im Untersuchungsgebiet keinen extremen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen des Arbeitskreises ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Sofern sich die Einwendung mit der Erwidernung des Vorhabenträgers nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

#### **B.XIX.7. Arbeitskreis Oberdorf Weingarten**

Bei dem Einwender handelt es sich um den Arbeitskreis Oberdorf Weingarten, der von seinem Sprecher vertreten wird. Das Schreiben ging am 20.09.2021 beim Regierungspräsidium Karlsruhe ein. Der Sprecher des Arbeitskreises hat nach Ablauf der Einwendungsfrist im Zuge des Verfahrens weitere Schreiben und E-Mails an die Planfeststellungsbehörde gerichtet und sich im Erörterungstermin umfassend geäußert.

Der Arbeitskreis kritisiert, dass Auswirkungen auf die benachbarte Gemeinde Weingarten in den Planunterlagen nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Er befürchtet gewichtige Mehrbelastungen für die Anwohner in Weingarten. Begründet wird dies damit, dass durch den Wegfall des Anschlusses B 293 Jöhlingen West zahlreiche Jöhlinger Bürger den ihnen bekannten und beliebten Weg über die L 559 durch Weingartens Jöhlinger und Durlacher Straße nach Karlsruhe und zurück wählen würden. Die Verkehrsabnahme im Prognose-Planfall auf der L 559 sei nicht plausibel. Der Arbeitskreis hat daher im Erörterungstermin beantragt, den Anschluss Jöhlingen-West bestehen zu lassen.

Dem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Es gilt festzuhalten, dass die klassifizierten Straßen, die durch Weingarten führen, im Verkehrsmodell berücksichtigt wurden. Namentlich wurde bei der Verkehrserhebung 2018 auch das Verkehrsaufkommen zwischen Jöhlingen und Weingarten am Knotenpunkt B 3 / L 559 in beide Richtungen gezählt. Gemäß der Verkehrsprognose wird auf der L 559 Richtung Weingarten im Prognose-Planfall eine Verkehrsentlastung in einer Größenordnung von ca. 4000 Kfz/24h eintreten, wobei der Rückbau der B 293alt zum Wirtschaftsweg und der damit verbundene längere Weg für Anwohner aus den Wohngebieten „Im Gageneck“ und „Attental“ berücksichtigt wurde. Im Erörterungstermin wurde von gutachterlicher Seite nochmals bekräftigt, dass ein großer Anteil des derzeitigen Verkehrs auf der L 559 Richtung Weingarten Durchgangsverkehr sei, der nicht aus Jöhlingen oder Weingarten stamme. Der Vorhabenträger hat des Weiteren mitgeteilt, dem Verkehrsmodell läge das sog. „Bestweg-Sukzessiv -Verfahren“ zugrunde, bei dem davon ausgegangen wird, dass die prognostizierten Verkehrsbeziehungen auf dem Weg abgewickelt werden, der für die Verkehrsteilnehmer die günstigste Fahrzeit ergibt. Er hat insoweit plausibel erläutert, dass beispielsweise der Verkehr aus Bretten nach Karlsruhe über die B 293 mit der Ortsumfahrung auf einem kürzeren Weg und schneller, als auf der L 559 mit den Ortsdurchfahrten Jöhlingen und Weingarten geführt werde. Um auf die L 559 zu kommen müssten die Verkehrsteilnehmer aktiv die Ausfahrt nach Jöhlingen wählen. Im Prognose-Planfall ist mit einer Zunahme des Verkehrs auf der L 559 sowie auf der B 3 in Weingarten infolge der Ortsumfahrung nicht zu rechnen. Negative Auswirkungen auf die Gemeinde Weingarten sind daher zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Eine detaillierte Abbildung der großräumigen Prognosezahlen war somit entbehrlich. Um nachteilige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der geplanten Ortsumfahrung zu vermeiden, wurde auf die westliche Zufahrt nach Jöhlingen verzichtet. Der im Erörterungstermin gestellte Antrag, den Anschluss Jöhlingen-West bestehen zu lassen, wird somit zurückgewiesen.

Aus den o. g. Gründen war eine Auslegung des Plans in der Gemeinde Weingarten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 73 Abs. 2 LVwVfG nach dem Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Der Plan war nämlich, nur in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Dies wurde auf Nachfrage der Gemeinde Weingarten mit Schreiben vom 30.08.2021 und 13.03.2023 und auf Nachfrage des Arbeitskreises mit E-Mail vom 12.03.2023 auch so mitgeteilt. Die Gemeinde Weingarten wurde wunschgemäß mit ihren Stellungnahmen vom 19.08.2021 und 24.09.2021 im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Ein richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden B 293 – wie es der Einwender vorschlägt – ist abzulehnen, da dieser u.a. mit zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie ggf. in die angrenzenden Wohngebiete von Jöhlingen verbunden wäre. Selbst bei einer eingeschränkten Verkehrsbeziehung wäre am Anschluss West eine Lichtsignalanlage mit Aufstellflächen erforderlich.

Soweit der Arbeitskreis Oberdorf Weingarten die Methodik der Verkehrsuntersuchung sowie die Prognose der Verkehrszahlen angreift, wird ausdrücklich auf die Ausführungen in Abschnitt B.VII. und B.XVIII.2. verwiesen. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Arbeitskreis mit E-Mail vom 12.10.2023 von der Planfeststellungsbehörde die Originaldaten der Verkehrsbefragung aus dem Jahr 2000 durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG (ehemals Koehler, Leutwein und Partner GbR) erhalten. Eine frühere, an die Planfeststellungsbehörde herangetragene, Anfrage der Daten liegt der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Soweit der Arbeitskreis geltend macht, die Realisierung würde gegen die Bundeshaushaltsordnung und weitere zentrale haushaltsrechtliche Grundsätze verstoßen, ist zu sagen, dass die Art der Finanzierung nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist. Das Haushaltsrecht bindet nur die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie deren Kontrolle befassten Stellen des Staates. Es entfaltet grundsätzlich keine Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger, die im Rahmen der den Fachplanungsbehörden überantworteten Planungsaufgaben zu beachten wäre. Die Planfeststellungsbehörden haben lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 15.01.2008, 9 B 7.07, juris Rn. 24). Solche unüberwindbaren Hindernisse sind nicht gegeben. Auf die Ausführungen in Ab-

schnitt B.XVIII.1.3 (Finanzierbarkeit und Baulastträgerschaft) wird explizit Bezug genommen. Im Rahmen der Variantenprüfung wurden die vom Vorhabenträger geschätzten Gesamtkosten der einzelnen in der Vorplanung näher untersuchten Varianten als Belang in die Abwägung eingestellt.

Hinsichtlich der Einwände zur Fernverkehrsrelevanz der B 293 wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XVIII.1.1 verwiesen. Die vom Einwander favorisierte Wöschbacher Taltrasse wird unter B.XIV.3.2.6 eingehend sowie unter B.XVIII.5 betrachtet. Insgesamt ist der beantragten Trasse der Vorzug zu geben, da sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante darstellt.

Ein vom Arbeitskreis thematisierter Weiterbau der B 293 zur Verbindung von Jöhlingen nach Berghausen, ein Weiterbau der B 293 von der Abzweigung der B 293 von der B 35 bei Bretten bis Dürrenbüchig sowie die Ortsumfahrung B 293, Berghausen und B 10, Hopfenbergtunnel sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen des Arbeitskreises ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Sofern sich die Einwendung mit der Erwidernung des Vorhabenträgers nicht bereits erledigt hat, ist sie aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise und Bezüge zurückzuweisen.

#### **B.XIX.8. Ident-Nr. 006**

Die Einwendung richtet sich gegen die Planung und macht überwiegend öffentliche Belange geltend. Eine eigene Betroffenheit wird nicht hinreichend deutlich. Es wird insbesondere ausgeführt, dass Jöhlingen keine Bundesstraße, sondern einen Ausbau der Bestandstrasse und eine geeignete, überregionale Verkehrslenkung brauche. Effekte durch die Förderung alternativer Verkehrsträger seien unbeachtet geblieben. Zukünftige Verkehrsströme innerorts und der tatsächliche Entlastungseffekt seien nicht ausreichend untersucht worden. Die Neubaustrecke verursache erhebliche Lärmbelästigungen. Ein Kompensationskonzept für die Eingriffe in Landschaft, Flora und Fauna läge nicht vor; es fehle an einer korrekten Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung sowie einer grundstücksscharfen Ausweisung der Ausgleichsflächen. Die Bestandserfassung der Arten sei unvollständig und berücksichtige langfristige und schwankende Artenvorkommen nicht. Diesbezüglich erfolgte im Einwendungsschreiben eine umfangreiche Auflistung von Arten.

Die vom Einwender dargestellten Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Der Ausbau der Bestandstrasse wird in B.XVIII.5. thematisiert, so dass hierauf ausdrücklich verwiesen wird. Für verkehrlenkende Maßnahmen ist hingegen die Straßenverkehrsbehörde zuständig. An der zu geringen Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt ändert im Übrigen auch eine alternative Antriebsmöglichkeit des Fortbewegungsmittels nichts. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist auch die Entlastungswirkung der Ortsumfahrung hinreichend untersucht worden. Diesbezüglich wird insbesondere auf die Abschnitte B.VII. (Verkehrsuntersuchung) und B.VIII.1.4.5. (Lärmimmissionen) verwiesen. Die unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegenden Lärmbelastungen in den Wohngebieten entlang der Ortsumfahrung wurden in die Abwägung eingestellt (vgl. B.XIV.6.1.). Für das landwirtschaftliche Anwesen Kapellenhof ist nach Maßgabe von §§ 41 Abs. 2, 42 BImSchG mit diesem Beschluss passiver Lärmschutz angeordnet worden (vgl. A.IV.9.3.1.).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat eine umfassende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme planungsrelevanter Arten und ihrer Lebensräume stattgefunden. Diese wird durch die Auflistung der in der Einwendung genannten Tierarten nicht erschüttert. Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten (vgl. B.IX.6.).

Die Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte im Wesentlichen funktionsbezogen im Umfeld zum geplanten Vorhaben. Insgesamt wird der Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung vom Vorhabenträger erbracht (vgl. B.IX.1.). Mit Unterlage 9.4a hat der Vorhabenträger im Übrigen eine detaillierte Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vorgelegt, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Defizite aufweist. Die benötigten Flächen für die einzelnen Kompensationsmaßnahmen sind im Grunderwerbsplan differenziert nach Flurstücken dargestellt.

Die Einwendungen sind daher zurückzuweisen, zumal nicht ersichtlich ist, inwiefern eigene Rechte der betroffenen Personen durch die Planung verletzt sein könnten.

#### **B.XIX.9. Ident-Nr. 011**

Die einwendende Person wendet sich gegen den Erwerb ihres Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16869, Gemarkung Jöhlingen. Hierzu ist zu sagen, dass lediglich eine

Teilfläche des Flurstücks während des Ausbaus eines Wirtschaftswegs vorübergehend benötigt wird. Alternativen, die ohne vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks auskommen, sind nicht ersichtlich. Die Inanspruchnahme von Grundstücken wird allgemein im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 behandelt, so dass auf diese Ausführungen verwiesen wird. Hinsichtlich des weiteren Vorbringens, das in erster Linie öffentliche Belange betrifft, wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.IX.1. (Eingriffe in Natur und Landschaft), B.IX.3. (Natura-2000-Gebiete), B.IX.6. (Artenschutz), B.XIV.5. (Klimaschutz) und B.IV., B.XVIII.1. (Planrechtfertigung), B.XIV.3., B.XVIII.5. (Varianten, Alternativen) verwiesen. Der Einwendung wurde das Schreiben der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V. in Kopie beigelegt, in soweit wird auf die Ausführungen unter B.XIX.1. Bezug genommen. Mithin wird die Einwendung aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

#### **B.XIX.10. Ident-Nrn. 016, 018**

Die Einwender sind Eigentümer der Grundstücke mit der Flurstück-Nr. 16860, 16861, 16832 und melden Bedenken gegen die Planung ohne diese in der Einwendung näher zu bezeichnen. Die Flurstücke 16860 und 16861 sind mit 99 m<sup>2</sup> bzw. 93 m<sup>2</sup> vorübergehend als Arbeits- bzw. Lagerfläche für die Verlegung von Versorgungsleitungen bzw. für die Befestigung des vorhandenen Wirtschaftsweges, der künftig auch als Betriebswegs genutzt werden soll, vorgesehen. Hierdurch wird ein Eingriff in das angrenzende flächenhafte Naturdenkmal im Attental weitgehend vermieden. Vom Flurstück 16832 werden ca. 359 m<sup>2</sup> dauerhaft für die Trasse der B 293 neu und 257 m<sup>2</sup> vorübergehend für den Bau der Bundesstraße benötigt.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Grundstücke ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Einwender an dem Erhalt ihres Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die

bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

### **B.XIX.11. Ident-Nr. 022**

Der Einwender wendet sich gegen den Erwerb seines Grundstücks mit der Flurstücknummer 17122/2, Gemarkung Jöhlingen. Dieses wird indes mit 879 m<sup>2</sup> für die Trasse benötigt und mit 446 m<sup>2</sup> hierfür bauzeitlich beansprucht. 115 m<sup>2</sup> werden benötigt, um eine durchgehende Wirtschaftswegverbindung nördlich der Trasse herstellen zu können, ohne in das Biotop auf den Flurstücken 17101 und 17117 einzugreifen. Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen sind lediglich in den Böschungsbereichen, die für die B 293 dauerhaft erworben werden, vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

### **B.XIX.12. Ident-Nrn. 025, 027**

Die einwendenden Personen erhoben mit Datum vom 20.09.2021 im Kern inhalts-

gleiche Einwendungen. Sie sind Eigentümer des vom Vorhaben betroffenen Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 17646, welches mit 42 m<sup>2</sup> erworben und mit 185 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden soll. Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse am Erhalt des Grundeigentums überwiegt. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Ein vom Vorhabenträger angestrebtes Unternehmensflurbereinigungsverfahren welches bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, ist ebenfalls nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden Auf die Ausführungen unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Bezüglich der weiteren vorgetragenen Bedenken kann weitreichend auf die obigen Ausführungen verwiesen werden, insbesondere: Erholungsfunktion/Lebensqualität (B.XIV.8.), Lärmimmissionen einschl. Nutzung Außenwohnbereiche (B.VIII.1, B.XIV.6.1., B.XVIII.7.), Luftschadstoffen (B.VIII.3.), Reifenabrieb, Mikroplastik (B.XVIII.10.), Starkregen/Hochwasser (BXII.3., B.XII.4.5) und Trinkwasserversorgung (B.XVIII.11.), Wertminderung privater Grundstücke (B.XVIII.6.). Die Einwender haben ihrem Schreiben zudem den sog. Vordruck 3 beigelegt, so dass insoweit auf die Ausführungen unter B.XIX.3. verwiesen wird. Eine vorhabenbedingte Gesundheitsgefährdung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

### **B.XIX.13. Ident-Nr. 026**

Die Einwenderin macht sich Sorgen um die Verkehrslärmbelastungen im Wielandweg, da schon jetzt ein erholsamer Schlaf nicht möglich sei. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu zutreffend erklärt, dass die Gebäude im Wielandweg direkt an der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 293 liegen und daher schon heute von starkem Verkehrslärm und Schadstoffbelastungen betroffen sind. Durch den Bau der neuen Ortsumfahrung wird die bisherige Ortsdurchfahrt deutlich vom Verkehr entlastet, was zu Lärm- und Schadstoffminderungen auch im

Wielandweg führt. Einzig im Untergeschoss eines Gebäudes (Wielandweg 15) kommt es am Tag zu einer geringfügigen – unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegenden - Pegelerhöhung um 1,2 dB(A). Die schalltechnische Untersuchung, die in diesem Bereich von einem erheblichen baulichen Eingriff ausgeht, kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine schalltechnisch wesentliche Änderung mit Erhöhungen um (gerundet) 3 dB(A) oder Überschreitung der Werte zur Gesundheitsgefährdung nicht vorliegt (vgl. B.VIII.1.4.2.). Schallschutzmaßnahmen waren somit für die Gebäude im Wielandweg nicht angezeigt.

#### **B.XIX.14. Ident-Nr. 028**

Die einwendende Person erhob mit Datum vom 25.09.2021 sowie mit Datum 14.11.2024 Einwendungen gegen die Planung. Sie sorgt sich vor allem um ihre Gesundheit infolge der betriebsbedingten und bauzeitlichen Lärmbelastungen. Sie sei es gewohnt, völlig ohne Lärm zu schlafen. Daher halte sie die vorgesehenen schallschutztechnischen Maßnahmen für unzureichend. Allein die Lage und die Brückenbauwerke würden die Belastungen mit Lärm sowie Schadstoffen im gesamten Ort durch die veränderten Fahrgeschwindigkeiten und die hohe Verkehrsmenge erhöhen.

Des Weiteren trägt die Einwendung im Wesentlichen vor, dass

- das flächenhafte Naturdenkmal Attental mit der Maria-Hilf-Kapelle sowie ein funktionierendes Ökosystem zerstört werde,
- der frische Luftstrom in den Hitzesommern durch das Vorhaben eingeschränkt werde,
- kein Bedarf für die Straße bestehe,
- Unfälle auf der Neubaustrecke zunehmen würden,
- Steuergelder verschwendet würden.

Die Einwendung zu den Lärmbelastungen wird aus den unter B.VIII.1.4.1., B.VIII.1.4.3. genannten Gründen zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass am Wohngebäudes des landwirtschaftlichen Anwesens an der straßenzugewandten Fassade Richtung Norden Lärmbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen im Tag- und Nachtzeitraum im 1. OG ermittelt wurden. Daher hat die Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss passiven Schallschutz angeordnet, um schutzbedürftige Räume vor Lärm zu schützen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.3.1). Teil der vom Straßenbaulastträger zu finanzierenden passiven Schallschutzmaßnahmen sind auch so genannte Schalldämmlüfter, die einen ausreichenden Luftaustausch auch bei geschlossenem Fenster in Räumen, die überwiegend zum Schlafen

benutzt werden, ermöglichen.

Bezüglich des weiteren Vorbringens wird insbesondere auf die obigen Ausführungen zur Planrechtfertigung (B.IV., B.XVIII.1.), den Eingriffen in Natur und Landschaft (B.IX.1.), zu Lärm- und Luftschadstoffen, inkl. Baulärm (B.VIII.1., B.VIII.3.) und zum Luftaustausch (B.III.2.7.) verwiesen. Durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)“ wird trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke auch die Verkehrssicherheit erhöht. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens steht für die Planfeststellungsbehörde nicht in Frage (vgl. auch Abschnitt B.XVIII.1.4.). Mit der Erholungsfunktion setzt sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung unter B.XVIII.4. auseinander. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

#### **B.XIX.15. Ident-Nrn. 034, 035, 036**

Die Einwender betreiben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb sowie einen gewerblichen Betrieb. Sie bewirtschaften nach eigenen Angaben insgesamt 85,6 ha an Fläche. Die Einwender machen eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen sowie des gewerblichen Familienbetriebs mit der Begründung geltend, dass wertvolle, hofnahe und optimal zugeschnittene Flächen bauzeitlich bzw. dauerhaft entzogen würden. Aufgrund der erschwerten Anbindung entstünden erhebliche zusätzliche Kosten (z.B. Treibstoffkosten, Lohnkosten), die von den Einwendern nicht näher beziffert werden. Die erschwerte Anfahrt beeinträchtigt auch die Erreichbarkeit für Kunden und Zulieferer. Darüber hinaus komme es zur Zerschneidung ackerbaulich genutzter Flächen in nicht bewirtschaftbare Teilflächen und ein Großteil der zu bewirtschaftenden Ackerflächen sei durch die Umgehung nicht mehr oder nur eingeschränkt erreichbar. Auch bauzeitlich komme es zu Betriebsstörungen durch die Eingriffe in das Wegenetz.

Der Einwand, durch das Vorhaben werde der landwirtschaftliche Betrieb in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet, gehört nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, BVerwGE 136, 332, juris Rn. 26) zu den Belangen, mit denen sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung grundsätzlich auseinandersetzen muss. Dabei kann nach der vorgenannten höchstrichterlichen Rechtsprechung nach allgemeiner, durch Sachverständigen-gutachten belegte Erfahrung ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig Regierungspräsidium Karlsruhe Seite 438

gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden.

Die Planfeststellungsbehörde hat am 09.05.2023 bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ein Gutachten zur Existenzgefährdung in Auftrag gegeben. Ein umfassendes Gutachten wurde jedoch letztlich nicht erstellt, weil am 10.01.2024 gegenüber der Gutachterin eingeräumt wurde, dass es für die Betriebe auch mit dem Bau der Straße „weitergehen“ würde. Ausweislich der daraufhin bei der Planfeststellungsbehörde vorgelegten Stellungnahme der Gutachterin vom 16.01.2024 beläuft sich der gesamte dauerhafte Flächenverlust auf 3,9645 ha, was einen Verlust von 4,63 % der Gesamtbetriebsfläche bedeuten würde. Allerdings dürfte dieser Wert angesichts zumindest teilweise nicht langfristig gesicherter Pachtflächen noch deutlich geringer ausfallen. Der Wert läge damit unterhalb der von der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13/08) aufgestellten Schwelle, nach der bei einem Flächenverlust von bis zu ca. 5 % bei einem gesunden Betrieb keine Existenzgefährdung zu erwarten ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an und macht sie sich zu eigen. Eine Existenzgefährdung oder gar -vernichtung kann damit ausgeschlossen werden. Auch eine von den Einwendern vorgetragene Einschränkung der Berufsausübung vermag die Planfeststellungsbehörde durch die Planung nicht zu erkennen.

Die Einwender tragen zudem erhebliche Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung durch Eingriffe in das Wegenetz und durch die Zerschneidung von Flurstücken vor. Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, im Zuge der Ausführungsplanung ein Umleitungskonzept zu erstellen. Dabei werde auch berücksichtigt, dass während aller Bauphasen die Zufahrt zum Hof, dessen Ver- und Entsorgung sowie die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen sichergestellt werden kann. Die Planfeststellungsbehörde hat dies klarstellend mit Nebenbestimmung A.IV.11.2. in diesem Beschluss verfügt. Der Vorhabenträger hat außerdem zugesagt, die Baumaßnahmen im Bereich der Hofstelle mit den Eigentümern abzustimmen (vgl. A.V.9.1.). Nach Realisierung des Vorhabens sind die landwirtschaftlichen Flächen durch die vorgesehenen Überführungen von Wegen und die vorgesehenen Ersatzwege erreichbar. Allerdings müssen teilweise Umwege in Kauf genommen werden. Eventuell dadurch entstehende zusätzliche Kosten sind hinzunehmen. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Abschnitt B.XIV.9.2. (Landwirtschaftliches Wegenetz) Bezug genommen.

Soweit sich die Einwender konkret gegen die Inanspruchnahme der Grundstücke

mit den Flurstücks-Nr. 17101, 17117, 17100, 17123, 17136, 17139, 17140, 17141 und 17142 wenden, ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Person (Ident-Nr. 36) an dem Erhalt des Grundeigentums überwiegt. Die Flurstücke werden für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen, für die Trasse der Ortsumfahrung sowie bauzeitlich benötigt. Auf die Inanspruchnahme der Flurstücke kann nicht verzichtet werden, ohne das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse am Planungsziel als solches zu gefährden. Drei der oben genannten Flurstücke werden für die landschaftspflegerische Maßnahme zur Aufwertung einer bereits bestehenden Feldhecke benötigt (Maßnahme 7.1A<sub>CEF</sub>), wobei es sich bei einem Flurstück um ein Wegegrundstück der Gemeinde Walzbachtal handelt. Zum Schutz des Biotops werden Teilflächen dieser Flurstücke dauerhaft belastet. Weitere Teilflächen der Flurstücke werden in unterschiedlichem Umfang für die Trasse dauerhaft benötigt oder bauzeitlich beansprucht, etwa zur Herstellung einer durchgehenden Wirtschaftswegverbindung nördlich der Trasse oder für die Verlegung bzw. den Rückbau diverser Leitungen, die auch der Versorgung der Hofstelle dienen. Für die Leitungen sind Grunddienstbarkeiten vorgesehen. Im Übrigen müssen die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden; landwirtschaftliche Flächen sind so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftung möglich ist (vgl. auch die Nebenbestimmung A.IV.11.3.).

Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte - und von den Einwender angesprochene Unternehmensflurbereinigung die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Des Weiteren fordern die Einwender aktiven Lärmschutz an ihrem Wohngebäude. Anlässlich der Nachanhörung zur Neuberechnung der Schalltechnische Untersuchung, haben die Einwender mit E-Mails vom 14. November 2024 erneut Einspruch gegen die schallschutztechnischen Maßnahmen mit dem Hinweis erhoben, dass Kinderzimmer und Schlafzimmer im Nordwesten liegen würden. Einer der Einwender hält den angedachten passiven Schallschutz auch aufgrund der von ihm übernommenen Kinderbetreuung für unzureichend.

Am Gebäude, welches im Außenbereich liegt, werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im 1. OG an der zur Straße gelegenen Fassade Richtung Norden tags und nachts überschritten. Daher hat die Planfeststellungsbehörde passiven Schallschutz angeordnet, um schutzbedürftige Räume vor Lärm zu schützen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.3.1). Bestandteil der vom Straßenbaulastträger zu finanzierenden passiven Schallschutzmaßnahmen sind auch so genannte Schalldämmlüfter, die einen ausreichenden Luftaustausch auch bei geschlossenem Fenster in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, ermöglichen. Einer Betreuung von Kleinkindern in diesen Räumen steht daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nichts entgegen. Die Forderung nach aktivem Schallschutz wird mithin zurückgewiesen. Hinsichtlich der Einzelheiten, insbesondere zur Unverhältnismäßigkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen, wird auf den Abschnitt B.VIII.1.4.3. verwiesen.

Soweit die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Anwesens vortragen, wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B.XVIII.6. hingewiesen. Darüber hinaus machen die Einwender pauschal weitere, überwiegend öffentliche Belange wie die unzureichende Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (vgl. Ausführungen unter B.IX.1.), Nichtberücksichtigung von artenschutzrechtlichen Verbotsstatbeständen (Vgl. B.IX.6.) und die Unvereinbarkeit mit Klimazielen (vgl. Ausführungen unter B.XIV.5.) geltend. Da sich die Einwender zudem den Ausführungen der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. anschließen, wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter B.XIX.1 Bezug genommen. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die Einwendungen sind letztlich zurückzuweisen.

#### **B.XIX.16. Ident-Nr. 079**

Die Einwenderin kritisiert den Umfang der Baumaßnahme und befürchtet Unfallgefahren auf der Ortsumfahrung durch einen drohenden Anstieg des Verkehrs sowie durch Überholvorgänge bei Tempo 100. Sie fordert daher eine Untersuchung aller im Vergleich zum Bau der Ortsumfahrung weniger invasiven Lösungen. In jedem Fall

macht die Einwenderin einen Verzicht auf Tempo 100 km/h auf der Ortsumfahrung sowie einen Verzicht auf den Bau eines sog. Kleeblatts geltend. Hierzu ist zu sagen, dass im Planfeststellungsbeschluss in erster Linie die bautechnischen Probleme zu bewältigen. Durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)“ wird trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke die Verkehrssicherheit erhöht. Ziel der RAL 2012 ist gerade nicht eine hohe Geschwindigkeit, sondern eine der Netzfunktion angemessene Geschwindigkeit, sichere Fahrverläufe, sicheres Begegnen und Überholen sowie sichere, „fehlerverzeihende“ Seitenräume (s. RAL Kap. 2). Deshalb sollen Landstraßen in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie dem Kraftfahrer eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt jedoch der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen. Etwas anderes gilt beispielsweise nur dann, wenn je nach den Umständen des Einzelfalls das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung ihrer baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann (vgl. BVerwG Beschl. v. 7.7.2000, 4 B 94/99).

Bezüglich des Knotenpunkts hat der Vorhabenträger erklärt, dass für den geplanten Knotenpunkt am Bauende diverse Varianten untersucht wurden. Der vorgesehene teilplanfreie Knotenpunkt mit zwei Verbindungsrampen weist im Vergleich eine größere Leistungsfähigkeit und die wenigsten Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern auf (vgl. auch B.XIV.4.1.). Im vorliegenden Fall könne die bestehende Zufahrt der Wössinger Straße für den südlichen Anschlussast mitgenutzt werden, so dass für die südliche Verbindungsrampe kaum zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diesen Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter B.XVIII.5. auch mit in den Einwendungen vorgebrachten Alternativlösungen zur Ortsumfahrung eingehend auseinandergesetzt. Insoweit wird hierauf verwiesen.

Soweit die Einwenderin darüber hinaus insbesondere die Naherholung im Attental und die Eingriffe in die Natur sowie pauschal die Lärmbelastung anspricht, wurden diese Punkte bereits behandelt und zwar unter den Abschnitten B.XIV.8. (Erholungsfunktion und Lebensqualität), B.IX.1 (Eingriffe in Natur und Landschaft) und

B.VIII.1. (Lärmimmissionen). Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die Einwendung ist zurückzuweisen.

### **B.XIX.17. Ident-Nr. 080**

Der Einwender fühlt sich durch die Planung in seinen persönlichen Rechtsgütern Eigentum und Besitz, körperliche Unversehrtheit (Gesundheit), Freiheit und Vermögen beeinträchtigt. Zudem trägt er vor, die Planung der OU B 293, verletze das allgemeine Rechtsgut Umwelt.

Die vom Einwender dargestellten Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Soweit vom Einwender behauptet wird, die Ortsumfahrung führe zu schwereren Unfällen und gefährde damit auch sein Leben als Nutzer der Straße, ist dem entgegenzuhalten, dass durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)“ trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke auch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Ziel der RAL 2012 ist gerade nicht eine hohe Geschwindigkeit, sondern eine der Netzfunktion angemessene Geschwindigkeit, sichere Fahrverläufe, sicheres Begegnen und Überholen sowie sichere, „fehlerverzeihende“ Seitenräume (s. RAL Kap. 2). Deshalb sollen Landstraßen in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie dem Kraftfahrer eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt jedoch der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen. Denn im Planfeststellungsbeschluss sind in erster Linie die bautechnischen Probleme zu bewältigen. Etwas anderes gilt beispielsweise nur dann, wenn je nach den Umständen des Einzelfalls das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung ihrer baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann (vgl. BVerwG Beschl. v. 7.7.2000, 4 B 94/99).

Der Vorhabenträger hat im Übrigen erklärt, dass für den geplanten Knotenpunkt am Bauende diverse Varianten untersucht wurden. Der vorgesehene teilplanfreie Knotenpunkt mit zwei Verbindungsrampen weist im Vergleich eine größere Leistungsfähigkeit und die wenigsten Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern auf (vgl. auch B.XIV.4.1.). Im vorliegenden Fall könne die bestehende Zufahrt der Wössinger Straße für den südlichen Anschlussast mitgenutzt werden, so dass für die südliche Verbindungsrampe kaum zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diesen

Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Soweit der Einwender mit Blick auf den Flächenverlust als eigenen Belang die Verhinderung des Erwerbs eines Baugrundstücks in Jöhlingen geltend macht, ist der Vorhalt für das Planfeststellungsverfahren als solcher nicht relevant. Der Vortrag des Einwenders, das Vorhaben führe aufgrund der hohen Plangeschwindigkeit zu erhöhtem Energieverbrauch u.a. von Elektroautos und damit zu höheren Stromkosten sowie zu einer verminderten Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft und zu erhöhten Steuern, kann seitens der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht nachvollzogen werden.

Darüber hinaus gibt der Einwender an, das Gebiet, welches ihm zur Naherholung diene, könne durch Lärm und Abgase nicht mehr als solches genutzt werden. Der Eingriff schädige Biotope und könne zur Separation von Tierpopulationen führen. Der Einwender trägt vor, Jöhlingen besäße eine große Population von Milanen. Diese sowie Fledermäuse würden durch den Verkehr gefährdet, so dass das Vorhaben im Widerspruch zum Artenschutz stehe. Bezüglich dieses Vorbringens wird auf die ausführlichen Ausführungen unter B.XIV.8. (Erholungsfunktion und Lebensqualität), B.IX.1 (Eingriffe in Natur und Landschaft) und B.IX.6. (Artenschutz) verwiesen. Insbesondere ist eine Gefährdung einer Population von Milanen unbegründet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat eine umfassende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme planungsrelevanter Arten und ihrer Lebensräume stattgefunden. Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten.

Soweit der Einwender eine Wertminderung seiner Immobilie befürchtet, da der Ort Jöhlingen an Attraktivität verliere, wird auf die ausführlichen Ausführungen unter B.XVIII.6. verwiesen.

Hinsichtlich des Vorbringens zur Lärm- und Luftschadstoffberechnung und der Annahme, weit außerhalb der Grenzwerte liegender Ergebnisse, wird auf die detaillierten Ausführungen unter B.VIII.1. (Lärmimmissionen) und B.VIII.3. (Luftschadstoffbelastung) verwiesen, deren Ergebnisse bei der Planung und im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden. Namentlich liefert eine Lärmberechnung im Gegensatz zu einer Lärmmessung unter gleichen Voraussetzungen immer gleiche Ergebnisse und ist daher vorhersehbar und für eine Prognose geeignet (vgl. B.XVIII.12).

Sofern der Einwender eine Verlagerung des (Güter-)Verkehrs von der Autobahn und der Schiene auf die Bundesstraße befürchtet, wurden nach Auskunft des Vorhabenträgers – der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt - Verlagerungen von alternativen Routen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung (vgl. B.VII.) berücksichtigt. Hingegen sei durch die Ortsumfahrung von keinen Neuverkehren auszugehen, da der Zeitvorteil bezogen auf die Gesamtstrecken relativ gering sei. Um einen maßgeblichen neuinduzierten Verkehr zu erhalten, müssten die Zeitvorteile deutlich größer sein. Im Übrigen ist mit der vorliegenden Planung eine für den gegenwärtigen und prognostizierten Verkehr ausreichend leistungsfähige Strecke vorgesehen.

Hinsichtlich der Äußerungen zu den Klimazielen ist festzuhalten, dass diese Punkte bereits oben unter B.XIV.5 bzw. B.XVIII.1.5. behandelt und darauf verwiesen wird.

Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen

#### **B.XIX.18. Ident-Nr. 081**

Der Einwender wendet sich gegen den Erwerb seines Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16848, Gemarkung Jöhlingen. Dieses wird indes vollumfänglich für den Bau der Straße sowie für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme 4.4 A) zur Aufwertung des Attentals als Lebensraum für wertgebende Arten und des siedlungsnahen Erholungsraums benötigt.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Regierungspräsidium Karlsruhe Seite 445

Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Da der Einwender das Schreiben der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. in Kopie beigefügt hat, wird auf B.XIX.1 hingewiesen. Die Einwendung wird aufgrund der obigen Ausführungen und des Verweises auf die Einwendung der BI zurückgewiesen.

### **B.XIX.19. Ident-Nr. 100**

Der Einwender wendet sich gegen den Erwerb seines Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16835, Gemarkung Jöhlingen, und begründet dies mit einem Wertverlust sowie einer Zerschneidung des Flurstücks. Von dem Flurstück werden für den Bau der Ortsumfahrung ca. 458 m<sup>2</sup> dauerhaft und ca. 207 m<sup>2</sup> vorübergehend benötigt. Eine Vermeidung der Grundstücksinanspruchnahme ist nicht möglich. Ein Aufstauen von Wasser durch den Erdwall der geplanten Brücke, wie es der Einwender befürchtet, ist nach den Darlegungen des Vorhabenträgers nicht zu erwarten, weil das Gelände zur Wöschbacher Straße hin abfällt. Dadurch bedingte Ernteauffälle oder Schwierigkeiten bei der Bewirtschaftung sind somit unbegründet.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist die Planfeststellungsbehörde daher im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen. Ferner

wird auch auf die Ausführungen unter B.XIV.9. (Belange der Landwirtschaft) ergänzend Bezug genommen.

Soweit der nicht ortsansässige Einwender eine Zerstörung des Ökosystems im Attental sowie Lärmbelastigungen durch den Schwerverkehr vorbringt, wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.IX.1 (Eingriffe in Natur und Landschaft), B.VIII.1 (Lärmimmissionen) Bezug genommen. Im Übrigen handelt es sich beim o. g. Flurstück um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche, die nicht zum dauerhaften Aufenthalt bestimmt ist und für die die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht maßgeblich sind. Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen

### **B.XIX.20. Ident-Nr. 131**

Die Einwenderin hat mit Schreiben vom 25.09.2021 Bedenken gegen das Vorhaben eingereicht. Sie macht geltend durch die Planung in persönlichen Rechtsgütern wie Eigentum und Besitz, körperliche Unversehrtheit (Gesundheit), Freiheit und Vermögen beeinträchtigt zu sein. Von der Baumaßnahme ist das Grundstück mit der Flurstücks-Nr. 18109 betroffen, dessen Erbin die Einwenderin ausweislich des vorliegenden Grunderwerbsverzeichnisses ist. Von dem Flurstück werden 228 m<sup>2</sup> vorübergehend für den Bau der Bundesstraße in Anspruch genommen. Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse am Erhalt des Grundeigentums überwiegt. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Bedenken kann weitreichend auf die obigen Ausführungen verwiesen werden, insbesondere: Erholungsfunktion/Lebensqualität (B.XIV.8.), Klimaschutz (B.XIV.5., B.XVIII.1.5.), Lärmimmissionen (B.VIII.1, B.XIV.6.1.), Luftschadstoffe (B.VIII.3.), Natur- und Landschaft einschl. LSG, FND und FFH-Gebiet (B.IX.1 – 5), Denkmalschutz (B.XIII.), Kleinklima (B.II.2.7), Reifenabrieb, Mikroplastik (B.XVIII.10.), Trinkwasserversorgung (B.XVIII.11.). Eine Verletzung grundgesetzlich geschützter Rechtsgüter der Einwenderin durch z. B. Lärm vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen. Ein Verzicht auf die Ortsumfahrung oder ein Ausbau der Bestandsstrecke

sind nicht geeignet die angestrebten Planungsziele zu erfüllen. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

### **B.XIX.21. Ident-Nr. 161**

Die Einwenderin ist Anwohnerin im Wohngebiet „Attental“ und befürchtet durch die Lagerung von Bodenaushub während der Bauphase das Abschwemmen von Sand bei Starkregen und dadurch ein Überspülen ihres Kellers mit Sandschlamm sowie eine Verstopfung der Kanalisation. Dies habe sich bereits schon einmal ereignet. Sie fordert daher eine Haftbarmachung des Baulastträgers. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass überschüssiges Material aus dem Baubetrieb in der Regel direkt abgefahren werden kann. Zwischengelagertes Material werde in Mieten gelagert, die zum Erosionsschutz begrünt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat weitreichende Nebenbestimmungen zum Bodenschutz verfügt (vgl. A.IV.7), die auch den Aushub und die Lagerung betreffen. Ergänzend wird auf Abschnitt B.XII.3. (Entwässerungsplanung und Starkregenereignisse) verwiesen.

Die Einwenderin bezweifelt ferner die Ergebnisse der Immissionsschutzfachlichen Untersuchungen und befürchtet Gesundheitsgefahren. Wieviel Lärm durch die Trasse, die als Bundesfernstraße mehr Verkehr, vor allem zusätzlichen nationalen und internationalen Schwerlastverkehr anziehen werde, sei durch eine Vorberechnung nicht realistisch voraus zu sagen. Hierzu ist zu sagen, dass der Schalltechnischen Untersuchung die Verkehrsmengen aus der Verkehrsunteruntersuchung zugrunde gelegt wurden, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ermittelt wurden. Insbesondere wird durch die Ortsumfahrung nicht die von der Rechtsprechung angenommene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten. Vielmehr werden im Wohngebiet „Attental“ die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Auf die Ausführungen unter B.VII. (Verkehrsuntersuchung) B.VIII.1. (Lärmimmissionen), B.XIV.6.1. (Lärmschutzbelange), B.XVIII.7. (Lärmbeeinträchtigungen Außenwohnbereich / Abwägung) B.XVIII.12. (Lärmmessung) wird ausdrücklich hingewiesen. Ebenso hat der Vorhabenträger mit Unterlage eine lufthygienische Untersuchung vorgelegt, deren Ergebnisse unter B.VIII.3. dargestellt werden.

Hinsichtlich des Vorbringens zum Naherholungsgebiet, zu den Eingriffen in Natur- und Landschaft sowie zum Landschaftsschutzgebiet und flächenhaften Naturdenkmal wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.XIV.8. (Erholungsfunktion),

B.IX.1. (Eingriffe in Natur- und Landschaft) und B.IX.4. (Landschaftsschutzgebiet und Flächenhaftes Naturdenkmal) verwiesen. Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist angesichts der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten (vgl. B.IX.6.). Dem Vorhalt der Zerschneidung eines Wildtierkorridors von nationaler Bedeutung wird durch den geplanten Bau einer ca. 50 m breiten Grünbrücke begegnet. Soweit die Einwenderin die Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel anspricht wird auf B.XII.1.1.2. (Grundwasser) hingewiesen. Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss ebenfalls themenbezogen behandelt worden. Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

### **B.XIX.22. Ident-Nr. 162**

Das Grundstück des Einwenders mit der Flurstücks-Nr. 16882 ist von der Planung betroffen, wobei von dem Flurstück lediglich eine Fläche von 88 m<sup>2</sup> vorübergehend als Arbeits- und Lagerfläche für die Verlegung von Versorgungsleitungen bzw. für die Befestigung des vorhandenen Wirtschaftswegs (künftig Wirtschafts- und Betriebsweg für die Bauwerkskontrolle) benötigt werden.

Der Einwender hat mit Schreiben vom 28.09.2021 unter Verwendung des sog. Vordrucks 1 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Daher wird auf die dortigen Ausführungen unter B.XIX.2. Bezug genommen. Ergänzend ist festzuhalten, dass am Wohngebäude des Einwenders Lärmzunahmen zu erwarten sind, diese aber unterhalb der festgelegten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bleiben. Die vorhabenbedingten Lärmeinwirkungen wurden in die Abwägung eingestellt (vgl. B.XIV.6.1.) so dass hierauf verwiesen werden kann. Schädliche Luftschadstoffbelastungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete sind nicht zu erwarten (vgl. B.VIII.3.).

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

### **B.XIX.23. Ident-Nr. 172**

Der Einwender ist Eigentümer des von der Planung betroffenen Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16507, Gemarkung Jöhlingen. Der Einwender hat der Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht ausdrücklich widersprochen, jedoch Einwendungen gegen den Bau der Ortsumfahrung erhoben. In der Planung sieht er einen Eingriff in seine grundgesetzlich geschützten Individualrechte / Freiheitsrechte. Die permanenten Lärmemissionen, die Luftschadstoffe sowie die Eingriffe in den Naherholungsraum würden zu einer erheblichen Wertminderung seiner Immobilie sowie zu einer gravierenden Einschränkung der Nutzung, insbesondere im Außenbereich führen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mit den Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffen hat sich die Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt B.VIII.1, B.XIV.6. sowie B.VIII.3. auseinandergesetzt. Soweit der Einwender eine erhebliche Wertminderung seiner Immobilie befürchtet wird auf Abschnitt B.XVIII.6. verwiesen. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde die Belange der Naherholung in ihre Abwägung eingestellt (vgl. B.XVIII.4), so dass hierauf Bezug genommen wird.

Hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme wird gleichwohl ausgeführt, dass auf die Inanspruchnahme des Flurstücks nicht verzichtet werden kann. Bei dem Grundstück handelt es sich um eine aufgelassene, brachgefallene Obstanlage, die flächig von Goldrute eingenommen wird. 315 m<sup>2</sup> werden für den Bau eines Wirtschaftsweges benötigt, da die bisherige Zufahrt auf die B 293 entfällt. Das restliche Flurstück wird für die Umwandlung einer Ruderalfläche in Halboffenland (Maßnahme 2.2.A) benötigt, das zur Stützung des Biotopverbunds in Zusammenhang mit dem im Generalwildwegeplan ausgewiesenen Wildtierkorridor und zur Sicherung der Funktionalität der geplanten Grünbrücke beiträgt. Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die be-

Regierungspräsidium Karlsruhe Seite 450

zweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Der Einwender hat seiner Einwendung ferner das Schreiben der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V. sowie den sog. Vordruck 3 in Kopie beigefügt. Insoweit wird auf B.XIX.1. und B.XIX.3. verwiesen.

#### **B.XIX.24. Ident-Nr. 177**

Die Einwenderin macht eine Einschränkung ihrer Religionsausübung geltend. Das Gebiet rund um die Maria-Hilf-Kapelle sei für sie ein Ort der Erholung und trage zur Gesundung und Gesunderhaltung bei. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Planung der Religionsausübung nicht entgegensteht. Die Bedeutung des Naherholungsgebiets wurde berücksichtigt, vgl. Abschnitt B.XIV.8 (Erholungsfunktion und Lebensqualität). Insbesondere bleibt die Zuwegung zur Maria-Hilf-Kapelle erhalten.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens wird auf die Ausführungen unter B.XIV.5. (Klimaschutz), BIX. (Natur- und Artenschutz), B.XVIII.5. (Nichtberücksichtigung weiterer Alternativen), B.XII.1.1.2. (Grundwasser), B.XII.3. (Entwässerungsplanung und Starkregenereignisse) B.XVIII.10. (Reifenabrieb), B.XVIII.11. (Trinkwasserversorgung), B.VIII. (Immissionsschutz) verwiesen. Negative Auswirkung auf die Gesundheit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen.

#### **B.XIX.25. Ident-Nr. 185**

Der Einwender ist Anwohner im Wohngebiet „Attental“. Er führt in seinem Schreiben vom 21.09.2021 aus, das verfahrensgegenständliche Vorhaben sei aufgrund der Neuversiegelung, der Eingriffe in Ökosysteme sowie der Treibhausgasimmissionen nicht mit dem Pariser Klimaschutzabkommen vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde hat in Abschnitt B.XIV.5. die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgas-Bilanz nach Maßgabe des Art. 20a des Grundgesetzes i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt. Demnach stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen. Unabhängig davon ist es gemäß § 4 FStrAbG dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen.

Des Weiteren trägt der Einwender vor, das Attental habe für ihn und seine Familie wegen der besonderen Lage und der Artenvielfalt eine besondere Bedeutung für Freizeit und Erholung und trage entscheidend zur Gesunderhaltung und Lebensqualität bei. Mit der Erholungsfunktion hat sich die Planfeststellungsbehörde unter B.XIV.8 ausführlich auseinandergesetzt, so dass hierauf verwiesen wird. Hinsichtlich des Landschaftsschutzgebiets und flächenhaften Naturdenkmals „Attental“ wird auf B.IX.4. Bezug genommen.

Dem Vorhalt des Einwenders, die der Planung zugrundeliegenden verkehrsprognostischen und immissionstechnischen Daten seien mangelhaft, kann nicht gefolgt werden. Insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.VII., B.VIII. sowie B.XVIII.2. verwiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wurden sowohl die Ergebnisse der Verkehrsprognose, der Schalltechnische Untersuchung sowie der Lufthygienische Untersuchung anhand geeigneter und gültiger Methoden ermittelt. Lärmsteigerungen entlang des Wohngebiets Attental von weit über 10 dB(A), wie vom Einwender behauptet, sind ausdrücklich nicht zu erwarten. Dabei ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass insbesondere in der ersten Häuserreihe der Wohnbebauung mehr als nur geringfügige Pegelzunahmen unterhalb der Grenzwerte zu erwarten sind. Sie hat diese in die Abwägung eingestellt und unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte gewichtet (vgl. B.XIV.6.1.).

Soweit der Einwender vorträgt, die mit der Planung verfolgten Ziele (vgl. B.IV.2.) könnten nicht erreicht werden, ist dies unbegründet. Das Argument, eine innerörtliche Verkehrsentlastung fände nur eingeschränkt zugunsten weniger Häuser statt, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Sofern der Einwender sich dahingehend äußert, auf der Bestandsstrecke bestehe keine Unfallhäufigkeit, wird auf die Ausführungen unter B.XVIII.9 (Unfallsituation Bestandsstrecke) verwiesen. Die Behauptung, die Streckenführung der neuen Ortsumfahrung würde neue Unfallquellen u.a. im Wasserschutzgebiet schaffen, wird zurückgewiesen, da durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)“ trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke auch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Ziel der RAL 2012 ist gerade nicht eine hohe Geschwindigkeit, sondern eine der Netzfunktion angemessene Geschwindigkeit, sichere Fahrverläufe, sicheres Begegnen und Überholen sowie sichere, „fehlerverzeihende“ Seitenräume (s.

RAL Kap. 2). Deshalb sollen Landstraßen in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie dem Kraftfahrer eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt jedoch der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen. Die für Polizei und Rettungsdienst zuständigen Stellen sowie die Gemeinde Walzbachtal wurden zur Planung angehört und haben keine Sicherheitsbedenken geäußert. Darüber hinaus ist durch die Ortsumfahrung von keinem maßgeblichen neu induzierten Verkehr auszugehen, da der Zeitvorteil bezogen auf die Gesamtstrecken nur relativ gering ist. Es ergeben sich aber Rückverlagerungen aus alternativen Strecken.

Soweit der Einwender eine mangelnde Fernstraßenrelevanz und einen fehlenden Netzanschluss anspricht, wird auf B.XVIII.1. verwiesen. Das vom Einwender aufgegriffene Zitat „Der BVWP-Entwurf und damit auch das Straßenneubauprojekt OU Jöhlingen, müsste wegen der schwerwiegenden Mängel in die Werkstatt zurückgerufen werden.“ ist der Stellungnahme zum BVWP 2030 von Rudolf Pfleiderer v. 10.06.2016 so nicht zu entnehmen. Ein Bezug zur OU Jöhlingen wird durch die Verkehrswissenschaftler nicht hergestellt. Unüberwindbare Hindernisse, die einer Finanzierung entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (vgl. B.XVIII.1.3.). Hinsichtlich des vom Einwender als unzutreffend bezeichneten Nutzen-Kosten Verhältnis wird auf B.XVIII.1.4. verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde sieht insgesamt keinen Anlass dafür, dass dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegenden Bewertungsverfahren und dessen Ergebnisse in Frage zu stellen.

Zum Vortrag, überörtliche Alternativtrassen seien nicht erwähnt und sonstige Alternativen, durch welche die Umwelt und Betroffene weniger belastet werden, seien nicht ausreichend geprüft worden, wird ausdrücklich auf die Ausführungen unter B.XIV.3. und B.XVIII.5. Bezug genommen. Bezüglich der vom Einwender thematisierten Mobilitätswende wird auf B.XVIII.1.5. (Klimaschutz und nachhaltige Mobilität) verwiesen.

Soweit der Einwender vorbringt, der Baulärm würde zu chronischen Erkrankungen führen, kann dem entgegengehalten werden, dass zwar gewisser Baulärm nicht in Abrede zu stellen ist, allerdings mit zahlreichen Nebenbestimmungen zum Schutz der Anwohner begegnet wird (vgl. A.IV.9). Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, die Hauptandienung der Baustelle durch Bau- und Lieferfahrzeuge für den Bau der Ortsumfahrung nicht über das Wohngebiet „Attental“ zu führen (vgl. A.V.1.2).

Sofern der Einwender durch die Neubaustrecke eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung durch Verkehrsunfälle und eine geringere Grundwasserneubildung befürchtet, wird auf B.XVIII.11. sowie B.XII.1.1.2. verwiesen. Die Länge, auf der das Wasserschutzgebiet von der Bundesstraße B 293 neu tangiert wird, verkürzt sich gegenüber dem Bestand deutlich; die RiStWag werden beachtet. Der Einwand, die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG (FFH-Ausnahmeprüfung) lägen nicht vor, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet (siehe B.IX.3.3.). Die gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung wurden festgesetzt. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat das Vorliegen der Voraussetzungen in ihrer Stellungnahme nicht in Abrede gestellt.

Hinsichtlich des pauschalen Vorbringens zur fehlenden Kompensation von Eingriffen in Natur- und Landschaft, zum mangelnden Nachweis der Wirksamkeit der Grünbrücke sowie zur unzureichenden Begutachtung der Fledermauslebensräume wird auf die Ausführungen unter B.IX.1. sowie B.IX.6. verwiesen. Die Wirksamkeit der Grünbrücke wird im Übrigen durch ein Monitoring sichergestellt (A.IV.4.4.14.). Auswirkungen auf das Makroklima wurden im Rahme der UVP insb. unter B.III.2.7. behandelt. Der Einwendung wurde auch der sog. Vordruck 3 beigelegt, so dass auf die Ausführungen hierzu verwiesen wird (vgl. B.XIX.3). Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange in die Gesamtabwägung nach § 17 Abs. 6 FStrG eingestellt. Sie ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste.

#### **B.XIX.26. Ident-Nrn. 187, 188, 189, 190, 128, 129**

Die Einwender haben mit Schreiben vom 23.09.2021 bzw. 26.09.2021 umfassend Einwendungen erhoben. Die Einwender wohnen im Wohngebiet „Attental“. Sie machen geltend, die Planung verletze sie in ihren Grundrechten auf Eigentum, Gleichheit, Gesundheit und Leben. Im Kern tragen sie vor, das Vorhaben sei nicht gerechtfertigt und führe zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen im Bereich Jöhlingen, verändere das Kleinklima und entziehe fußläufig erreichbare Erholungsflächen, indem die Landschaft zerschnitten das Landschaftsbild durch eine in Hochlage geplante intensiv genutzte Straßentrasse verändert und das Gebiet verlärmte werde.

Die Einwender zweifeln die korrekte Zuordnung zum vorrangigen Bedarf bei der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 an. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter B.IV.1. sowie auf die Abhandlung der Einwendung der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. unter B.XIX.1 verwiesen. Die Einwender bezweifeln des Weiteren die Baulastträgerschaft des Bundes, da ein Nachweis der Fernverkehrsrelevanz gemäß § 1 FStrG in den Planunterlagen nicht erkennbar sei und die verwendeten Verkehrszahlen hierüber keine Rückschlüsse zuließen. Die Einwendung wird unter Verweis auf die obigen umfassenden Ausführungen zur Fernverkehrsrelevanz (B.XVIII.1.1.), zur Verkehrsprognose im Rahmen der Planrechtfertigung (B.XVIII.1.2.) und zur Finanzierung und Baulastträgerschaft (B.XVIII.1.3.), zurückgewiesen. Soweit die Einwender kritisieren, dass für das Teilprojekt B293-G30-BW-T2-BW in PRINS auf die Ausweisung eines separaten Nutzen-Kosten-Verhältnisses verzichtet wurde und dieses sowie die Dringlichkeitseinstufung aus dem Hauptprojekt hergeleitet werde, wird auf die Ausführungen unter B.XVIII.1.4 (NKV) und B.XVIII.3. („Klammerung“) verwiesen. Die Forderung nach einer Neuberechnung des NKV wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde sieht insgesamt keinen Anlass dafür, dass dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Bewertungsverfahren und dessen Ergebnisse in Frage zu stellen. Beiden Teilprojekten kommt eine eigenständige verkehrliche Wirkung zu. Da auch das Vorhaben B 293, Ortsumfahrung Berghausen im geltenden Bedarfsplan dem Vordringlichen zugeordnet ist, kann regelmäßig von seiner Verwirklichung ausgegangen werden. Zutreffend ist, dass die Trenneffekte auf der L 559 Richtung Weingarten auf einem hohen Niveau und auf der L 559 neu auf einem sehr hohen Niveau bleiben. Gleichwohl hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung nachvollziehbar bekräftigt, dass dennoch von einer wesentlichen Verbesserung im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall auszugehen ist, da das Verkehrsaufkommen deutlich vermindert wird.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion im Attental wird auf die Ausführungen unter B.XIV.8 verwiesen. Damit die Auswirkungen so gering wie möglich ausfallen, sieht die Planung verschiedene Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen vor, die u.a. eine möglichst weitgehende Einbindung der Trasse in die Landschaft schaffen und Lärmbelastungen mindern. Soweit in der Einwendung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild, das flächenhafte Naturdenkmal „Attental“ und das FFH-Gebiet „Mittlerer-Kraichgau“ angesprochen werden, wird ausdrücklich auf die Abschnitte B.IX.1., B.IX.3., B.IX.4. in diesem Beschluss verwiesen. Insbesondere der Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung wird vom Vorhabenträger zur Über-

zeugung der Planfeststellungsbehörde erbracht. Für gesetzlich geschützte Gehölzbiotop wird im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde mit diesem Beschluss eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt (vgl. B.IX.2.). Soweit behauptet wird, Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets durch Stickstoffeinträge seien nicht geprüft worden, ist zu sagen, dass eine eingehende Prüfung stattgefunden hat und Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps 9130 „Waldmeister-Buchenwald“ durch zusätzliche verkehrsbedingte Stickstoffeinträge nicht gegeben sind (vgl. B.IX.3.2.1.). Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftaustausch wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem nachvollziehbaren Ergebnis betrachtet, dass die Auswirkungen nicht als erheblich zu bewerten sind (vgl. B.III.2.7., B.III.3.).

Ferner sprechen die Einwender den Artenschutz an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat eine umfassende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme planungsrelevanter Arten und ihrer Lebensräume stattgefunden. Dem Einwand, für Fledermäuse bestünde ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko kann unter Bezug auf die Ausführungen in Abschnitt B.IX.6.2.2. nicht gefolgt werden. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen weder für Fledermäuse noch für Vögel oder Insekten zu befürchten. Insoweit wird ausdrücklich auf den Abschnitt B.IX.6. verwiesen.

Soweit die Einwender die Verkehrsuntersuchung rügen, wird auf die Ausführungen unter B.VII. und B.XVIII.2. ausdrücklich Bezug genommen. Die Forderung einer Neuberechnung wird zurückgewiesen. Das Ergebnis der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018 für das Zieljahr 2035 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründet worden; der Prognosehorizont ist ausreichend. Mithin kann den Einwendern auch nicht beigeplichtet werden, dass für den sog. Basis-Nullfall veraltete Zahlen herangezogen werden. Soweit vorgebracht wird, die Einwohnerzahl von Walzbachtal sei zu hoch angesetzt worden, ist festzuhalten, dass für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2018 die Einwohnerzahlen der Vorausberechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg im Jahr 2018 entnommen wurde. Insgesamt bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass sich durch die Ortsumfahrung eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastungen in Jöhlingen ergeben wird, welche durch die Ortsumfahrung Berghausen noch verstärkt werden wird. Eine Untersuchung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner von Jöhlingen hält die Planfeststellungsbehörde in

diesem Zusammenhang für nicht erforderlich, da die B 293 eine überregionale Verbindungsfunktion besitzt. Soweit behauptet wird, die Ortsumfahrung führe zu schwereren Unfällen, ist dem entgegenzuhalten, dass durch die Berücksichtigung der gültigen Richtlinien wie insbesondere der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) und der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)“ wird trotz höherer zulässiger Geschwindigkeiten im Vergleich zur Bestandsstrecke auch die Verkehrssicherheit erhöht. Ziel der RAL 2012 ist gerade nicht eine hohe Geschwindigkeit, sondern eine der Netzfunktion angemessene Geschwindigkeit, sichere Fahrverläufe, sicheres Begegnen und Überholen sowie sichere, „fehlerverzeihende“ Seitenräume (s. RAL Kap. 2). Deshalb sollen Landstraßen in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie dem Kraftfahrer eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen. Die Anordnung der notwendig erscheinenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt jedoch der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten. Auf die Darlegungen zur Unfallsituation im Zuge der Bestandstrasse unter B.XVIII.9. wird hingewiesen. Die Strecke ist nach wie vor unfallauffällig.

Die Einwendung bemängelt ebenfalls die Schalltechnische Untersuchung und hält diese für unbrauchbar. Der Einwand wird zurückgewiesen und diesbezüglich auf die ausführlichen Ausführungen unter B.VIII.1 sowie auf die von den Einwender selbst in Bezug genommenen Ausführungen zur Einwendung der Bürgerinitiative unter B.XIX.1. verwiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lassen sich aus dem Gutachten mögliche Betroffenheiten hinreichend deutlich erkennen. Grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte werden durch das Vorhaben nicht hervorgerufen. Vielmehr werden auch im Wohngebiet „Attental“ die Grenzwerte der 16. BImSchV BImSchV für allgemeine Wohngebiete (59 / 49 dB(A)) mit max. 50 dB(A) tags und 43 dB(A) nachts eingehalten. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht angezeigt. Gleichwohl ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass insbesondere in der ersten Häuserreihe der Wohnbebauung mehr als nur geringfügige Pegelzunahmen unterhalb der Grenzwerte zu erwarten sind. Insoweit hat sie diese in die Abwägung eingestellt (vgl. B.XIV.6.1.).

Soweit die Methodik und das Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung moniert wird, sind die Ausführungen unter B.VIII.3. maßgeblich. Die Luftschadstoffbelastung wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung auch berücksichtigt. Die Forderung, die Trasse abzusenken und durchgängig Wälle zu errichten, ist insbesondere auch in Anbetracht der von ca. Bau-km 0+831 – 1+022 sowie 1+188 – 1+480 vorgesehenen

Seitenablagerungen unbegründet.

Hinsichtlich des Klimaschutzes, wird ausdrücklich auf die Ausführungen unter B.XIV.5. und B.XVIII.1.5 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgas-Bilanz nach Maßgabe des Art. 20a des Grundgesetzes i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt. Demnach stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

Soweit die Einwender eine fehlerhafte Variantenprüfung behaupten, wird auf B.XIV.3 und B.XVIII.5 hingewiesen. Die Antragsvariante (Variante 6, „Kombinationsvariante“) wird – entgegen der Meinung der Einwender - in den Planunterlagen zudem ausreichend dargestellt und den u.a. dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und den immissionsschutzfachlichen Untersuchungen zu Grunde gelegt. Dem Vorbringen, die Wöschbacher Taltrasse sei hierbei unzureichend berücksichtigt worden, tritt die Planfeststellungsbehörde entgegen. Insgesamt ist der beantragten Trasse der Vorzug zu geben, da sich die Wöschbacher Taltrasse nicht als eindeutig vorzugswürdigere Variante darstellt.

Hinsichtlich der von den Einwendern geforderten Berücksichtigung Aspekte, wie die Förderung anderer Verkehrsträger, zum Beispiel ein Ausbau des ÖPNV, Fuß- und Radverkehr oder der Verhausung der Trasse zumindest auf den Brückenbauwerken, wird insbesondere auf B.XVIII.1.5. und B.XVIII.5. Bezug genommen.

Die Entwässerungsplanung entspricht den geltenden Richtlinien und verletzt die Einwender nicht in ihrem Grundrecht aus Art. 14 GG. Entgegen dem Vorbringen der Einwender wurden Auswirkungen durch Starkregenereignisse sowie das festgesetzte Überschwemmungsgebiet hinreichend berücksichtigt, vgl. B.XII.3., B.XII.4.5. Die angesprochene Hochwasserschutzkonzeption der Gemeinde Walzbachtal ist als solche nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Die gemeindliche Sanierung des Hochwasserrückhaltebeckens sowie Auswirkungen auf dieses wurden jedoch im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt (vgl. B.XII.4.5.1.). Im Übrigen wird die Trinkwasserversorgung der Einwender durch die Flächenversiegelung nicht gefährdet, vgl. B.XVIII.11. bzw. B.XII.1.1.2.

Soweit von den Einwendern eine erhebliche Wertminderung der privaten Grundstücke im Wohngebiet „Attental“ bis zur Unverkäuflichkeit der Grundstücke und kompletten

Nutzungsausfall der Mietobjekte geltend gemacht wird, verweist die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich auf Abschnitt B.XVIII.6.. Für das Vorhaben werden indes keine Teilflächen eines Grundstücks der Einwender in Anspruch genommen.

Entgegen der Ansicht der Einwender genügen die ausgelegten Planunterlagen auch den Anforderungen, denn die Auslegung kann sich auf diejenigen Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abzuschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, 4 A 18.99). Dies ist hier der Fall, was auch die umfassende Stellungnahme der Einwender belegt. Durch die Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen waren zudem weder zusätzliche erhebliche noch andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen, womit gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen werden konnte.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen der Einwender wurde im Beschluss themenbezogen behandelt. Eine Grundrechtsverletzung, wie sie die Einwender vorbringen, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

### **B.XIX.27. Ident-Nr. 192**

Der Einwender wendet sich mit Schreiben vom 23.09.2021 gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke mit der Flurstück-Nr. 16782 und 16865, Gemarkung Jöhlingen.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Vom Flurstück Nr. 16782 werden 1.388 m<sup>2</sup> für die B 293 neu bzw. die Attentalbrücke benötigt. Weitere 1.946 m<sup>2</sup> (Erwerb) und 2.524 m<sup>2</sup> (Grunddienstbarkeit) werden für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahmen 4.2 A, 4.3 ACEF) benötigt. Aufgrund des Zuschnittes der Flurstücke und infolge der Abdeckung durch die Brücke wäre hier eine weitere landwirtschaftliche Nutzung nur eingeschränkt möglich. Vom Flurstück Nr. 16865 werden 190 m<sup>2</sup> lediglich vorübergehend benötigt. Hierdurch wird ein Eingriff in das angrenzende flächenhafte Naturdenkmal weitgehend vermieden. Alternativen, die ohne Inanspruchnahme der

Flurstücke auskommen, sind nicht ersichtlich (vgl. auch B.XIV.3., B.XVIII.1.5.) Im Rahmen der Planung wurde ebenfalls ausreichend geprüft, ob auf Flächen zurückgegriffen werden kann, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden.

Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen. Ferner wird auch auf die Ausführungen unter B.XIV.9. (Belange der Landwirtschaft) ergänzend Bezug genommen.

Soweit der Einwander eine Zerstörung des Ökosystems im Attental vorbringt, wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.IX.1. (Eingriffe in Natur und Landschaft) Bezug genommen. Die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte im Wesentlichen funktionsbezogen im Umfeld zum geplanten Vorhaben. Insgesamt wird der Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung vom Vorhabenträger erbracht (vgl. B.IX.1.). Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten (vgl. B.IX.6.). Der Einwand, die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG (FFH-Ausnahmeprüfung) lägen nicht vor, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet (siehe B.IX.3.3.). Die Planfeststellungsbehörde hat auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgas-Bilanz nach Maßgabe des Art. 20a des Grundgesetzes i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt (vgl. B.XIV.5.). Der Vorhalt des Einwenders, dem Vorhaben stehe die Vereinbarkeit mit den Klimazielen entgegen, wird demnach im Ergebnis nicht geteilt.

Der Einwander hat seinem Schreiben die Einwendung der BI Pro Jöhlingen e.V. in

Kopie beigelegt. Insoweit wird, insbesondere bezüglich der ausdrücklich angesprochenen Planrechtfertigung, auf die Einwendung der BI Pro Jöhlingen e.V. unter B.XIX.1. sowie die thematisch passenden Stellen in diesem Beschluss verwiesen.

### **B.XIX.28. Ident-Nr. 196**

Die Einwenderin widerspricht der Inanspruchnahme ihres Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16808, Gemarkung Jöhlingen. Vom Flurstück werden 811 m<sup>2</sup> dauerhaft für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme 4.7 ACEF (Entwicklung von Zauneidechsenhabitaten) benötigt werden. Die Maßnahmen 4.7 ACEF ist für den Verlust der Fortpflanzungsstätten der Zauneidechse im direktem räumlichen Umfeld der betroffenen Lebensstätten als funktionserhaltende Maßnahme vorgesehen. Das Flurst. Nr. 16808 grenzt unmittelbar an die Lebensstätte an. Die Nähe zu den bisherigen Habitaten der Zauneidechse ist zur Vermeidung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG besonders wichtig, so dass Alternativen bzw. die Inanspruchnahme von Flurstücken der öffentlichen Hand nicht ersichtlich sind. Weitere 761 m<sup>2</sup> des Flurstücks werden bauzeitlich vorübergehend in Anspruch genommen.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse der enteignungsbetroffenen Einwenderin an dem Erhalt ihres Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Soweit die Einwenderin eine Zerstörung des Ökosystems im Attental vorbringt, wird insbesondere auf die Ausführungen unter B.IX.1. (Eingriffe in Natur und Landschaft) Bezug genommen. Die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte im Wesentlichen funktionsbezogen im Umfeld zum geplanten Vorhaben. Insgesamt wird der Nachweis der Eingriffsfolgenbewältigung vom Vorhabenträger erbracht (vgl. B.IX.1.). Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten (vgl. B.IX.6.). Der Einwand, die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG (FFH-Ausnahmeprüfung) lägen nicht vor, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet (siehe B.IX.3.3.). Die Planfeststellungsbehörde hat auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Treibhausgas-Bilanz nach Maßgabe des Art. 20a des Grundgesetzes i. V. m. § 13 Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes berücksichtigt (vgl. B.XIV.5.). Der Vorhalt der Einwenderin, dem Vorhaben stehe die Vereinbarkeit mit den Klimazielen entgegen, wird demnach im Ergebnis nicht geteilt.

Die Einwenderin hat ihrem Schreiben die Einwendung der der BI Pro Jöhlingen e.V. in Kopie beigefügt. Insoweit wird, insbesondere bezüglich der ausdrücklich angesprochenen Planrechtfertigung, auf die Einwendung der BI Pro Jöhlingen e.V. unter B.XIX.1. sowie die thematisch passenden Stellen in diesem Beschluss verwiesen.

### **B.XIX.29. Ident-Nrn. 204, 205, 206, 207**

Die Einwender haben mit Schreiben vom 28.09.2021 Bedenken zum Vorhaben vorgetragen. Im Erörterungstermin wurde ein Einwender zudem auch anwaltlich vertreten. Ihm wurde im Erörterungstermin Gelegenheit gegeben, sich zum Vorhaben zu äußern und seine Einwendung mit dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde zu erörtern.

Die Einwender machen gegen die Planung einen Eingriff in grundgesetzlich geschützte Individualrechte bzw. Freiheitsrechte geltend, den sie im Kern auf die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion und der Lebensqualität, die Zunahme von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, die Wertminderung der eigenen Immobilie sowie die Einschränkung der Nutzung des Außenbereichs, die mangelnde Bauwürdigkeit, die Auswirkungen durch Starkregenereignisse sowie die Auswirkungen auf das Grundwasser und die damit verbundene Gefährdung der Eigenwasserversorgung der Gemeinde Walzbachtal stützen. Darüber hinaus stellen sie die Planrechtfertigung sowie die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele in Frage.

Die Einwendung ist nahezu deckungsgleich mit dem Wortlaut des sog. Vordrucks 1, der unter B.XIX.2. behandelt wurden. Im Wesentlichen entsprechen die Ausführungen im Wortlaut dem Block 2 aus dem Schreiben der Bürgerinitiative pro Jöhlingen e.V.. Um weitreichende Wiederholungen zu vermeiden wird ausdrücklich auch auf die ausführlichen Ausführungen zur Einwendung der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. unter B.XIX.1. sowie ergänzend auf die Ausführungen unter B.XIX.2. zum Vordruck 1 verwiesen.

Zwei der Einwender (Ident-Nr. 204 und 207) sind Anwohner im Wohngebiet „Attental“. Insoweit merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass grundrechtlich bedenkliche Lärmbelastungswerte durch das Vorhaben nicht hervorgerufen werden. Vielmehr werden am Wohngebäude der Einwender die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (59 / 49 dB(A)) mit max. 52 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum eingehalten. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht angezeigt. Gleichwohl ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass insbesondere in der ersten Häuserreihe der Wohnbebauung mehr als nur geringfügige Pegelzunahmen unterhalb der Grenzwerte zu erwarten sind. Insoweit hat sie diese in die Abwägung eingestellt (vgl. B.XIV.6.1.), sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

In einer Einwendung wird ergänzend geltend gemacht, dass aufgrund der Fehlberechnung der Lärmpegel mit Geschwindigkeiten von 50 km/h eine Pegelzunahme von mehr als 3 dB(A) im Bereich der wesentlichen Änderung entlang der L 559 nach Ansicht der Einwender nicht auszuschließen sei, sodass für das allgemeine Wohngebiet an der L 559 neu die Grenzwerte nach BImSchV einzuhalten seien. Dem kann nicht gefolgt werden. Den Berechnungen hat im Prognose-Nullfall jeweils die bestehende Tempobeschränkung auf 30 km/h im Ortsteil Jöhlingen zu Grunde gelegen. Auf die Ausführungen unter B.VIII.1.3.2, B.VIII.1.4.2. wird Bezug genommen.

Soweit von den o.g. (ortsansässigen) Einwendern eine erhebliche Wertminderung ihres privaten Grundstückes bis hin zur Unverkäuflichkeit sowie ein kompletter Nutzungsausfall der Mietobjekte geltend gemacht wird, verweist die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich auf Abschnitt B.XVIII.6. Durch das Vorhaben werden indes keine Teilflächen eines Grundstücks der Einwender in Anspruch genommen. Insgesamt vermag die Planfeststellungsbehörde eine Verletzung grundgesetzlich geschützter Rechte nicht zu erkennen.

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen wurde im Beschluss themenbezogen behandelt. Die von den Einwendern dargestellten Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

### **B.XIX.30. Ident-Nr. 212**

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 16849. Das Flurstück soll vollumfänglich erworben werden. 219 m<sup>2</sup> werden für den Bau der B 293 neu bzw. die Attentalbrücke benötigt. Die restliche Teilfläche ist für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme 4.4 A (Umwandlung von Acker zu Obstwiese) vorgesehen. Die Fläche ist für die Planung von Bedeutung, da nördlich und südlich der Straße verbleibenden Teilflächen räumlich und funktional ein hohes Aufwertungspotenzial für die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie für Regenerationsfunktionen des Naturhaushaltes aufweisen. Die Maßnahme zielt darüber hinaus darauf ab, den Straßendamm zu verdecken und den mit dem Vorhaben verbundenen visuellen Beeinträchtigungen entgegenzuwirken. Alternativen bzw. die Inanspruchnahme von Flurstücken der öffentlichen Hand sind nicht ersichtlich.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung

unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Einwenders wird insbesondere auf B.XIV.3, B.XVIII.3. (Alternativen), B.IX (Natur- und Artenschutz). B.XIV.5. (Klimaschutz) sowie auf die Einwendung der Bürgerinitiative Pro Jöhlingen e.V. unter B.XIX.1., die der Einwender in Kopie beigefügt hat, verwiesen. Die Einwendung wird aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

### **B.XIX.31. Ident-Nr. 220**

Die Einwenderin macht für sich und ihre Tochter geltend durch die Planung in persönlichen Rechtsgütern wie Eigentum und Besitz, körperliche Unversehrtheit (Gesundheit) und Freiheit beeinträchtigt zu sein. Die Einwenderin begründet eine eigene Betroffenheit im Wesentlichen durch drohende Lärmbelastungen an ihrem Wohngebäude, vermehrter Exposition von gesundheitsgefährdenden Emissionen und durch die Wertminderung ihrer Immobilie. Die in den Planunterlagen enthaltenen verkehrsprognostischen und immissionsschutzrechtlichen Untersuchungen sei fehlerhaft. Hingegen führe die Ortsumfahrung nicht zu einer hinreichenden innerörtlichen Entlastung.

Die Einwände zur schalltechnischen Untersuchung sind unbegründet. Auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter Abschnitt B.VIII.1. sowie auf die Berücksichtigung der Lärmbelange im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.6. wird ausdrücklich verwiesen. Aus den dort genannten Gründen war eine Auseinandersetzung mit aktivem Lärmschutz im Bereich des Wohngebiets „Attental“ nicht erforderlich; für das landwirtschaftliche Anwesen „Kapellenhof“ ist sie erfolgt. Im Übrigen ist zur Betroffenheit der Einwenderin zu sagen, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Haus der Einwenderin sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum deutlich eingehalten werden können. Das Wohngebäude liegt in einem Bereich, in welchem ausweislich der Differenzrasterlärmkarte (Unterlage 17.a, Anhang, Blatt 5a und Blatt 6a) Lärmzunahmen von max. 1 dB(A) nicht überschritten werden. Soweit die Einwenderin die besondere Gefahr von Luftschadstoffen hervorhebt, bestätigen diese Aspekte die Notwendigkeit für eine Entlastung der Ortsdurchfahrt. Die von der Neubaustrecke ausgehenden Werte sind indes für das Wohnumfeld unkritisch; Grenzwerte werden keine überschritten. Vielmehr ist aufgrund der guten Belüftungssituation und der Ausbreitungsverhältnisse mit einem raschen Abklingen der Luftschadstoffbelastungen zu rechnen, so dass die Belastungswerte bereits unmittelbar am Straßenrand weit unterhalb der einschlägigen Grenzwerte liegen dürften (vgl. zur Lufthygienische Untersuchung B.VIII.3.). Das Luftschadstoffgutachten

wurde - entgegen dem Vorbringen der Einwenderin - nach den Vorgaben den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) erstellt. Bezüglich der vorgetragenen Wertminderung von Grundstücken wird im Übrigen auf die Ausführungen unter B.XVIII.6. verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren vorgetragenen Bedenken kann weitreichend auf die obigen Ausführungen zur Erholungsfunktion (B.XVIII.4.), zum Klima (B.XIV.5., B.XVIII.1.5.), zur Verkehrsprognose (B.VII.) zu Eingriffen in Natur und Landschaft, in gesetzlich geschützte Biotope sowie in Schutzgebiete (B.IX.1, B.IX.2. und B.IX.4.), Kleinklima (B.III.2.7.). Bezug genommen werden. Soweit die Einwenderin die Kohärenzsicherungsmaßnahmen für das FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ für unzureichend hält, wird dies nicht näher begründet; die höhere Naturschutzbehörde hat zudem gemäß § 38 Abs. 2 Satz 2 NatSchG BW ihr Einvernehmen erteilt (vgl. B.IX.3). Zum Artenschutz werden Zweifel an der vollständigen Bestanderfassung und an ausreichenden Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen geäußert und in weiten Teilen die Ausführungen aus der Einwendung der Bürgerinitiative (B.XIX.1.) aufgegriffen, so dass auf diese verwiesen wird. Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ist aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen und der in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen nicht zu befürchten (vgl. B.IX.6.).

Gegebenenfalls weiteres Vorbringen ist im Beschluss themenbezogen behandelt worden. Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung eingeflossen, sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Einwendung wird daher aufgrund der obigen Ausführungen und der dortigen Verweise zurückgewiesen.

### **B.XIX.32. Ident-Nr. 233**

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks mit der Flurstück-Nr. 17137, Gemarkung Jöhlingen. Von dem Flurstück werden 566 m<sup>2</sup> für den Bau der B 293 neu benötigt, weitere 2.047 m<sup>2</sup> werden während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen. Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme ist daher nicht möglich. Insoweit wird auch auf die Variantenprüfung in Abschnitt B.XVI.3. bzw. bzgl. weitere Alternativüberlegungen auf Abschnitt B.XVIII.5. Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergeb-

nis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Durchführung der in dieser Entscheidung festgestellten Planung zum Neubau der B 293, Ortsumfahrung Jöhlingen das individuelle Interesse des enteignungsbetroffenen Einwenders an dem Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Sofern keine Einigung mit den Eigentümern erzielt werden kann, hat die Planfeststellung eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie versetzt den Vorhabenträger in die Lage, Grundstücke, die entsprechend im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt werden, zu enteignen. Art und Höhe einer Entschädigung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern im Rahmen besagter Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer oder eines Enteignungsverfahrens zu finden. Auf die vom Vorhabenträger beabsichtigte Unternehmensflurbereinigung, die bezweckt, den eintretenden Landverlust solidarisch auf eine größere Zahl von Eigentümern zu verteilen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu minimieren, kann ebenfalls lediglich hingewiesen werden, da sie ebenfalls nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Die für die Bautätigkeiten genutzten Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Auf die Ausführungen zur unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken im Rahmen der Abwägung unter B.XIV.11.1 wird verwiesen.

Soweit der Einwender das Schreiben der BI Pro Jöhlingen e.V. in Kopie beigefügt hat, wird auf B.XIX.1 verwiesen. Insgesamt wird die Einwendung zurückgewiesen.

### **B.XIX.33. Ident-Nr. 243**

Der Einwender hat mit Schreiben vom 25.09.2021 die unter B.XIX.27 behandelte Einwendung erhoben. Insofern wird auf diese Darstellungen verwiesen.

### **B.XIX.34. Sonstige Einwendungen**

Da eine nähere Befassung mit jeder einzelnen Einwendung lediglich zu unzähligen Wiederholungen und Verweisen auf Abschnitte in diesem Beschluss führen würde, wurden die weiteren Einwendungen im Beschluss nicht einzeln aufgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt gleichwohl die gegen das Vorhaben vorgebrachten Aspekte und Belange der einzelnen Einwender nicht und stellt diese keineswegs als geringwertig in Abrede. Dies gilt insbesondere für die Fälle, in denen eine eigene Betroffenheit der einwendenden Personen wegen vorhabenbedingter Lärmeinwirkungen anzunehmen ist.

In zahlreichen Schreiben wurde jedoch lediglich pauschal Einwendung erhoben, ohne dass aufgezeigt wurde, in welcher Hinsicht eine eigene Betroffenheit bestehen soll sowie überwiegend öffentliche Belange geltend gemacht.

Die Einwendungen sind aus den im Beschluss genannten Gründen zurückzuweisen. Eine vielfach ins Feld geführte Verletzung grundgesetzlich geschützter Rechtsgüter vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die in den Einwendungen vorgetragenen Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden vorhabenbedingten Lärmeinwirkungen unterhalb der Schwelle der in der 16. BImSchV, wie sie im Wohngebiet „Attental“ und dort vor allem in der ersten Häuserreihe auftreten. Insgesamt ist eine angemessene Wohnnutzung, die auch den Schlaf (bei wenigstens gelegentlich teilweise geöffnetem Fenster) umfasst, weiterhin möglich. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung die Lärmauswirkungen höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers. Insoweit wird auf die ausführlichen Ausführungen unter B.XIV.6.1. verwiesen. Darüber hinaus sind die Einwände zur schalltechnischen Untersuchung unbegründet. Auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter Abschnitt B.VIII.1. wird Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde erlaubt sich schließlich zusammenfassend auf die obigen Ausführungen und Themenkomplexe zu verweisen, insbesondere auf:

Alternativenprüfung, alternative Lösungen (B.XIV.3., B.XVIII.5.), Erholungsfunktion/Lebensqualität (B.XIV.8.), Klimaschutz (B.XIV.5., B.XVIII.1.5.), Lärmimmissionen (B.VIII.1, B.XIV.6.1. B.XVIII.7., B.XVIII.12.), Luftschadstoffe (B.VIII.3., B.XIV.6.2.), Natur- und Landschaft einschl. LSG, FND und FFH-Gebiet (B.IX.1 – 5), Artenschutz (B.IX.6.), Kaltluftentstehung (B.II.2.7), Planrechtfertigung (B.IV., B.XVIII.1. einschl. Nutzen-Kosten-Verhältnis), Reifenabrieb, Mikroplastik (B.XVIII.10.), Starkregen/Hochwasser (B.XII.3., B.XII.4.5), Trinkwasserversorgung (B.XVIII.11.), Unfallsituation, Verkehrssicherheit (B.XVIII.9., B.XVIII.4.1.), Verkehrsuntersuchung/Verkehrsprognose (B.VIII., B.XVIII.2.), Wasserhaushalt (B.XII.1.), Wertminderung privater Grundstücke (B.XVIII.6.), Abwägung privater Rechte und Belange (B.XIV.11.).

Die abwägungserheblichen Belange sind in die Abwägung in diesem Beschluss eingeflossen (vgl. Abschnitt B.XIV.), sie können aber nicht zu einem anderen Abwägungsergebnis führen.

## **B.XX. Gesamtbetrachtung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der abschließenden Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich ist und den Planungsleitsätzen sowie den Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers zum Neubau der Ortsumfahrung Jöhlingen im Zuge der Bundesstraße B 293 einschließlich eines teilplanfreien Knotenpunkts nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden.

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

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Eingriffe in Natur und Landschaft und in Schutzgebiete, Beeinträchtigungen des Land-

schaftsbildes und der landschaftsbezogenen Erholung, Lärmbelastungen aus Straßenverkehr und durch Baulärm sowie die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum. Das Vorhaben führt dazu, dass Flächen versiegelt oder umgewandelt werden, womit in diesen Bereichen die natürlichen Bodenfunktionen und auch Biotopstrukturen verloren gehen. Die betroffenen Flächen befinden sich dabei teilweise im FFH-Gebiet „Mittlerer Kraichgau“ und im Landschaftsschutzgebiet Attental und betreffen auch für die landwirtschaftliche Nutzung bedeutsame Böden. Am östlichen Ortsausgang wird die Walzbachniederung durch die Anschlussstelle überbaut. Der Plan sieht jedoch diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das fachplanerisch notwendige Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Der Eingriff von Natur- und Landschaft wird durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Die vorgebrachten Einwendungen haben deutlich werden lassen, dass sich viele Personen im Einwirkungsbereich des Vorhabens, insbesondere im angrenzenden Siedlungsbereich, in erheblicher Weise beeinträchtigt fühlen. Ein wesentlicher Aspekt dieser Beeinträchtigungen betrifft die Veränderung der Lärmsituation. Das Interesse daran, dass eine Lärmzunahme gänzlich unterbleibt oder stärker reduziert wird, als gesetzlich vorgesehen, muss jedoch hinter das Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurücktreten. Für die Bauphase hat der Vorhabenträger zugesagt, die Hauptarbeiten der Neubaumaßnahme nicht über das Wohngebiet „Attental“ zu bedienen. Zusätzlich soll ein Maßnahmenbündel einen angemessenen Schutz vor Baulärm herbeiführen. Auch das sonstige Interesse der im Einzugsbereich des Vorhabens wohnenden Personen an der Beibehaltung der bisherigen räumlichen Gegebenheiten, insbesondere an der Erhaltung des Landschaftsbildes, der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten auf Flächen, die für das Vorhaben in Anspruch genommen oder in ihrer Erholungsfunktion beeinträchtigt werden, müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse zurücktreten. Diese Interessen sind nicht in einer Weise betroffen, die nach Art und Ausmaß als unzumutbar oder unverhältnismäßig einzustufen wären.

Die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum wurde auf das für die Umsetzung des Vorhabens nicht weiter einschränkbare Minimum begrenzt. Auch bestehen auf der Grundlage der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwände Privater keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass durch das Vorhaben ein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet wird. Dass einzelne Wegeverbindungen nicht aufrechterhalten werden können, liegt in der Natur der Sache und ist

hinzunehmen, da die Verbindungen nicht zu unzumutbar aufwändigen Umwegen führen.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse an einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und einer innerörtlichen Verkehrsentslastung hingenommen werden.

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

## **C. Begründung der Kostenentscheidung**

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

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

schäftigte 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.

Klagen Dritter gegen den Planfeststellungsbeschluss haben keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann gemäß § 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

*Hanne Mutter*

Hanne Mutter

Karlsruhe, den 20.12.2024  
Regierungspräsidium Karlsruhe