

Verlängerungsantrag

Verzeichnis der Unterlagen

Unterlage 1		Erläuterungsbericht	
Unterlage 2		Überprüfung Verkehrsuntersuchung	
		2.1 Erläuterungsbericht	
		2.2 Anlagen	
Unterlage 3		Arten- und naturschutzrechtliche Überprüfung	Ordner 1 von 1
		3.1 Erläuterungsbericht	
		3.2 Anlagen	
Unterlage 4		Planfeststellungsbeschluss vom 10.10.2005	
Unterlage 5		Anlagen zum Erläuterungsbericht	
		5.1 Petition 14/1841	
		5.2 Untersuchungen zu Baudurchführung und -finanzierung	

Planfeststellung

vom 10.10.2005,
bestandskräftig seit 20.02.2007

Verzeichnis der Unterlagen

Unterlage 1		1.1a Allgemeinverständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG	
		1.2a Erläuterungsbericht	
Unterlage 2		Übersichtskarten	
	Blatt 1a	2.1 Lage der Maßnahme im Straßennetz	M 1:25000
	Blatt 2a	2.2 Übersicht der untersuchten Varianten	M 1:5000
Unterlage 3	Blatt 1a	Übersichtslageplan	M 1:5000
Unterlage 4	Blatt 1a	Übersichtshöhenplan V 1a	M 1:5000/500
Unterlage 5		Anlagen zum Erläuterungsbericht	
		5.1a Oberbaubemessung	
		5.2 Staulinienberechnung	
Unterlage 6	Blatt 1a – 2a Blatt 3a – 4a	Querschnitte	
		6.1 Regelquerschnitte	M 1:50
		6.2 Markante Querprofile	M 1:100
Unterlage 7	Blatt 2a – 4a	Lagepläne	M 1:1000
Unterlage 8	Blatt 2a – 4a Blatt 8, 9a, 10a	Höhenpläne	
		Hauptachse	M 1:1000/100
		Nebenachsen	M 1:500/50
Unterlage 9		Bodenuntersuchungen	
Unterlage 10		Verkehrsuntersuchung	
		10a Fortschreibung 2004	
Unterlage 11		Schalltechnische Untersuchung	
		11a Teil-Planfeststellungsabschnitt Nord: K 4138 bei Neckarhausen bis OU Ladenburg (Juni 2004)	
Unterlage 12	Blatt 1 Blatt 1a Blatt 2a – 4a	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
		12.0a Erläuterungsbericht	
		12.1 Bestandsplan	M 1:5000
		12.2 Konfliktplan	M 1:5000
		12.3 Maßnahmenplan	M 1:1000
		Vorprüfung zur FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 19c BNatSchG	
		12.4.2 Annex 2 Aktualisierung Juni 2004	
		12.4.1 Annex Aktualisierung Mai 2002	
		12.4.0 September 2000	
Unterlage 13	Blatt 1a	Wasserrechtliche Untersuchung	
		13.1a Erläuterungsbericht Entwässerungsentwurf	
		13.2a Hydraulische Berechnungen	
		13.3 Schema des Entwässerungssystems	M 1:2000
Unterlage 14	Blatt 2a – 4a	14.1a Grunderwerbsverzeichnis	
		14.2 Grunderwerbspläne	M 1:1000
Unterlage 15	Blatt 1a	Bauwerksverzeichnis	
		15a Bauwerksverzeichnis (Stand Mai 2004)	
		15.1 Leitungsbestandsplan	M 1:2000
Unterlage 16		Luftschadstoffuntersuchung (Juni 2004)	

Neubau der Landesstraße Nr. 597

Von Bau-km 1+733 bis Bau-km 3+355

Nächster Ort: Ladenburg, Edingen-Neckarhausen

Baulänge: 1,622 km

Länge der Anschlüsse: 0,673 km

Straßenbauverwaltung

Baden-Württemberg

Regierungspräsidium

Karlsruhe

Planfeststellung

**Erläuterungsbericht
zum Verlängerungsantrag**

L 597

Mannheim-Friedrichsfeld – Ladenburg

3. Bauabschnitt

(L 637 bis OU Ladenburg)

Teil-Planfeststellungsabschnitt Nord:

K 4138 bei Neckarhausen bis OU Ladenburg

<p>Aufgestellt: Karlsruhe, den 30.06.2014 Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr Ref. 44 - Straßenplanung</p> <p>gez. Barth, OBR</p>	

1.	DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME	1
1.1	<u>Planerische Beschreibung</u>	1
1.2	<u>Straßenbauliche Beschreibung</u>	2
2.	NOTWENDIGKEIT DER VERLÄNGERUNG DES PLANFESTSTELLUNGS- BESCHLUSSES	3
2.1	<u>Geschichte des Vorhabens seit dem Planfeststellungsbeschluss 2005</u>	3
2.2	<u>Darstellung der vom Land unternommenen Schritte zur Umsetzung des Vorhabens</u> ... 4	4
2.2.1	<u>Ausführungsplanung und Untersuchungen zu Baudurchführung und -finanzierung</u> .4	4
2.2.2	<u>Grunderwerb</u>	4
2.2.3	<u>Vorarbeiten und Baumaßnahmen</u>	5
2.3	<u>Vorgesehenes weiteres Vorgehen</u>	6
2.4	<u>Rechtfertigung durch raumordnerische Entwicklungsziele</u>	6
2.5	<u>Rechtfertigung durch Generalverkehrsplan Baden-Württemberg</u>	6
3.	ZUSÄTZLICHE UNTERSUCHUNGEN IM VORFELD DES ANTRAGS AUF VERLÄNGERUNG DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES	7
3.1	<u>Studien zu Baudurchführung und -finanzierung</u> (vgl. hierzu Unterlage 5.1).....	7
3.2	<u>Verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten Mannheim-Seckenheim (L 542, L 637) und Ilvesheim (L 542)</u>	7
3.3	<u>Überprüfung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung</u> (vgl. hierzu Unterlagen 2.1 und 2.2)	7
3.4	<u>Arten- und naturschutzrechtliche Überprüfung der bestandskräftigen Planfeststellungsunterlagen für den Teil-Planfeststellungsabschnitt „Nord“</u> (vgl. hierzu Unterlagen 3.1 und 3.2).....	9
3.4.1	<u>NATURA 2000</u>	9
3.4.2	<u>Artenschutz</u>	10
3.4.3	<u>Umweltschadensgesetz</u>	11
4.	VERFAHREN	12
5.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME.....	13

1. DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME

1.1 Planerische Beschreibung

Die Gesamt-Planung stellt die neue Landesstraße Nr. 597 (L 597 neu) als direkte Verlängerung der bestehenden L 597 von der Landesstraße Nr. 637 (früher B 37) über den Neckar bis zur Ortsumgehung Ladenburg (ebenfalls bestehende L 597) dar.

Die **Gesamt-Maßnahme** umfasst neben der durchgehenden Strecke der L 597 die Anschlüsse an die vorhandene L 637 auf der Gemarkung Mannheim-Seckenheim, an die Kreisstraße Nr. 4138 (K 4138) in der Nähe von Neckarhausen, an die Landesstraße Nr. 542 (L 542) nördlich des Neckars sowie eine Anbindung an das Gewerbegebiet „Hohe Straße II“ (Anschluss „Wallstadter Straße“) in Ladenburg.

Die Gesamt-Maßnahme dient der Entlastung der Ortsdurchfahrten in Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim. In geringerem Umfang werden auch Ortsstraßen in Mannheim-Friedrichsfeld, Edingen-Neckarhausen und Ladenburg entlastet. Da die neue Neckarquerung außerdem eine Verkürzung von heute umwegigen Fahrbeziehungen bewirkt, ist zu erwarten, dass sich verkehrsbedingte Emissionen spürbar verringern werden.

Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und der Planoffenlage für die Gesamt-Maßnahme im Jahre 2001 ergab sich im ersten Erörterungstermin 2003 u.a. das Erfordernis zusätzlicher vertiefter naturschutzrechtlicher Untersuchungen und einer Wiederholung der Variantenüberprüfung. Gleichzeitig war der Nordabschnitt der Maßnahme (etwa ab der K 4138), für den es aufgrund einer Vielzahl von Zwangspunkten keine Trassenvarianten gab, planerisch im Wesentlichen unstrittig. Wegen der sich verschärfenden Immissionssituation war für die Ortsdurchfahrten von Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim aber zugleich eine rasche Verkehrsentslastung anzustreben.

Die Gesamt-Maßnahme wurde deshalb Ende 2003 **in zwei Teil-Maßnahmen (Nord- und Südabschnitt) aufgespalten**, die unabhängig von einander mit etwa einjährigem Zeitversatz 2004/05 (Nordabschnitt) bzw. 2005/06 (Südabschnitt) das verwaltungsrechtliche Zulassungsverfahren durchliefen.

Die vorliegende **Teil-Maßnahme „Nordabschnitt“** enthält die eigentliche Neckarquerung zwischen der Kreisstraße K 4138 westlich von Neckarhausen und der Einmündung in die Nordumgehung Ladenburg (bestehende L 597), sowie den Anschluss an die Landesstraße L 542 nördlich des Neckars und die Anbindung des Gewerbegebietes „Hohe Straße II“ (Anschluss „Wallstadter Straße“) in Ladenburg.

Die Verknüpfung mit der K 4138 bei Neckarhausen erfolgte in dem vorliegenden bestandskräftigen Planfeststellungsentwurf zunächst nur vorläufig; die endgültige Ausgestaltung dieses Knotenpunktes und der Steckenführung bis Bau-km 1+733,73 wurde im Rahmen der Fortführung der Neubaustrecke („Südabschnitt“) bis zum Anschluss an die vorhandene L 597 auf Gemarkung Mannheim-Seckenheim durch den dortigen, ebenfalls bestandskräftigen Planfeststellungsentwurf festgelegt.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Mitte der 1980er Jahre wurde der sogenannte 2. Bauabschnitt der L 597 neu zwischen der Kreisstraße K 9759 (Vogesenstr.) in Mannheim-Friedrichsfeld und der L 637 nordwestlich von Mannheim-Friedrichsfeld gebaut. Die Fortführung dieser Trasse nach Norden über den Neckar – der 3. Bauabschnitt – war Gegenstand dieses und des Folgeentwurfes für den Südabschnitt.

Die in den vorliegenden Unterlagen dargestellte Teil-Baustrecke („Nordabschnitt“) des 3. Bauabschnitts zwischen der K 4138 bei Neckarhausen und der Einmündung in die OU Ladenburg (bestehende L 597) ist 1,975 km lang, davon 1,622 km endgültiger Ausbau und 0,353 km provisorische Streckenführung im Bereich der Verknüpfung der L 597 neu mit der K 4138.

Diese 0,353 km provisorische Streckenführung bis Bau-km 1+733,73 wurden im Rahmen des Teil-Planfeststellungsbeschlusses „Südabschnitt“ (Beschluss vom 06.04.2006, bestandskräftig seit 03.06.2008) durch die endgültige Streckenführung ersetzt und der vorliegende Teil-Planfeststellungsbeschluss insoweit geändert.

Der vorliegende Verlängerungsantrag erstreckt sich hinsichtlich der durchgehenden Strecke der L 597 neu daher nur auf deren Streckenabschnitt von Bau-km 1+733,73 bis Bauende.

Innerhalb der Baustrecke liegt die Neckarbrücke mit 0,355 km Länge. Sie trägt neben der L 597 neu einen Rad- und Gehweg und schafft so eine zusätzliche Neckarquerung auch für den nicht motorisierten Verkehr.

Im Bereich des endgültigen Ausbaus erfolgen auf Gemarkung Ladenburg drei Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz in Form

- des teilhöhenfreien Anschlusses an die L 542 (Ilvesheimer Straße) nördlich des Neckars
- der plangleichen Anbindung des Gewerbegebietes „Hohe Straße II“ (Einmündung „Wallstadter Straße“)
- sowie der plangleichen, signalgeregelten Einmündung in die Nordumgehung Ladenburg (bestehende L 597) am Ende der Baustrecke.

Alle nicht signalgeregelten Knotenpunkte im Zuge der L 597neu werden bereits mit Leerrohren für eine spätere Signalisierung ausgerüstet.

Die Anschlüsse im Zuge der Baustrecke haben eine Länge von ca. 0,673 km.

Weitere Details der bestandskräftig festgestellten Planung können den beigefügten Planfeststellungsunterlagen (Ordner 1 – 4) entnommen werden.

2. NOTWENDIGKEIT DER VERLÄNGERUNG DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES

2.1 Geschichte des Vorhabens seit dem Planfeststellungsbeschluss 2005

Das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der L 597 zwischen der L 637 bei Mannheim-Seckenheim und der bestehenden L 597 Nordumgehung Ladenburg war am 24.01.2001 eingeleitet worden (Az.: 15-0513.2 (L 597/7)).

Nach Offenlage der Planunterlagen und einem Erörterungstermin am 18.–20.06.2002 wurde das Verfahren am 05.07.2004 geteilt. Für den hier interessierenden Nordabschnitt wurden geänderte und ergänzte Unterlagen eingereicht (Az.: 15-0513.2 (L 597/7a)), der anschließende Südabschnitt wurde zunächst zurückgestellt.

Nach erneuter Planoffenlage und Erörterungstermin am 23.11.2004 erging am 10.10.2005 der Planfeststellungsbeschluss für den Nordabschnitt (Az.: 15-0513.2 (L 597/7a), vgl. Unterlage 4). Das Restverfahren (Az.: 15-0513.2 (L 597/7)) wurde eingestellt; der Südabschnitt erlangte später durch ein eigenständiges Verfahren (s.w.u.) Baurecht.

Der Planfeststellungsbeschluss für den hier interessierenden Nordabschnitt war zunächst von mehreren Seiten beklagt, **wurde** jedoch ohne Hauptverfahren durch Klagrücknahme **am 22.02.2007 bestandskräftig** – er tritt also gem. § 38 Abs. 2 StrG B-W am 22.02.2015 außer Kraft, sofern nicht inzwischen mit der Durchführung des Plans begonnen, oder die Geltungsdauer des Beschlusses verlängert wurde.

Nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses für den Nordabschnitt wurde 2007 nicht sogleich die Ausführungsplanung veranlasst. Das Land hatte nämlich inzwischen den betroffenen Kommunen gegenüber mehrfach schriftlich bestätigt, dass es nicht beabsichtige, den Nordabschnitt der neuen L 597 mit dem festgestellten provisorischen Anschluss an die K 4138 bei Neckarhausen vorab herzustellen, sondern das endgültige Gesamtprojekt nur insgesamt herstellen und dem Verkehr übergeben wolle.

Mittlerweile war am 06.04.2006 auch für den noch fehlenden Südabschnitt der Planfeststellungsbeschluss (Az.: 15-0513.2 (L 597/7b)) ergangen, wurde aber – wie derjenige für den Nordabschnitt – mehrfach beklagt. Nach Rücknahme der meisten Klagen konnte das Verfahren vor dem VG Karlsruhe am 03.06.2008 durch Vergleich mit dem letzten Kläger beendet werden, womit auch die Planfeststellung für den Südabschnitt Bestandskraft erlangte.

Noch während Klagen gegen den Südabschnitt der neuen L 597 anhängig waren, strengte eine Neckarhausener Bürgerinitiative am 27.11.2007 das Petitionsverfahren 14/1841 gegen die Verwirklichung des Gesamtprojekts an. Dieser Petition konnte letztlich nicht abgeholfen werden (Landtagsbeschluss vom 18.09.2008; Landtagsdrucksache 14/3228; vgl. Unterlage 5.1).

2.2 Darstellung der vom Land unternommenen Schritte zur Umsetzung des Vorhabens

2.2.1 Ausführungsplanung und Untersuchungen zu Baudurchführung und -finanzierung

Erst im Sommer 2008 waren die letzten rechtlichen Hindernisse für die Umsetzung des Vorhabens ausgeräumt und das Baureferat Nord des Regierungspräsidiums (RP) Karlsruhe konnte die Ausführungsplanung für das Gesamtprojekt vergeben (Ingenieurvertrag vom 04. bzw. 10.09.2009 über € 149.613).

Die neue L 597 konkurrierte um Mittel aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm Landesstraßen mit dem Branichtunnel bei Schriesheim (L 536), wobei nur letzterer Berücksichtigung fand. Es war jedoch vorgesehen – ausreichende Investitionsmittel vorausgesetzt –, das Projekt L 597 neu in das Bauprogramm ab 2010 aufzunehmen und anschließend mit dem Bau des ersten Bauabschnitts zu beginnen.

Für eine Finanzierung der L 597 neu über den regulären Landesstraßen-Neubautitel des Landeshaushalts entwickelte die Abt. 4 des RP 2007-09 Finanzierungsszenarien mit maximalen Jahrestanchen von 4,5 – 6,5 Mio. € (vgl. Kapitel 3.1 und Unterlage 5.2).

Auch 2010, bei Verabschiedung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg (Laufzeit bis 2025), ließ jedoch die Haushaltssituation des Landes einen Baubeginn weiterer Großprojekte absehbar erst gegen Fertigstellung des Branichtunnels (damals 2014 erwartet) zu, so dass im Frühjahr 2011 das Baureferat Nord des RP die Ausführungsplanung bei einem Bearbeitungsstand von etwa 66 % des vertraglich vereinbarten Leistungsumfangs und einem Ausgabenstand von € 92.000 vorläufig ruhen ließ.

Referat 43 (Ingenieurbau) des RP ließ 2009/10 die Baugrunderkundung im Bereich aller geplanten Kunstbauten durchführen. Die Arbeiten im Bereich der Neckarbrücke und der nördlich benachbarten Industriegleis-Unterführung (BW 6 und 7) mussten wegen besonders schwieriger Verhältnisse von einem Bohrunternehmen durchgeführt werden (Vertrag vom 05.11.2009); hierfür wurden im HHJ 2010 € 91.475 verausgabt. An allen übrigen Bauwerken (BW 1 – 5 und 8 sowie den größeren Dammbauwerken und den Standorten von Regenbecken nahm die Bodenprüfstelle bei Ref. 42 des RP die Bohrarbeiten vor; sie wendete dafür ca. 550 Mannstunden auf.

2.2.2 Grunderwerb

Der Grunderwerb für das Vorhaben erfolgt nördlich des Neckars (Gemkg. Ladenburg) freihändig, während südlich des Neckars (Gmkg. Ivesheim, MA-Friedrichsfeld, MA-Seckenheim, Neckarhausen) ein Verfahren nach § 87 FlurbG zwecks Landbereitstellung für den Bau der L 597neu (sog. Unternehmensflurbereinigung) vorgesehen ist, um der Forderung der Gemeinde Edingen-Neckarhausen und zahlreicher Haupterwerbslandwirte nach Entschädigung in Ersatzland für die von der neuen L 597 in Anspruch genommenen Flächen nachkommen zu können.

Nördlich des Neckars sind 37 Flurstücke mit insgesamt ca. 4,65 ha Gesamtfläche zu erwerben. Von Ref. 41 (Recht/Grunderwerb) des RP wurden zwischen Frühjahr 2009 und Herbst 2010 mit sämtlichen Eigentümern Grunderwerbsverhandlungen geführt. Als problematisch erwies sich dabei der Erwerbspreis für die Grundstücke:

Der Gutachterausschuss der Stadt Ladenburg hat in seiner Sitzung vom 16.06.2009 die von der Baumaßnahme betroffenen, landwirtschaftlich genutzten

Grundstücke als Industriebauerwartungsland bewertet. Laut gültigem Flächennutzungsplan bzw. den lückenlos bis in die 60er Jahre zurückreichenden Vorgängerplänen liegen und lagen die von den Vorhaben betroffenen Flurstücke aber stets in einer freizuhaltenden Grünzäsur. Zusätzlich ist jeweils eine Freihaltrasse für die L 597 ausgewiesen. Nach Rechtsauffassung des Landes konnten die betroffenen Grundstücke daher seit den 60er- bzw. 70er-Jahren nicht mehr an Wertsteigerungen infolge geplanter Flächennutzung teilnehmen.

Ein vom Regierungspräsidium beauftragtes Schiedsgutachten stufte die Grundstücke im Trassenkorridor als landwirtschaftliche Nutzflächen ein (Gutachten vom 21.07.2010).

Vor diesem Hintergrund konnten nördlich des Neckars noch keine Flurstücke erworben werden. Es liegen lediglich Bauerlaubnisse bzw. Vollmachten vor. Alle Eigentümer lehnten einen Verkauf bislang mit Hinweis auf das viel zu niedrige Gebot des Landes kategorisch ab.

Wegen der kurzfristig nicht absehbaren Finanzierung wurde das Vorhaben beim Ref. 41 (Recht/Grunderwerb) des RP als nicht länger dringlich eingestuft. Auf Entscheidung der Referatsleitung wurde im Herbst 2010 der Grunderwerb auf Gemkg. Ladenburg vorerst eingestellt und ruht seither.

Südlich des Neckars hat die Abt. 4 des RP am 17.10.2005 bei der zuständigen Flurbereinigungsbehörde die Einleitung des Verfahrens nach § 87 FlurbG beantragt. Die Flurbereinigungsbehörde kann das Projekt allerdings erst in ihren Arbeitsplan aufnehmen, wenn seine Finanzierung im Landesstraßenbauhaushalt und damit der Zeitrahmen seiner Baudurchführung feststeht.

2.2.3 Vorarbeiten und Baumaßnahmen

Bei der Baugrunderkundung 2009/10 wurde im Bereich des nördlichen Widerlagers der Neckarbrücke und des anschließenden Auffahrdammes auf Gemkg. Ladenburg eine ca. 2 m starke, nicht konsolidierte (setzungsempfindliche) Schluffschicht angetroffen, die ohne zusätzliche Verdichtungsmaßnahmen als Baugrund nicht geeignet ist. Als preisgünstigstes Verfahren kam für die hier erforderliche Baugrundverbesserung eine Überschüttung (zusätzliche Auflast) der betreffenden Flächen in Betracht, die mit zunehmender Liegedauer eine Vornahme der infolge der Baumaßnahme zu erwartenden Setzungen (Konsolidierung) bewirkt. Hierbei kommt es in erster Linie auf die Höhe der Überschüttung, weniger auf die geometrische Form des Erdkörpers an.

Zwischen dem 12.03. und 11.06.2010 erfolgte auf Flst.Nr. 3900, 3900/1, 3901, 3902/2, 3903, 3904/1, 3905, 3906 und 3907, im Bereich des künftigen Widerlagers, des Auffahrdammes und der Anschlussrampe zur L 542, der plangemäße Einbau von ca. 28.000 m³ unbelastetem Erdaushub (Massenüberschuss) aus dem westlichen Voreinschnitt des Branichtunnels. Die Überschüttungshöhe beträgt i.M. 3,5 m.

Für die Vorschüttung im Bereich des nördlichen Widerlagers der Neckarbrücke und des anschließenden Auffahrdammes auf Gemkg. Ladenburg wurden ca. 420.000 € aufgewendet (ca. 2,6 % der Projektkosten des Teilabschnitts, vgl. Unterlage 1.2, Kapitel 6 der bestandskräftigen Planfeststellungsunterlagen), für die übrigen vorbereitenden Planungsarbeiten ca. 183.500 €. Insgesamt hat das Land also bereits ca. 603.500 € in die Durchführung des Vorhabens investiert.

2.3 Vorgesehenes weiteres Vorgehen

Im Teil-Planfeststellungsabschnitt Süd von der L 637 bis zur K 4138 bei Neckarhausen, dessen Rechtskraft am 03.06.2016 endet, wird mit einer Teilmaßnahme von eigenständigem verkehrs- und naturschutzfachlichem Wert voraussichtlich im Jahr 2015 begonnen: Hierbei handelt es sich um die Verlegung der L 637 zwischen der Einmündung der L 597 und Mannheim-Seckenheim-Lämmertränk einschließlich dem Bau eines Geh- und Radwegs, sowie den Bau von Kleintierleiteinrichtungen und -durchlässen.

Die Teilmaßnahme ist sowohl als Radweg-Lückenschluss als auch zum Schutz des Feldhamsters, welchem in der Rhein-Neckar-Region vorrangige naturschützerische Bedeutung zukommt, erforderlich. Mit diesem Baubeginn gilt rechtlich der gesamte Teil-Planfeststellungsabschnitt Süd als begonnen und das Außerkrafttreten dieses Teil-Planfeststellungsbeschlusses wäre somit gehemmt.

Beim Teil-Planfeststellungsabschnitt Nord von der K 4138 bei Neckarhausen bis zur Nordumgehung Ladenburg, dessen Rechtskraft am 22.05.2015 endet, ist eine solche verkehrswirksame Abschnittsbildung nicht möglich.

Daher beantragt der Vorhabenträger mit vorliegenden Antragsunterlagen gem. § 38 Abs. 2 Satz 1 StrG B-W die Verlängerung des Teil-Planfeststellungsbeschlusses vom 10.10.2005 um fünf Jahre (vgl. auch Kapitel 5).

2.4 Rechtfertigung durch raumordnerische Entwicklungsziele

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan 2015/2020 des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim vom 15.07.2006 enthält die Neubaustrecke der L 597 zwischen L 637 und Nordumgehung Ladenburg als „geplante regional wichtige Straße, vordringlicher Bedarf“.

Der Verband Metropolregion Rhein-Neckar hat in seinen gegenwärtig dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zur Genehmigung vorliegenden Entwurf des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar vom 27.09.2013 die L 597 zwischen L 637 und Nordumgehung Ladenburg als „überregionale Straßenverbindung (geplant)“ aufgenommen.

2.5 Rechtfertigung durch Generalverkehrsplan Baden-Württemberg

Das bestandskräftig planfestgestellte Gesamtprojekt ist Bestandteil des am 01.10.2013 von der Landesregierung beschlossenen Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan 2010, d.h. die Umsetzung des Vorhabens ist grundsätzlich innerhalb von dessen Laufzeit bis 2025 vorgesehen. Die Maßnahme wird in der Sonderliste der „Großprojekte mit Finanzierungsvorbehalt“ geführt, welche außerhalb des regulären Finanzrahmens des Maßnahmenplans finanziert werden.

3. ZUSÄTZLICHE UNTERSUCHUNGEN IM VORFELD DES ANTRAGS AUF VERLÄNGERUNG DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES

3.1 Studien zu Baudurchführung und -finanzierung (vgl. hierzu Unterlage 5.1)

Für eine Finanzierung der L 597 neu über den regulären Landesstraßen-Neubautitel des Landeshaushalts entwickelte die Abt. 4 des RP 2007/08 Finanzierungsszenarien mit maximalen Jahrestanchen von ca. 4,5 – 7,5 Mio. € (Beispiel in Unterlage 5.2.1). Auf dieser Basis hat das Baureferat Nord des RP 2008/09 bereits detaillierte Überlegungen zu Bauablauf und -organisation angestellt (Unterlage 5.2.2). Nach den damals entwickelten Bauablaufplänen wurde die Bauvorbereitung bis zur Einstellung aller Aktivitäten im Frühjahr 2011 vorangetrieben.

Ein weiteres Vorgehen nach diesem Programm ist bei Fortführung des Vorhabens grundsätzlich denkbar. Allerdings müssen voraussichtlich zusätzliche naturschutz- und umweltrechtliche Vorgaben (vgl. Kapitel 3.4.3) berücksichtigt und in die Zeitplanung eingearbeitet werden.

3.2 Verkehrlenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten Mannheim-Seckenheim (L 542, L 637) und Ilvesheim (L 542)

Verkehrsbeschränkungen und Umleitungsregelungen zur Entlastung der Ortslagen vom Durchgangsverkehr wurden bereits mehrfach, zuletzt nach dem Gemeindebesuch von Frau StS'in Splett (MVI) in Ilvesheim am 21.09.2012, geprüft. Im Sinne einer Gesamtbetrachtung erweisen sich diese scheinbaren Alternativen allerdings als weniger zielführend als die L 597 neu:

Entweder können sie für die gegenwärtig so gut wie alternativlose Neckarquerung zwischen Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim keine deutliche Verkehrs-entlastung bewirken und die Lärm- und Abgassituation in den Ortsdurchfahrten somit nicht grundlegend verbessern (Geschwindigkeitsbeschränkungen), oder sie führen durch weite Umwegfahrten (Durchfahrtsverbote bzw. Umleitungen für LKW) zu einem wesentlich höheren Luftschadstoff-Ausstoß und einer Verlagerung der Lärmbelastung auf Bürger umliegender Kommunen.

Der auf Ladestellen in der Region, wie z.B. Ladenburg (Gewerbegebiet „Altwasser“) oder Heddeshaim (Fa. Pfenning oder Goldbeck) gerichtete LKW-Durchgangsverkehr in der Ilvesheimer Schlossstraße (L 542) bzw. in der Ortsdurchfahrt Mannheim-Seckenheim (L 637 – L 542) zählt straßenverkehrsrechtlich zum Anliegerverkehr (erster Be- oder Entladeort im 75 km-Umkreis um die Verbotsstrecke); er kann durch eine Tonnagebeschränkung der Straßenzüge daher nicht wirksam unterbunden werden.

3.3 Überprüfung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (vgl. hierzu Unterlagen 2.1 und 2.2)

Im Zusammenhang mit einer Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.10.2005 war zu überprüfen, in wie fern eine Fortschreibung der bisherigen Verkehrsprognose 2020 auf das nunmehr erforderliche Zieljahr 2025 erforderlich ist, bzw. in wie weit die Verkehrsbelastungen, die 2004 für das Zieljahr 2020 prognostiziert wurden, auch in Übereinstimmung stehen mit den zwischenzeitlich eingetretenen Verkehrsentwicklungen. Ferner sollte eine grundsätzliche Betrachtung der möglichen Verkehrsentwicklung bis zu einem erweiterten Zieljahr 2030 erfolgen.

Hierzu wurden neben den automatischen Verkehrszähl- und Daten der Jahre 2010 – 2013 des ständigen Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg auch eigene Zähl- und Daten des Verkehrsgutachters herangezogen, die am 05.06.2014 an insgesamt fünf Knotenpunkten im engeren Untersuchungsgebiet durch Strombelastungs- und zählungen der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenverkehre gewonnen wurden. Details zu den Knotenpunktzählstellen und die Auswertung der Zähl- und zählungen können Unterlage 2.2 entnommen werden.

Zum Vergleich der Belastungsannahmen und Zuwachsraten dienen

- die Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg für das Jahr 2025, welche dem Generalverkehrsplan 2010 zu Grunde liegt, bzw.
- die Ansätze der Verflechtungsprognose 2030 des Bundes, die Grundlage des in Aufstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplans 2015 wird.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass gegenüber den Analyseverkehrs- und belastungen der Verkehrsuntersuchung 2004, die der festgestellten Planung zu Grunde liegt, die projektrelevanten neckarquerenden Verkehre bis 2014 stagnierten bzw. leicht niedriger lagen. Die Belastungsänderungen 2004 zu 2014 der Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, die direkt vom Neubau der Neckarbrücke im Zuge der L 597 betroffen wären, sind nicht signifikant.

Deutliche Verkehrszuwächse hat es erwartbar auf der Übereck-Relation zur L 538 Ilvesheim – Mannheim-Feudenheim gegeben, wo in der Zwischenzeit durch den Ersatzneubau der Neckarkanalbrücke die Tonnagebeschränkung weg- und fiel und im Ilvesheimer Gewann „Mahrgrund“ ein großes neues Wohngebiet erschlossen und aufgesiedelt wurde. Ebenfalls zu verzeichnen sind spürbare Verkehrszuwächse auf der Übereck-Relation von der L 597 zur L 637 Richtung Edingen-Neckarhausen. In beiden Fällen entsprechen die Verkehrszuwächse der generellen Verkehrszunahme in der Region seit 2004 wie auch den Ansätzen der Verkehrsuntersuchung 2004.

Es darf folglich davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsbelastungen des Jahres 2004, die den bisherigen Untersuchungen zugrunde gelegt wurden, insbesondere für die neckarquerenden Verkehre weiterhin verwendet werden können (vgl. Unterlage 2.1, Kapitel 1).

In der Verkehrsuntersuchung 2004 wurde von einer Verkehrszunahme im gesamten Untersuchungsgebiet von +23% zwischen 2004 und 2020 ausgegangen. Dieser Ansatz korrespondiert gut mit der Annahme der Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg für das Jahr 2025:

Auf Basis der Verkehrsbelastungen von 2005 wird dort eine Verkehrszunahme im Gesamtverkehr auf Bundesstraßen von ca. 20% bis 2025 angenommen. Als eher vorsichtige Annahme darf man diesen Wert wegen ihrer besonderen Verkehrsbedeutung (Netzlückenschluss) auch für die neue Neckarquerung der L 597 ansetzen. Man kann somit davon ausgehen, dass die bisherigen Prognosebelastungen im Gesamtverkehr für das Zieljahr 2020 auch direkt ohne besondere Anpassung im Zieljahr 2025 fortgelten können.

Ein Vergleich der Ansätze für den Schwerverkehr zeigt, dass das Verkehrsgutachten 2004 gegenüber der Straßenverkehrsprognose Baden-Württemberg für das Jahr 2025 höhere Belastungswerte ergibt. Dies liegt u.a. in der detaillierteren Abbildung der verkehrlichen Auswirkungen geplanter Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet begründet. Die bisherige Verkehrsprognose für werktägigen Schwerverkehr beschreibt somit auch den Verkehrszuwachs für das Zieljahr 2025 hinreichend (vgl. Unterlage 2.1, Kapitel 2).

Außerdem kann gezeigt werden (vgl. Unterlage 2.1, Kapitel 3), dass auch für das Prognosezieljahr 2030 – unter Ansatz der Zuwachsraten der Verflechtungsprognose 2030 des Bundes – sowohl die Gesamtverkehrsbelastungen als auch die

Werte für den Schwerverkehr noch innerhalb des Vertrauensbereichs der Prognosewerte der Verkehrsuntersuchung 2004 liegen. Die Prognose-Verkehrsbelastungen laut Verkehrsuntersuchung 2004 stehen folglich in ausreichender Übereinstimmung auch mit der erwarteten zukünftigen Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030.

Schließlich liefert das ständige Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg für das Untersuchungsgebiet die Information, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) dort im Mittel um ca. 8% unter dem durchschnittlichen werktäglichen Verkehr liegt, mit dem die Verkehrsuntersuchung 2004 arbeitete (vgl. Unterlage 2.1, Kapitel 4).

Die DTV-Werte bilden die Eingangsgrößen u.a. für die Modellrechnungen, die dem Lärm- und Luftschadstoffgutachten zu Grunde liegen. Unter Berücksichtigung dieser Marge brauchen auch für die Zieljahre 2025 bzw. 2030 die Bemessungsansätze dieser Gutachten voraussichtlich nicht geändert zu werden, so dass ihre Aussagen fortgelten können.

3.4 Arten- und naturschutzrechtliche Überprüfung der bestandskräftigen Planfeststellungsunterlagen für den Teil-Planfeststellungsabschnitt „Nord“ (vgl. hierzu Unterlagen 3.1 und 3.2)

Wegen des seit der Planfeststellung 2004/05 durch die Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) 2010 geänderten Rechtsrahmens war zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund das bestandskräftig planfestgestellte Vorhaben voraussichtlich zusätzliche, im seitherigen Rechtsverfahren unberücksichtigt gebliebene Konflikte hervorruft, die bei der Entscheidung über die Zulässigkeit einer Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.10.2005 rechtlich zu würdigen sind.

Ergebnisse dieser Prüfung stellen ausführlich die Unterlagen 3.1 und 3.2 dar.

3.4.1 NATURA 2000

Im Einflussbereich des Vorhabens kommen – jeweils südlich des Neckars – folgende FFH-Lebensraumtypen vor (vgl. Unterlage 3.2, dort Anlage 5):

- Magere Flachland-Mähwiese [6510] (im Bereich des Neckar-Hochwasserdammes)
- Auwald mit Erle, Esche, Weide [91E0*] (im Bereich des südlichen Neckarufers ostwärts des vorgesehenen Brückenstandorts)

Der Komplex magerer Flachland-Mähwiesen ist im Bereich des Baufeldes der Brücke durch zeitweilige Überbauung sowie durch Veränderung der Standortbedingungen durch Licht- und Regenverschattung betroffen. Ferner ist eine Betroffenheit durch Eutrophierung infolge abgasbedingter Stickstoffeinträge über den Luftpfad aus der neuen Straße zu erwarten.

Während zeitweilige Überbauung sowie Licht- und Regenverschattung voraussichtlich nicht zu als flächenmäßig erheblich zu bewertenden Beeinträchtigungen hervorrufen und auch nicht mit einer Störung funktionaler Zusammenhänge verbunden sind (vgl. Kapitel 7.2.1.1 in Unterlage 3.1), überschreitet – bei konservativem Beurteilungsansatz – die vorhandene Hintergrundbelastung zusammen mit dem Stickstoffeintrag aus Straßenverkehr voraussichtlich den FFH-gebietspezifischen Beeinträchtigungsschwellenwert (*Critical Load (N)*) im Nahbereich der Trasse. Die flächenmäßige Betroffenheit durch vorhabensbedingte Stickstoffeinträge überschreitet die Erheblichkeitsschwelle.

Allerdings bestehen bereits heute durch die bestehende L 542 vergleichbare Stickstoffeinträge in magere Flachland-Mähwiesen der Kernzone des FFH-

Gebiets. Diese trassenfernen bestehenden Beeinträchtigungen betreffen eine größere Fläche als die vorhabenbedingten Einträge. In Folge der Verkehrsumlagerungen, die das Vorhaben bewirkt, werden diese bestehenden Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets zurückgehen.

Die maßnahmebedingten Entlastungen wiegen also die maßnahmebedingten Neubelastungen bei weitem auf, so dass in der Gesamtbetrachtung auch die zusätzlichen verkehrsbedingten Stickstoffeinträge des Vorhabens keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps Magere Flachland-Mähwiese verursachen werden.

Der FFH-Lebensraumtyp Auwald ist durch die Maßnahme nicht unmittelbar betroffen. Auch funktionale Zusammenhänge werden durch die Maßnahme voraussichtlich nicht gestört.

Allerdings überschreitet – bei konservativem Beurteilungsansatz – die vorhandene Hintergrundbelastung zusammen mit dem Stickstoffeintrag aus Straßenverkehr voraussichtlich den FFH-gebietspezifischen Beeinträchtigungsschwellenwert (*Critical Load (N)*) im Nahbereich der Trasse. Die flächenmäßige Betroffenheit durch vorhabensbedingte Stickstoffeinträge erreicht gerade die Erheblichkeitsschwelle (vgl. Kapitel 7.2.1.2 in Unterlage 3.1).

Auch hier stehen jedoch den maßnahmebedingten Neubelastungen flächenmäßig weit umfangreichere Entlastungen des FFH-Lebensraumtyps durch Verkehrsentslastungen des bestehenden FFH-gebietsnahen Straßennetzes (L 542, L 637, K 4138) gegenüber, so dass insgesamt nicht von erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps Auwald ausgegangen werden muss.

3.4.2 Artenschutz

Im Rahmen der ergänzenden botanischen und zoologischen Untersuchungen ergaben sich folgende zusätzlich zu berücksichtigenden Aspekte bezüglich Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der EU-Vogelschutzrichtlinie (vgl. Kapitel 5.3, 6.2ff , 7.3ff in Unterlage 3.1):

Vögel:

Sechs streng geschützte Brutvogelarten sind im Einflussbereich der Trasse nachgewiesen. Bau- und betriebsbedingt ist nicht mit erheblichen Störungen zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Arten führen.

Eingriffe in Fortpflanzungsstätten betreffen einzelne, im Untersuchungsgebiet häufige Arten, die zudem keine ausgeprägte Brutplatztreue aufweisen. Im Rahmen der bereits planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen werden in ausreichendem Umfang Ersatzhabitate geschaffen. Damit ist dem artenschutzrechtlichen Beschädigungs- und Zerstörungsverbot Rechnung getragen.

Für einzelne Arten von Rastvögeln (Wintervogelkartierung) hat der Neckar eine gewisse Bedeutung als Flugkorridor. Da parallel zu der vorgesehenen neuen Neckarquerung eine Hochspannungsleitung verläuft, welche diesen Korridor heute bereits einengt, scheiden für die Gestaltung des Brückenbauwerks Tragwerksformen aus, welche den Luftraum über der Fahrbahn weiter einschränken (Bogen-, Schrägseilbrücke), damit nicht das Kollisionsrisiko mit dem Verkehr auf der Brücke (betriebsbedingtes Tötungsrisiko) sich signifikant erhöht. Die in den festgestellten Plänen vorgesehene Tragwerksform des (gevouteten) Durchlaufträgers über 7 Felder wird in dieser Hinsicht übrigens als unkritisch beurteilt.

Im Vorfeld des Bauwerksentwurfs sind ergänzende Untersuchungen der Avifauna erforderlich, um beurteilen zu können, ob am Bauwerk zusätzliche Kollisionschutzmaßnahmen eingeplant werden müssen.

Fledermäuse:

Im Auswirkungskorridor der Trasse wurden sechs Fledermausarten nachgewiesen. Ruhe- und Vermehrungsstätten der Arten sowie Flugrouten oder Jagdgebiete werden durch die Maßnahmen bzw. ihre Umsetzung voraussichtlich nicht beeinträchtigt.

Entsprechend den üblichen Flugmustern der betreffenden Arten wird im Bereich der Neckarquerung die neue Brücke voraussichtlich entweder unter- oder hoch überflogen. Einem nicht völlig auszuschließenden Rest-Kollisionsrisiko im Bereich der Brückenrampen ist durch entsprechende Bepflanzung zu begegnen, die einen „Ablenkeffekt“ bewirkt.

Reptilien:

Im Bereich des die Trasse kreuzenden Industriegleises nördlich des Neckars (Gemkg. Ladenburg) kann wegen grundsätzlicher Habitateignung das Vorkommen von Zauneidechsen nicht ausgeschlossen werden, obwohl ein Nachweis im Rahmen der jüngsten Untersuchungen nicht erfolgte.

Mit ausreichendem Vorlauf zum Baubeginn sollen daher gezielte Nachsuchen vorgenommen werden und erforderlichenfalls auf benachbarten, bereits planfestgestellten Kompensationsflächen vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) für das Habitat erfolgen.

Fische:

Im Einflussbereich der Trasse können im Neckar (Stau- und Altneckar) vier Fischarten nach Anhang II FFH-Richtlinie nachgewiesen werden. Diese sind möglicherweise durch die baubedingten Eingriffe gefährdet, weshalb während der Bauzeit sicherzustellen ist, dass im Neckar weitgehend normale Abflussverhältnisse erhalten bleiben und sich der Mindestwasserzufluss zum Altneckar baubedingt nicht reduziert. Ferner müssen Vorkehrungen gegen den Austrag von Schwebstoffen und von den Bauarbeiten herrührenden Wasserverunreinigungen aus der Baustelle in den Fluss getroffen werden (Bauverfahren, Wasserhaltung und -reinigung).

3.4.3 Umweltschadensgesetz

Zur Einhaltung des Beeinträchtigungs- und Tötungsverbot während des Baues und Betriebs der L 597 neu sind in den Verlängerungsbeschluss Festlegungen hinsichtlich

- zusätzlicher faunistischer Erhebungen in ausreichendem Vorlauf zu Bauwerksplanung und Bauvorbereitung,
- Bauform und Gestaltung der neuen Neckarbrücke,
- Baudurchführung insbesondere der Brücke (Baustelleneinrichtung, Wasserhaltung und -behandlung während der Bauzeit, Freihaltung der Abflussquerschnitte etc.),
- ggfs. erforderliche vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) an betroffenen Habitaten europarechtlich streng geschützter Arten,
- Straßenbepflanzung,
- ökologische Baubegleitung

aufzunehmen. Einzelheiten hierzu finden sich oben unter Ziffer 3.4.2 sowie in den Kapiteln 6, 7 und 8 von Unterlage 3.1.

4. VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechts wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Bestandteil dieses Verfahrens war zugleich auch das Wasserrechtsgesuch (vgl. Unterlage 13) für die berührten wasserrechtlichen Tatbestände.

Die Neuregelung der Grundbesitzverhältnisse ist auf Gemarkung Ladenburg, wo große Teile der Trasse bereits anderweitig überplant sind, durch freihändigen Grunderwerb vorgesehen.

Auf den Gemarkungen Ilvesheim, Neckarhausen und Mannheim-Seckenheim, wo vorwiegend landwirtschaftliche Vorrangflächen betroffen sind, ist für die Gesamtmaßnahme eine Unternehmensflurbereinigung gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz beantragt, um den Flächenverlust Einzelner möglichst gering zu halten.

Die Finanzsituation des Landes erlaubt voraussichtlich erst im Zeitraum 2015-2020 die mittelintensive An- bzw. Durchfinanzierung der Baumaßnahmen im Teil-Planfeststellungsabschnitt Nord mit seiner Häufung teurer Einzelbauwerke. Daher beantragt die Straßenbauverwaltung mit den vorliegenden Unterlagen eine Verlängerung der Geltungsdauer des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses Az.: 15-0513.2 (L 597/7a) vom 10.10.2005 gemäß § 38 Abs. 2 Satz 1 StrG B-W über das derzeitige Geltungsende 22.02.2015 hinaus um fünf Jahre bis 22.02.2020.

5. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Das Land wird Nord- und Südabschnitt der durchgehenden Strecke der L 597 neu nicht getrennt voneinander als Bauabschnitte, sondern nur in einem Zug als Gesamtmaßnahme ausführen.

Die Baudurchführung wird sich voraussichtlich in drei Abschnitte gliedern: Zunächst soll nördlich des Neckars der Teilabschnitt der L 597 neu zwischen Nordumgehung Ladenburg (L 536/597) und Ilvesheimer Straße (L 542) gebaut werden, danach der Abschnitt südlich des Neckars zwischen der L 637 und der K 4138 bei Neckarhausen. Im dritten Bauabschnitt wird die Neckarbrücke erstellt und die Netzlücke zwischen K 4138 und L 542 geschlossen. Durch diese Abfolge ist sichergestellt, dass nach dem Bau des teuersten Gewerkes der angestrebte Verkehrseffekt und die Entlastung der Ortsdurchfahrten unmittelbar eintritt.

Die Gesamtbauzeit wird unter Berücksichtigung der baulichen Zwänge bei Errichtung der Neckarbrücke und der möglichen Finanzierungstranchen auf etwa 4 – 5 Jahre geschätzt.