



REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

**Neubau der L 597 zwischen der L 637
in Mannheim-Seckenheim und der bestehenden L 597
in Ladenburg mit Bau einer Brücke über den Neckar,
Teilabschnitt Nord zwischen K 4138 und L 597**

Planfeststellungsbeschluss

Inhaltsübersicht

I.	Tenor	3
II.	Gründe	
1.	Verfahrensablauf	8
2.	Erläuterung des Vorhabens	10
2.1	Ausgangslage	10
2.2	Bildung von Teilabschnitten	11
2.3	Erforderlichkeit, Planrechtfertigung	12
2.4	Alternativen	14
2.5	Einzelheiten der Planung	21
2.6	Verkehrsuntersuchung	22
2.7	Lärmberechnungen	27
3.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	29
4.	Vereinbarkeit mit öffentlichen Belangen	36
4.1	Bewertung der Umweltauswirkungen	36
4.2	Eingriffe in Natur und Landschaft	36
4.3	Eingriffe nach § 24a LNatSchG	38
4.4	Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG	39
4.5	Artenschutz	40
5.	Private Einwendungen	48
6.	Stellungnahmen der Naturschutzvereine	88
7.	Träger öffentlicher Belange	89
8.	Privatunternehmen öff. Versorgung	103
	Rechtbehelfsbelehrung	104

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 37 ff. Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

I.

Der Plan zum Bau der L 597-neu zwischen K 4138 auf Gemarkung Ilvesheim im Gewann "Maßer" und der L 597-alt auf Gemarkung Ladenburg im Gewann "Links der Hohen Straße" wird festgestellt. Im Übrigen wird das Verfahren eingestellt.

Der festgestellte Plan umfasst insbesondere folgende Begleitmaßnahmen:

- Bau einer Brücke über den Neckar, den Neckarkanal und die Gemeindestraße zur Kläranlage
- Anschluss der bestehenden L 542, der Wallstadter Straße an die neue Straße
- Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Wohngebietes Galgbrunnen, Gemarkung Ladenburg, der Kleingartenanlage am Neckardamm in Neckarhausen und dem Wohngebiet "Rudolf-Diesel-/Johann-Gutenberg-Straße" Gemarkung Neckarhausen
- Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen in den Gewannen "Maßer" Gemarkung Ilvesheim, den Gewannen "Neurottstücke", " Wasenstücke", "Die großen Stücke", "die kurzen Breitstücke" und im Neckarvorland auf Gemarkung Neckarhausen sowie im Gewann "Aufeld 6te Gewann" auf Gemarkung Ladenburg

In dieser Feststellung sind alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen enthalten.

Änderungen und Ergänzungen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind in die nachgenannten Planunterlagen eingearbeitet. Sie sind Bestandteil der festgestellten Pläne. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts anderes bestimmt ist, die ursprünglich eingereichten Unterlagen. Alle Festsetzungen, Auflagen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der Planantragsunterlagen vor. Die Unterlagen des Ausgangsverfahrens werden nicht festgestellt.

Auflagen und sonstige Maßgaben

- 1. Werden während der Baumaßnahme Grundwasserhaltungen notwendig, die in den festgestellten Plänen vorgesehen sind, so sind sie der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Für darüber hinausgehende Eingriffe ins Grundwasser ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.**
- 2. Die Ableitung in das Sickerbecken für Streckenabschnitt 2+500 ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Ebenso die Ausführung der Regenklärbecken.**
- 3. Die Brücke muss so ausgeführt werden, dass sie eine lichte Durchfahrtshöhe von 6,50 m bei höchst schiffbarem Wasserstand (HSW, NN + 96,75) sicherstellt. Die Bauwerkspläne sind im Einvernehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg zu erstellen.**
- 4. Die Werkpläne des Bauvorhabens müssen mit der höheren Wasserbehörde und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgestimmt werden.**
- 5. Der Antrag auf Aussetzung des Verfahrens und Verbindung mit dem folgenden Südabschnitt wird abgelehnt.**
- 6. Die Ausführungspläne für Bauwerk 7 sind zusagegemäß dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht rechtzeitig vor Baubeginn zur eisenbahntechnischen Prüfung einzureichen.**

- 7. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind auch die von den Verfahrensbeteiligten eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, die im einzelnen in der Begründung behandelt werden. Soweit ihnen nicht durch Zusagen, Planänderungen oder Maßgaben stattgegeben wurde, werden sie zurückgewiesen.**

Festgestellte Unterlagen im Einzelnen:

1		Erläuterungsberichte:	
	1.1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG	
	1.2a	Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarten	
	2.1a	Lage der Maßnahme im Straßennetz	M 1:25.000
	2.2a	Übersicht der untersuchten Varianten (Luftbildplan)	M 1:5.000
3	3.1a	Übersichtslageplan	M 1:5.000
4	4.1a	Übersichtshöhenplan	M 1:5.000/500
6		Querschnitte	
	6.1	Regelquerschnitte 1a - 2a	M 1:50
	6.2	Markante Querprofile 3a - 4a	M 1:100
7		Lagepläne 2a - 4a	M 1:1.000
8		Höhenpläne 2a - 4a, 8, 9a + 10a	M 1:1.000/100 bzw. 1:500/50
9		Baugrunduntersuchung	
10		Verkehrsuntersuchung Fortschreibung 2004	
11		Schalltechnische Untersuchung Juni 2004	

12	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
12.0a	Erläuterungsbericht	
12.1	Bestandsplan	M 1:5.000
12.2	Konfliktplan 1a	M 1:5.000
12.3	Maßnahmenpläne 2a - 4a	M 1:1.000
12.4	Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit: <ul style="list-style-type: none"> • 2. Aktualisierung Juni 2004 • Aktualisierung Mai 2002 • Vorprüfung nach § 19c BNatSchG vom September 2000 	
13	Wasserrechtliche Untersuchung	
13.1a	Erläuterungsbericht	
13.2a	Hydraulische Berechnungen	
13.3a	Schema des Entwässerungssystems	
14	14.1 Grunderwerbsverzeichnis	
14.2	Grunderwerbspläne 2a - 4a	M 1:1.000
15	Bauwerksverzeichnis	
15.1	Leitungsbestandsplan	M 1:2.000
16	Luftschadstoffuntersuchung Juni 2004	

II. Gründe

1. Verfahrensablauf

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren kam auf Antrag des Straßenbauamtes Heidelberg v. 22. Dezember 2000 in Gang. Die Einleitung des Verfahrens v. 24. Januar 2001 mit der Offenlage der Unterlagen wurde in Mannheim, Ladenburg, Edingen-Neckarhausen und Ilvesheim in den amtlichen Bekanntmachungsorganen ortsüblich bekannt gemacht. Die Offenlage der eingereichten Planantragsunterlagen erfolgte wie bekannt gemacht in den genannten Gemeinden vom 12. Februar 2001 bis 12. März 2001 je einschließlich. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden in der mündlichen Verhandlung vom 18. Juni bis 20. Juni 2002 mit den Betroffenen erörtert.

Aufgrund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung und aufgrund weiterer naturschutzfachlicher Untersuchungen wurden zahlreiche Planänderungen erforderlich, die unter anderem dazu führten, dass der südliche Planabschnitt zurückgestellt wurde und der nördliche Planabschnitt überarbeitet wurde. Um das gesamte Verfahren nicht für Jahre zu blockieren, hat sich der Antragsteller entschieden, zwei Teilabschnitte zu bilden und zunächst nur den nördlichen in einem Ergänzungsverfahren weiterzuführen. Zugleich hat der Antragsteller darauf verzichtet den südlichen Teilabschnitt feststellen zu lassen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass er die ursprüngliche Planung nicht weiter verfolge. Er werde zu gegebener Zeit diesbezügliche neue Antragsunterlagen vorlegen. Daher konnte über diesen Abschnitt nicht mehr entschieden werden.

In der mündlichen Verhandlung wurde auch deutlich, dass die Unterlagen in mehreren Punkten nicht ausreichend bzw. unvollständig sind. Die Verkehrsuntersuchung musste aktualisiert werden. Die Untersuchungen zum Artenschutz waren nicht ausreichend. Und die Kompensationsmaßnahmen mussten vervollständigt werden. Mit dem neuen Antrag sind diese fehlenden Unterlagen, soweit sie den nördlichen Abschnitt betrafen, vorgelegt worden.

Die Unterlagen des Ausgangsverfahrens wurden nur noch herangezogen, soweit sie nicht durch neue Unterlagen ersetzt worden sind oder soweit die neuen Unterlagen auf den alten aufbauen. Außerdem wurden sie herangezogen, um beurteilen zu können, ob durch das jetzt festgestellte Vorhaben Zwangspunkte geschaffen werden, die in einem späteren Abschnitt Betroffenheiten erzeugen, die bereits heute zu berücksichtigen sind und in die Abwägungsentscheidung daher bereits jetzt einfließen müssen. Zur Beurteilung privater Betroffenheiten und zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens hat die Planfeststellungsbehörde die gesamten Unterlagen herangezogen, auch soweit sie nicht den planfestgestellten Teil betreffen. Die Unterlagen des Ausgangsverfahrens wurden jedoch nicht festgestellt. Sie nehmen daher nicht an der Baureife teil, dienen aber der Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Soweit auf diese verwiesen wird, wird von "Unterlagen Ausgangsverfahren" gesprochen.

Mit Datum vom 28. Juni 2004 hat das Straßenbauamt Heidelberg einen Ergänzungsantrag eingereicht, der die Unterlagen des Ausgangsverfahrens weitgehend ändert. Aufgrund der Einleitungsverfügung der Planfeststellungsbehörde vom 5. Juli 2004 erfolgte in den Gemeinden Mannheim, Ladenburg, Edingen-Neckarhausen und Ilvesheim die ortsübliche Bekanntmachung in den dafür vorgesehenen Bekanntmachungsorganen. Die Offenlage erfolgte wie bekannt gemacht in allen Gemeinden v. 19. Juli bis 19. August 2004 je einschließlich. Die Einwendungsfrist endete am 2. September. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden 23. November 2004 mit den jeweils Betroffenen erörtert.

Im Laufe des Verfahrens gingen auf Unterschriftenlisten ca. 1.600 Unterschriften für und 1.300 gegen den Bau der Neckarbrücke Ladenburg ein. Etwa 90 Privatpersonen hatten Einwendungen bezüglich rechtlich schützenswerter Belange erhoben, die geprüft werden mussten und 38 Personen hatten Einwendungen erhoben, ohne selbst in rechtlich schützenswerter Weise betroffen zu sein (Populäreinwendungen). Letztere werden nicht eigenständig erörtert. Auch zahlreiche

Stellungnahmen von Parteien und Wählervereinigungen gingen ein, die für dieses Verfahren als nicht beteiligungsfähig nach § 11 Ziff.2 LVwVfG bewertet wurden.

2. Erläuterung des Vorhabens

2.1 Ausgangslage

Die L 597 beginnt im Norden an der B 44 in Mannheim-Waldhof als Waldstraße, und bindet die Stadtteile Gartenstadt, Käfertal und Wallstadt an das überörtliche Straßennetz an. Sie durchquert Ladenburg und Neckarhausen, um dann über Mannheim-Friedrichsfeld nach Schwetzingen zu führen. Von Mannheim nach Ladenburg nimmt sie zusammen mit der L 536 als ihre Fortsetzung nach Osten vorwiegend den Ost-Westverkehr auf der Achse Mannheim-Ladenburg-Schriesheim-Odenwald auf. Damit stellt sie eine der vier Ost-Westachsen neben der A 656 Mannheim-Heidelberg, der L 637 Mannheim-Heidelberg und der A 659 Mannheim-Weinheim dar.

Die zweite Funktion erfüllt die L 597, von Ladenburg ab bis nach Schwetzingen, indem sie den örtlichen und regionalen Verkehr in Nord-Süd-Richtung zwischen der A 5 und der A6 aufnimmt. Dies wird aus den zeichnerischen Darstellungen der Verkehrsuntersuchungen deutlich, die auf diesen beiden Achsen die stärksten Verkehrsströme verzeichnen. Die L 597 kann dabei ihre Funktion in der Nord-Süd-Richtung nur teilweise erfüllen, weil sie keine durchgängige Linienführung aufweist, sondern in Neckarhausen und Ladenburg nur bis zu einer Fähre über den Neckar führt. Dadurch entsteht das Problem, dass der den Neckar querende Verkehr im Zuge der L 542 ausschließlich über die Altneckarbrücke in Seckenheim und über die Neckarkanalbrücke in Ilvesheim abgewickelt werden kann. Daher betragen bereits heute die Verkehrsbelastungen bei der ersten Brücke 19.000, bei der zweiten 14.000 KFZ täglich (der ermittelte sogenannte durchschnittliche tägliche Verkehr, DTV). Infolge der vielen Abbiegevorgänge und Ampeln staut sich der Verkehr in den Morgen- und Abendstunden durch beide Orte. Die Verkehrsverhältnisse sind damit mehr als unzureichend. Sie stellen für die Anwohnerschaft eine hohe Belastung an Lärm und Abgasen dar und führen zu

umwegigen Verkehrsstrecken, die die Fahrtzeiten verlängern und den Schadstoffausstoß unnötig erhöhen.

2.2 Bildung von Teilabschnitten

Der im Ausgangsverfahren vorgesehene Neubau der Straße wurde in zwei Teilabschnitte geteilt. Der vorliegend festgestellte Teilabschnitt durfte nur dann festgestellt werden, wenn er keinen Planungstorso darstellt, sondern eine selbständige Verkehrsbedeutung hat. Die vor allem von Seiten der Gemeinde Edingen-Neckarhausen vorgebrachten Bedenken gegen die Bildung dieses Teilabschnittes liefen nicht darauf hinaus, dass die neue Brücke niemand benutzen würde. Ihr Bedenken war vielmehr, dass mangels Leistungsfähigkeit des Bahnüberganges bei der OEG die Kraftfahrer die Ortsdurchfahrt von Neckarhausen benutzen werden, um dann über die neu gebaute Brücke nach Ladenburg zu fahren. Dieser Einwand muss an anderer Stelle geprüft werden. Er begründet aber nicht den Vorwurf des Planungstorsos, sondern bestätigt eine selbständige Verkehrsfunktion. Ein Teil des Verkehrs wird nach Bau der neuen Neckarbrücke über die K 4138 bzw. die L 542 und die L 597-alt den Neckar queren und die heutige Verbindung entlasten. Das war während des Verfahrens nicht bestritten worden. Darin sieht die Planfeststellungsbehörde eine selbständige Verkehrsfunktion, auch wenn damit die Gesamtlösung noch nicht erreicht ist.

Andererseits hat die Planfeststellungsbehörde zu beachten, was damit an Zwangspunkten für die folgenden Planungen geschaffen wird. Soweit sie dadurch schon Belange von Privaten mit Sicherheit berühren wird, sind diese Auswirkungen bereits im Zwangspunkt schaffenden Verfahren zu berücksichtigen. Hier wurde jedoch durch eine leichte Parallelverschiebung der Trasse in Richtung Neckarhausen eine Straßenführung gewählt, die bei der weiteren Führung Richtung Süden alle drei bisherigen Varianten offen hält. Sowohl die Führung auf der heutigen Kreisstraße, die Führung auf der bisherigen Vorzugsvariante 1 als auch die Führung an der Gestadekante und am Wohngebiet von Neckarhausen entlang

(Variante 3) sind weiterhin möglich. In Bezug auf die Variantenwahl ist damit kein Zwangspunkt gesetzt.

2.3 Erforderlichkeit, Planrechtfertigung

Laut Erläuterungsbericht dient das vorgelegte Vorhaben der Entlastung der Ortsdurchfahrten in Seckenheim und Ilvesheim und damit gleichzeitig der Entlastung der beiden Neckarbrücken über Kanal und Altneckar. Laut Verkehrsgutachten ist die vorgelegte Planung dazu geeignet.

Das festgestellte Vorhaben ist im gültigen Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg 1994 bis 2012 im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Auch im geltenden Regionalplan Unterer Neckar von 1994 ist das Vorhaben unter Plansatz 4.5.5, S. 160 aufgeführt. Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim von 1982 ist die Straße bereits enthalten (siehe Beiheft Hausaufgaben). Alle betroffenen Gemeinden haben die grundsätzliche Notwendigkeit der Baumaßnahme anerkannt.

Die Maßnahme verfolgt laut Erläuterungsbericht (Anl. 1.2a, S. 1) die Ziele, die Orte Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dass dieses erforderlich ist, davon geht der Antragsteller zurecht aus (Unterlage 10, Anl. 3 und 4). Als zweites Ziel wird genannt, dass durch die Verkürzung der heute stark umwegigen Verkehrsbeziehungen der Schadstoffausstoß gesenkt werden kann. Das Vorhaben muss, gemessen an den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze, vernünftigerweise geboten sein (BVerwG, Beschl. v. 29.11.95). Eine Straße ist dann erforderlich, wenn für sie ein tatsächliches Verkehrsbedürfnis besteht. Dass ein Gemeindeteil bereits an das überörtliche Straßennetz angeschlossen ist, spricht nicht gegen die Erforderlichkeit. Ebenso unerheblich dafür ist der Einwand, dass auch eine anderweitige Erschließung möglich wäre. Die Erforderlichkeit muss nur für das konkrete Vorhaben vorhanden sein (VGH Baden-Württemberg, U. v. 27.01.89 - 5 S 1433/87; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 29.11.04, 5 S 258/04). Dass hier eine Entlastung der Ortsdurchfahrten Seckenheim und Ilvesheim durch den Bau der neuen Neckarbrücke erfolgen wird, un-

terstreichen nicht nur die Unterschriftenlisten für den Bau. Es wurde auch von den meisten Einwendern nicht in Abrede gestellt. Vernünftigerweise geboten ist daher das festgestellte Vorhaben, weil auch nach der Ansicht der Einwender die neue Straße vom Verkehr angenommen werden wird und damit wie gewünscht die Ortsdurchfahrten entlasten werden. Die heutige Verkehrsführung der L 597 über die Fähre ist nicht mehr geeignet, überregionalen Verkehr aufzunehmen. Die Sammeleinwendungen Banater Straße und Ladenburg-West erheben ihre Einwendungen ja gerade deshalb, weil sie befürchten - und zwar zurecht - dass die Straße vom Verkehr angenommen werden wird. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde werden nach der Fertigstellung der Straße genau die gewünschten Veränderungen im Straßennetz eintreten, die im Verkehrsgutachten prognostiziert werden. Darauf wird vollinhaltlich verwiesen. Auch die Verbesserung des Nordanschlusses von der bestehenden L 597 aus in das Gewerbegebiet Benckiser muss erfolgen, weil die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei den heutigen nicht verkehrssicheren Zustand beklagt haben. Die Aufstellspuren sind unabdingbar.

Vor allem aber zwingen die Schadstoffrichtlinien, hier insbesondere die Werte für Stickstoffoxide und für Feinstaub dazu, über Maßnahmen für Ilvesheim und Seckenheim nachzudenken. Mit Verwirklichung des Neubaus werden die Schadstoffkonzentrationen in den bestehenden Ortsdurchfahrten sinken. Dazu wird im Einzelnen auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, Umweltmedium Luft, verwiesen.

Der Regionalverband hat mit wünschenswerter Klarheit die Erforderlichkeit unterstrichen und schreibt dazu: "Es kann anhand der Belastungsspinne nachgewiesen werden, dass die Orte Ladenburg und Edingen-Neckarhausen zusammen mit 41 % des Gesamtverkehrs der Hauptverkehrserzeuger auf der Neckarbrücke Ladenburg sein werden". Hier liegt auch durch die Wegeverkürzungen das größte Einsparpotential an Wegelängen und damit an Schadstoff- und an Lärmreduzierung. Dadurch ließen sich nach Berechnungen des Regionalverbandes Rhein-Neckar jährlich 15 Millionen KFZ-km einsparen!

2.4 Alternativen

Der Planung lagen verschiedene Varianten zugrunde, die in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht worden sind. Variante I war die im Ausgangsverfahren beantragte Variante. Variante II verläuft weiter südlich in fast gerader Linienführung. Variante III schwenkt von der Kreuzung mit der K 4138 an nach Süden ab und folgt der Gestadekante der alten Neckarschleife. Erst südlich der L 536 trifft sie wieder auf die heutige L 597. Variante IV folgt der Kreisstraße K 4138 und unterquert bei Lämmertränk die OEG und die L 537.

Im Verfahren wurde bemängelt, dass keine gemeinsamen Bemühungen der verschiedenen Straßenbaulastträger vorhanden seien, die vorhandenen Straßen besser miteinander zu verzahnen und auszubauen. Statt dessen werde einfach eine neue Straße gebaut, womit zwar zwei Gemeinden entlastet, aber zwei andere Gemeinden dafür belastet würden. Es müsse noch andere Lösungen geben. Die Planfeststellungsbehörde hätte es begrüßt, wenn es solche Gespräche zwischen den verschiedenen Planungsebenen gegeben hätte und wenn der Regionalverband wie im Erörterungstermin vorgeschlagen regionale Verkehrsgespräche mit Ergebnissen zustande gebracht hätte. Im Verlauf des Verfahrens sind der Planfeststellungsbehörde aber keine weiteren Lösungen aus solchen Gesprächen bekannt geworden, die zur Grundlage einer Abwägungsentscheidung hätten gemacht werden können.

Die **Null-Variante** untersuchte, ob mit der Optimierung des vorhandenen Straßennetzes die vorhandenen Probleme ebenfalls gelöst werden könnten. Für den Fall, dass die Anschlüsse der L 597 an die A 6 und der L 542 an die A 656 verwirklicht würden, ergäben sich Entlastungen von nennenswerter Größenordnung über 10 % lediglich auf der Seckenheimer Hauptstraße und auf der Randerschließungsstraße, die sich auf die naheliegenden Autobahnabschnitte verlagerten. Für das übrige Straßennetz hätten diese beiden Autobahnanschlüsse nur Veränderungen von wenigen Hundert KFZ zur Folge. Sie sind also nicht geeignet, das anstehende Verkehrsproblem zu lösen und scheiden daher aus. Das ergibt sich aus einem Vergleich der Karten 1.1, 3.1 und 4.1.

Bezüglich der verkehrlichen Wirksamkeit wurde noch Variante I mit einer Untertunnelung des Neckars ohne Anschluss an die L 542 untersucht. Die Untertunnelung ist zwar wesentlich teurer als die ursprüngliche oberirdische Variante, hat aber einen geringen verkehrlichen Effekt und scheidet daher aus.

Die durch das Ergänzungsverfahren neu eingeführte Linienführung ist lediglich eine Untervariante der Variante 1, die maximal 50 m von der alten Linienführung abweicht und keine neuen Naturräume oder sonstige öffentlichen Belange betrifft. Private Belange waren erstmals nur durch die Teilung des Vorhabens, nicht aber durch die Achsenverschiebung betroffen. Eine erneute Variantenuntersuchung war daher nicht erforderlich.

Im Verfahren wurde vorgetragen, man habe die Verkehrsprobleme auch durch **Schaffung besserer Nahverkehrslösungen** lösen können. Dafür gibt es auch nach Jahrzehnten der Diskussion keinen Beweis. Wie der Verkehr in Städten wie München, Stuttgart oder Frankfurt/Main zeigt, verhindert der ÖPNV, dass der motorisierte Individualverkehr noch schneller anwächst, weil ein Teil der Verkehrsteilnehmer umsteigt und dann der Kollaps auf den Straßen ausbleibt. Dass dort allerdings in den letzten Jahrzehnten bei hervorragenden U-Bahn oder S-Bahnnetzen die Straßen leerer geworden sind, weil eine neue Schienenverkehrslinie in Betrieb genommen worden ist, ist dem Regierungspräsidium bisher nicht bekannt. Die Einwender haben sich daher auch eher auf den moralischen Appell, mehr Straßenbahn zu fahren denn auf Tatsachen berufen. Der Straßenbaulastträger muss die Verbesserungen des von ihm unterhaltenen Straßennetzes nicht deshalb unterlassen, weil andere Verkehrsträger in Zukunft vielleicht andere Verkehrsmittel - in diesem Falle die S-Bahn - ausbauen werden und damit einen Teil des Fahrzeugverkehrs übernehmen können. Mit seiner Entscheidung, dieses Vorhaben realisieren zu wollen, findet allerdings keine Bindung der Planfeststellungsbehörde statt. Sie hat einen ungeschmäleren Abwägungsspielraum zwischen allen öffentlichen und privaten Belangen. Sie hat diesen Abwägungsspielraum genutzt und im hier beschriebenen Sinne entschieden. Das lag auch daran, dass es derzeit keine gefestigten Planungen gibt, welche Linien neu gebaut werden. Im Nord-Süd-Verkehr wird der Ausbau der OEG Linie Heidel-

berg-Weinheim entlang der Bergstraße den auf der Neckarbrücke Seckenheim liegenden Verkehr jedenfalls nicht entlasten. Die Entlastung von Seckenheim und Ilvesheim vom Durchgangsverkehr in ihren zentralen Ortslagen wird als vorrangig vor dem Interesse anderer Orte, von neuem Verkehr verschont zu werden angesehen.

Als weitere Variante wurde vorgeschlagen, die vorhandenen Straßen an die vorhandenen **Autobahnen** anzuschließen und damit den überörtlichen Verkehr umzuleiten. Die L 542 solle südlich von Seckenheim an die A 656, die L 637 nördlich Seckenheim und die L 597 bei Wallstadt jeweils an die A 6 angeschlossen werden. Die Regelwerke des Bundesministers für Verkehr sehen allerdings vor, dass die Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren mindestens 250 m lang sein müssen und zu bestehenden Autobahnkreuzen (hier: Mannheim) einen Mindestabstand von 750 m haben müssen. Diese Vorgaben sind nicht einzuhalten. Die Bundesrepublik würde daher einen Anbau, selbst wenn er vom Land Baden-Württemberg gebaut werden sollte, nicht erlauben. Im Ausbauprogramm des Bundes sind diese Anschlussstellen natürlich nicht enthalten, weil es für sie keine überregionale Notwendigkeit gibt. Aus andern Verfahren ist der Planfeststellungsbehörde bekannt, dass der Bund nur dann neue Anschlussstellen baut, wenn es dafür einen Bedarf für den Fernverkehr gibt. Der Bund ist grundsätzlich und prinzipiell ohne jede Ausnahme dagegen, dass regionaler Verkehr über Bundesautobahnen abgewickelt wird (so am Karlsruher Dreieck, Umfahrung Wolfartsweier und Walldorfer Kreuz, Umfahrung St. Leon-Rot). So ist auch die Antwort des Bundesverkehrsministeriums v. 16.08.2001 auf das Anschreiben der Bürgerinitiative Edingen-Neckarhausen v. 07.08.2001 zu verstehen. Das Bundesverkehrsministerium ist für den Ausbau von Landesstraßen und die Befriedigung regionaler Verkehrsbedürfnisse nicht zuständig und wird diese auch nicht berücksichtigen. Das ist auch vernünftig, da der Bau oder Ausbau einer Bundesautobahn nach Dimensionen erfolgt, was Querschnitt, Gradienten, Kurvenradien usw. betrifft, die für Regional- oder Ortsverkehr völlig überzogen wären. Die auf den ersten Blick immer einleuchtende Idee, den Verkehr "einfach auf die vorhandene

Autobahn" zu lenken, ist auf den zweiten Blick unsinnig, da die Autobahnen bereits an ihren Kapazitätsgrenzen oder schon darüber hinaus sind und dadurch ein weiterer Ausbau in eben erwähnten Dimensionen erfolgen müsste. Der örtliche Straßenbaulastträger würde also seine Probleme über die Baulast und den Haushalt des Bundes lösen. Der Gesetzgeber hat aber nicht ohne Grund für die verschiedenen Verkehre verschiedene Straßengattungen bereit gestellt und die Aufgaben auf die verschiedenen Staatsebenen verteilt.

Die Planfeststellungsbehörde kam zu dem Schluss, dass selbst wenn man unterstellt, dass politisch der Bau von Anschlussstellen durchsetzbar wäre, ein solcher regelwidriger Bau von Anschlussstellen keine sinnvolle Variante darstellt. Denn eine regionale Verkehrsfunktion könnte die Autobahn nur übernehmen, wenn jeweils nördlich und südlich des Neckars mindestens eine Anschlussstelle vorhanden wäre. Das lässt sich aber sinnvollerweise nicht realisieren.

Der Anschluss der L 597 an die A 6 bei Mannheim-Wallstadt, wäre nur mit großem technischen Aufwand möglich. Es müsste dabei berücksichtigt werden, dass westlich der A 6 die K 9751 verläuft, die entweder Richtung Wallstadt verlegt werden müsste, also noch näher als bis jetzt an die Wohnbebauung heran. Oder zwischen die beiden Straßen müssten über gewaltige Kreuzungsbauwerke die Zubringer zu den Ein- und Ausfädelspuren der Autobahn geführt werden mit den Problemen, die dann für den Lärmschutz entstehen und den zusätzlichen schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft. Aufgrund der technischen Schwierigkeiten würde ein Anschluss in Form einer sog. "Trompete" (1 Anschlussrohr, zwei Parallelrampen) nicht ausreichen. Man bräuchte ein komplettes Kleeblatt mit dem entsprechenden Raumbedarf. Der Anschluss wurde zudem von Mannheim und vom Raumordnungsverband abgelehnt, weil er eine Verkehrsverlagerung von der A 656 auf die Spange L 597/L 536 mit sich bringen würde. Eine Verlagerung von der Autobahn in den Ballungsraum Ladenburg/Wallstadt ist ein nicht gewünschter Nebeneffekt, dem kein wenigstens gleich großer Vorteil entgegen steht.

Ein Anschluss der L 637 westlich von Seckenheim ist zwar bei Unterschreitung der Mindestabstände technisch möglich, wäre aber verkehrlich wenig sinnvoll. Das

bedeutete, dass der Verkehr von Edingen, Neckarhausen und Seckenheim Richtung Norden über den Neckar und umgekehrt, statt wie bisher die Neckarbrücken in Seckenheim und Ilvesheim zu benutzen erst 2 km Richtung Westen auf die Autobahn fährt, dann 2 km Richtung Norden und anschließend wieder je nach Destination 2 bis 4 km auf der L 597 Richtung Osten. Anzunehmen, dass ortskundige Kraftfahrer einen solchen Umweg machen, ist völlig lebensfremd. Der Vorschlag erweist sich bei genauer Prüfung als rein theoretischer Vorschlag zur Verhinderung eigener Betroffenheit ohne jegliche konkrete Aussicht auf Problemlösung.

Ein Anschluss der L 542 südlich bei Seckenheim ist verkehrlich ungeeignet, irgend ein Problem zu lösen. In seiner unmittelbaren Nähe (1,5 km entfernt) liegt bereits der Anschluss Mannheim-Seckenheim, der das selbe Gebiet südlich des Neckars an die selbe Autobahn anschließt.

Außerdem ist es sinnwidrig, regionalen Verkehr auf ohnehin schon überlastete Autobahnen zu leiten. Für den Fernverkehr sind diese Anschlüsse nicht nötig. Wer heute südlich des Neckars aus Seckenheim, Edingen-Neckarhausen oder Friedrichsfeld auf eine Fernstraße will, der benutzt den leistungsfähigen Anschluss Mannheim-Seckenheim und ist in wenigen Minuten auf der A 656 und kann von dort weiter über die A 6 und die A 5 sowohl Richtung Norden und Süden fahren. Ziel- und Quellverkehr nördlich des Neckars aus Ilvesheim oder Ladenburg würde eine Auffahrt bei Wallstadt sicher teilweise annehmen, hat aber auch heute schon die Möglichkeit über die Anschlussstelle Ladenburg auf die A 5 zu fahren, um von dort Richtung Norden oder Süden weiterzufahren. Nur wer Richtung Saarbrücken auf die A 6 will findet heute nördlich des Neckars keine günstige Anschlussstelle vor. Der Bau der Neckarbrücke Ladenburg dient jedoch nicht der Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen, sondern der Lösung eines örtlichen und regionalen Verkehrsproblems.

Weiter wurde eine **Westumfahrung Ilvesheims** ins Gespräch gebracht, die an die vorhandene Ilvesheimer Brücke anbinden soll. Abgesehen davon, dass dann die hochbelastete Ortsdurchfahrt Seckenheims keine Entlastung erfahren wird, ist eine solche Westumfahrung auch räumlich nicht möglich. Die heute schon unbefriedigende Situation an der Kreuzung Seckenheimer- und Brückenstraße an der

Brückenauffahrt und entlang der Seckenheimer Straße würde bestehen bleiben. Es würde ein Umweg von 3 km entstehen mit dem einzigen erkennbaren Vorteil einer teilweisen Entlastung der Schlossstraße in Ilvesheim gegenüber dem heutigen Zustand, wobei der ortskundige Verkehr weiter die kürzere Strecke durch die Schlossstraße wählen wird. Ein solcher Vorschlag ist ungeeignet zur Lösung der anstehenden Probleme und schon von daher ohne jede weitere Untersuchung auszuschneiden.

Unterschiede zwischen Variante I, II und III

Alle drei Varianten beginnen am selben Zwangspunkt: der heutigen Kreuzung der L 597 mit der L 637. Alle drei queren den Neckar an der selben Stelle und führen an Ladenburg-West vorbei auf die heutige L 597. Die jeweiligen Anschlüsse an die querenden Straßen sind unabhängig von der Variantenwahl und werden getrennt untersucht, ebenso die Frage, ob der Neckar mit einer Brücke überquert oder mit einem Tunnel unterquert werden soll. Der Unterschied zwischen Variante I und II ist minimal und besteht in unterschiedlicher Krümmung in Höhe der K 4138. Verkehrlich besteht zwischen ihnen kein Unterschied. Die Unterschiede in Bezug auf naturschutzrechtliche Eingriffe und die Lärmauswirkungen auf die Umgebung sind ebenfalls nicht so wesentlich, dass sich eine Variante als eindeutig vorzugswürdiger aufgedrängt hätte. Der in der UVS hervorgekehrte Unterschied in Flächenverbrauch und Kosten liegt im Wesentlichen an der unterschiedlichen Anbindung an die K 4138. Lässt man diesen Unterschied als Bildung einer Untervariante weg und unterstellt jeweils bei I und II die selbe Form der Kreuzung mit der K 4138, so sind die Unterschiede marginal. Im Ergänzungsantrag wurde eine Variante dazwischen gewählt, die die freie Fläche zwischen Baugebiet und Straßen-trasse so gering wie möglich hält und dennoch den Abstand so groß hält, dass die Immissionsgrenzwerte auch im Kleingartengebiet eingehalten werden können. Damit konnte die Zerschneidungswirkung gegenüber der Ausgangstrasse noch einmal verringert werden. Der Landwirtschaft wurde entgegen gekommen, indem im Bereich nördlich der K 4138 die bewirtschaftete Flur weniger zerschnitten wird. Und vor allem wurde der potenzielle Hamsterlebensraum westlich der Trasse ver-

größert und der nicht mehr für eine Besiedelung bereit stehende Raum östlich der Trasse verkleinert. Von daher drängte sich diese Form der Trassenführung auf. Variante III hätte gegenüber den beiden anderen Varianten wegen der größeren Baulänge etwas größere Kosten verursacht, hätte verkehrlich keinen Gewinn gebracht, hätte aber einen wesentlich stärkeren Eingriff in die Wohnbebauung Wingersäcker gehabt. Keiner der Einwender hat sich für diese Variante ausgesprochen. Sie ist in jeder Hinsicht schlechter als die Varianten I und II.

Kreisstraßenvariante (Variante IV)

Außerdem wurde vorgeschlagen, den südlichen Teil der L 597 unter weitgehender Mitbenutzung der vorhandenen K 4138 zu bauen. Auch wenn die Linienführung auf den ersten Blick wegen Befolgung der Grundsätze "Ausbau vor Neubau", und "Ausbau auf Bestand" einleuchtet, ist sie dennoch gegenüber den anderen Varianten nachteilig. Entweder sieht man vor, die Straße mit der L 637 an der selben Stelle wie heute zu verknüpfen. Dazu ist eine ebenerdige Kreuzung mit der OEG und der L 638 erforderlich, die mit Ampeln versehen werden müssen. Gegen diese Lösung sprechen die Argumente, die alle Beteiligten gegen die vorläufige Feststellung des Nordabschnittes alleine vorgebracht haben. Diese Kreuzung wäre für die nächsten Jahre nicht mehr leistungsfähig genug, würde zu Rückstau führen und damit die Verkehrsprobleme nur unzureichend lösen. Außerdem würde dies zu neuen Lärmbetroffenheiten in Mannheim-Lämmertränk und Neckarplatten führen. Daher kann diese Lösung nicht vertreten werden. Für ein Kreuzungsbauwerk an Ort und Stelle ist aber gegenüber Lämmertränk kein Platz. Ohne Anbindung von L 637 und L 597 macht die ganze Maßnahme als Entlastung von Seckenheim und Ilvesheim keinen Sinn. Und eine Führung zur heute vorhandenen Kreuzung mit planfreier Anbindung L 637 hätte eine längere Streckenführung als jetzt zur Folge und würde daher nicht zu weniger Flächenverbrauch führen. Es wäre nur noch eine Mitbenutzung von ca. 700 m der vorhandenen Kreisstraße möglich. Das heißt: In jedem denkbaren Fall scheitert dieser Vorschlag an der nicht realisierbaren Kreuzung mit der L 637.

2.5 Einzelheiten der Planung

2.5.1 Planungsparameter

Die hier festgestellte Straße wird komplett außerhalb von Baugebieten liegen und wird anbaufrei sein. Sie ist ihrer Funktion nach regional bedeutsame Verbindungsstraße. Da außerorts straßenverkehrsrechtlich grundsätzlich auf Landstraßen 100 km/h gefahren werden darf, durfte der Antragsteller zurecht seinem Antrag eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde legen (Erläuterungsbericht, S. 47). Für die übrigen Planungsparameter wird hierauf verwiesen. Um dem bisherigen Ausbauquerschnitt der bestehenden L 597-alt zu folgen wurde als Querschnitt ein einbahniger, zweispuriger Aufbau gewählt, der nach RAS-Q einem Querschnitt von RQ 10,5 zzgl. 25 cm für Randstreifen entspricht. Damit ist der Antragsteller an die untere Grenze der Ausbauquerschnitte gegangen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt dies bei 20.000 bis 23.000 prognostizierten KFZ das Mindestmaß an Ausbaubreite dar.

Da auf der gesamten Baulänge praktisch kein Gefälle bestand, muss das auftretende Regenwasser ausschließlich durch Querneigung von der Fahrbahn an den Rand gebracht werden, um dort versickern zu können. Dazu ist eine durchgehende Fahrbahnquerneigung von 2,5% gewählt worden, die vom Bauanfang bis Bauende Richtung Westen und weg von der Bebauung geneigt ist. Dadurch wird der Lärmschutz gegenüber den Berechnungen noch leicht verbessert. Ebenfalls zur besseren Entwässerung und zur weiteren Lärminderung wird ein offenporiger Asphalt aufgebracht.

2.5.2 Anschluss der Ladenburger Gewerbegebiete

Nach den Forderungen und Stellungnahmen in Ausgangsverfahren vor allem von Ladenburg und ortsansässigen Gewerbebetrieben, verhandelte der Straßenbaulastträger mit den Betroffenen und stellte erneute Untersuchungen an. Er stimmte seine eigenen Planungen erneut mit den Planungen anderer Planungsträger in diesem Gebiet ab. Bei Bau-km 3+215 erfolgt nun ein Anschluss der heutigen Industriestraße zwischen L 597-alt und Wallstadter Straße an die Neubautrasse. Außerdem gibt es in Verlängerung der Wallstadter Straße eine Überführung eines

Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges über die Neubautrasse. Damit haben die (geplanten) Baugebiete Altwasser und Hohe Straße neben der bisherigen Anbindung an das bisherige Straßennetz eine weitere Anbindung an die L 597-neu.

2.5.3 Anbindung an K 4138

Die Anbindung des hier festgestellten Abschnittes an das bestehende Straßennetz muss in jedem Falle gewährleistet sein, auch wenn der Antragsteller diesen Abschnitt nur mit einem anderen zusammen bauen will. Ohne solche Anbindungen wäre der festgestellte Abschnitt lediglich ein nicht verwirklichter Planungstorso, der so nicht festgestellt werden dürfte. Daher war eine Anbindung an die bestehende K 4138 erforderlich. Die jetzt gewählte Lösung stellt eine verkehrstüchtige Lösung dar, da die drei mit einander verknüpften Äste alle hohe Verkehrszahlen aufweisen werden.

2.6 Verkehrsuntersuchung

Bei dem Neubau einer Straße in einem Verdichtungsraum wie dem zwischen Mannheim und Schriesheim bedarf es einer besonders sorgfältigen Begründung, warum hier überhaupt noch der Bau einer Straße erforderlich ist und nicht durch den Ausbau oder den Umbau des vorhandenen Netzes ersetzt werden kann. Dabei muss die Planfeststellungsbehörde von den vorhandenen Flächenfunktionen (Verkehrsflächen, Baugebiete usw.) ausgehen und kann keine Infrastruktur- oder Verkehrspolitik betreiben.

Ein Straßenbauvorhaben muss hier mit besonderer Sorgfalt nachweisen, dass es geeignet ist, die aufgezeigten Probleme zu lösen, und dass es keine flächenschonendere Lösung für die Probleme gibt.

Dazu wurden eine Reihe von Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Um deren Ergebnisse vergleichen zu können, werden in der vorliegenden Begründung neben dem Erstellungsjahr und dem Prognosejahr die Verkehrszahlen von einigen repräsentativen Punkten angeführt, die den jeweiligen Berechnungen entnommen werden. Für die vollständigen Netzzahlen muss in die Diagramme gesehen werden, die die Planfeststellungsbehörde ihrer Abwägung mit allen ihren Details der

Abwägung zugrunde gelegt hat. Wie bei allen Verkehrsuntersuchungen sind drei Fälle von einander zu unterscheiden. Der "Ist-Fall" stellt die vorhandene Verkehrsbelastung dar, wie sie durch Befragung und/oder Zählung für ein bestimmtes Jahr in der Vergangenheit ermittelt worden ist. Der "Prognose-Nullfall" stellt eine Prognose für ein bestimmtes Jahr dar, falls festgestellte Vorhaben verwirklicht werden, aber ohne das in der Planfeststellung befindliche Vorhaben. Der "Prognose-Planfall" macht eine Prognose für ein bestimmtes Jahr einschließlich der Verwirklichung des im Verfahren befindlichen Vorhabens. Die Planfeststellungsbehörde hat, um eine Vergleichbarkeit der Daten überhaupt über alle Unterschiede bei Datenerhebung, Prognosejahr und erfolgte Vorgaben hinweg zu ermöglichen, einige markante Streckenabschnitte herausgesucht und die Verkehrsgutachten danach untersucht, welche Zahlen sie enthalten, und worin die Unterschiede zu suchen sind:

- A: der Ortseingang von Seckenheim auf der L 637 von Heidelberg aus gegenüber Lämmertränk,
- B: Mitte des zurückzubauenden Abschnitts der K 4138,
- C: die Seckenheimer Straße in Neckarhausen Höhe Kelterweg,
- D: die Neckarbrücke in Seckenheim und
- E: die neugebaute Brücke Ladenburg/Neckarhausen.

Angegeben wurden die Werte, soweit sie vorhanden und logisch überhaupt möglich waren. Zentrale Aussage aller Gutachten war, dass der den Neckar querende Verkehr in Seckenheim und Ilvesheim auch in Zukunft stark ansteigen wird und dass er fast ausschließlich Quelle und Ziel innerhalb der Fläche hat, die durch die A 656 im Süden, die A 6 im Westen, eine Linie Heddesheim - Hirschberg im Norden und die B 3 im Osten begrenzt wird. Das heißt, Fernverkehr oder überregionaler Verkehr spielt nur eine zu vernachlässigende Rolle. Dafür gibt es die naheliegende Begründung. Fernverkehr, der den Raum nur durchquert, wird kaum die Autobahn verlassen, um sich über das Nadelöhr Neckarbrücke zu quälen. Fernverkehr, der hier entsteht oder hier hin will, wird heute schon die nächst-

liegende Anschlussstelle bei Schriesheim für die Fläche nördlich des Neckars und Seckenheim für die Gebiete südlich des Neckars wählen.

Für den innerhalb dieser Flächen produzierten Verkehr kann daher auch nur innerhalb dieser Fläche eine Lösung gefunden werden, was sich oben bei der Variantenuntersuchung bereits bestätigt hat.

2.6.1 Umweltverträglichkeitsstudie 1991/1995 Planungsbüro Zieger-Machauer

Für die Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen wurde diese genannte Untersuchung zugrunde gelegt. Sie nennt für das Ist 1988 und das Soll 2000 folgende Werte: A: 22.100/19.200, B: 5.000/0, C -, D: 13.500/6.200, E: 0/9.900. Die Folgen eines Neubaus, eines Rückbaus und der Verkehrsverlagerungen gehen aus den genannten Zahlen eindeutig hervor. Für die Erhebung und Bewertung der Umweltauswirkungen war es nicht erforderlich, diese Zahlen fortzuschreiben, da sich an den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung durch die Änderungen der Verkehrszahlen nichts geändert hätte. Für den Nachweis der Geeignetheit und Erforderlichkeit sowie für die konkreten Auswirkungen auf die Menschen reichten diese Zahlen natürlich nicht aus.

2.6.2 Untersuchung Koehler, Leutwein & Partner, 2000

Diese Untersuchung (Antragsunterlagen Ausgangsverfahren, Unterlage 10) stellt eine Prognose für das Jahr 2010 auf und berücksichtigt folgende Veränderungen im Straßennetz: Fertigstellung der Randerschließungsstraße Seckenheim, Verbesserung des Verkehrsflusses A 656, Ausbau der A 6 zwischen Mannheimer Kreuz und Viernheimer Kreuz. Dies ist der sog. **Basis-Nullfall**, der den weiteren Berechnungen zugrunde gelegt wurde, und zwar ohne Berechnung von Verkehrsberuhigungen im Bereich bebauter Ortsdurchfahrten (Gutachten, Text S. 4). Dem wurde der **Prognose-Fall** mit Bau der neuen Brücke und Rückbau der K 4138 in einem Teilabschnitt gegenüber gestellt.

Die Zahlen für die genannten Punkte lauten nun für den Nullfall/den Neubau: A: 21.200/16.100, B: 7.600/0, C: 3.000/3.500, D: 19.200/10.700 und E: 0/16.200. Karte 6.1 vergleicht den Basis-Nullfall mit der Prognose für den Neubau der L 597

im Jahr 2010. Der Verkehr auf dem neu gebauten Abschnitt der L 597 wird zwischen 12.500 und 16.200 KFZ pro Tag liegen. In der Fortsetzung wird auch die vorhandene L 631 zwischen Ladenburg und Heddesheim pro Tag ca. 2.000 KFZ mehr aufnehmen müssen. Der Verkehr speist sich aus demjenigen auf der wegfallenden Kreisstraße, dem wegfallenden Verkehr von Seckenheim und Ilvesheim und einem Strom von 1.000 bis 1.200 KFZ von der A 656, A 6 und der L 541. Sehr deutlich wird aus der Vergleichskarte, dass das Rückgrat für den Binnenverkehr dieses Raumes die L 597 insgesamt von überall her Verkehrszunahmen verzeichnet, während die Randstraßen, die Autobahnen, geringfügige Abnahmen und die Ausweichwege in Seckenheim und Ilvesheim erhebliche Verkehrsverringierungen erleben werden. Dies zeigt, dass der Neubau geeignet ist, nicht nur die gewünschten Straßen zu entlasten und den erwünschten Verkehr aufzunehmen, sondern auch für die Binnenverkehre des Raumes und den regionalen Verkehr die Fahrtrouten zu verkürzen. Damit dient die Neubaustrecke auch der Verringerung des Kraftstoffverbrauches und der Verringerung des Schadstoffausstoßes. Diese Verkehrsuntersuchung stellt jedoch nur eine Fortschreibung der im Anhang enthaltenen Untersuchung dar. Diese zugrundeliegende Untersuchung ist durch den Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 28.01.1993 durchgeführt worden. Auf Nachfrage ergab sich, dass diese Untersuchung mit dem Titel "Verkehrsuntersuchung L 597-neu, 3. Bauabschnitt, Fortschreibung - Auszug - im Dezember 2000, tatsächlich ein Auszug aus der Gesamtverkehrsuntersuchung dieses Raumes für das Straßenbauamt Heidelberg vom März 1995 und auf Verkehrserhebungen von 1993/94 beruhte. Das Prognosezieljahr war 2010. Diese Verkehrsuntersuchung bestätigt sich durch die nachfolgenden Untersuchungen im Wesentlichen, reichte jedoch für die Ergänzungsunterlagen nicht aus, da die Datenbasis aus den 90-er Jahren von der Planfeststellungsbehörde als nicht hinreichend sicher erachtet wurde und die Seckenheimer Umfahrung mit berücksichtigt werden musste. Daher wurde eine neue Verkehrsuntersuchung angeregt.

2.6.3 Untersuchung Koehler, Leutwein & Partner, Juni 2004, Unterlage 10a

Der Verkehrsuntersuchung lagen Verkehrsbefragungen und -zählungen aus dem Jahr 2001 bis 2004 zugrunde, anhand derer der Ist-Zustand 2004 ermittelt wurde, die Verkehrsbeziehungen der vorangegangenen Gutachten überprüft und die Prognosewerte neu berechnet wurden. Für die genannten Punkte ergeben sich für 2004 folgende Werte (Karte 3, Unterlage 10a):

- A: der Ortseingang von Seckenheim auf der L 637 von Heidelberg aus gegenüber Lämmertränk, 15.000. Hier wirkt sich die Umfahrung Seckenheim stark aus,
- B: Mitte des zurückzubauenden Abschnitts der K 4138, 6.600,
- C: die Seckenheimer Straße in Neckarhausen Höhe Kelterweg, 3.100,
- D: die Neckarbrücke in Seckenheim 20.800.

Damit sind die Zahlen für 2010 auf der Seckenheimer Neckarbrücke sogar bereits überschritten. Bis 2020 wird noch einmal eine Steigerung um 28 % prognostiziert. Die 2-spurige, einstreifige Neckarbrücke ist damit bereits heute weit jenseits ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

Die folgende Tabelle soll die Zahlen nebeneinander stellen, um die Wirkungen abschätzen zu können:

	Name der Stelle	Ist 2004	Nullfall 2010	Planfall 2010	Nullfall 2020	Prognose 2020, Nordteil	Prognose 2020 gesamt
A	Lämmertränk L 637	15.000	21.200	16.100	18.200	16.200	12.200
B	K 4138	6.600	7.600	0	8.400	17.600	0
C	Neckarhausen, Seckenheimer Str.	3.100	3.000	3.500	4.300	6.000	5.100
D	Neckarbrücke Seckenheim	20.800	19.200	10.700	26.800	18.800	16.400
E	neue Brücke	0	0	16.200	0	19.000	23.500

Daraus folgt, dass der Bau der neuen Brücke sowohl allein beim Nordabschnitt vor allem aber beim Bau der Gesamtmaßnahme eine stark entlastende Wirkung für die Neckarbrücke in Seckenheim und die Ortsdurchfahrt Seckenheim und die größten Teile des Ortsstraßennetzes von Ilvesheim hat (Anlage 14 und 21). Neckarhausen muss Verkehrszuwächse in beiden Fällen hinnehmen. Doch selbst danach wird der Verkehr in Neckarhausen weniger als ein Drittel des Verkehrstromes betragen, der dann in Seckenheim nach der Entlastung noch übrig bleibt! Bei einer durchgehenden Fertigstellung werden sich für Neckarhausen nur Verlagerungen im Binnenverkehr ergeben, da dem Mehrverkehr auf der Seckenheimer Straße Minderverkehr auf der Fährverbindung entgegen steht. Zudem sind die Effekte durch Herabstufungen von Straßen und deren Umbau nicht berücksichtigt. Die Straße erweist sich damit als verkehrlich hoch effektiv.

2.7 Lärmberechnungen

Die Auswirkungen von neu zu bauenden Straßen oder wesentlichen Änderungen bestehender Straßen hinsichtlich Lärmbelastung der Anwohner stellt einen

schwerwiegenden öffentlichen Belang dar und ist zugleich Kernaussage der meisten privaten Einwendungen. Daher hat die Planfeststellungsbehörde auf die Ermittlung der Lärmimmissionen und ihre rechtliche Bewertung im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung besonderes Gewicht gelegt.

Nach § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicher zu stellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären. In Ausführung dieses Gesetzes wurde die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Diese setzt die Grenzwerte fest, die eingehalten werden müssen, um die Nachbarschaft vor schädlichem Lärm zu schützen. Immissionen, die unter diesen Grenzwerten liegen, gelten als unbedenklich und sind hinzunehmen. Diese Rechtslage wurde von den obersten Gerichten seit Jahren bestätigt.

Ebenso entspricht es der 16. BImSchV und der langjährigen höchstrichterlichen Rechtsprechung, dass lediglich die neue Straße oder die wesentlich geänderte Straße in die Berechnung einbezogen wird, keineswegs aber andere bestehende Lärmquellen wie bestehende Straßen. Summenpegel aller Lärmquellen werden nicht gebildet. Nur wenn die Summe aller vorhandenen und hinzukommenden Lärmquellen ein Maß erreichen würde, das gesundheitsschädlich ist, wäre davon abzuweichen. Die wird im Allgemeinen bei 70 dB(A) tagsüber oder bei 60 dB(A) nachts angenommen.

Die Anwohner haben bei Überschreiten der Grenzwerte - aber auch nur dann - einen Anspruch zunächst auf aktiven Lärmschutz, das heißt auf bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg selbst durch entsprechende Beläge, Lärmschutzwände oder -wälle. Nur wenn dies technisch nicht möglich ist oder finanziell unzumutbar ist, kann die Planfeststellungsbehörde auf passiven Lärmschutz in Form von Dämmung an den Gebäuden selbst verweisen.

Im vorliegenden Fall bestand die Notwendigkeit, die Lärmauswirkungen für den Westteil von Neckarhausen und für Ladenburg-West zu klären. Aus der Anlage 6 a zum Lärmgutachten geht hervor, wo der Straßenbaulastträger aktive Lärm-

schutzmaßnahmen vorsieht: entlang dem Westrand von Neckarhausen durch einen offenporigen Belag, der die Immissionen gegenüber den Standardbelägen um 5 dB(A) dämpft und auf der Höhe von Ladenburg-West einen Lärmschutzwall von 375 m Länge und bis zu 4 m Höhe. Die vorgelegte Planung hält für alle Wohngebäude die Grenzwerte ein. Damit war ein wesentlicher Punkt bei der Konfliktbewältigung gelöst.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Nach § 2 Abs. 2 Ziff.5 LUVPG/3c Abs. 1 S. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1, Ziff. 2.4.2 war nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Für das Vorhaben wurde 1991 eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, die drei mögliche Varianten untersucht und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltmedien ermittelt, beschreibt und bewertet (siehe Ordner A, Unterlage 2.1). Warum eine solche UVS im Auftrag der Straßenbauverwaltung zwei Jahre vor einem Scoping-Termin durchgeführt wurde, der dazu dienen soll, zu klären, was in einer UVS enthalten sein muss, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht. Dadurch musste zwangsläufig nach dem Scoping-Termin eine Nachuntersuchung durchgeführt werden. 1995 wurde diese Ergänzung erstellt (Ordner A, Unterlage 2.2). Der Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wurde erst 5 Jahre später gestellt. Damit waren die Ausgangsuntersuchungen bereits 9 Jahre alt. Das haben viele der Einwender zurecht gerügt.

Die Argumentation vieler Einwender und Behörden, die UVS sei veraltet und das Vorhaben daher nicht genehmigungsfähig trifft jedoch insgesamt nicht mehr zu. Es entspricht zwar den fachlichen Standards, dass alle Untersuchungen, die für die Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlich sind, in einem Ordner zusammen gefasst werden. Gesetzlich zwingend ist dies aber nicht. In welcher Form der Vorhabenträger die erforderlichen Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dem Antrag beizufügen hat, bestimmt weder das Gesetz

über die Umweltverträglichkeitsprüfung noch die Richtlinie 85/337/EWG der Europäischen Gemeinschaft (BVerwG U. v. 19. Mai 1998, 4 C 11.96, NVwZ 1999, 528).

Gem. § 6 Abs. 1 UVPG hat der Träger des Vorhabens zu Beginn des Verfahrens alle Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzulegen. Die vorzulegenden Unterlagen müssen alle für die Beeinträchtigung der Umweltmedien Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter relevanten Daten enthalten.

- Die nach § 6 Abs. 3 Ziff. 1 UVPG erforderlichen Daten (Angaben zu Standort, Art und Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden) waren auch im Erläuterungsbericht, im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis enthalten.
- Die Maßnahmen nach § 6 Abs. 3, Ziff. 2 UVPG sind im landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten.
- Die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 Abs. 3, S. 2 UVPG in Anlage 1 ist auf dem Stand der Antragsunterlageneinreichung von 2000 und gibt bereits die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung wider. Bezüglich der Eingriffe in Natur und Landschaft gab es außerdem folgende Unterlagen: Landschaftspflegerischer Begleitplan in den Ergänzungsunterlagen vom Juni 2004, Untersuchungen zum Feldhamstervorkommen (Schreiber 2004), faunistisches Gutachten (Kramer 2004), FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planungsgruppe Ökologie und Umwelt 2000/2002/2004). In soweit ist die Rüge, die UVS aus dem Jahre 1991 und 1995 sei unvollständig, sachlich überholt.
- Für die Beschreibung der Umweltauswirkungen nach § 6 Abs. 3 Ziff. 3 UVPG waren weitere Unterlagen erforderlich, die im vorliegenden Fall wie üblich als Spezialuntersuchungen eingereicht wurden. Es handelt sich um Verkehrsuntersuchung, Lärm- und Schadstoffgutachten:

Ad (1) Die Verkehrsuntersuchung war zwar in den Unterlagen des Ausgangsverfahrens enthalten. Sie beruht aber auf veralteten Erhebungen und einer unzureichenden Prognose bis 2010 und war damit un-

brauchbar. Im Ergänzungsverfahren hat der Antragsteller dann eine neue Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage neuer Zählungen und aktualisierter Planungsgrundlagen mit dem Prognosehorizont 2020 vorgelegt.

Ad (2) Das Lärmgutachten im Ausgangsverfahren war, da aufgrund des veralteten Verkehrsgutachtens erstellt, ebenfalls unbrauchbar. Es wurde ebenfalls neu erstellt und ist nun aktuell. Es ermöglicht, die Lärmimmissionen zu ermitteln und in die Bewertung einzustellen.

Ad (3) Eine Aussage zu Schadstoffbelastungen bei Menschen war im Ausgangsverfahren nicht enthalten. Dies haben nicht nur viele Einwender, sondern auch die Planfeststellungsbehörde gerügt. Daraufhin wurde mit den Ergänzungsunterlagen auch ein Schadstoffgutachten (Unterlage 15) eingereicht, das eine Bewertung in Bezug auf den Menschen zulässt.

Angesicht der völlig unzureichenden Antragsunterlagen im Ausgangsverfahren hat sich die Planfeststellungsbehörde überlegt, ob sie den Antrag aufgrund inhaltlicher Mängel nicht zurückweist. Die ist aus folgender Überlegung nicht geschehen. Es wäre dann ein Antrag im öffentlichen Raum gestanden, von dessen Existenz die Bevölkerung zwar weiß, die Unterlagen aber nicht kennt und dies zu Vermutungen und Behauptungen führen könnte. Daher schien es zweckmäßiger, der Öffentlichkeit so frühzeitig wie möglich die Möglichkeit zu geben, vorhandene Unterlagen einzusehen und auf das weitere Vorgehen einzuwirken. Dies ist hier in sehr umfanglichem Maße geschehen. Die Unterlagen des Ergänzungsverfahrens sind komplett überarbeitet und insgesamt neu eingereicht worden, so dass die Antragsunterlagen des Ergänzungsverfahrens für sich alleine eine vollständige Planung darstellen. Da Grundlage der Bewertung der Umweltauswirkungen ausschließlich die letztlich vorgelegten Unterlagen sind, spielte es für die Grundlage und den Vorgang der Bewertung keine Rolle, ob die Unterlagen im Laufe des Verfahrens zusammengetragen wurden oder ob der Antrag zurückgewiesen worden wäre und später erneut eingereicht worden wäre. Zum Zeitpunkt des Beschlusses

waren die inhaltlichen Einwendungen gegen die einzureichenden Unterlagen nach § 6 UVPG jedenfalls nicht mehr gegeben.

Mit den Ergänzungsunterlagen wurde außerdem ein neuer landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12.0) und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 12.4) eingereicht. Außerdem lag der Planfeststellungsbehörde bezüglich der Hamsterproblematik das Artenhilfsprogramm der Stadt Mannheim von 2002 und die Schutzkonzeption des Dipl. Biol. Weinhold im Auftrag der LfU vor. Diese Unterlagen versetzten die Behörde in die Lage, die Umweltverträglichkeit umfassend zu prüfen und bei der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

Im Ausgangsverfahren wurde kritisiert, es gebe keine Gesamt-Umweltverträglichkeitsstudie für die gesamte L 597. Umweltverträglichkeitsprüfung und die für sie erforderlichen Unterlagen sind unselbständiger Teil des verwaltungsbehördlichen Zulassungsverfahrens. Schon daher ist es abwegig bereits unter Verkehr stehende Straßen als Teil eines "Vorhabens" ansehen zu wollen. Einbezogen werden müssen lediglich solche Teile eines Vorhabens, die noch zu erwarten sind und die für die fachplanerische Notwendigkeit herangezogen werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass es fehlerhaft ist und zur Rechtswidrigkeit des Beschlusses führt, wenn für die fachplanerische Notwendigkeit eines Abschnittes die 130 km lange Gesamtmaßnahme zugrunde gelegt wird, bei der Bewertung der Umweltauswirkungen aber nur der im Verfahren befindliche Teilabschnitt berücksichtigt wird. Dies ist hier aber, wie oben ausgeführt, nicht der Fall. Allerdings hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren zusätzlich geprüft, was sich für die Umweltverträglichkeit an Folgerungen ergibt, wenn zu dem hier festgestellten Nordabschnitt auch der Südabschnitt, wie ursprünglich beantragt, verwirklicht würde. Damit hat sie die Umweltauswirkungen umfassend bei der Abwägung berücksichtigt.

Während die Ergänzungsunterlagen die leicht veränderte Trassenführung berücksichtigen, sind in der Umweltverträglichkeitsstudie noch die alten drei Varianten eingezeichnet und untersucht. Die heutige Trasse liegt zwischen Variante 1 und 2 und ändert die alte Linienführung von Variante 1 auf wenigen hundert Metern nur um einige Meter Verschiebung der Achse. Die Abweichungen sind so gering, dass

für die Auswirkungen auf die Umwelt auf der Ebene der Variantenuntersuchung keine ergänzende Untersuchung nötig war, sondern auf diejenige der alten Varianten 1 bis 3 zurückgegriffen werden konnte.

Bei der Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ist zu prüfen, welche Auswirkungen im positiven wie negativen Sinne eine Verwirklichung des Vorhabens auf die verschiedenen Umweltgüter hätte. Die Ermittlung der Auswirkungen auf die Umwelt wird im Folgenden wiedergegeben und bewertet.

3.1 Auswirkungen auf den Menschen

3.1.1 Lärm

Entlang der Neubautrasse wird der Verkehrslärm ansteigen. Davon sind Wohngebäude am Westrand von Neckarhausen und Ladenburg betroffen. Wie sich aus dem Lärmgutachten ergibt, wird das Vorhaben so geplant, dass die rechtlichen Grenzwerte nicht überschritten sind. Zugleich werden viele Wohngebäude in Seckenheim und Ilvesheim eine Entlastung vom Verkehr und damit eine Abnahme von Lärm erleben. Daneben werden in der Ortslage von Ladenburg aufgrund der Verkehrsverlagerungen auch die Ilvesheimer Straße und die Benz Straße weniger Verkehr aufnehmen müssen und die Anwohner damit von Verkehrslärm entlastet werden. Durch den Umbau der K 4138 in der Ortslage von Neckarhausen kann dort der Verkehr ebenfalls abnehmen und der verbleibende Verkehr beruhigt werden. Insgesamt wird die Zahl der Haushalte, die eine Verringerung an Lärm erfahren werden, ein Vielfaches derjenigen Haushalte betragen, die mehr Lärm hinnehmen müssen.

3.1.2 Schadstoffe

Da die Schadstoffkonzentration sich besonders auf die Gesundheit der Anwohner auswirkt, ohne dass diese dies durch Verhaltensänderungen beeinflussen können, wurde darauf besonderes Augenmerk gerichtet. Die Schadstoffprognose für das Jahr 2020 wurde für das vorhandene Straßennetz und für das hier festgestellte Vorhaben berechnet. Wenn beide Teilabschnitte verwirklicht würden, würde die Entlastung von Seckenheim und Ilvesheim noch stärker und die Belastung auf

der Neubaustrecke noch größer, so dass die hier getroffenen Aussagen in ihrer Gewichtung noch deutlicher ausfallen werden. Im Ortsbereich von Seckenheim und Ilvesheim wird im Prognose-Nullfall der Grenzwert für Stickoxid der 22. BImSchV überschritten (Anlage 16a, S. 34). In Neckarhausen werden die Werte nach Bau der Straße gegenüber der Hintergrundbelastung im Basis-Nullfall nur entlang der Kreisstraße geringfügig erhöht. Beim Bau der festgestellten Straße werden die Grenzwertüberschreitungen in Ilvesheim aufhören, in Seckenheim werden sie signifikant niedriger. Die Belastung wird im Bereich Neckarhausen-West im Bereich der Wohnbebauung nicht merklich ansteigen (siehe Abb. 6.2). Im Bereich der Banater Straße wird die Hintergrundbelastung von $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft maximal um ein halbes Mikrogramm ansteigen, also eine zu vernachlässigende Größe innerhalb der Prognosegenauigkeit. Die Belastungen durch Benzol und Ruß erfahren keine spürbaren Änderungen durch das Vorhaben. Soweit die heutigen Mess- und Rechenverfahren bereits Aussagen über die Feinstaub-Belastungen erlauben, werden in Neckarhausen und Ladenburg-West weder im Null-Fall noch im Plan-Fall die gesetzlichen Grenzwerte überschritten. Für Seckenheim und Ilvesheim ergeben sich im Prognose-Nullfall erhöhte Werte, die nach dem Bau der Straße zurückgehen werden. Daraus ergibt sich insgesamt, dass die leichten Erhöhungen am Ortsrand von Neckarhausen und Ladenburg wesentlich geringer sind und weniger Menschen betreffen werden als die Verringerungen in den Ortskernen von Seckenheim und Ilvesheim. Gerade das Gebot der Luftreinhaltung erfordert daher den Bau der L 597-neu. Er wird positive Auswirkungen auf die Umwelt haben, allein deshalb, weil ein gleichmäßig dahin rollendes Fahrzeug weniger Schadstoffe ausstößt als ein vor der Ampel oder im Stau stehendes Fahrzeug und die Verringerungen der Fahrstrecken auch eine Verringerung der Schadstoffemissionen bedeutet. Diese Auswirkungen sind besonders deutlich an der Abb. A 4.10 in der Anlage zum Schadstoffgutachten zu sehen, das die Zunahmen und Abnahmen der Stickoxidwerte gegenüber stellt.

3.2 Tiere und Pflanzen

Siehe unten bei Eingriff in Natur und Landschaft in Unterlagen 12a. Die Eingriffe sind relativ gering, weil es sich um eine sehr stark anthropogen überformte Landschaft handelt, die weitestgehend durch Nutzungen von Gewerbe und Landwirtschaft geprägt ist.

3.3 Boden

Der Boden wird vor allem durch Flächenversiegelungen, wie sie in der Umweltverträglichkeitsstudie und dem landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben sind, in Anspruch genommen. Durch Entsiegelung kann davon nur ein Teil ausgeglichen werden.

3.4 Wasser

Eingriffe in Oberflächengewässer und in das Grundwasser sind vernachlässigbar gering. Von ihnen wird keine Gefahr für die Umwelt ausgehen.

3.5 Klima und Luft

Klimaveränderungen sind nicht zu befürchten. Die Luftschadstoffe werden im Nahbereich der neuen Straße zunehmen, wie dies im Schadstoffgutachten Unterlage 16 berechnet ist. Zugleich werden in den austauscharmen Straßen in Seckenheim und Ilvesheim die Schadstoffbelastungen stark zurückgehen und so die Einhaltung aller gesetzlichen Grenzwerte näher rücken. Insgesamt ist damit eine Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen gegeben. Zu den Einzelheiten wird auf das Schadstoffgutachten verwiesen.

3.6 Landschaft

Die neue Straße wird in jedem Falle ein zusätzlicher Fremdkörper in der Landschaft sein, der die schon stark durch Bauwerke gestörte Landschaft zusätzlich stören wird.

3.7 Kultur- und Sachgüter

Besondere Kultur- oder Sachgüter werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

4. Vereinbarkeit mit öffentlichen Belangen

4.1 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die Ermittlung und Beschreibung aller Auswirkungen auf die Umwelt ist in den Planantragsunterlagen ausführlich dokumentiert. Die nach § 6 Abs. 3 UVPG erforderlichen Unterlagen lagen zur Information der Öffentlichkeit aus. Die übrigen Spezialunterlagen zu Einzelfragen sind Gegenstand der Erörterung gewesen. Alle dazu eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sind in den Erörterungsterminen besprochen worden und sind bei der Abwägungsentscheidung berücksichtigt worden. Die festgestellte Variante hat keine unververtretbaren Umweltauswirkungen, die außer Verhältnis zur Wichtigkeit der Maßnahme stünden.

4.2 Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 10/11 LNatSchG

Durch die Wahl der Variante und durch zahlreiche in Unterlage 12.0 a S. 39 ff. beschriebenen Maßnahmen wurden vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden. Die verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind in den landschaftspflegerischen Begleitplänen des Ausgangs- und Ergänzungsverfahrens ausführlich dokumentiert. Darauf wird vollinhaltlich verwiesen.

Für die Versiegelung im Umfang von 3,0 ha und die sonstige Inanspruchnahme im Umfang von 3,8 ha wurde eine Entsiegelung vorhandener Verkehrsflächen von 0,3 ha und Ausgleichsmaßnahmen von 6,9 ha vorgesehen (Flächenbilanz Unterlage 12.0a, S. 64 ff.). Damit sind die Eingriffe rechtlich kompensiert.

Die Behauptung, die Brücke stelle eine **Barrierewirkung für Vögel**, insbesondere Zugvögel dar, kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Sie ist nicht nur wie die Bezirksstelle selbst schreibt nicht bewiesen ("Untersuchungen zu Flugbewegungen der nachgewiesenen Vogelarten liegen nicht vor"). Die Behauptung ist auch völlig kontraintuitiv. Dass Zugvögel sich bei ihrer Wanderung über Tausende von Kilometern auch an Autobahnen orientieren, ist bekannt (Süddeutsche Zeitung, Wissenschaftsberichte, v. 6.2.2004), dass sie dabei Ballungsräume wie Hamburg, Ruhrgebiet und Rhein-Main-Raum überqueren und dort gelegentlich landen und Nahrung suchen müssen, ebenfalls. Dass sie dann ausgerechnet bei der Unterquerung der Neckarbrücke Ladenburg Schaden nehmen, scheint der Planfeststellungsbehörde eine übergroße Besorgnis zu sein. Alleine im Gebiet von Heidelberg, Edingen-Neckarhausen und Mannheim befinden sich heute bereits mindestens 15 Brücken, ohne dass die Zugvögel wegen deren Existenz ausgestorben wären. Dass Enten nun bei der nächtlichen Nahrungssuche, wie die Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege schreibt, zu Tode kommen könnten, ist für die Planfeststellungsbehörde unwahrscheinlich. Die selbe Skepsis gilt für die Befürchtung, Fledermäuse könnten durch die Insekten um die Beleuchtungskörper an der Straße angelockt und dann vom Verkehr getötet werden. Der Planfeststellungsbehörde ist aus eigener Anschauung bekannt, dass Abendsegler im Stadtgebiet von Karlsruhe im Sommer in der Nähe vielbefahrener Straßen jagen und dabei sogar die Autobahn A 5 überqueren, ohne dabei zu Schaden zu kommen. Solange also keine Untersuchungen vorgelegt werden, die die Gefahr durch Straßen für die genannten Tierarten wenigstens plausibel machen, kann die Planfeststellungsbehörde solches nicht einfach als wahr unterstellen.

Die Bestandserhebung der UVS ebenso wie die Nachuntersuchungen 2002/03 haben Libellen und Fledermäuse nicht erfasst, da sie nicht als relevante Tierarten

für das Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet Unterer Neckar gelten. Selbst der 1999 im Auftrag der BNL erstellte Pflege- und Entwicklungsplan nennt diese Tierarten nicht. In der Nachuntersuchung Annex 2 vom Juni 2004 sind einige Beobachtungen von Abendseglern aufgeführt (Ziff. 2.3.5, S. 12).

Fazit der detailreichen avifaunistischen Untersuchung lautet: "Aufgrund der vergleichsweise geringen bis sehr geringen Bestände der nachgewiesenen Bestände weist der untersuchte Neckarabschnitt zwischen Ilvesheim und Neckarhausen eine untergeordnete Bedeutung für durchziehende und rastende Vögel auf. Die Anzahl nachgewiesener Arten und die ermittelten Bestandszahlen sind sowohl im regionalen wie im lokalen Vergleich als gering bis sehr gering einzustufen" (S. 14).

Für **bodenlebende Tierarten** stellt die Trasse in der Tat eine Barriere dar. Diese Wirkung ist im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt worden.

Die Baumaßnahme greift in das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Unterer Neckar ein. Durch den Bau der Brücke wird das Naturschutzgebiet, das an dieser Stelle nur 150 m breit ist im Umfang von 2.250 m² beansprucht. Außerdem wird von der Brücke ein ca. 900 m langes und ca. 200 m breites Stück abgetrennt. Das Landschaftsschutzgebiet, das dem Naturschutzgebiet dient, wird von der gesamten Trassenlänge von Bauanfang bis auf Ladenburger Gemarkung berührt. Wie gerade ausgeführt, ist die dadurch eintretende Trennwirkung nur für manche Tierarten relevant. Das im Bereich der Brücke vorgefundene Arteninventar ist nicht so selten oder gefährdet, dass dies zu einem Verbot der Flächeninanspruchnahme durch eine Überspannung mit einer Brücke hätte führen müssen. Der Eingriff in das Natur- und Landschaftsschutzgebiet wird daher zugelassen.

4.3 Eingriffe nach § 24 a LNatSchG

Die Eingriffe in vorhandene 24a-Biotpe sind im landschaftspflegerischen Begleitplan kartiert und dafür Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Daher können die Eingriffe hingenommen werden.

4.4 Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG / 26c LNatSchG mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung

Gegenstand der Abwägungsentscheidung zum vorliegenden Planfeststellungsbeschluss war zunächst die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung vom September 2000, die mit den Unterlagen des Ausgangsverfahrens eingereicht wurde. Dazu wurde im Mai 2002 ein Annex 1 erstellt, der die aktualisierte Verkehrsschätzung und die Fortschreibung des Lärm- und des Schadstoffgutachtens berücksichtigte. Mit den Ergänzungsunterlagen wurde dann Annex 2 (Unterlage 12.4a) eingereicht, der eine erneute faunistische Untersuchung des Untersuchungsgebietes im Jahr 2003 zugrunde liegt und die Verkehrsdaten bis zum Prognosejahr 2020 fortschreibt. Dieser Annex enthält eine von den anderen Teilen getrennte völlig selbständige Bewertung der möglichen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten. Zurecht wurde von der Untersuchung nur das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung Nr. 6517-301 untersucht und weitere in der Diskussion befindliche Gebiete außer Betracht gelassen. Dieses Gebiet ist im Amtsblatt der EU v. 28.12.2004 S. L 382/99 veröffentlicht, das geplante Gebiet 6517-341 hingegen noch nicht. Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung muss nur bei konsentierten Gebieten erfolgen. Sog. potenzielle Gebiete, die sich der Planfeststellungsbehörde aufdrängen (Figur des Richterrechts) müssen nicht mehr einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden (EUGH, U. v. 13.01.2005, C 117/03). Dazu hätte nach bisheriger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes auch das Gebiet "Unterer Neckar Heidelberg -.Mannheim Nr. 6517-341" gehört. Dieses ist aber nach den zugänglichen Informationen noch nicht als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung veröffentlicht und ist daher noch kein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Rechtssinne. Außerdem sind die dort aufgeführten Lebensraumtypen und die Erhaltungsziele nicht betroffen. Weder wird die Durchgängigkeit des Neckars noch die Fischauf- und Abstiegsanlagen oder die Seitengewässer des Neckars von dem Vorhaben berührt.

Fazit der Untersuchung ist, dass zwischen Eisenbahnbrücke und dem Stauwehr Ilvesheim keine Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie vorkommt. Einige Vogelarten

ten kommen in Einzelindividuen als Durchzügler teils im Sommer teils im Winter gelegentlich ins Untersuchungsgebiet.

Drei Arten wurden als Einzelindividuen nachgewiesen (Neuntöter, Schwarzmilan und großer Abendsegler), die aber aufgrund der Habitatausstattung hier keine dauerhaften Bruterfolge erzielen können. Zusammengefasst kommt das Gutachten zum Ergebnis:

"Nach den Ergebnissen der faunistischen Untersuchung wurden im Bereich der geplanten Neckarquerung keine maßgeblichen Bestandteile (Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, besonders typische Arten oder Artengemeinschaften von FFH-Lebensraumtypen) nachgewiesen", S. 16.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass keine erhebliche Beeinträchtigung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung durch das Vorhaben zu erwarten ist.

4.5 Artenschutz: Vorkommen des Feldhamsters *cricetus cricetus*

Art. 12 der Richtlinie 92/43/EWG der Europäischen Gemeinschaft (sog. FFH-Richtlinie) schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ein strenges Schutzsystem für Tierarten errichten, die in Anhang IV der genannten Richtlinie aufgeführt sind. Dazu gehört auch der Feldhamster *cricetus cricetus*. Diese Verpflichtung gilt seit 1994. Dieser Verpflichtung ist die Bundesrepublik Deutschland durch die Änderungen im Bundesnaturschutzgesetz nachgekommen, wie sie heute im 5. Abschnitt des Gesetzes in Kraft sind (§§ 39 ff. BNatSchG).

Nach **§ 42 Abs.1 BNatSchG** ist es verboten wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten (zu denen der Feldhamster zählt) nachzustellen, sie zu töten oder ihre Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten zu beschädigen oder zu zerstören. Es leuchtet ein, dass durch einen Verwaltungsakt wie einen Planfeststellungsbeschluss solches Handeln nicht unmittelbar erfolgt, weshalb diese Vorschrift für den Erlass eines Verwaltungsaktes nicht einschlägig ist. Das Verbot richtet sich viel-

mehr gegen **tatsächliche Handlungen**, hier also gegen die durch den Beschluss zugelassenen Baumaßnahmen. Dies gilt schon alleine deshalb, weil der dadurch beabsichtigte Schutz der Individuen für Handlungen in der Natur an den Individuen und ihren Lebensräumen gilt. Der Planfeststellungsbeschluss ergeht jedoch Jahre, bevor irgendeine Handlung ausgeübt wird. Er ergeht unter Umständen und zu einem Zeitpunkt zu dem mit großer Sicherheit die Individuen, denen das Ungemach droht, noch gar nicht lebten und womöglich an anderen Orten als zum Zeitpunkt des Beschlusses zu vermuten war.

Daher hat der Gesetzgeber für die Planfeststellung eine eigene Vorschrift eingeführt, die von § 42 zu unterscheiden ist, nämlich **§ 19 Abs. 3 S. 2 BNatSchG**. Dieser lautet: "Werden als Folge des Eingriffs **Biotop** (Hervorhebung durch den Unterzeichner) zerstört, die für **dort lebende** Tiere (Hervorhebung durch den Unterzeichner) der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist".

Für die spätere Baumaßnahme aufgrund eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses gilt § 42 ebenfalls nicht, weil solche Handlungen nach § 43 Abs. 4 S. 1, 2. Alternative BNatSchG von der Anwendbarkeit ausgeschlossen sind, wenn die Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorliegt. Mit anderen Worten: Die Bauausführung kann Handlungen gegen besonders geschützte Tierarten rechtmäßiger Weise begehen, wenn sie im Planfeststellungsbeschluss zugelassen worden sind. Die Zulassung eines solchen Eingriffs richtet sich nach § 19 Abs. 3 S. 2 BNatSchG und wird im Rahmen der Prüfung von Eingriffen in Natur und Landschaft abgearbeitet und nicht im Rahmen des § 42 BNatSchG. § 42 Abs. 1 und 2 gilt weder für den Verwaltungsakt noch für die Baumaßnahme. Denn in § 43 Abs. 4 S. 1 BNatSchG heißt es ausdrücklich: "Die Verbote des § 42 Abs. 1 und 2 gelten nicht für den Fall, dass die Handlungen...bei der Ausführung eines nach § 19 zugelassenen Eingriffs...vorgenommen werden." Die Prüfung des Planantrags beschränkt sich also beim Artenschutz auf die Abarbeitung des § 19 Abs. 3 S. 2 BNatSchG bzw. §§ 10/11 LNatSchG.

Die Planfeststellungsbehörde hatte also zunächst der Frage nachzugehen, ob als Folge des zugelassenen Eingriffs Biotop zerstört werden, die dem Hamster (besonders und streng geschützte Art) als Fortpflanzungs-, Brut-, Ruhe- oder Vorratsstätten dienen.

Nicht geprüft werden musste, ob der **Erhaltungszustand des Gebietes** günstig oder nicht ist, ob es dadurch verschlechtert wird oder nicht. Dies ist eine Fragestellung, die sich für die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach §§ 32 ff. BNatSchG stellt, nicht aber in Bezug auf den Artenschutz. Eine Vermengung der Fragestellungen ist nicht nur fachlich falsch. Sie könnte unter Umständen auch zu einem Ausgleichsbedarf führen, der höher ist als rechtlich zulässig und damit in Grundeigentum unrechtmäßig eingreifen und Haupterwerbslandwirte in ihrer Existenz gefährden. Beides war im vorliegenden Fall nicht nur theoretisch, sondern tatsächlich gegeben. Ob die Straße eine **Zerschneidungswirkung** für die Art hat und diese daher beeinträchtigt, war eine Fragestellung, die im Rahmen dessen, was schon immer im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes fachlich bearbeitet wurde zu beantworten war. Dabei gibt es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Besonderheiten zu beachten. Ohne dass einzelne Tiere getötet werden oder Biotop zerstört werden geht es dabei um die Frage, ob die Rest- bzw. Teilpopulationen noch überlebensfähig sind und darum, ob der genetische Pool für die Teilpopulationen noch groß genug ist, um auf Dauer einen fortpflanzungsfähigen Bestand zu sichern. Im Rahmen der Vermeidung von Eingriffen und ihres Ausgleichs wurde die Trasse soweit es der Lärmschutz ermöglicht an die vorhandene Bebauung geschoben und wurden Kleintierbarrieren westlich der Trasse vorgesehen, um zu verhindern, dass Tiere auf die Fahrbahn laufen und getötet werden.

Bei der Prüfung nach § 19 Abs. 3 S. 2 BNatSchG ergaben sich zwei besondere Schwierigkeiten. Zum einen sind die Kenntnisse über Hamstervorkommen überhaupt erst während des Verfahrens gesammelt worden. Zum anderen ist keine

stabile örtlich gesicherte Population vorhanden, sondern die wenigen Funde verändern sich in Ort und Zahl von Jahr zu Jahr.

Die erste wissenschaftliche Untersuchung des Problems datiert vom September 2001 (Weinhold, Abschlussbericht zum Vorkommen des Feldhamsters auf den Gemarkungen der Stadt Mannheim). Der Antrag des Vorhabenträgers datiert vom Dezember 2000, der Einleitungsbeschluss vom Januar 2001. Daher enthielten die UVS von 1991 und 1995 keine Aussagen über das Problem und auch im Scoping-Termin vom November 1993 hat keiner der geladenen Verbände oder Behörden dieses Problem erwähnt. Der BUND hat in seinen Stellungnahmen im Scoping-Verfahren nur auf die Verkehrsuntersuchung Bezug genommen und keinerlei Untersuchungen bezüglich Flora und Fauna angeregt (AS 67 und 99 UVP-Akte). Sowohl in der Stellungnahme des BUND v. 30.04.2001 als auch in der Stellungnahme des Arbeitskreises Stadtökologie des BUND v. 23.03.2001 fehlt das Stichwort "Hamsterschutz" völlig. Erstmals erhielt die Planfeststellungsbehörde durch Pressemitteilung vom 24. Juni 2002 des BUND Regionalverbandes Unterer Neckar davon Kenntnis, dass dieser Naturschutzverein bei diesem Projekt die besonders geschützte Art für bedroht hielt - also etwa eineinhalb Jahre nach Einleitung. Dies wurde jedoch auch nicht direkt in das Verfahren eingebracht, sondern über eine Beschwerde bei der Europäischen Kommission in Brüssel. Der Naturschutzverein hat der Europäischen Kommission geschrieben, dass dieses Projekt zum Bau der L 597 die Artenschutzvorschriften der EG verletze. Am 22./23. Mai 2003 fand eine sog. Umweltpaketsitzung der EU-Kommission in Deutschland statt, in der die Bundesrepublik Deutschland durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vertreten war. Die Bundesrepublik Deutschland hat dort vorgetragen, dass im Verfahren mehrere Hamsteruntersuchungen vorgenommen werden. Das Ergebnis wäre von Einfluss auf die Variantenwahl und die Vornahme von Schutzeinrichtungen. Später hat die Kommission dem Ministerium mitgeteilt, dass in den inkriminierten Fällen kein Vertragsverletzungsverfahren gegen den Bund eingeleitet werde. Die Planfeststellungsbehörde hat daraus den Schluss gezogen, dass der hier eingeschlagene und der Kommission vorgetragene Weg mit EG-Recht vereinbar ist.

Im Planfeststellungsverfahren wurden folgende Unterlagen vorgelegt, die zugleich Gegenstand der Abwägungsentscheidung in Bezug auf den Belang Artenschutz geworden sind:

- Artenhilfsprogramm "Feldhamster" der Stadt Mannheim, Januar 2002, AS 3053, L 597/7),
- Schutzkonzeption zur Sicherstellung und nachhaltigen Stabilisierung der Hamsterbestände in Baden-Württemberg, Oktober 2002, im Auftrag der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (AS 95 - 203 Beiheft Hamster L 597/7)
- Untersuchungen zu Bestand und Verbreitung des Feldhamsters im Frühjahr 2003, September 2003 des Büro Schreiber (AS 205 - 247, Beiheft Hamster L 597/7)

Im Verfahren sollte zunächst geklärt werden, in welchem Umfang durch das Vorhaben überhaupt die besonders geschützte Art bedroht wird. Dazu wurden mehrere Jahre hintereinander Felduntersuchungen durch einen Fachmann für Hamster durchgeführt. Diese erstreckten sich auf den Untersuchungsraum Neckarschleife mit angrenzenden Gebieten, eine Größe von ca. 140 ha. Daraus abgeleitet sollen Maßnahmen ergriffen werden, die verhindern, dass Individuen getötet oder Biotop vernichtet werden, und es muss für zerstörte Lebensformen Ersatz geschaffen werden. Für den nördlichen Teil war die Datenlage hinreichend genug gesichert. Für den südlichen Teil waren die Zahlen so unsicher und der mögliche Bedarf an Ersatzflächen so groß, dass die Planfeststellungsbehörde ein weiteres Jahr der Untersuchung für notwendig hielt. Um nicht das gesamte Verfahren zu verzögern, wurde daher der südliche Teil abgetrennt und für ihn ein weiteres Jahr Felduntersuchungen angestellt.

Das Artenhilfsprogramm der Stadt Mannheim 2002, das durch den Hamsterexperten Dr. Weinhold von der Universität Heidelberg erstellt worden ist, weist 38 Parzellen von je 100 ha Größe auf, die als Hamsterlebensräume identifiziert worden sind und geschützt werden sollen. Das Areal, auf dem die festgestellte Straße ver-

laufen soll, gehört nicht dazu. Damit braucht der Planfeststellungsbeschluss nicht auf Widersprüche zu diesem Artenhilfsprogramm untersucht zu werden.

Die Schutzkonzeption der LfU vom Oktober 2002 ist ein Gutachten, das von der Landesanstalt für Umweltschutz (LfU) bei einem Biologen in Auftrag gegeben wurde. Eine Schutzkonzeption "des Landes" oder "der Landesregierung" gibt es nicht, sondern lediglich diese wissenschaftliche Studie. In dieser Studie sind einige für das Verfahren relevante Erkenntnisse enthalten. Der ca. 140 ha große Raum ist recht dünn besiedelt, im Schnitt mit 0,3 Bauten pro ha, was die unterste Besiedelungsdichte für eine lebensfähige Population bedeutet. Bisher galt der wissenschaftliche Standard von 0,5 bis 2 Bauten pro ha. Im Vergleich mit anderen Besiedelungsdichten in Mannheim muss dieser Raum aber dennoch als hoch besiedelt, relativ intakt und wichtig für die verbleibende Gesamtpopulation für Nordbaden angesehen werden. Es geht also in Bezug auf die Gesamtmaßnahme um eine Zahl von 40 Bauten auf einer Fläche von 140 ha, die 2001 und 2002 ermittelt wurden, wodurch die Gefahr besteht, dass einige abhängig von der gewählten Variante überbaut werden. Durch die Baumaßnahme werden Teillebensräume gebildet, die zu Verinselung oder weiteren Verlusten durch Überfahren führen können und so diesen Raum weiter schwächen. Die Varianten wirken sich ganz unterschiedlich auf die Hamster aus, so dass hier weitere Felduntersuchungen erforderlich waren. Bezüglich des im Ergänzungsverfahren behandelten Nordabschnittes gibt es aber aufgrund des Zwangspunktes Neckar keine Varianten, die sich auf die Hamster auswirken. Die Trasse wurde abweichend vom Ausgangsverfahren weiter an Neckarhausen heranverlegt, so dass zwei Bedingungen erfüllt waren: Erstens ist die Trassenführung nun bis zur K 4138 so gelegt, dass danach im Südabschnitt jede der bisherigen Varianten 1 bis 4 möglich ist. Damit war für die weitere Linienführung kein Zwangspunkt gesetzt und in dieser vorliegenden Entscheidung brauchte die Setzung von Zwangspunkten und die weiteren Eingriffe in die Hamsterlebenswelt durch die Fortsetzung nicht diskutiert zu werden. Zweitens wurde die Restfläche zwischen L 597 neu und Ortsrand, die nach Betriebsnahme der neuen Straße als Hamsterlebensraum nicht mehr in Frage kommt verkleinert.

Die nächstliegende Untersuchung im Frühjahr 2003, erstellt von Büro Schreiber, September 2003, ergab eine Kartierung des Untersuchungsraumes vom Neckarbogen bis an den Rand von Neckarhausen von 33 Teilflächen. Die gesamte Fläche scheint grundsätzlich für Hamster geeignet zu sein. Wenn man den Einwirkungsbereich der Straße nicht nur auf die 11 m breite Trasse beschränkt, sondern auf ein 50 m breites Einwirkungsband, so werden durch die 700 m lange Strecke bis zum Neckardamm 3,5 ha Fläche beeinträchtigt. Der Nordabschnitt berührt 4 der kartierten Teilflächen mit unterschiedlicher Wertigkeit. In zwei davon kommen keine Hamster vor. In einer Teilfläche kommen durchschnittlich 0,3 Hamster pro Hektar vor. Da diese Straße mit 300 m Länge durch diese Fläche führt, werden bei einer angenommenen Breite von 50 m Einwirkbreite 1,5 ha den Hamstern entzogen. Rechnerisch ergäbe dies, dass maximal 1 Hamster gefährdet sein könnte. Bei einer zweiten Teilfläche in der Nähe des Kreisels kommen laut Gutachter 0,7 Hamster pro Hektar vor. Beansprucht wird diese Fläche auf einer Länge von 180 m Länge, so dass auch hier maximal ein Hamster betroffen wäre. Der Gutachter konnte aber nicht bestätigen, dass auf der geplanten Trasse 2003 überhaupt ein Hamster wohnte. Vielmehr gab es im Bereich der festgestellten Trasse 2002 je einen Bau links und rechts der Trasse, die nicht zerstört würden, die aber möglicherweise beeinträchtigt werden könnten. Bei einer Begehung im Dezember 2002 mit dem Hamsterexperten konnte sich die Planfeststellungsbehörde selbst davon überzeugen, dass sich auf der hier festgestellten Trasse kein Hamsterbau fand. Weitere Untersuchungen 2003 und 2004 ergaben, dass der Bestand an Hamstern weiter zurückgegangen ist, vermutlich aufgrund des heißen und trockenen Wetters und daraus resultierenden Vegetationsschäden. Zur Absicherung der Ergebnisse wurden Antragsteller und Gutachter gebeten, bei Vorstellung neuer Ergebnisse für den Südabschnitt erneut eine Begehung zur Begutachtung der vorhandenen Hamsterbauten durchzuführen. Der Planfeststellungsbehörde wurde jedoch mitgeteilt, dass 2004 im überplanten Gebiet keine Hamsterbauten mehr anzutreffen waren und eine Begehung daher nicht mehr sinnvoll ist. Das heißt für die Planfeststellungsbehörde, dass nicht zu befürchten ist, dass die Ergebnisse der Untersuchungen 2001 und 2003 in Bezug auf die hier

festgestellte Trasse in späteren Jahren einen größeren Eingriff als bisher ergeben werden.

Ergebnis: Durch die hier festgestellte Trasse werden keine Hamster oder Hamsterbauten direkt betroffen. Das Überwandern der Straße und eine Gefährdung der Tiere wird durch Sperrmaßnahmen entlang der Straße verhindert. Die Verkleinerung des geeigneten Lebensraumes für spätere Wiederansiedlung wurde durch eine Verschiebung der Trasse Richtung Neckarhausen auf das Mindestmaß reduziert und der Resteingriff durch Ausgleichsmaßnahme A3 ausgeglichen. Die Barrierewirkung musste im Nordabschnitt nicht berücksichtigt werden, weil östlich der Straße eine Wiederansiedelung zwischen der Straße und der Bebauung nicht mehr zu erwarten ist.

Durch das festgestellte Vorhaben werden keine Biotope zerstört, die **für dort lebende Tiere** nicht ersetzbar sind, weil dort zum Zeitpunkt des Beschlusses keine Tiere lebten und voraussichtlich auch später keine leben werden. Das Risiko für in der Umgebung lebende oder dort vielleicht später lebende Tiere wurde höchst fürsorglich ausgeschaltet. Das heißt: Eine Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Naturschutzbehörde ist nicht erforderlich. Da es über die tatsächlichen Erhebungen und die Frage des Eingriffsumfanges und des Schutzzumfanges keine Differenzen gab, und die Planfeststellungsbehörde keine einvernehmliche Entscheidung treffen muss, ging sie von ihrer eigenen rechtlichen Einschätzung aus. Danach sind Eingriffe in Biotope für Hamster so weit als möglich vermieden und alle später die streng geschützte Art betreffenden Nachteile für ihre Individuen und Bauten ausgeglichen. Ein Unberührt-Lassen dieser Art wäre nur möglich gewesen, wenn überhaupt keine Straße gebaut worden wäre. In Abwägung dieser Belange hält die Planfeststellungsbehörde es für gerechtfertigt, aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses am Lärmschutz der Bevölkerung, Schutz vor Schadstoffen einschließlich Feinstaub und Verringerung der Stauungen in Se-

ckenheim und Ilvesheim zugunsten der Leichtigkeit des Verkehrs den Eingriff dennoch zuzulassen.

5. Private Einwendungen

Unter den Einwendungen, die private Personen erhoben haben, waren eine Vielzahl von Einwendungen, die **nicht in Bezug auf eigene rechtlich schützenswerte Belange** geltend gemacht wurden, sondern die sich allgemeine Belange des Natur-, Gewässer- oder Lärmschutzes zu eigen gemacht haben (siehe oben unter Verfahrensablauf). Diese werden soweit sie von Amts wegen zu beachten waren im allgemeinen Teil abgehandelt. Personen, die nur geltend gemacht haben, dass sie gegen Grundstücksinanspruchnahmen sind oder Forderungen auf eine bestimmte Entschädigung erhoben haben, sind nicht eigens aufgeführt. Ihre Forderungen sind nicht Gegenstand der Abwägung, sondern der nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen oder Entschädigungsverfahren. Nachfolgend sind nur diejenigen Einwendungen in Bezug auf eigene schützenswerte Belange aufgeführt, über die mit rechtsgestaltender Wirkung zu entscheiden war.

Neben den Populareinwendungen gingen auch Unterschriftenlisten ein, die sich zumindest teilweise auf eigene Belange (vor allem Lärm) bezogen. Zu Lärm allgemein wurde oben unter der Umweltverträglichkeit das Erforderliche gesagt. Soweit bei einzelnen Einwendern fraglich ist, ob die Grenzwert eingehalten werden, werden sie einzeln namentlich aufgeführt. Zu den Sammeleinwendungen an sich wird sogleich Stellung bezogen.

Einwendungen aus dem Ausgangsverfahren sind zum Teil dadurch erledigt, dass sie sich auf den Abschnitt beziehen, der zurückgezogen worden ist und Gegenstand eines eigenen Verfahrens werden wird. Alle anderen Einwendungen aus dem Ausgangsverfahren bleiben weiterhin erhoben und sind Gegenstand dieser Entscheidung geworden.

5.1 Adelman, Werner, Heinrich-Lanz-Weg 2 in Ilvesheim

Der Kreisbauernverband hat zwar für Herrn Adelman eine Liste von Flurstücken in Ilvesheim und Ladenburg vorgelegt. Daraus geht aber nicht hervor, dass der Einwender grundstücksbetroffen ist. Eine Existenzgefährdung wie vorgetragen ergibt sich daraus erst recht nicht, da weder die Betriebsgröße noch der prozentuale Verlust angegeben worden ist, obwohl im Erörterungstermin am 20. Juni 2002 ausdrücklich auf die Notwendigkeit weiteren Sachvortrags hingewiesen worden ist. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

5.2 Anwohner Banater Straße

Sie sind lediglich lärm betroffen aber nicht grundstücksbetroffen und können daher nur diesbezügliche Einwendungen geltend machen. Zur Lärmbetroffenheit werden jedoch keine detaillierten Einwendungen vorgetragen. Die Frage der Lärmbetroffenheit wurde im Beschluss im einzelnen bei den Einzelnwendern abgehandelt. Soweit Fragen der Erforderlichkeit und der Beeinträchtigung der Umweltbelange angesprochen wurden, wurde auf diese Argumente oben eingegangen. Die Einwendungen sind nicht zulässig.

5.3 Anwohner Ladenburg-West

Sie sind lediglich Populareinwender, da sie als Anwohner der zweiten Reihe hinter der Banater Straße auf keinen Fall in die Nähe der Grenzwerte kommen werden. Solches ist auch nicht vorgetragen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

5.4 Altig, Christa und Uwe, Eisenbahnstr. 30 in Neckarhausen, vertr. d. Rechtsanwältin Schwörer

Die Einwender machen geltend, sie hätten erhöhte Lärmbelastung zu erdulden. Sie liegen jedoch weit von der Neubaumaßnahme entfernt und noch

nicht einmal an der K 4138, die nach der Prognose Mehrverkehr aufnehmen muss. Eine Betroffenheit in eigenen schützenswerten Belangen ist daher nicht gegeben. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.5 Bach, Johannes, Rudolf-Diesel-Straße 6 in Neckarhausen

Bezüglich eigener Belange rügt der Einwender unzureichenden Lärmschutz. Wie sich aus Unterlage 16, S. 13 und Anhang 5.1a ergibt, liegen die Lärmwerte weit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

5.6 Benckiser Produktions GmbH, Dr. Albert-Reimann-Straße 3 in Ladenburg, vertr. d. Rechtsanwalt Christoph Kneissl, Prümer Str. 14 in 67071 Ludwigshafen, zugleich für Pala GmbH & Co. KG

Soweit die Einwenderinnen die Erforderlichkeit in Frage stellen, wird auf oben 2.3 verwiesen.

Sie wenden sich gegen die Verlegung der Nordzufahrt von der vorhandenen L 597 auf die L 597-neu. Der Antragsteller hat dem Rechnung getragen und hat in den neuen Planunterlagen die Anbindung bei Bau-Km 3+215 herausgenommen und lediglich die bestehende Anbindung durch die Schaffung einer Aufstellspur auf der L 597 verbessert. Gegen diese Planänderung haben die Einwenderinnen nicht erneut Einwendungen erhoben. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Einwendung damit erledigt ist. Die Einwenderinnen wenden sich weiter gegen den Bau einer Überführung des heutigen Wirtschafts- und Radweges (Fl. St. Nr. 3.803/3) über die L 597 bei Bau-km 3+171,136. In der Ergänzungsplanung ist die Überführung an dieser Stelle weggefallen. Damit ist auch die Grundstücksbetroffenheit der Einwenderinnen, was Fl. St. Nr. 3.677 betrifft, entfallen. Das angeblich betroffene Fl. St. Nr. 3832/10 ist weder von der Ausgangsplanung noch von der Ergänzungsplanung betroffen.

Die Einwenderinnen wenden sich weiter gegen die Inanspruchnahme des Fl. St. Nr. 3.832. Das 106.317 m² große Grundstück wird mit 4.525 m² dauerhaft

und mit 1.815 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Außerdem wird ein ca. 5.600 m² großer Teil vom Hauptteil abgetrennt und ist danach als Betriebsgrundstück nicht mehr nutzbar. Die dauerhafte Inanspruchnahme von kapp 5 % des Grundstückes ist nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange hinzunehmen, weil die Straße einem allseits anerkannten Interesse nach Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entspricht. Die Inanspruchnahme greift nicht in betriebliche Abläufe oder gefestigte Planungen ein. Das Vorhaben wird auf einem Grundstücksteil verlaufen, auf dem schon seit Jahrzehnten eine Freihaltetrasse für eine Verkehrsmaßnahme vorgesehen ist. Der Flächennutzungsplan für die Stadt Ladenburg von 1983 sieht hier keine gewerbliche Entwicklung, sondern eine Sonderfläche für den Straßenbau vor. Westlich und östlich der Freihalterasse für die Straße ist eine Grünfläche vorgesehen. Die verschiedenen Bebauungsplanentwürfe, die es im Laufe der letzten Jahrzehnte gab, sind zwar nie in Kraft getreten. Sie konnten aber auch keine Bauerwartung begründen, da auch sie immer an dieser Stelle einen Neubau der L 597 vorsahen. Die einzig gültige Bauleitplanung für das betroffene Gebiet ist der Flächennutzungsplan Mannheim-Heidelberg von 1982. Dieser enthält bereits die Trasse, so dass zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung die Fläche zwischen Wohnbebauung Banater Straße und bestehendem Gewerbegebiet nicht als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gelten konnte, sondern als Freihaltfläche für Straßenbau. Diese Fläche erfährt durch die Überplanung keinerlei rechtliche oder wirtschaftliche Abwertung. Die westlich davon gelegene unbebaute Fläche ist im Flächennutzungsplan als Industriegebiet ausgewiesen. Sie stellt jedoch lediglich eine unverbindliche Bauleitplanung dar. Das Maß der Bebaubarkeit selbst wird erst im Bebauungsplan geregelt. Die Straße mit ihrem Anbauverbot von 20 m auf beiden Seiten (§ 22, Abs.1, Ziff.1 StrG) schränkt daher nicht eine vorhandene Bebaubarkeit ein. Die Fläche östlich der vorgesehenen Straße war nie als Gewerbegebiet nutzbar, ist es nicht nach dem geltenden Flächennutzungsplan und sollte es auch nach keinem der Bebauungsplanentwürfe je sein. Die Einwanderinnen verlieren hier also nicht Betriebsfläche, sondern lediglich Grünfläche, die der Zäsur zwischen

Wohngebieten und Gewerbebetrieben gilt.

Diejenigen Flächen außerhalb der planbetroffenen Gebiete sind entgegen der Behauptung der Einwenderinnen nicht betroffen, weil eine Bebaubarkeit derzeit nicht gegeben ist. Diese wird erst durch einen noch zu beschließenden Bebauungsplan hergestellt. Da dieser nie eine hundertprozentige Überbauung vorsieht, ist die Nähe zur Straße ein Faktor, der bei der Ausgestaltung des Bebauungsplanes eine Rolle spielt, aber keine Eigentumsbeschränkung darstellt.

Weiter monieren die Einwenderinnen Beeinträchtigungen für ein angeblich geplantes Laborgebäude. Bis zum Zeitpunkt der Verfahreneinleitung war aber noch nicht einmal ein Bauantrag eingereicht worden. Außerdem ist unklar, ob sich das Bauvorhaben im vorhandenen Gewebegebiet oder in einem zukünftigen Gewerbegebiet befinden soll. Damit greift die Veränderungssperre. Dieses behauptete Vorhaben folgt dem Planverfahren. Das Planverfahren hat Vorwirkungen, die vom Bauvorhaben der Einwenderinnen zu beachten sind und nicht umgekehrt. Wenn die Einwenderinnen nach Feststellung der Straße Gebäude planen und errichten wollen, so müssen sie vorhandene Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsimmissionen berücksichtigen und haben keinen Anspruch auf Beseitigung.

Nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die geringfügigen Eingriffe ins Grundeigentum, was Ausmaß und Stärke betrifft, zugunsten der Verbesserung der Flüssigkeit des Verkehrs hinzunehmen sind. Dazu hat beigetragen, dass der Betrieb selbst nicht unerheblich zum Schwerverkehr in diesem Bereich beiträgt und auch Nutznießer einer verbesserten verkehrlichen Erschließung sein wird.

5.7 Benitz, Anne, Kappesgärten 36 in Edingen-Neckarhausen, vertr. d. Rechtsanwalt Schwörer, Vogesenstr. 59 in 68229 Mannheim

Die Einwenderin befürchtet die Zunahme an Lärm durch die neue Straße.

Das Wohnhaus Kappesgärten 36 wird ca. 385 m von der Straße entfernt liegen. Für das Anwesen der Einwanderin gab es keine Lärmuntersuchung, weil eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte ausscheidet. Für das Anwesen Wingertsäcker 71, das nur 175 m von der Trasse entfernt liegt, wurde eine Lärmberechnung vorgenommen. Bereits für dieses Haus wurden die Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts weit unterschritten: 53 bzw. 44 dB(A). Die Befürchtung ist daher ohne jede sachliche Grundlage. Der Vorwurf aus dem Ausgangsverfahren, die Gutachten seien zu alt, ist durch die neuen Verkehrs- und Lärmgutachten überholt. Das Ingenieurbüro hat eine Stellungnahme zu den Fragen des Erörterungstermines im März 2003 in Bezug auf das Ausgangsverfahren ausgearbeitet (Beiheft "Hausaufgaben", Unterlage 97). Danach werden die Immissionswerte für das Haus Kappesgärten 36 tagsüber max. 49,9 dB(A) und nachts max. 41,2 dB(A) betragen bei Grenzwerten von 59/49 dB(A). Im Ergänzungsverfahren wurde für den zusätzlichen Lärm durch das Vorhaben eine Immission für den Immissionsort Wingertsäcker 71 von 52,5 dB(A) tags und 43,7 dB(A) nachts errechnet. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen die anderen Lärmquellen, insbesondere die vorhandene Kreisstraße, nicht in die Lärmberechnung einfließen. Eine Summenpegelberechnung wäre erst dann erforderlich, wenn der Gesamtlärm gesundheitsschädliche Ausmaße annehme, die von der Rechtsprechung und Literatur bei 70 bzw. 60 dB(A) angenommen werden. Dafür spricht hier nichts. Eine entschädigungspflichtige Enteignung durch Verbesserung der öffentlichen Straßen ist nicht gegeben.

5.8 Benitz, Dr. Rolf, August-Bebel-Straße 101 in 68199 Mannheim

siehe oben 5.7

5.9 Betz, Rudolf, Harkopsbever 12 in 42499 Hückeswagen

Der Grundstückseigentümer wendet sich lediglich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, weil er befürchtet, daraus finanziellen Schaden

zu erleiden. Gegen die Straßenbaumaßnahme selbst bringt er keine Einwände vor. Dieses Vorbringen stellt keine Einwendung dar, die bei der Abwägung zu berücksichtigen gewesen wäre. Der Ausgleich des Vermögensnachteils ist Sache der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Enteignungsverfahrens.

5.10 BK Giulini Chemie GmbH & Co. OHG, Ladenburg, vertr. d. Rechtsanwalt Kneissl, Prümer Str. 14 in 67071 Ludwigshafen

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Fl. St. Nrn. 3832/3, 3832/12 und 3832/13 auf Gemarkung Ladenburg. Fl. St. Nr. 3832/12 wird nicht für das Vorhaben in Anspruch genommen. Von Fl. St. Nr. 3832/3 werden 4.590 m² dauerhaft und 3.960 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das entspricht 3,6 bzw. 3,1 % der Grundstücksfläche. Das Grundstück in diesem Teil ist unbebaut und ist nach den Bauleitplänen nicht bebaubar. Von Fl. St. Nr. 3832/13 werden 950 m² (knapp 5 %) in Anspruch genommen. Die vorübergehende Inanspruchnahme, die ursprünglich vorgesehen war, ist entfallen. Auch dieser beanspruchte Grundstücksteil ist unbebaut und nicht bebaubar.

Zusätzlich zu den genannten Flächen kommt noch eine Einschränkung der Nutzbarkeit durch die Anbaubeschränkungen in einem Korridor von 20 m beidseits der Straße hinzu. Eine Bauhöhenbeschränkung kann aber nur vom noch zu erlassenden Bebauungsplan erlassen werden und hängt mit der städtebaulichen Ordnung des Gebietes zusammen, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums erlassen werden kann. Sie ist nicht dem Planfeststellungsverfahren zuzuordnen.

Der Lärmschutz ist für ein betrieblich genutztes Gebäude nach § 42 BImSchG und der 16. BImSchV nicht ausreichend. Der einschlägige Grenzwert ist nachts um 0,6 dB(A) überschritten. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen über die bereits vorgesehenen hinaus waren der Antragstellerin in Anbetracht der Kosten und der geringfügigen Überschreitung an einem ein-

zigen Gebäude nicht mehr zuzumuten. Sofern die Antragstellerin allerdings nachweist, dass sich in dem Gebäude nachts regelmäßig Menschen aufhalten und der vorhandene passive Lärmschutz nicht ausreicht, hat sie Anspruch auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG.

Weiter trägt die Einwenderin vor, aufgrund von Erschütterungen seien die Gebäude gefährdet. Dafür werden jedoch keinerlei plausible Gründe genannt. Die Belastungen durch Schadstoffe für den Spezialitätenbetrieb sind dagegen theoretisch denkbar. Das Vorhaben wird jedoch nicht allein durch die Behauptung seitens der Einwenderin unzulässig. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Einwenderin gebeten, dazu etwas vorzutragen, um die Auswirkungen auf den Betrieb abschätzen zu können. Darauf hat die Einwenderin verzichtet. Angesichts der vorhandenen Hintergrundbelastung und der geringfügigen Zuwächse wäre eine zusätzliche Gefährdung der Produktion auch wenig wahrscheinlich.

Auch die Möglichkeit, dass von der vorhandenen Produktion Nebel- oder Dampfschwaden herüberziehen, die den Verkehr beeinträchtigen, ist theoretisch möglich. Die Einwenderin hat aber nicht plausibel vorgetragen, dass bei einer heute oder zukünftig stattfindenden Produktion, die den gesetzlichen Vorschriften entspricht, Abluft entstehen kann, die derart viel feste Teilchen enthält, dass in über 200 m Entfernung auf dem Boden immer noch die Sicht behindert werden kann. Sollte die tatsächlich der Fall sein, wäre zu überprüfen, welche Anlage in ihrem Betrieb einzuschränken ist.

Die Befürchtungen, es könnten Grundwassereingriffe erfolgen, die die Grundwassersicherungsmaßnahmen der Einwenderin beeinflussen, sind durch nichts untermauert.

Nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die geringfügigen Eingriffe ins Grundeigentum, was Ausmaß und Stärke betrifft, zugunsten der Verbesserung der Flüssigkeit des Verkehrs hinzunehmen sind. Dazu hat argumen-

tativ gehört, dass der Betrieb selbst nicht unerheblich zum Schwerverkehr in diesem Bereich beiträgt und auch Nutznießer einer verbesserten verkehrlichen Erschließung sein wird.

5.11 Bühler, Karl-Martin, Schlittweg 42 in 68239 Mannheim

Der Einwender ist Eigentümer des Fl. St. Nr. 2.586/1 auf Gemarkung Ilvesheim. Das 905 m² große Grundstück wird mit 18 m² für eine Kompensationsmaßnahme in Anspruch genommen. Dagegen wendet sich der Einwender nicht. Er erhebt nur allgemeine Bedenken gegen die Erforderlichkeit und die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme. Dazu wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

5.12 Dehoust, Jürgen, Freiburger Str. 42 in 68239 Mannheim

Die Einwendung des Kreisbauernverbandes wurde mit Schreiben von Herrn Dehoust v. 2.4.2003 konkretisiert. Die Planfeststellungsbehörde konnte jedoch anhand der Grunderwerbsverzeichnisse keine Grundstücksbetroffenheit feststellen. Da Herr Dehoust nicht in den Erörterungsterminen anwesend war, konnte die angebliche Betroffenheit nicht weiter aufgeklärt werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.13 Dehoust, Walter, Hauptstr. 317 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wendet sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhaben erst eintritt, wenn auch

der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.14 Ebert, Hansjörg und Rebischke-Ebert, Jutta, vertr. d. Rechtsanwälte Schwörer & Koll., Vogesenstr. 59 in 68229 Mannheim

Die Einwender wenden sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die Einwender an einer bestehenden Straße wohnen, an der selbst keine Änderungen vorgenommen werden, haben sie auch keinen Anspruch auf Lärmschutz.

Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhaben erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.15 Einwohner Kappesgärten, Familien Götz, Häcker, Stoll, Wiesner, Kappesgärten 15 in Edingen-Neckarhausen

Das nächstgelegene Wohnhaus der Einwender liegt ca. 440 m von der neu zu bauenden Straße entfernt. Keines der Grundstücke der Einwender wird für das Vorhaben in Anspruch genommen. Daher kommt nur die Einwendung wegen übermäßiger Lärmbelästigung als zu berücksichtigender Belang in Frage. Für das Wohngebiet Wingertsäcker/Kappesgärten wurde zur Berechnung der Lärmimmission das repräsentative Wohnhaus Wingertsäcker 71 als Grundlage genommen. Für den ungünstigsten Immissionsort Win-

gertsäcker 71, 1. OG wurden Werte von 52,2 dB(A) tags und 43,5 dB(A) nachts errechnet. Damit sind sogar die Grenzwerte für Sanatorien und Altersheime unterschritten! Die Immissionen für die Einwender werden noch darunter liegen. Die Befürchtungen entbehren daher jeder tatsächlichen Grundlage. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit sich die Einwender im Ergänzungsverfahren gegen die Aufteilung des Vorhabens in einen Nord- und Südabschnitt wenden, sind sie dadurch nicht in eigenen schützenswerten Belangen betroffen. Die Vorbelastungen für Flugplatz und Eisenbahn können bei der Lärmberechnung nicht mit einbezogen werden. Lärmsummenpegel dürfen nach der geltenden Rechtslage nicht gebildet werden. Die Rechtsprechung fordert die Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen dann, wenn zusammen ein gesundheitsschädliches Maß an Lärm erreicht wird. Der Lärmgutachter hat im Verfahren klar gemacht, dass die Häuser, die nahe der Neubaustraße liegen von der Bahnlinie weit entfernt sind und umgekehrt, so dass unter keinen Umständen die Gefahr droht, dass die Summe des Lärms nachts 60 dB(A) oder tags 70 dB(A) übersteigt. Insbesondere in der Nähe der Bahnlinie im Ortskern wird eine Lärmimmission durch den vorhandenen Lärm überlagert, so dass keine Erhöhung hörbar sein wird.

5.16 Erbgemeinschaft Else Albrecht und Werner Dehoust, Bellniger Weg 12 in 68239 Mannheim

Die Einwender sind Eigentümer der Fl. St. Nrn. 2.521 und 2.574, die landwirtschaftlich genutzt werden. Sie fürchten, dass die Zuwegung zu den verbleibenden Grundstücken nicht mehr gewährleistet ist oder die Verpachtbarkeit entfällt. Der Antragsteller plant, eine Zweckflurbereinigung durchführen zu lassen, so dass die Einwender nachher wieder ein nutzbares und anfahrbares Grundstück haben werden und sich der Flächenverlust auf weniger als 5 % belaufen wird. Auch wenn das nicht der Fall sein sollte, ist sichergestellt, dass alle Grundstücke durch landwirtschaftliche Fahrzeuge

anfahrbar bleiben. Soweit Restgrundstücke nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, können die Einwender Antrag auf Gesamtübernahme stellen.

5.17 Erbgemeinschaft Keilbach, vertr. d. Elisabeth Metz, Bergstr. 41 in Ilvesheim

Die Erbgemeinschaft erhebt keine Einwendungen, will jedoch das Gesamtgrundstück verkaufen und nicht nur einen Teil. Diese Frage ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern kann erst bei den Grunderwerbsverhandlungen geklärt werden.

5.18 Erny, Hartmut und Gaby, Marderweg 49 in 68229 Mannheim

Die Einwender waren im Ausgangsverfahren mit mehreren Flurstücken betroffen. Diese liegen alle im südlichen Abschnitt und sind von den geänderten Plänen nicht mehr betroffen. Die Einwendungen haben sich damit erledigt. In einem weiteren Verfahren können sie aber wieder betroffen sein. Die Einwender müssen dann die Einwendung erneut erheben.

5.19 Erny, Karlheinz, Hans-Purmann-Allee 14 in 67346 Speyer

Der Einwender war im Ausgangsverfahren mit einem Flurstück betroffen. Dieses liegt im südlichen Abschnitt und ist durch die geänderten Pläne nicht mehr beansprucht. Die Einwendung hat sich damit erledigt. In einem weiteren Verfahren kann der Einwender aber wieder betroffen sein. Der Einwender muss dann die Einwendung erneut erheben.

5.20 Fay, Alfred und Andreas-Norbert, Postf. 101016 in 68010 Mannheim

Das ursprünglich für Kompensationsmaßnahmen erforderliche Grundstück wird in diesem festgestellten Teilabschnitt nicht beansprucht. Die Einwendung hat sich daher erledigt. In einem weiteren Verfahren wird es mögli-

cherweise erneut beansprucht werden. Die Einwender müssen dann die Einwendung erneut erheben.

5.21 Friedrich-Bach, Ute, Rudolf-Diesel-Str. 6 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwenderin wohnt in einem ehemaligen Betriebsleitergebäude im Gewerbegebiet Neckarhausens in einer Entfernung von der zukünftigen Trasse von ca. 190 m. Weder wird eine Grundstücksfläche beansprucht noch macht sie Lärmbetroffenheit geltend. Die geltend gemachten Punkte sind allgemein-politischer Art. In die Abwägung einzustellende Belange liegen daher nicht vor.

5.22 Feige, A. und B., Hauptstr. 305 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender wenden sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhabens erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.23 Gerard, Andreas, Banater Straße 14 in Ladenburg

hat verspätet (am 27.03.2001) Einwendungen erhoben. Er ist daher präkludiert.

5.24 Götz, Walter und Gabriele, siehe 5.15, Einwohner Kappesgärten

5.25 Häcker, Dr. Klaus und Claudia, siehe 5.15, Einwohner Kappesgärten**5.26 Hartmann, Rita, Zähringer Straße 129 in 68239 Mannheim**

Die Grundstücke der Einwenderin wurden im Ausgangsverfahren für den südlichen Teil der Baumaßnahme herangezogen. Mit der Einreichung der neuen Planung ist die Inanspruchnahme entfallen. Die Einwendungen sind erledigt. Bei der Antragstellung eines weiteren Vorhabens werden die Grundstücke unter Umständen wieder beansprucht werden. Die Einwenderin muss dann die Einwendung erneut erheben.

5.27 Hauck, Heinrich, Fichtenstr. 26 in Edingen-Neckarhausen, z.T. zusammen mit Anneliese Maria Köhler

Der Einwender macht neben Bedenken wegen des Naturschutzes, der oben im allgemeinen Teil abgehandelt wird, eine Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes geltend. Er hat dazu eine umfangreiche Liste an bewirtschafteten Grundstücken vorgelegt, ohne im Einzelnen zu belegen, welche davon seiner Ansicht nach von der Maßnahme betroffen sind. Von den 112 aufgeführten Flurstücken sind nach Durchsicht der Planfeststellungsbehörde nur zwei durch die Maßnahme betroffen: Fl. St. Nr. 322 und 351, die beide im Eigentum der Gemeinde Edingen-Neckarhausen stehen, und von denen der Einwender nur je ein Los gepachtet hat. Er ist folglich nur mit 342 m² betroffen. Eine Gefährdung seines Betriebes scheidet damit für die Planfeststellungsbehörde aus. Zudem hat der Einwender nicht ausgeführt, warum das Neckarvorland notwendig zu seinem Betrieb dazugehört. Da an dieser Stelle aus fachtechnischen Gründen die Brücke über den Neckar geführt werden muss, kann auf diese Flurstücke nicht verzichtet werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.28 Heid, Fritz, Hauptstr. 315 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wendet sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhabens erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.29 Heil, Gerd und Edeltraud, Hauptstr. 388 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender wenden sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhabens erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.30 Herzog, Siegfried, Banater Str. 6 in Ladenburg

Der Einwender macht neben allgemein politischen Argumenten auch Lärmbetroffenheit geltend. Nach den Nachberechnungen des Lärmgutachters werden ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen die Grenzwerte teilweise über-

schritten. Mit den Lärmschutzvorrichtungen (Lärmschutzwall auf Höhe Ladenburg-Galgbrunnen und offener Asphalt auf Höhe Neckarhausen-West) werden die geltenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich unterschritten (für die Gesamtmaßnahme: Unterlage 97, Tabelle 1b, Beiheft "Hausaufgabe", für den Abschnitt Nord mit Prognose bis 2020, Unterlage 11a, Anlage 5.2a). Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche Warn- oder Grenzwerte überschreitet, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.31 Hildenbrand, Anneliese, Banater Str. 16 in Ladenburg

Die Einwenderin macht neben allgemein politischen Argumenten auch Lärmbetroffenheit geltend. Nach den Nachberechnungen des Lärmgutachters werden ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen die Grenzwerte teilweise überschritten. Mit den Lärmschutzvorrichtungen werden die geltenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich unterschritten (für die Gesamtmaßnahme: Unterlage 97, Tabelle 1b, Beiheft "Hausaufgabe", für den Abschnitt Nord mit Prognose bis 2020, Unterlage 11a, Anlage 5.2a). Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche Warn- oder Grenzwerte überschreitet, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.32 Höfert, Fabienne, Günther und Regina, Wingertsäcker 68 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender sind nicht grundstücksbetroffen. Sie sind mit ihrem Wohnhaus, das sich ca. 340 m von der Neubautrasse entfernt befindet, betroffen. Ob es zu Wertveränderungen auf dem Grundstücksmarkt kommen wird, der die Einwender negativ beeinträchtigt, ist nicht absehbar. Selbst wenn es so wäre, müsste es hingenommen werden, da niemand ein Recht auf Abwehr von Infrastrukturmaßnahmen hat. Nach Unterlage 11, Tab. 5.1 des Aus-

gangsverfahrens waren für das Gesamtvorhaben die Grenzwerte in jedem Fall unterschritten. Bei dem Bau des hier festgestellten Teilabschnittes wäre die Lärmbelastung noch erheblich geringer, wie sich aus Unterlage 11.1, Tab. 5.1.a der Ergänzungsunterlagen ergibt. Die höchsten Werte für Wingersäcker 71, ein Immissionsort mit stärkerer Lärmbelastung, liegen bei 52 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts bei Grenzwerten von 59 bzw. 49 dB(A). Damit sind sogar die Werte von Krankenhäusern und Altenheimen unterschritten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

5.33 Hölzcke-Curschmann, Dr. med. Helga und Curschmann, Volker, Eichenstr. 26 in 45731 Waltrop

Die Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes und wollen dieses nur gegen Tauschland hergeben. Damit tragen sie aber keine Einwendung gegen das Vorhaben vor, sondern nur gegen die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums. Die Frage des Ersatzes in Form von Tauschland ist aber keine Frage des Planfeststellungsverfahrens, sondern der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Enteignungsverfahrens.

5.34 Hoffmann, Josef und Ursula, Banater Str. 21 in Ladenburg

Die Einwender haben im Ausgangsverfahren Lärmbetroffenheit geltend gemacht, die durch die Neubaumaßnahme entsteht. Der Nachtwert für Lärm wäre im 1. OG überschritten gewesen. Im Ergänzungsverfahren blieb die Straße zwar in der selben Entfernung, die Trasse soll auch weiterhin in einem Einschnitt geführt und bei Bau-km 3+000 ca. 2,35 m unter Gelände liegen. Der Lärmschutzwall wird im Ergänzungsverfahren aber um 100 m verlängert und hat in der Höhe des Hauses der Einwenderin eine Höhe von 4 m über Gradiente (also etwa 1,50 m über Erdoberfläche). Dies führt dazu, dass nach dem neuen Lärmschutzgutachten (Unterlage 11, Anlage 5.2) auch alle Nachtwerte unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden. Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche

Warn- oder Grenzwerte überschritten, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.35 Holl, Ruth und Richard Ruf, Kloppenheimer Str. 60 in 68239 Mannheim

Die Einwender haben keine inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben an sich erhoben, sondern wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes. Die Inanspruchnahme ist mit der Einreichung der Planänderungen entfallen. Die Einwendung hat sich erledigt. In einem weiteren Verfahren kann eine Inanspruchnahme aber wieder auftreten. Die Einwender müssen dann die Einwendung erneut erheben.

5.36 Huber, Jakob, Jechtinger Weg 9 in 68239 Mannheim

Die Einwendung im Laufe des Ausgangsverfahrens ging am 18. April 2001 ein und war damit verspätet. Außerdem ist die Inanspruchnahme der beiden Flurstücke durch die Planänderung entfallen. Die Einwendung hätte sich erledigt.

5.37 Hüttler, Bernhard, Donaustr. 26 in Ladenburg

Der Einwender macht Lärmbetroffenheit geltend. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte sind in der Donaustraße eingehalten. Wertminderung und zunehmende Luftbelastung sind in dieser Straße nicht zu erwarten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.38 Hüttler, Josef, Donaustr. 23 in Ladenburg

Der Einwender macht Lärmbetroffenheit geltend. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte sind in der Donaustraße aber eingehalten. Wertminderung und zunehmende Luftbelastung sind in dieser Straße nicht zu erwarten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.39 Interessengemeinschaft Mannheimer Landwirte c/o Hartmut Erny, Mar- derweg 49 in 68229 Mannheim

Die Interessengemeinschaft hat nicht mitgeteilt, ob sie überhaupt rechtsfähig ist und welche eigenen Rechte sie geltend macht. Soweit sie Rechte der in ihr organisierten Landwirte vertreten will, sind die diesbezüglichen Einwendungen unter dem jeweiligen Namen des Mitgliedes abgehandelt.

5.40 Karl, Marianne, Freiburger Str. 13 in 68239 Mannheim

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Fl. St. Nr. 53.856. Durch Abtrennung des südlichen Abschnittes ist die Inanspruchnahme entfallen. Die Einwendung hat sich erledigt. Die Betroffenheit kann in einem folgenden Verfahren wieder entstehen. Dort wäre auch der Vorschlag des Flurbereinigungsverfahrens zu prüfen.

5.41 Kasper, Luise, Offenburger Str. 65 in 68239 Mannheim

Die Einwenderin ist Eigentümerin zweier Grundstücke, die von der Planung betroffen werden, Fl. St. Nrn. 2525 und 2526. Mit der Änderungsplanung ist die Inanspruchnahme aber entfallen. Die Einwendung hat sich erledigt. Bei einem neuen Verfahren kann die Inanspruchnahme aber wieder entstehen.

5.42 Koch, Hilde, Hauptstr. 71 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwenderin möchte für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücksfläche in Ersatzland entschädigt werden. Dieser Wunsch ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern der nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen.

5.43 Kohler, Elly Maria, Hauptstr. 412 in Edingen-Neckarhausen

Die Grundstücke der Einwenderin wurden im Ausgangsverfahren für den südlichen Teil der Baumaßnahme herangezogen. Mit der Einreichung der

neuen Planung ist die Inanspruchnahme entfallen. Die Einwendungen sind erledigt. Bei der Antragstellung eines weiteren Vorhabens werden die Grundstücke unter Umständen wieder beansprucht werden.

5.44 Krambs, Anna, Banater Str. 2a in Ladenburg

Die Einwenderin macht neben allgemein politischen Argumenten auch Lärmbetroffenheit geltend. Die Einwenderin hat im Ausgangsverfahren Lärmbetroffenheit geltend gemacht, die durch die nur 90 m von ihrem Wohnhaus entfernte Neubaumaßnahme entsteht. Der Nachtwert für Lärm wäre im 1. OG überschritten gewesen. Im Ergänzungsverfahren blieb die Straße zwar in der selben Entfernung, die Trasse soll auch weiterhin in einem Einschnitt geführt und bei Bau-km 3+000 ca. 2,35 m unter Gelände liegen. Der Lärmschutzwall wird im Ergänzungsverfahren aber um 100 m verlängert und hat in der Höhe des Hauses der Einwenderin eine Höhe von 4 m über Gradienten (also etwa 1,50 m über Erdoberfläche). Dies führt dazu, dass nach dem neuen Lärmschutzgutachten (Unterlage 11, Anlage 5.2) auch alle Nachtwerte unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden. Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche Warn- oder Grenzwerte überschreitet, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.45 Kraus, Heinrich u.a., Wingertsäcker 78 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender macht geltend, der Verkehr auf der Seckenheimer Straße werde zunehmen. Dies betrifft den Einwender aber nur mittelbar. Niemand hat ein Recht darauf, dass vorhandene Straßen nicht mit zusätzlichem Verkehr belegt werden. Eine rechtlich beachtliche oder meßbare Minderung des Marktwertes des Grundeigentums wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.46 Kreisbauernverband Rhein-Neckar

hat Einwendungen für einige seiner Mitglieder erhoben, die darauf hinauslaufen, diese seien durch den Bau der Straße in ihrer Existenz gefährdet. Soweit diese Mitglieder den Kreisbauernverband bevollmächtigt haben, wird die Einwendung unter dem Namen des Mitgliedes behandelt. Soweit keine Vollmacht vorgelegt wurde, wird die Einwendung zurückgewiesen. Der Verband hat nicht vorgetragen, dass eigene satzungsmäßige Ziele betroffen werden.

5.47 Linnenbach, Rolf, Neubotzheim 1 in Ladenburg

war im Ausgangsverfahren mit den Grundstücken 2.433 im Umfang von 2,14 ha, 2.439 im Umfang von 2,51 ha und 3.243 im Umfang von 1,32 ha betroffen. Wieviel von diesen Pachtflächen durch das Straßenbauvorhaben beansprucht worden wären, wurde im Ausgangsverfahren nicht erhoben. Der Pächter hat jeweils nur einen Teil der Grundstücke gepachtet. Da durch die Änderungsplanung die betroffenen Grundstücke nicht mehr Bestandteil des laufenden Verfahrens sind, konnte auf die Klärung der Frage verzichtet werden. Im weiteren Verfahren kann der Einwender wieder Betroffener sein. Der Einwender muss dann die Einwendung erneut erheben.

5.48 Lulay, Bernd, Banater Str. 3 in Ladenburg

Der Einwender macht neben allgemein politischen Argumenten auch Lärmbetroffenheit geltend. Nach den Nachberechnungen des Lärmgutachters werden auch ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen die Grenzwerte nicht erreicht. Mit den Lärmschutzvorrichtungen werden die geltenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich unterschritten (Unterlage 97, Tabelle 1b, Beiheft "Hausaufgabe"). Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche Warn- oder Grenzwerte überschreitet, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.49 Menrad, Alexandra und Eckardt, Karlheinz, Johann-Gutenberg-Str. 2 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender machen erstmals im Ergänzungsverfahren Einwendungen geltend. Insoweit sie sich gegen das Vorhaben insgesamt richten oder auf allgemeine Punkte wie Inanspruchnahme von Naturschutzgebiet ist die Einwendung daher verspätet und wird zurückgewiesen. In Bezug auf die Argumente zur Teilung in einen Nord- und einen Südabschnitt ist die Einwendung zulässig. Sollte der Nordabschnitt alleine gebaut werden, so käme auf das bestehende Straßennetz Mehrverkehr zu. Diesbezüglich sind die Einwender aber nicht in eigenen Belangen betroffen, die rechtlich zu schützen sind.

In Bezug auf die Lärmbelastung wurden im Lärmgutachten die prognostizierten Werte alleine des Nordabschnittes zugrunde gelegt. Die Anwesen der Einwender Nr. 2 und 4 sind beide im Gewerbegebiet gelegen. Dennoch werden von dem Vorhaben sogar die Werte für Wohngebiete eingehalten. Für den trassennächsten Punkt Rudolf-Diesel Str. 12 wurde im Rahmen des Immissionsgutachtens für den ungünstigsten Punkt 1.OG Westseite tags 56 dB(A) und nachts 47,2 dB(A) errechnet. Die Werte für die Anwesen der Einwender werden geringfügig günstiger liegen. Die Grenzwerte für Wohngebiete sind 59 bzw. 49 dB(A) tags bzw. nachts. Damit sind die rechtlichen Vorgaben eingehalten. Die Belange der Einwender wurden soweit möglich berücksichtigt.

5.50 Mühlinghaus, Erna, Waldshuter Str. 6 in 68239 Mannheim

Die Einwenderin war im Ausgangsverfahren mit 2 Grundstücken betroffen. Durch die Planänderung sind diese Betroffenheiten entfallen. Im darauf folgenden Südabschnitt kann diese Betroffenheit aber wieder entstehen. Die Einwenderin muss dann die Einwendung erneut erheben.

5.51 Nagel, Christel, Wingertsäcker 72 in Neckarhausen

Die Einwenderin hat erst im Ergänzungsverfahren Einwendungen erhoben. Soweit die Einwenderin Beeinträchtigungen der Natur und des Lebensraumes allgemein geltend macht, sind diese verspätet, weil sie sie bereits im Ausgangsverfahren hätte erheben müssen. Bezüglich der vorgelegten Ergänzungsplanung hat die Einwenderin nichts weiter vorgetragen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

5.52 Ohnsmann, Helga und Gerd, Wingertsäcker 69 in Neckarhausen

vertr. d. Rechtsanwalt Bannasch, Kaiser-Josef-Str. 247 in 79098 Freiburg

Die Einwender haben im Ausgangs- und im Ergänzungsverfahren Einwendungen erhoben. Das Wohnhaus der Einwender, das diese selbst bewohnen, liegt in ca. 100 m Entfernung zur bestehenden K 4138, der Seckenheimer Straße. Es wird nach Planverwirklichung ca. 220 m von der Neubaustrecke der L 597 entfernt liegen. Die allgemein vorgetragene Bedenken wurden bereits abgehandelt; dazu wird auf die Ausführungen unter 2. verwiesen.

Bezüglich der Lärmsituation wurde im Ausgangsverfahren mit den damaligen Prognosezahlen als repräsentativer Immissionsort das Anwesen Wingertsäcker 71 gewählt. Für diesen ergeben sich im 1. OG 51,2 dB(A) tags und 42,5 dB(A) nachts. Die Werte für das EG sind geringfügig niedriger. Die Werte für die Einwender werden nochmals geringfügig niedriger sein. Damit sind die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte von 59 bzw. 49 dB(A) deutlich unterschritten. Dabei wären sogar die Immissionsgrenzwerte für Sanatorien eingehalten. Die Gefahr, dass durch die Summation verschiedener Lärmquellen insgesamt ein gesundheitsschädliches Ausmaß entstehen könnte, ist angesichts der Werte nicht zu erwarten. Daher gab es keine Veranlassung, Summationspegel errechnen zu lassen. Die Lärmberechnung für den durchgehenden Ausbau wird im anschließenden Verfahren erfolgen. Da für den Südteil aber mit diesem Beschluss ein Zwangspunkt gesetzt wurde, wurde

die Frage der Lärmbelastung mit geprüft. Der Lärmgutachter kann aber angesichts der Entfernung der Trasse des Südteils ausschließen, dass die Grenzwerte überschritten werden. Dass sich die Neubaustrecke zu einem Schleichweg für die Autobahn entwickeln könnte und damit der Verkehr wesentlich stärker wächst als angenommen, ist nicht völlig ausgeschlossen. Selbst wenn sich der Verkehr dadurch verdoppelte, stiegen die Immissionen nur um 3 dB(A) und lägen damit immer noch unter den Immissionsgrenzwerten, die zulässig sind.

5.53 Ortsbauernverband Neckarhausen c/o Walter Bühler, Traubenweg 2 in Edingen-Neckarhausen, in Vertretung für Erich Ding, Heinrich Hauck und Hermann Krauß

Der Ortsbauernverband macht für seine genannten Mitglieder geltend, dass durch die große Flächeninanspruchnahme die Existenz der landwirtschaftlichen Betriebe gefährdet sei. Im Erörterungstermin wurde darauf hingewiesen, dass eine Existenzgefährdung durch Angabe zu Betriebsgröße und -art und Prozentsatz der betroffenen Fläche nachgewiesen werden müsse.

Walter Bühler hat mit Schreiben vom 23.08.2002 seine Betroffenheiten näher dargelegt. Bezüglich der Einzelheiten wird auf Anlage 25 im Beiheft "Hausaufgaben" verwiesen. Danach sind seine Eigentumsflächen (3,4 ha der von ihm bewirtschafteten Fläche von ca. 30 ha) auf den Gemarkungen Edingen und Neckarhausen überhaupt nicht betroffen. Die übrigen Flächen hat er zugepachtet. Von den von ihm angegebenen Grundstücken sind 9 Flurstücke im Ausgangsverfahren betroffen. Von deren Gesamtfläche im Umfang von 20 ha sollten im Ausgangsverfahren 4,27 ha in Anspruch genommen werden. Der Einwender hat zwar keine Angaben zu seiner Betriebsstruktur gemacht, anhand der hätte beurteilt werden können, ob dadurch ein existenzfähiger landwirtschaftlicher Haupterwerbslandwirt in seiner Existenz gefährdet wird. Die Planfeststellungsbehörde hätte dazu von Amts wegen noch weitere Nachforschungen anstellen müssen. Im Ergän-

zungsverfahren werden jetzt nur noch 1,2 ha beansprucht. Damit ist die Flächeninanspruchnahme auf unter 5 % gesunken. Da weitere Betriebskennziffern nicht bekannt sind, der meiste Teil der Fläche ohnehin nur gepachtet und von daher die Planungssicherheit nur eingeschränkt gegeben ist und zudem ein Zweckflurbereinigungsverfahren geplant ist, kann die Planfeststellungsbehörde keine Existenzgefährdung zum gegenwärtigen Zeitpunkt mehr erkennen. Im folgenden Südabschnitt kann sich dies anders darstellen.

Erich Ding hat mit Schreiben v. 14.02.03 auf die Anforderung geantwortet (Anlage 93 im Beiheft "Hausaufgaben"). Seinen Angaben nach bewirtschaftet er 45,6 ha, vorwiegend im Tabakanbau. Von der gesamten Betriebsfläche sind aber nur 2 Flurstücke betroffen, die zudem im Eigentum der Gemeinde Edingen-Neckarhausen stehen. Von den Fl. St. Nrn. 333 und 337 mit ca. 5 ha Gesamtfläche sollten im Ausgangsverfahren 1,23 ha dauerhaft in Anspruch genommen werden. Diese hat sich im Ergänzungsverfahren nur geringfügig verkleinert auf 1,1 ha. Das bedeutet eine Flächeninanspruchnahme von 2,4 % der Betriebsfläche. Diese findet zudem ausschließlich auf Pachtflächen statt. Betriebswirtschaftliche Sicherheit kann auf diesen ohnehin nur bis zum Ende der Pachtzeit angenommen werden. Der Einwender hat nicht plausibel gemacht, dass dieser Flächenverlust seine Betriebseinnahmen so reduzieren wird, dass seine Existenzfähigkeit gefährdet ist. Diese Frage wird zudem Gegenstand des Zweckflurbereinigungsverfahrens sein. Da die Grundstücke für die Straße selbst, vor allem für den Damm der Brücke gebraucht werden und die Brücke aus fachtechnischen Gründen nicht verschoben werden kann, ist die Inanspruchnahme unvermeidbar. Sie wird im Flurbereinigungsverfahren jedoch reduziert werden können.

Heinrich Hauck hat eigene Einwendungen erhoben, so dass auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird.

Hermann Krauß hat mit Schreiben, eingegangen am 13.09.2002 auf die Anforderungen der Planfeststellungsbehörde geantwortet (Anlage 41 des Bei-

heftes "Hausaufgaben"). Sein Betrieb hat eine Gesamtbetriebsfläche von 71,8 ha. Im Ausgangsverfahren wurden 11 Flurstücke betroffen, von denen allerdings keines in seinem Eigentum stand. Durch die Änderung im Ergänzungsverfahren reduziert sich die Inanspruchnahme auf folgende Pachtgrundstücke: Fl. St. Nr. 340, eine Losnummer, Fl. St. Nr. 3226, eine Losnummer und Fl. St. Nr. 2432/5 mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 75 m². Der Umfang der Inanspruchnahme kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu einer Existenzgefährdung führen. Die beanspruchten Grundstücke können auch nicht entfallen, da sie für die Baumaßnahme unbedingt benötigt werden.

5.54 Ortsverein Seckenheimer Landwirte e.V., Freiburger Str. 42 in 68239 Mannheim

Der Einwender hat nicht deutlich gemacht, inwieweit er in eigenen satzungsmäßigen Rechten betroffen sein könnte. Vollmachten für Mitglieder, die er vertreten könnte hat er nicht vorgelegt. Die Einwendung ist daher unzulässig.

5.55 Pala GmbH & Co. KG, Postf. 140 in Grünwald, vertr. d. Rechtsanwalt Christoph Kneissl, Prümer Str. 14 67071 in Ludwigshafen
s.o. unter Benckiser Produktions GmbH

5.56 Prax, Johann, Banater Str. 18 in Ladenburg

Der Einwender macht Lärmbetroffenheit geltend. Nach den Nachberechnungen des Lärmgutachters werden ohne aktive Lärmschutzeinrichtungen die Grenzwerte teilweise überschritten. Mit dem Lärmschutzwall werden die geltenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich unterschritten (für die Gesamtmaßnahme: Unterlage 97, Tabelle 1b, Beiheft "Hausaufgabe", für den Abschnitt Nord mit Prognose bis 2020, Unterlage 11a, Anlage 5.2a). Eine Schadstoffbelastung durch den Neubau der Straße, die gesetzliche Warn-

oder Grenzwerte überschritten, ist nach Erfahrung der Planfeststellungsbehörde bei dieser Entfernung und diesen Luftaustauschbeziehungen nicht zu erwarten.

5.57 Pribil, Adolf und Monika, Freiherr- v.- Drais-Str. 45 in Edingen-Neckarhausen

Die Wohnung der Einwender ist ca. 380 m von der Baumaßnahme entfernt umgeben von Wohnbebauung, liegt aber in einem ausgewiesenen Gewerbegebiet. Aufgrund der Einwendungen im Ausgangsverfahren wegen unzureichender Prognoselänge wurde vom Verkehrsgutachter der Immissionsort 13 (das Haus des Einwenders) nachberechnet. Er kam für das Ausgangsverfahren bei einem Prognosehorizont 2020 ohne Lärmschutz auf max. 41,3 dB(A) nachts bei einem Grenzwert von 49 dB(A) für Wohngebiete. Selbst für Sanatorien wäre der Grenzwert nicht überschritten. Durch die Teilung in einen Süd- und einen Nordabschnitt wird sich daran nichts wesentliches ändern.

Sofern die Einwender meinen, die Verkehrszahlen seien überhöht, so wären sie wegen der Lärmprognose dadurch besser gestellt und nicht schlechter. Sofern sie im Ergänzungsverfahren einwenden, die Planzahlen auf der Seckenheimer Straße seien zu niedrig angesetzt, so ist dies eine Behauptung, für die keinerlei plausible Gründe sprechen, da sich die Angaben des Verkehrsgutachters durch den Vergleich der zu verschiedenen Zeiten gemachten Gutachten als belastbare Zahlen erwiesen haben. Die übrigen vorgebrachten Punkte sind Populäreinwendungen, die hier nicht behandelt werden müssen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Antrag auf Aussetzung des Verfahrens wird zurückgewiesen.

5.58 Raufelder, Wolfgang, Stadtrat, Am Stock 33 in 68239 Mannheim

Der Einwender hat nicht vorgetragen, worin seine Betroffenheit durch das Vorhaben liegen soll. Die Einwendung wird als unzulässig verworfen.

5.59 Regelein, Günter, Seckenheimer Hauptstr. 1 in 68239 Mannheim

Die Einwendung ging am 27. April 2001 bei der Planfeststellungsbehörde ein. Die Einwendungsfrist endete am 26. März 2001. Damit ist die Einwendung nach § 73 Abs. 4 S. 1 LVwVfG verspätet. Durch die Planänderung ist er von der festgestellten Planung des Nordabschnittes zudem nicht mehr betroffen.

5.60 Schaub, Alexandra und Martin, Breslauer Str. 29 in Ladenburg

Die Einwendung ging am 4. April 2001 bei der Planfeststellungsbehörde ein. Die Einwendungsfrist endete am 26. März 2001. Damit ist die Einwendung nach § 73 Abs. 4 S. 1 LVwVfG verspätet und wird zurückgewiesen. Im übrigen hätten die Einwender außer Lärmbetroffenheit keine Einwendungen erheben können. Zu den übrigen öffentlichen Belangen wurde oben im allgemeinen Teil das Erforderliche gesagt.

5.61 Schmich, Hermann, Waldshuter Str. 4 in 68239 Mannheim

Der Einwender gibt an, er sei Haupteinwerbungslandwirt und sei mit 7 Grundstücken betroffen. Die im Ausgangsverfahren vorhandene Grundstücksbetroffenheit ist durch das Ergänzungsverfahren entfallen. Der Einwender ist nicht mehr betroffen. Allerdings muss er damit rechnen, im nachfolgenden Südabschnitt wieder betroffen zu sein. Durch den Zwangspunkt der vorhandenen L 597 wird sich dies aber nicht verhindern lassen.

5.62 Schmich, Prof. Dr. Peter, Wingertsäcker 80 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wendet sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckar-

hausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhaben erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen wenn überhaupt nur vorübergehend eintreten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.63 Schmieder, Franz, Schwarzwaldstr. 87 in 68163 Mannheim

Im Ausgangsverfahren sollte das Fl. St. Nr. 2.430/2 mit einer Größe von 32.564 m² im Umfang von 24.160 m² für die rechtlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden. Die übrigen vom Einwender genannten Grundstücke werden allerdings nicht beansprucht. Durch das Ergänzungsverfahren ist das Grundstück nicht mehr überplant. Die Einwendung hat sich erledigt. Allerdings kann im weiteren Verfahren zum Südabschnitt die Betroffenheit neu entstehen. Der Einwender muss dann die Einwendung erneut erheben.

5.64 Schmidt, Wolfgang, Wingertsäcker 71 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wendet sich gegen die Teilung des Ausgangsvorhabens in einen Nord- und einen Südabschnitt. Der befürchtete Mehrverkehr auf der Hauptstraße könnte tatsächlich eintreten, wenn nur dieser Abschnitt ohne den südlichen gebaut würde. Falls dies der Fall sein sollte, wäre dies hinzunehmen. Die Hauptstraße ist eine Kreisstraße, die der Verbindung Neckarhausens mit den übrigen Gemeinden dient und nähme dann zusätzlich solchen Verkehr auf. Solche Verkehrsverlagerungen im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung sind entschädigungslos hinzunehmen. Da die volle Funktionsfähigkeit des hier festgestellten Vorhabens erst eintritt, wenn auch der Südabschnitt gebaut worden ist, werden die Befürchtungen, wenn überhaupt, nur vorübergehend eintreten.

In jedem Falle befürchtet der Einwender unzumutbare Lärmbelästigung. Für

den Bau der Straße im Ausgangsverfahren wurde eine Lärmberechnung mit Prognosehorizont 2015 gemacht. Danach werden die Werte 52,9 dB(A) tags im EG und 44,1 dB(A) nachts im EG betragen bei Grenzwerten von 59 bzw 49 dB(A) (Lärmgutachten Beiheft "Hausaufgaben", Nr. 97, Anl. 1a). Für den Prognosehorizont 2020 des Nordabschnittes alleine hat der Lärmgutachter für das Haus des Einwenders max. Lärmwerte von 43,1 dB(A) nachts und 51,8 dB(A) tags errechnet (Lärmgutachten Anlage 11, Anlage 5.1a). Damit sind sogar die Grenzwerte für Sanatorien unterschritten. Der Neubau des Nordteils der L 597 ist mindestens 175 m vom Wohnhaus des Einwenders entfernt (südliches Ausbauende). Selbst einschließlich eines Lästigkeitszuschlages für den Kreisverkehr wird der Lärm durch die neu zu bauende Straße weit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen. Die Belange des Einwenders auf ausreichenden Lärmschutz sind daher angemessen berücksichtigt worden. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

5.65 Schuster, Werner, Ingeborg und Jürgen, Johann-Gutenberg-Str. 9 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender wohnen in einer Entfernung zur Trasse von ca. 280 m. Sie sind nicht grundstücksbetroffen, sondern lärm betroffen. In Bezug auf die Eingriffe in Natur und Landschaft sind sie daher nicht einwendungsbefugt.

Die Prognose-Verkehrsbelastung der L 597-neu für das Anwesen Johann-Gutenberg-Str. 9 beträgt 20.400 Kfz/24h (Schwerverkehr: 2.240 Sfz/24h = 11 %). Am für das Gebiet "Rudolf-Diesel-/Johann Gutenberg-Str." repräsentativen, trassennächst gelegenen Gebäude Rudolf-Diesel-Str. 12 (freistehendes Mehrfamilienhaus, dreigeschossig, Trassenentfernung ca. 185 m) wurden im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens im Ausgangsverfahren auf der Basis der ergänzenden Verkehrsuntersuchung 2001 eine Berechnung der Beurteilungspegel infolge des Neuverkehrs auf der L 597neu vorgenommen.

Für den ungünstigsten Immissionsort (2.OG, Westseite) am Gebäude Ru-

dolf-Diesel-Str. 12 ergeben sich dort Lärmwerte von 57,0/48,3 dB(A) (tags/nachts), im 1.OG von 56,6/47,9 dB(A) und im EG von 55,9/47,2 dB(A). Die einzuhaltenden Lärmgrenzwerte für Wohnnutzung im Gewerbegebiet gem. 16. BImSchV (Behandlung wie Kern-, Dorf- und Mischgebiet) betragen 64/54 dB(A) und werden deutlich unterschritten. Es werden auch die Lärmgrenzwerte für Wohngebiet gem. 16. BImSchV (59/49 dB(A)) unterschritten, sogar im Außenwohnbereich (Garten).

Dieses Ergebnis ist auf das Wohnhaus der Einwender übertragbar; dort werden infolge der größeren Trassenentfernung als beim Vergleichsgebäude die Beurteilungspegel niedriger liegen. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Verkehrslärm kann somit ausgeschlossen werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse (Lärmschutzwahl, Lärmschutzwand) sind daher nicht erforderlich. Diese Werte werden beim festgestellten Vorhaben durch den Einbau eines offenporigen Asphaltbelages entlang Neckarhausen-West noch niedriger liegen.

5.66 Schwörer, Cornelia und Joachim, Kappesgärten 40 in Edingen-Neckarhausen

Das Wohnhaus der Einwender (freistehendes Einfamilienhaus, eingeschossig) liegt in ca. 370 m Entfernung zum Fahrbahnrand der L 597-neu und ca. 175 m vom Fahrbahnrand der vorhandenen K 4138 entfernt.

Das Hausgrundstück wird für die Straßenbaumaßnahme nicht in Anspruch genommen. Am für das Wohngebiet "Wingertsäcker/Kappesgärten" repräsentativen, trassennächst gelegenen Wohnhaus Wingertsäcker 71 (Reihenendhaus, zweigeschossig; Trassenentfernung ca. 270 m) wurde im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens auf der Basis der ergänzenden Verkehrsuntersuchung 2001 eine Berechnung der Beurteilungspegel infolge des Neuverkehrs auf der L 597neu vorgenommen.

Der Vorwurf aus dem Ausgangsverfahren, die Gutachten seien zu alt, ist durch die neuen Verkehrs- und Lärmgutachten überholt. Das Ingenieurbüro

hat eine Stellungnahme zu den Fragen des Erörterungstermines im März 2003 in Bezug auf das Ausgangsverfahren ausgearbeitet (Beiheft "Hausaufgaben", Unterlage 97.) Danach werden die Immissionswerte für das Haus Kappesgärten 40 tagsüber max. 50,4 dB(A) und nachts max. 41,6 dB(A) betragen bei Grenzwerten von 59/49 dB(A) . Im Ergänzungsverfahren wurde für den zusätzlichen Lärm durch das Vorhaben eine Immission für den Immissionsort Wingertsäcker 71 von 52,5 dB(A) tags und 43,7 dB(A) nachts errechnet (Unterlage 11a, Anlage 5.1a). Nach der jahrelangen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen die andern Lärmquellen, insbesondere die vorhandene Kreisstraße, nicht in die Lärmberechnung einfließen. Eine Summenpegelberechnung wäre erst dann erforderlich, wenn der Gesamtlärm gesundheitsschädliche Ausmaße annähme, die von der Rechtsprechung und Literatur bei 70 bzw. 60 dB(A) angenommen werden. Dafür spricht hier nichts.

Die einzuhaltenden Lärmgrenzwerte für Wohngebiete gem. 16. BImSchV betragen 59/49 dB(A) und werden überall, auch im Außenwohnbereich (Garten), deutlich unterschritten. Eine rechtlich erhebliche Beeinträchtigung durch Verkehrslärm der L 597-neu kann somit ausgeschlossen werden.

Darin eingerechnet ist im Ausgangsverfahren der Zuschlag für Lichtzeichen und im Ergänzungsverfahren ein Lästigkeitszuschlag für Kreisverkehr, wie dies von den Regelwerken vorgesehen ist. Lärmschutzmessungen sind nicht vorgesehen, weil der vorhandene Lärm weder berechnet noch gemessen werden muss, und der zukünftige Lärm nicht gemessen werden kann. Die Regelwerke gehen daher seit Jahrzehnten, bestätigt durch die höchstgerichtliche Rechtsprechung davon aus, dass die Lärmimmissionen errechnet werden (BVerwG, U. v. 11.1.2001 4 A 13.99).

5.68 Schwoerer-Böhning, Bernhard, Banater Str. 4 in Ladenburg

Der Einwender ist nicht grundstücksbetroffen. Er ist jedoch aufgrund der Nähe seiner Wohnung durch die Immissionen, die durch den Neubau der Straße entstehen, in seinen schützenswerten Belangen betroffen. Der Einwender

hat im Ausgangsverfahren Lärmbetroffenheit geltend gemacht, die durch die nur 120 m von seinem Wohnhaus entfernte Neubaumaßnahme entsteht. Der Nachtwert für Lärm wäre für den Immissionsort Banater Str. 4 nicht überschritten gewesen (Beiheft "Hausaufgaben", Anlage 97).

Im Ergänzungsverfahren blieb die Straße zwar in dieser Entfernung, die Trasse wird weiterhin in einem Einschnitt geführt und bei Bau-km 3+150 ca. 2,10 m unter Gelände liegen. Der Lärmschutzwall endete in den Ausgangsunterlagen bei Bau-km 3+160 am Damm der Überführung hatte nur eine Höhe von 2,50 m über der Straßenoberfläche (also in etwa bündig mit der Erdoberfläche). Nun fängt er bereits 100 m früher an und hat in der Höhe des Hauses des Einwenders eine Höhe von 3,50 m über Gradiente (also etwa 1,50 m über Erdoberfläche) und zieht dann an der Gewerbegebietszufahrt "Hohe Straße II" mit durchgehenden 2 m Höhe bis zum Ende des Ausbaus an der Grundstücksgrenze des Einwenders entlang. Nun ist im Ergänzungsverfahren noch die Zufahrt zum Gewerbegebiet "Hohe Straße II" als Emissionsverursacher hinzugekommen. Alle Veränderungen in Verbindung mit dem offenporigen Straßenbelag führen zu dem Ergebnis des neuen Lärmschutzgutachtens (Unterlage 11, Anlage 5.2), dass alle Tag- und Nachtwerte unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden.

Den übrigen gerügten allgemeinen Punkten ging die Planfeststellungsbehörde insoweit nach, als geprüft werden musste, ob eine taugliche Grundlage für die Planfeststellung gegeben ist, und ob Fehler im Verfahren oder den Antragsunterlagen vorhanden sind, die sich auf die Planfeststellung selbst auswirken können.

Die Rüge, es sei ein Nachweis für die Erforderlichkeit der Gesamtplanung nötig, und der sei nicht erfolgt, ist nicht richtig. Auf eine Gesamtplanung der L 597 kommt es nicht an, da von der L 597 alle geplanten Teile bis auf das hier im Verfahren befindliche bereits fertig gestellt und in Betrieb sind und es somit nur noch um die Erforderlichkeit dieses einen beantragten Teilstücks

gehen kann. Im Ausgangsverfahren war die Erforderlichkeit des beantragten Vorhabens nachzuweisen, im Ergänzungsverfahren dann die Erforderlichkeit des Nordabschnittes allein. Die Anforderungen daran sind allerdings geringer als der Einwender dies annimmt. Das Vorhaben muss, gemessen an den Zielen der jeweiligen Fachplanungsgesetze, hier also des Straßengesetzes Baden-Württemberg, vernünftigerweise geboten sein (BVerwG, seit amtl. Sammlung Band 48, S. 60 f., zuletzt Beschl. v. 29.11.95, 11 VR 15/95). Aus diesem Beschluss scheint auch das Zitat zu stammen, das der Einwender seiner Einwendung voranstellt, allerdings aus dem Zusammenhang reißt. In Bezug auf die Bedarfsplanung des Bundes stellt das Gericht auch hier Mindestanforderungen fest, dass nämlich verfassungsrechtliche Anforderungen auch hierbei überprüft werden müssen: "Diese gesetzliche Feststellung des Ausbaubedarfs bedeutet allerdings nicht, dass die Gerichte insofern jeglicher Pflicht zur Prüfung enthoben wären. Mit der Aufnahme von Vorhaben in den Plan, für die es im Hinblick auf eine bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt, würde der Gesetzgeber die verfassungsrechtlichen Grenzen seines Ermessens überschreiten" (BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, a.a.O. S. 15). Davon konnte jedoch jedenfalls bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Ausbaustrecke Hamburg-Büchen-Berlin keine Rede sein. Insoweit weist die Antragsgegnerin zutreffend darauf hin, dass die Planung einer Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin andere Ziele verfolgt und zudem in ihrer Realisierung sachlich und zeitlich noch so ungewiß war, dass sich daraus keine Anhaltspunkte für eine Funktionslosigkeit des planfestgestellten Vorhabens ergeben.

Ein solcher Fall ist hier nicht gegeben, weil die Erforderlichkeit eigens geprüft wurde.

Auch seine Rüge, dass eine Gesamterforderlichkeit hätte geprüft werden müssen, greift nicht durch wie der Beschluss zeigt: "Schließlich werden die Antragsteller nach dem derzeitigen Erkenntnisstand des Senats die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht mit ihrer Rüge erreichen, dass

das Gesamtvorhaben rechtsfehlerhaft in Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt worden sei. Die Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich anerkannt. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann (vgl. BVerwGE 62, 342 <353>; Beschlüsse vom 5. Juni 1992 - BVerwG 4 NB 21.92 - Buchholz 406.11 § 9 BauGB Nr. 55 S. 59 f. und vom 26. Juni 1992 - BVerwG 4 B 1-11.92 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89 f.). Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Jedoch kann eine Abschnittsbildung Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 5. und 26. Juni 1992, a.a.O.)."

Eine Straße ist dann erforderlich, wenn für sie ein tatsächliches Verkehrsbedürfnis besteht. Dass ein Gemeindeteil bereits an das überörtliche Straßennetz angeschlossen ist, spricht nicht gegen die Erforderlichkeit. Ebenso unerheblich dafür ist der Einwand, dass auch eine anderweitige Erschließung möglich wäre. Die Erforderlichkeit muss nur für das konkrete Vorhaben vorhanden sein (VGH Baden-Württemberg, U. v. 27.01.89 - 5 S 1433/87; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 29.11.04, 5 S 258/04).

Der Einwand "nicht gesetzeskonforme UVP" ist aus mehreren Gründen sachlich falsch. Zum einen konnte der Einwender die Umweltverträglichkeitsprüfung der Planfeststellungsbehörde gar nicht bei seiner Einwendung

kennen, da diese erst bei der Ausarbeitung des Beschlusses durchgeführt wurde. Der Einwender meinte vermutlich die sog. "UVS" (Umweltverträglichkeitsstudie oder Umweltverträglichkeitsuntersuchung). Im LUVPG ist aber nichts über eine "UVS" geregelt, sondern dort wird in § 6 UVPG/§ 2 Abs. 1 Ziff 6 LUVPG von "entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens" geredet. Diese Unterlagen beziehen sich nach dem Wortlaut und langjähriger Praxis immer nur auf "das Vorhaben", das beantragt worden ist, eventuell auf noch in Zukunft ausstehende Vorhaben, nicht aber auf bereits gebaute Abschnitte. Von daher waren hier nur Unterlagen über den beantragten Abschnitt vorzulegen. Dass es oberhalb einzelner Vorhaben noch eine übergeordnete Ebene der Plan-UVP oder strategische UVP bei der Linienbestimmung oder Aufstellung von Fachplänen gibt (Teil 3 UVPG §§ 14a ff.), spielt für das vorliegende Verfahren keine Rolle, weil eine solche Einwendung auch auf diese Ebene gehört und nicht in das Einzelverfahren, wenn in diesem die Umweltverträglichkeitsprüfung vollständig abgearbeitet wurde, wie dies hier der Fall war.

Der Einwand, in Heddesheim, sei keine Auslegung erfolgt, betrifft den Einwender nicht in seinen Verfahrensrechten und ist daher unzulässig.

Der Einwand, Projektalternativen seien "gesetzeswidrig" vernachlässigt worden, ist schon allein deshalb in sich unschlüssig und abwegig, weil gar keine angeblich betroffenen Gesetze, sondern technische Regelwerke und Empfehlungsschreiben vom Einwender genannt werden. Zudem ordnet der Einwender den Abwägungsvorgang in einem Rechtsirrtum den Trägern öffentlicher Belange anstatt der Planfeststellungsbehörde zu. Die Planfeststellungsbehörde verweist statt dessen auf die eigenen Variantenüberlegungen und die eigene Abwägung. Dabei hat wie oben bei der UVP-Begründung II.3 ausgewiesen, die Planfeststellungsbehörde im Verfahren die aktualisierten Gutachten eingefordert und anschließend zum Gegenstand der Abwägung gemacht.

Auf angebliche Mängel im landschaftspflegerischen Begleitplan braucht hier nicht eingegangen zu werden, da selbst bei Vorliegen dieser Mängel das Vorhaben nicht insgesamt entfiel, sondern nur der LBP nachgebessert

werden müsste. Davon wären aber die Belange des Einwenders nicht begünstigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.69 Seitz, Alice, Rastatter Str. 18 in 68239 Mannheim

Die Einwenderin war im Ausgangsverfahren mit drei Grundstücken durch Kompensationsmaßnahmen betroffen. Im Ergänzungsverfahren ist diese Betroffenheit weggefallen. Die Einwendung hat sich damit erledigt. Allerdings muss die Einwenderin damit rechnen, in einem weiteren Verfahren zum Südabschnitt erneut betroffen zu sein.

5.70 Seitz, Gerda, Heyerhof 2 in 67297 Mannheim

Die Einwenderin war im Ausgangsverfahren mit einem Grundstück durch Kompensationsmaßnahmen betroffen. Im Ergänzungsverfahren ist diese Betroffenheit weggefallen. Die Einwendung hat sich damit erledigt. Allerdings muss die Einwenderin damit rechnen, in einem weiteren Verfahren zum Südabschnitt erneut betroffen zu sein.

5.71 Seitz, Helmut, Herbert und Luise, Seckenheimer Hauptstr. 169 in 68239 Mannheim

Die Einwender machen geltend, als Eigentümer oder Pächter grundstücksbetroffen zu sein. Nach dem Grunderwerbsverzeichnis des Ausgangsverfahrens sind sie mit insgesamt 8 Grundstücken betroffen. Durch die Änderungen im Ergänzungsverfahren sind diese Grundstücke im Nordabschnitt nicht mehr verfahrensbetroffen. Die Einwendungen haben sich damit erledigt. Allerdings müssen die Einwender damit rechnen, im weiteren Verfahren für den Südabschnitt erneut betroffen zu sein.

5.72 Söllner, Max, Freiburger Str. 9 in 68239 Mannheim

Der Einwender war im Ausgangsverfahren mit zwei Grundstücken betroffen. Im Ergänzungsverfahren ist diese Betroffenheit weggefallen. Die Einwendung hat sich damit erledigt. Allerdings muss der Einwender damit rechnen, in einem weiteren Verfahren zum Südabschnitt erneut betroffen zu sein.

5.73 Speckert, Magdalena, Banater Str. 20 in Ladenburg

Die Einwenderin hat im Ausgangsverfahren Lärmbetroffenheit geltend gemacht, die durch die nur 90 m von ihrem Wohnhaus entfernte Neubaumaßnahme entsteht. Der Nachtwert für Lärm wäre im 1. OG überschritten gewesen. Im Ergänzungsverfahren blieb die Straße zwar in dieser Entfernung, die Trasse würde weiterhin in einem Einschnitt geführt und bei Bau-km 3+000 ca. 2,35m unter Gelände liegen. Der Lärmschutzwall endete in den Ausgangsunterlagen etwa in Höhe ihres Hauses und war nur 2,50 m über der Straßenoberfläche (also in etwa bündig mit der Erdoberfläche), nun fängt er bereits 100 m früher an und hat in der Höhe des Hauses der Einwenderin eine Höhe von 4 m über Gradienten (also etwa 1,50 m über Erdoberfläche). Dies führt dazu, dass nach dem neuen Lärmschutzgutachten (Unterlage 11, Anlage 5.2) auch alle Nachtwerte unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen werden.

5.74 Stahl, Brigitte, Johann-Gutenberg-Str. 1 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwenderin wohnt ca. 250 m von der Neubautrasse entfernt. Am Wohnhaus der Einwenderin werden schon die Grenzwerte für Wohngebiete nicht überschritten. Da das Gebäude nach der rechtsgültigen Bauleitplanung der Gemeinde aber in einem Gewerbegebiet liegt, sind die Grenzwerte weit unterschritten. Es liegt keine unzumutbare Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen vor.

5.75 Teßmer, Rüdiger, Wingertsäcker 64 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wohnt ca. 400 m von der Neubautrasse entfernt. Die Lärmimmissionen sind damit laut Aussage des Lärmgutachters weit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte, die für einen aktiven oder passiven Lärmschutz maßgeblich sind. Der Lärm der vorhandenen Kreisstraße wird dabei nicht mit eingerechnet, auch wenn der Verkehr sich beim Bau des Nordabschnittes allein, um 40 % erhöhen würde. Erstens würde dies lediglich eine Erhöhung um 1 bis 2 dB(A) bedeuten. Zweitens sind Verkehrsverlagerungen auf bestehenden Straßen im Rahmen des technisch zulässigen von jedermann hinzunehmen. Niemand hat einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbedeutung einer Straße im Straßennetz unverändert beibehalten bleibt. Daher ist der Einwender auch im Ergänzungsverfahren nicht in eigenen, rechtlich schützenswerten Belangen betroffen.

Im Ergänzungsverfahren wurde von Herrn Teßmer beantragt, das Ergänzungsverfahren auszusetzen und mit dem folgenden Südabschnitt zusammen zu entscheiden. Dieser Antrag wurde aus den oben genannten Gründen abgelehnt.

5.76 Treiber, Albert sen. und jun. , Freiburger Str. 6 in 68239 Mannheim

Die Einwender sind Eigentümer zweier Grundstücke bzw. Bewirtschafter eines landwirtschaftlichen Betriebes. Die im Ausgangsverfahren betroffenen Grundstücke sind durch die Ergänzungsplanungen aus der Planung herausgenommen worden. Die Einwendungen haben sich damit erledigt. In einem weiteren Verfahren für den restlichen Südabschnitt kann ihre Betroffenheit allerdings wieder aufleben.

5.77 Treiber, Irmgard, Heyerhofstr.1 in 67297 Heyerhof

Die Einwenderin wendet sich nicht gegen das Vorhaben an sich, sondern nur dagegen, dass ihr Grundstück beansprucht wird. Fragen nach einem Ersatz-

grundstück bleiben aber den Grunderwerbsverhandlungen oder der Zweckflurbereinigung vorbehalten und sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

5.78 Treiber, Luise und Werner, Kloppenheimer Str. 1 in 68239 Mannheim

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstücks Das im Ausgangsverfahren betroffene Grundstück ist durch die Ergänzungsplanungen aus der Planung herausgenommen worden. Die Einwendung hat sich damit erledigt. In einem weiteren Verfahren für den restlichen Südabschnitt kann ihre Betroffenheit allerdings wieder aufleben.

5.79 Weber, Michael, Hauptstr. 432 in Edingen-Neckarhausen

Der Einwender wendet sich gegen die Teilung in einen Nord- und einen Südabschnitt im Ergänzungsverfahren. Er befürchtet eine Verschlechterung seiner Wohnqualität. In der Tat würde bei Verwirklichung allein des Nordabschnittes gegenüber dem Gesamtausbau der Verkehr auf der Hauptstraße um 40 % zunehmen. Diese Kreisstraße hätte aber mit 6000 KFZ dann eine Verkehrsbelastung, wie sie für Kreisstraßen typisch ist und bei weitem nicht an ihre Leistungskraft heranreicht. Anwohner öffentlicher Straßen müssen aber Änderungen der Verkehrsbedeutung einer Straße entschädigungslos dulden. Gesundheitsschädlicher Lärm von der Hauptstraße ist nicht zu befürchten.

5.80 Weber, Sabine und Rainer, Wallstadter Str. 75 in Ladenburg

Die Einwender behaupten, als Anwohner einer bestehenden Straße durch die Neubaumaßnahme in ihrer Wohn- und Lebensqualität belastet zu werden. Dabei zeigt schon ein Blick auf die Karte, dass die Wallstadter Straße als alte L 597 nur minimal Durchgangsverkehr aufnimmt, der die Fähre benutzt. Von daher wird der Neubau die Wallstadter Straße auch nur geringfügig entlasten. Keinesfalls wirkt sich das Vorhaben aber negativ auf die Einwender aus. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

5.81 Zieher, Walter und Ruth, Hauptstr. 408 in Edingen-Neckarhausen

Die Einwender wenden sich gegen die Teilung in einen Nord- und einen Südabschnitt im Ergänzungsverfahren. Sie befürchten eine Verschlechterung ihrer Wohnqualität. In der Tat würde bei Verwirklichung allein des Nordabschnittes gegenüber dem Gesamtausbau der Verkehr auf der Hauptstraße um 40 % zunehmen. Diese Kreisstraße und Haupterschließungsstraße des Ortes Neckarhausen hätte aber mit 6.000 KFZ dann eine Verkehrsbelastung, wie sie für Kreisstraßen typisch ist und bei weitem nicht an ihre Leistungskraft heranreicht. Anwohner öffentlicher Straßen müssen aber Änderungen der Verkehrsbedeutung einer Straße entschädigungslos dulden. Gesundheitsschädlicher Lärm von der Hauptstraße ist nicht zu befürchten. Die Beschränkungen ihrer rechtlich schützenswerten Belange ist nach Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an dem Neubau der L 597 und der Entlastung von Seckenheim und Ilvesheim hinzunehmen.

5.82 Zitzelsberger, Margarete, Bergstr. 31a in Ilvesheim

Die Einwenderin hat nicht vorgetragen, worin ihre Betroffenheit durch das Vorhaben liegen soll. Die Einwendung wird als unzulässig verworfen.

6. Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland hat im Ausgangs- und im Ergänzungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben, in der er sich gegen das Vorhaben wendet. Im Ausgangsverfahren hat er zunächst vorgetragen, die gesamte Verkehrskonzeption sei lückenhaft und fehlerhaft, weil keine Gesamtverkehrsplanung einschließlich Fußgänger, Radfahrer und öffentlichem Personennahverkehr betrieben würde und die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft sei. Voraussetzung dieser Argumentation ist aber, dass der Antragsteller verpflichtet ist, eine solche Verkehrskonzeption zu erarbeiten. Das ist aber nicht der Fall. Das mag man politisch für falsch halten, rechtlich erforderlich ist es aber nicht.

Weder hat der Antragsteller Unterlagen für den eingereichten Antrag unvollständig vorgelegt noch kann die Planfeststellungsbehörde in die verkehrspolitische Planung einsteigen. Sie hat lediglich zu prüfen, ob der Bau der Straße zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Seckenheim und Ilvesheim vernünftigerweise geboten ist. Dies ist der Fall. Was die Kritik an der UVS betrifft, wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

Unter Punkten 4.1, 4.2 und 4.3 sind zahlreiche Stichworte über Natur und Landschaft im Telegrammstil aufgeführt, von denen die Planfeststellungsbehörde nicht weiß, was damit ausgesagt werden soll. Auch im Erörterungstermin konnte darüber keine Klarheit gewonnen werden.

Im Ergänzungsverfahren hat der BUND vorgetragen, die Aufteilung in zwei Teilabschnitte solle anscheinend dem Schutz der Hamster dienen. Das ist nicht richtig. Die Aufteilung durch den Antragsteller erfolgte, weil Ende 2003 die Probleme für den Nordabschnitt soweit gelöst waren, dass die Antragsunterlagen erarbeitet werden konnten, was für die Südabschnitt noch nicht galt. Zum Zeitpunkt des vorliegenden Beschlusses war die Problemlösung nach Auskunft des Antragstellers auch für den Südabschnitt gelungen, was zur Antragstellung führen wird. Die haushaltspolitischen und volkswirtschaftlichen Ausführungen ab S. 3 sind keine Einwendungen gegen die ausgelegten Pläne mehr und brauchen daher hier nicht abgehandelt zu werden.

7. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Einzelnen

7.1 Abwasserverband Unterer Neckar

Das Straßenoberflächenwasser wird zum großen Teil breitflächig über die Bankette versickert. Soweit es gefasst wird, wird es über Regenwasserbehandlungsanlagen und Pufferbecken direkt dem Neckar zugeführt. Die gemeindliche Kanalisation ist von der Maßnahme nicht berührt. Der Antragsteller hat zugesagt, dass die Zufahrt zur Verbandskläranlage durchgehend befahrbar bleibt.

7.2 Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Sinsheim

Im Ausgangsverfahren wendet sich das Amt zwar nicht gegen die Maßnahme an sich, aber gegen das Maß an Inanspruchnahme von Kompensationsflächen. Dieser Punkt hat sich durch Wegfall des Südabschnitts erledigt.

7.3 Gemeinde Edingen-Neckarhausen

Im Ausgangsverfahren hat die Gemeinde Edingen-Neckarhausen eine Stellungnahme zu folgenden Punkten abgegeben.

(1) Die K 4138 soll in der Gemarkung Neckarhausen, Hauptstraße, zur Gemeindestraße herabgestuft werden. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde fanden Gespräche für ein Umstufungskonzept zwischen allen beteiligten Straßenbaulastträgern statt. Danach besteht grundsätzlich Bereitschaft, im Rahmen eines größeren Umstufungskonzeptes auch diese Forderung zu erfüllen. Dies kann allerdings nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses sein, sondern bleibt einer Umwidmung durch die jeweiligen Verkehrsbehörden vorbehalten. Die für sinnvoll gehaltenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können dann von der Gemeinde durchgeführt werden. Solche Maßnahmen sind allerdings noch nicht in der Verkehrsuntersuchung und dem Lärmgutachten enthalten. Sie können dann die entsprechenden Werte weiter senken.

(2) Maßnahmen zur Senkung des Verkehrslärms. Entsprechende Maßnahmen sind in die festgestellten Unteralgen eingearbeitet.

(3) Es wird eine neue zusätzliche Geh- und Radwegverbindung von Gemarkung Neckarhausen nach Ladenburg geschaffen.

(4) und (5) Die Belange der Landwirtschaft sind so weit als möglich berücksichtigt. Im Übrigen sollen bestehen bleibende Nachteile durch ein Zweckflurbereinigungsverfahren ausgeglichen werden.

(6) Eine Grünbrücke für Wildwechsel ist nur dann erforderlich, wenn eine gewisse Mindestanzahl an Wild, das die Straße wechseln wird, vorhanden ist. Dazu liegen seitens der Biologen und der Jagdpächter und -verpächter keinerlei Informationen vor. Für Kleinsäuger werden im Südabschnitt Wilddurchlässe unter der Straße

gebaut. Für den Nordabschnitt ist das nicht erforderlich, weil in den schmalen Streifen zwischen Straße und Bebauung kein Wild einwechseln wird.

(7) Die Kompensation der Eingriffe ist Sache der beteiligten Naturschutzbehörden, nicht Zuständigkeit der Gemeinde. Das selbe gilt für die beizubringenden Unterlagen nach UVPG.

(8) Das Straßenoberflächenwasser wird zum großen Teil breitflächig über die Bankette versickert. Soweit es gefasst wird, wird es über Regenwasserbehandlungsanlagen und Pufferbecken direkt dem Neckar zugeführt. Die gemeindliche Kanalisation ist von der Maßnahme nicht berührt.

(9) Die Gemeinde wurde bezüglich ihrer gemeindeeigenen Grundflächen wie ein Privater behandelt. Das heißt, es wurde versucht Inanspruchnahme von Grundstücken auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Die Gemeinde hat jedoch auch nicht vorgetragen, dass eine andere Variante in dieser Hinsicht für sie vorzuzugwürdiger gewesen wäre. Innerhalb der gewählten Variante hat der Baulastträger sich auf diejenige Inanspruchnahme beschränkt, die unumgänglich war. Diese Inanspruchnahme hat die Gemeinde hinzunehmen. Flächenausgleich kann nur im Rahmen der Enteignung und der Zweckflurbereinigung verlangt werden und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Ergänzungsverfahren hat die Gemeinde gerügt, dass sie gut 2 ha an Fläche einbringen soll, während der Antragsteller selbst in diesem Raum über umfangreichen Grundbesitz verfügt. Im Rahmen einer Zweckflurbereinigung muss selbstverständlich der Antragsteller zunächst seine eigenen Flächen einbringen, bevor auf andere Eigentümer zugegriffen werden kann. Da Flurbereinigungen immer so angelegt werden, dass betroffene Eigentümer nicht mehr als 5 % ihrer Flächen abgeben müssen, kann die Gemeinde hier davon ausgehen, dass sie weniger als 5 % ihrer jetzt durch den Beschluss betroffenen Fläche endgültig verliert. Der Pachtausfall wird selbstverständlich entschädigt.

Im Ergänzungsverfahren hat sich die Gemeinde massiv gegen die Teilung in einen Nord- und einen Südabschnitt ausgesprochen. Die Gründe und die Folgen hiervon wurden oben bei den Einzelheiten der Maßnahme und der Erforderlichkeit ausreichend dargelegt. Die Befürchtungen der Gemeinde werden allenfalls kurz-

fristig eintreten. Mit der Einleitung des Verfahrens für den Südabschnitt vor der Bekanntmachung des Beschlusses für den Nordabschnitt hat die Planfeststellungsbehörde wie zugesagt versucht, die Verfahren so weit rechtlich möglich in zeitlicher Nähe zu halten. Der Endausbau mit Nord- und Südabschnitt wird mögliche verkehrliche Nachteile einer rechtlichen Trennung wieder beseitigen. Diese eventuellen kurzfristigen Nachteile für Edingen und Neckarhausen müssen um der schnelleren Verwirklichung der Maßnahme willen hingenommen werden.

Die Gemeinde macht noch geltend, sie sei bezüglich ihrer Planungshoheit beim vorgesehenen Wohngebiet Kappeseck betroffen. Ein Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde erfolgt aber nicht schon dadurch, dass in ihrer Nähe ein Straßenbauvorhaben erfolgen wird. Die Verwirklichung eines Baugebietes in der Nähe der Neubaumaßnahme ist durch den Beschluss nicht in Frage gestellt. Die erhöhten Anforderungen an Lärmschutz seitens der Gemeinde, die unter Umständen entstehen, wären aber nur dann auf den Baulastträger der Straße abzuwälzen, wenn die Planung eines Baugebietes schon hinreichend weit gediehen wäre und die Straßenplanung auf die Baugebietsplanung als quasi Bestand Rücksicht zu nehmen hätte. Da hier noch nicht einmal eine frühzeitige Bürgerbeteiligung oder ein Aufstellungsbeschluss erfolgt ist, ist die Straßenplanung die vorrangige Planung. Zur Neugestaltung des Schlossvorplatzes, die angeblich durch den Schleichverkehr beeinträchtigt werden soll, konnte die Gemeinde keine Pläne vorlegen. Diese ist also noch nicht so weit konkretisiert, dass sie im vorliegenden Verfahren zu beachten gewesen wäre. Die Planfeststellungsbehörde konnte daher auch keinen Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde erkennen. Wenn die Gemeinde vorträgt, sie wolle dort einen Kreisverkehr einrichten, so ist der Planfeststellungsbehörde nicht klar, wieso bei einem prognostizierten Anstieg von rund 4.000 auf 6.000 KFZ dies nicht mehr möglich sein sollte. Dies ist eine völlig übliche Belastungszahl, die ein Kreisverkehr im Zuge einer Kreisstraße ohne weiteres verkraftet (siehe Kreisverkehr am Baubeginn!). Dass die förmliche Festsetzung eines Sanierungsgebietes nach BauGB oder deren Zielverwirklichung durch die Baumaßnahme irgendwie beeinträchtigt würde, wurde nicht vorgetragen.

Das gemeindliche Selbstgestaltungsrecht, das die Gemeinde für sich reklamiert, gibt es so nicht. Wenn die Hauptstraße der Gemeinde eine Kreisstraße ist, die der Kreis angelegt hat, um die verschiedenen Kreisteile, die Gemeinden, mit einander zu verbinden, so muss die Gemeinde auch hinnehmen, wenn Land und Kreis die Netzkonzeption so ändern, dass zwei Gemeinden entlastet werden und eine Gemeinde belastet wird, sofern sich dies im Rahmen der Verkehrsfunktionen einer Straße bewegt. Die prognostizierte Größenordnung von 6.000 KFZ sind für eine Kreisstraße im Verdichtungsraum von Großstädten eine übliche Größe. Die Gemeinde hat kein Selbstgestaltungsrecht dergestalt, dass die überörtliche Straßenplanungen für Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen verhindern könnte. Vor allem gilt dies dann, wenn die vorhandene Straße diesen Verkehr aufgrund ihrer Dimensionierung ohne weiteres aufnehmen kann. Daran besteht hier für die Planfeststellungsbehörde kein Zweifel.

7.4 Gemeinde Heddesheim

Die Gemeinde Heddesheim hat eine Stellungnahme abgegeben, in der eine Südumfahrung Heddesheim gefordert wird. Eine solche ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Die Stellungnahme kann daher nicht berücksichtigt werden.

7.5 Gewässerdirektion Nördlicher Oberrhein, Bereich Heidelberg, jetzt Ref. 53.1 des Regierungspräsidiums Karlsruhe

Die Wasserbehörde hat auf die Benutzung des Hochwasserdammes beim Brückenbau und den Eingriff in das Flussbett hingewiesen, der nach § 78 WG einer Genehmigung bedarf. Der Baulastträger hat darauf hingewiesen, dass der Brückenbau über Jahre hinweg ausführlich mit den verschiedenen Wasserbehörden und mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abgestimmt worden sei. Selbstverständlich werden die Werkpläne erneut mit allen Wasser- und Schifffahrtsbehörden abgestimmt. Eventuell erforderliche wasserrechtliche Genehmigungen

oder Planfeststellungen sind in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten. Im Übrigen ist den Bedenken der Wasserbehörde durch Auflage 4 entsprochen.

7.6 Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht

Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht hat bezüglich der Bauwerke 3 und 7 zur Sicherheit bahntechnischer Anlagen Stellung genommen. Dazu dient die Auflage 6. Bauwerk 3 ist durch die Ergänzungsplanungen aus der Planung herausgenommen worden. Die Einwendung hat sich damit in so weit erledigt. In einem weiteren Verfahren für den Südabschnitt kann die Betroffenheit allerdings wieder aufleben.

7.7 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis

Die Untere Bodenschutzbehörde hat eine Reihe von Maßnahmen zur Sicherung kulturfähiger Böden vorgeschlagen. Diese werden dem Antragsteller als Arbeitshilfen empfohlen.

Die Untere Wasserbehörde hatte Bedenken, dass bestimmte Pegel betroffen sein könnten. Der Antragsteller konnte das ausräumen. Es sind auch keine noch genutzten Brauchwasserbrunnen gefährdet. Im Übrigen scheint die Untere Wasserbehörde sich vorbehalten zu haben, eine weitere Stellungnahme abzugeben, wenn sie weitere angeforderte Unterlagen erhalten hat. Um was es sich dabei handelt, hat sie der Planfeststellungsbehörde nicht mitgeteilt. Von Amts wegen bestand für diese daher keine Verpflichtung, eventuellen Mängeln nachzugehen. Diese angekündigte Stellungnahme ist bis zum Zeitpunkt des Beschlusses nicht eingegangen. Die Behörde wird darauf hingewiesen, dass auch für Behörden Fristen für die Abgabe von Stellungnahmen - hier 30. April 2001 und 2. September 2004 - gelten.

Soweit nach § 45 e Abs. 2, nach § 76 und 78 WG Genehmigungen erforderlich sind, sind diese mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die Bewilligung umfasst keine Sickerschächte im Bereich Anbindung an die L 597-alt. Der Antragsteller hat darauf hingewiesen, dass er seine Planung in diesem Be-

reich im Ergänzungsverfahren auf Längsentwässerung umgestellt hat (Unterlage 13.1a, 13.3.1a). Alle Ausführungspläne sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die Untere Wasserbehörde hat vorgeschlagen, hier befristete Genehmigungen auszusprechen, die auf max. 20 Jahre zu befristen sind. Dabei wird der dauerhafte Charakter einer Landesstraße verkannt. Nach der Vorstellung der Unteren Wasserbehörde müsste das Land Baden-Württemberg alle 20 Jahre bei seiner eigenen Wasserbehörde eine Verlängerung der Erlaubnis zum Errichten der Neckarbrücke im Bereich des Gewässers beantragen. Die Untere Wasserbehörde müsste dann alle 20 Jahre ein Erlaubnisverfahren durchführen. Eine solche Vorstellung ist völlig sachfremd. Vielmehr ist hier das Institut der Bewilligung nach § 8 WHG einzusetzen, da dem Antragsteller nicht zugemutet werden kann, das Vorhaben ohne eine gesicherte Rechtstellung durchzuführen. Daher wird die Gesamtmaßnahme aller Eingriffe in oberirdische Gewässer, Gewässerrandstreifen, Dämme und Grundwasser unbefristet erteilt.

Bei der Bauausführung ist der Vorhabenträger generell an alle geltenden Rechtsnormen und die angewandten technischen Regeln gebunden, und er hat zugesagt, diese einzuhalten, so dass im Einzelnen der Beschluss diese nicht aufführen muss. Die weiteren Fragen der technischen Standards müssen die Fachbehörden untereinander vor Erstellung der Werkpläne klären. Grundsätzlich müssen nur die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

Soweit das Wassergesetz Baden-Württemberg Vorschriften wie die Regelung von Gewässerrandstreifen und ähnlichem enthält, die das oberirdische Gewässer als solches - also nicht das Grundwasser - betreffen, so sind diese Vorschriften nicht anwendbar. Der Neckar ist einschließlich des Altneckars Bundeswasserstraße und steht im Eigentum des Bundes. Für die dem Bund gehörende Fläche ist nach Art. 74 Abs. 1 Ziff. 21 Grundgesetz die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gegeben, von der dieser durch das Bundeswasserstraßengesetz Gebrauch gemacht hat. Gem. § 10 Bundeswasserstraßengesetz regeln sich bauliche Anlagen ausschließlich nach Bundesrecht. Kreuzungen zwischen Verkehrswegen werden nach §§ 40 ff. geregelt. Landesrecht findet daneben keine

Anwendung. Die Untere Wasserbehörde ist hier nicht zuständig. Sachlich zuständig für den Bereich der Bundeswasserstraßen einschließlich des Gewässerrandstreifens ist das Wasser- und Schifffahrtsamt der Bundesrepublik Deutschland. Das nach diesem Gesetz erforderliche Planfeststellungsverfahren ist Bestandteil des hier durchgeführten Verfahrens.

7.8 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim

Der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim hat mitgeteilt, dass der beantragte Ausbau im rechtskräftigen Flächennutzungsplan enthalten ist und so auch in den Entwurf zur Fortschreibung 2015 übernommen wurde. Er erhebt nur Bedenken dagegen, dass der Nordabschnitt alleine verwirklicht wird und fordert, dass auch der Südabschnitt zeitnah mit dem Nordabschnitt verwirklicht wird. Dies wurde ihm vom Antragsteller zugesichert.

7.9 Raumordnungsverband Rhein-Neckar, P 7,20-21 in 68161 Mannheim

Die Körperschaft hat im Ausgangsverfahren eine Stellungnahme abgegeben, die sich zwar auch wegen der besseren Erreichbarkeit für die Maßnahme ausspricht. Im angehängten Gutachten "Verkehrsuntersuchung Rhein-Neckar, VURN-A" wird aber die Notwendigkeit der Maßnahme in Zweifel gezogen und vorgeschlagen, statt dessen den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Dieses Gutachten wurde vom Raumordnungsverband erst 1996 als Grundlage für die weitere Diskussion innerhalb der Gremien der Mitglieder verabschiedet. Die Untersuchung stammt jedoch von 1987 und ist damit durch die Veränderungen bei den Verkehrsmitteln und den Flächennutzungen unbrauchbar geworden. Alle seitherigen Entwicklungen, vor allem die seither eingetretenen erheblichen Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr, die Ausweisung von Gewerbegebieten und die weiter anwachsenden Verkehrsströme sind nicht berücksichtigt. Die Körperschaft selbst hat in einem Schreiben v. 23.6.2005 erklärt, sich nicht mehr auf dieses Gutachten zu stützen.

7.10 Regierungspräsidium Karlsruhe, Verkehr mit Polizeipräsidium Mannheim

Die Behörde bezweifelt die Wirksamkeit des vorgesehenen Kreisverkehrs am Bauanfang. Für die Planfeststellungsbehörde gibt es jedoch keinen sachlichen Grund, die Aussage des Verkehrsgutachters und des Antragstellers in Zweifel zu ziehen, dass der Kreisverkehr für den Prognosezeitraum leistungsfähig genug sein wird.

7.11 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat Naturschutz mit ehemals Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege

Die Behörde rügt im Wesentlichen die Barrierewirkung der Brücke und den unzureichenden Schutz des Feldhamsters als Rechtsverstöße. Zur Barrierewirkung wurde oben beim Eingriff in Natur und Landschaft (4.1) das Erforderliche gesagt. Zur Einschätzung der Hamsterproblematik vertritt die Planfeststellungsbehörde eine grundsätzlich andere Rechtsauffassung als das Naturschutzreferat. Pauschalisiert gesprochen läuft die Rechtsauffassung des Naturschutzreferates auf eine Kombination zwischen Individuenschutz und Flächenschutz hinaus, die alle Flächen, auf denen besonders geschützte Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aufgrund der Naturpotentiale vorkommen könnten, unter Schutz stellen. Erstens ist diese Auffassung durch nichts in der EG-Richtlinie gedeckt, vernachlässigt vielmehr die Gesetzssystematik, die die einzelnen Schutzaspekte mit je einem eigenen Anhang trennt. Zweitens würde dies auf einen Flächenschutz für alle Anhang IV-Arten hinauslaufen, der flächenmäßig weit über die Natura-2000-Gebiete hinausginge.

Das heißt, dass § 42 BNatSchG nicht Lebensräume oder ihre Erhaltungszustände oder Schutzziele schützt, sondern ausschließlich vorhandene aufgezählte Biotop- oder Exemplararten. Ob das Gebiet des Vorhabens für die Hamster günstig ist oder nicht, spielt für die Planfeststellungsbehörde nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand keine Rolle.

Die Untersuchungen zur Neckarbrücke Ladenburg können also an der Frage ausgerichtet werden:

Werden durch die Baumaßnahme **Exemplare** oder ihre **Bauten** beeinträchtigt oder zerstört?

Ob mittelbar **die Population** gefährdet oder zerstört wird, weil die Lebensräume zerschnitten werden, ist nach Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde für § 43 Abs. 4 ebenso wie für § 62 Abs. 1 Ziff. 2 irrelevant und muss nur bei der üblichen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffe in Natur und Landschaft abgearbeitet werden. § 42 Abs. 1 Ziff. 1 BNatSchG ist aber nicht einschlägig.

Soweit die Hamsterproblematik über Eingriffs-/Ausgleichsschema angegangen wird geht es nicht um die Herstellung eines erwünschten Zustandes, sondern allein um die Zerstörung real vorhandener Naturlandschaft. Die fiktionale Berechnung entspricht nicht der Rechtslage. Nach Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde dienen die Kompensationsmaßnahmen eines Straßenausbauvorhabens nicht der Verbesserung eines Naturraumes in einem schlechten Erhaltungszustand, sondern der Kompensation von weiteren Verschlechterungen durch die Baumaßnahme.

Das Verbot in § 42 Abs. 1 sagt über die Vorsatzform selbst nichts. Das nicht absichtliche Töten erscheint erst in der Ausnahme des Verbotes in § 43 Abs. 4 i.V.m. § 19. Daraus folgt, dass das Verbot mindestens für jede Vorsatzform gilt. Damit würde das willentliche Hinnehmen der Zerstörung eines Vogelnestes bereits dem Verbot zuwider laufen. Daher kann das Verbot nur so interpretiert werden:

Absichtliches Töten oder Zerstörung, um der Art zu schaden ist immer verboten und dürfte wohl auch kaum erlaubnisfähig sein. Für das Töten und Zerstören im Rahmen einer Baumaßnahme wird die Ausnahme dann erteilt werden können, wenn der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Es läuft also auf ein Vermeidungsgebot entsprechend den naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Kompensationsregeln hinaus.

Damit war zu untersuchen, welche Habitate vorhandener Individuen überplant werden und daher bei Verwirklichung der Baumaßnahme aller Wahrscheinlichkeit zerstört werden. Diese Folgen der Planung sind Bestandteil der Eingriffe in Natur und Landschaft und wurden in dem entsprechenden Abschnitt der Begründung abgehandelt (s.o. 4.2 und 4.5).

7.12 Regionalverband Unterer Neckar

Der Regionalverband hat darauf hingewiesen, dass der Bau der Neckarbrücke im Zuge der L 597 verbindliches Ziel im Regionalplan ist. Er hat weiter Wert auf die Feststellung gelegt, dass nach seinen Untersuchungen 41 % des zukünftigen Verkehrs in Ladenburg und Edingen-Neckarhausen selbst erzeugt werden, und dass diese von Seckenheim und Ilvesheim wegverlagerten Fahrten auch die größten Verkürzungen erfahren, mithin die Fahrer aus diesen Orten die größten Einsparungen an Zeit und Kosten erleben werden. Allein dieser Verkehr wird eine Einsparung von 17 Tonnen NO_x-Verbindungen bringen! Der Regionalverband rechnet bezüglich des ÖPNV nur mit einer Auswirkung auf der Relation Weinheim-Mannheim-Friedrichsfeld von 2 % weniger Fahrgästen, so dass diese Auswirkung nicht gegen das Vorhaben spricht. Damit war das Votum des Regionalverbandes ein schwergewichtiges Argument im Rahmen der Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.

7.13 Stadt Ladenburg

Die Stadt Ladenburg hat als Trägerin öffentlicher Belange eine Stellungnahme nach § 73 Abs. 2 LVwVfG abgegeben. Die Stellungnahme der Gemeinde wird insoweit berücksichtigt, als ihr Aufgabenbereich im Rahmen staatlicher Verwaltung berührt wird. Die Planung und der Planfeststellungsbeschluss bedürfen jedoch keiner Zustimmung der Stadt. Die Planänderungen und der Beschluss müssen keinesfalls, wie die Gemeinde meint, der Gemeinde zur Beschlussfassung durch den Gemeinderat vorgelegt werden. Der Beschluss des Gemeinderates v. 2. Mai 2001 bindet die Planfeststellungsbehörde nicht. Allgemein politische

Belange oder private Belange, die die Stadt vorgetragen hat, brauchen hier nicht abgehandelt zu werden. Zu den übrigen Punkten der Stellungnahme wurde folgendes entschieden:

Ad (4): Die Vorschläge für die Änderungen von Radwegeplanungen stehen nicht im Zusammenhang mit Eingriffen durch das Vorhaben und sind daher nicht Sache des Antragstellers. Verbesserungen der gemeindlichen Radwege muss die Gemeinde selbst durchführen. Das selbe gilt für die Forderung nach "Ausbau der Rad- und Feldwege und Wirtschaftswege". Der Antragsteller hat lediglich unterbrochene Verbindungen wieder herzustellen. Ein "Ausbau" ist weder beantragt noch aus irgendwelchen Gründen als Folgemaßnahme erforderlich.

Ad (5): Die Gemeinde trägt weiter vor, es fehlten Kompensationsmaßnahmen auf Ladenburger Gemarkung. Die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft richten sich nach Naturräumen und nicht nach Gemarkungsgrenzen. Der Grünplaner des landschaftspflegerischen Begleitplanes hat im selben naturräumlichen Zusammenhang Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorwiegend im Landschaftsschutzgebiet "Südöstlich der Ilvesheimer Schlinge" vorgesehen. Daran zu zweifeln, hat die Planfeststellungsbehörde keinerlei Anlass gehabt.

Ad (7): Die Einmündung der L 597-neu in die L 597-alt wird nicht wie die Gemeinde meint an der Grenze der Leistungsfähigkeit sein. Das hat die Diskussion im Erörterungstermin unter den anwesenden Fachleuten ergeben. Den Verbesserungsvorschlag der Stadt Ladenburg lehnt der Antragsteller ab. Die Planfeststellungsbehörde hat daher keine Veranlassung, den Vorschlag im Weg der Auflage durchzusetzen.

Ad (8): Die Erschließung des Industriegebietes Altwasser und des Gewerbegebietes Hohe Straße, wie sie im Ausgangsverfahren vorgesehen war, wurde auf Veranlassung der Stadt geändert. Die vorhandene Anbindung an die L 597 wird mit einer Modifizierung beibehalten. Der heute aus dem Industriegebiet in die L 597 links abbiegende Verkehr Richtung Mannheim muss im Planfall die neue Einmündung (Bauwerk 75) benutzen und an der Einmündung L 597-neu/L 597-alt Richtung Mannheim fahren. Dadurch entfällt bei der alten Einmündung der kreuzende

Verkehr. Der Verkehr von Ladenburg ins Gebiet Altwasser kann die alte Kreuzung ebenfalls nicht mehr benutzen und muss die neue Kreuzung benutzen. Beiden Richtungsänderungen stehen jeweils ein eigener Beschleunigungstreifen bzw. eine Aufstellspur zur Verfügung. Damit ist den Bedenken der Stadt (Stellungnahme v. 8.10.2004, S. 4) hinreichend Genüge getan. Die aufgeworfene Frage der Kostenanteile am Umbau der bestehenden Kreuzung richten sich nach dem geltenden Kreuzungsrecht und sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Ad (11): Die Stadt befürchtet, sie würde von Westen her, also vom Industriegebiet Altwasser her nicht mehr so harmonisch wie bisher wahrgenommen. Die Planfeststellungsbehörde kann dies nicht so sehen. Vom Neckarufer aus Richtung Norden ist dort, wo die Brücke gebaut werden soll zwar eine Schneise. Diese wird aber links und rechts von einem Gewerbe- bzw. Industriegebiet begrenzt, deren landschaftliche Reize sich der Behörde nur schwer erschließen. "Die Stadt" selbst ist von dort aus nicht zu sehen. Das Ortsbild von der L 597 aus Richtung Mannheim kommend wird durch den Neubau fast gar nicht beeinträchtigt. Von welchen übrigen Blickwinkeln aus das Bild "der Stadt" beeinträchtigt sein sollte, kann sich die Planfeststellungsbehörde nicht vorstellen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind durch die Kompensationsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan ausgeglichen.

Soweit die Gemeinde als Grundeigentümerin bzw. als Vertreterin von anderen Grundeigentümern aufgetreten ist und Lärmschutz geltend gemacht hat, hat sie dies für nicht bebaute und derzeit nicht bebaubare Grundstücke getan, für die kein Lärmschutz zu gewähren ist. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu den vielen anderen Einzelheiten, die während des Verfahrens diskutiert wurden, wird voll inhaltlich auf die Akten verwiesen.

7.14 Stadt Mannheim

Die Stellungnahme der Stadt Mannheim im Ausgangsverfahren hat sich durch den Wegfall des Südteils erledigt. Im Ergänzungsverfahren hat sich die Stadt Mann-

heim gegen die Teilung des Vorhabens ausgesprochen. Dazu wurde oben das Nötige gesagt. Der Forderung nach Ergänzung des Lärmgutachtens bezüglich der vorläufigen Verkehrsführung ist Rechnung getragen, soweit das die 16. BImSchV und die Regelwerke vorsehen. Lärmschutzmaßnahmen über die in den Unterlagen vorgesehenen hinaus sind nicht erforderlich.

Durch die Teilung der Maßnahme ist Mannheim nicht in seinen Zuständigkeiten betroffen. Der Stadtteil Seckenheim erhält dadurch zwar weniger Entlastung als durch die Gesamtmaßnahme, ist aber gegenüber dem Prognose-Nullfall immer noch erheblich entlastet. Die Planungshoheit der Stadt ist durch die Umplanung in keiner Weise beeinträchtigt.

7.15 Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg

Das sachlich und örtlich für die Bundeswasserstraße Neckar zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg ist mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens durch die Straßenbaubehörde einverstanden. Das Wasser- und Schifffahrtsamt hat eine Reihe von Anforderungen gestellt, die zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt auf dem Neckar erforderlich sind. Der Antragsteller hat schriftlich zugesichert, alle diese Anforderungen einzuhalten. Damit musste die Planfeststellungsbehörde nicht mehr darüber entscheiden. Die wichtigste Bedingung, die Sicherung der Durchfahrtshöhe wurde sicherheitshalber dennoch als Auflage verfügt.

7.16 Übrige Träger öffentlicher Belange

Soweit von den übrigen Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen eingingen, wurden ihre Anregungen durch Zusagen seitens des Straßenbaulastträgers erledigt, bzw. handelt es sich um zustimmende Kenntnisnahmen.

8. Private Unternehmen des öffentlichen Versorgungsbereiches

8.1 MVV-OEG AG, Luisenring in 68159 Mannheim

Die Einwenderin befürchtet, dass durch den Betrieb ihrer Nahverkehrsstrecke infolge der häufigen Schließungszeiten an der Kreuzung K 4138 mit der L 637 Rückstau im Berufsverkehr aus Richtung Seckenheim aber auch aus Richtung Heidelberg entstehen wird. Dies ist grundsätzlich richtig und vom Verkehrsgutachter auch für die Zeit nach 2015 prognostiziert. Daher hat der Antragsteller bestätigt, dass bis zu dieser Zeit der Lückenschluss zwischen der bestehenden L 597 und dem hier festgestellten Nordabschnitt fertig gestellt sein soll. Die Einwenderin hat aber nicht dargelegt, inwieweit ihre eigenen betrieblichen Belange davon betroffen sind. Die vorgetragenen Gründe sind Populäreinwendungen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

8.2 Weitere Träger öffentlicher Versorgung

Soweit von Privatunternehmen der öffentlichen Versorgung Einwendungen eingingen, hat der Straßenbulasträger während des Verfahrens die Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Verkehrs, der Telekommunikation und der Leitungen für Gas, Wasser und Strom zugesagt. Er hat insbesondere zugesagt, die z.T. langen Vorlaufzeiten für Gasunternehmen von über einem Jahr bei seiner Planung zu berücksichtigen. Alle Ausführungspläne sind im Einvernehmen mit den Versorgungsunternehmen zu erstellen. Sämtliche Kosten der Verlegung und des Schutzes von Leitungen sind durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Zusammenfassung

Nach Abwägung aller im Verfahren geltend gemachten Einwendungen und vorgebrachten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der gemachten Zusagen sowie der im Beschluß ausgesprochenen Maßgaben ist die vorgelegte Straßenplanung erforderlich und zweckmäßig.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe erhoben werden. Die Klage ist schriftlich oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle des Gerichts zu erheben.



Dr. Kromer

Karlsruhe, den 10. Oktober 2005
Regierungspräsidium Karlsruhe

Beglaubigt:



Baumann

