Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

Planfeststellungsbeschluss

für den

dreistreifigen Ausbau der B 33

zwischen Steinach und Haslach/West mit Umbau des Anschlusses Steinach

Anonymisierte Fassung
(ohne Namen und personenbezogene
bzw. zu schützende Daten von Einwendern)

Freiburg im Breisgau, den 21.10.2024

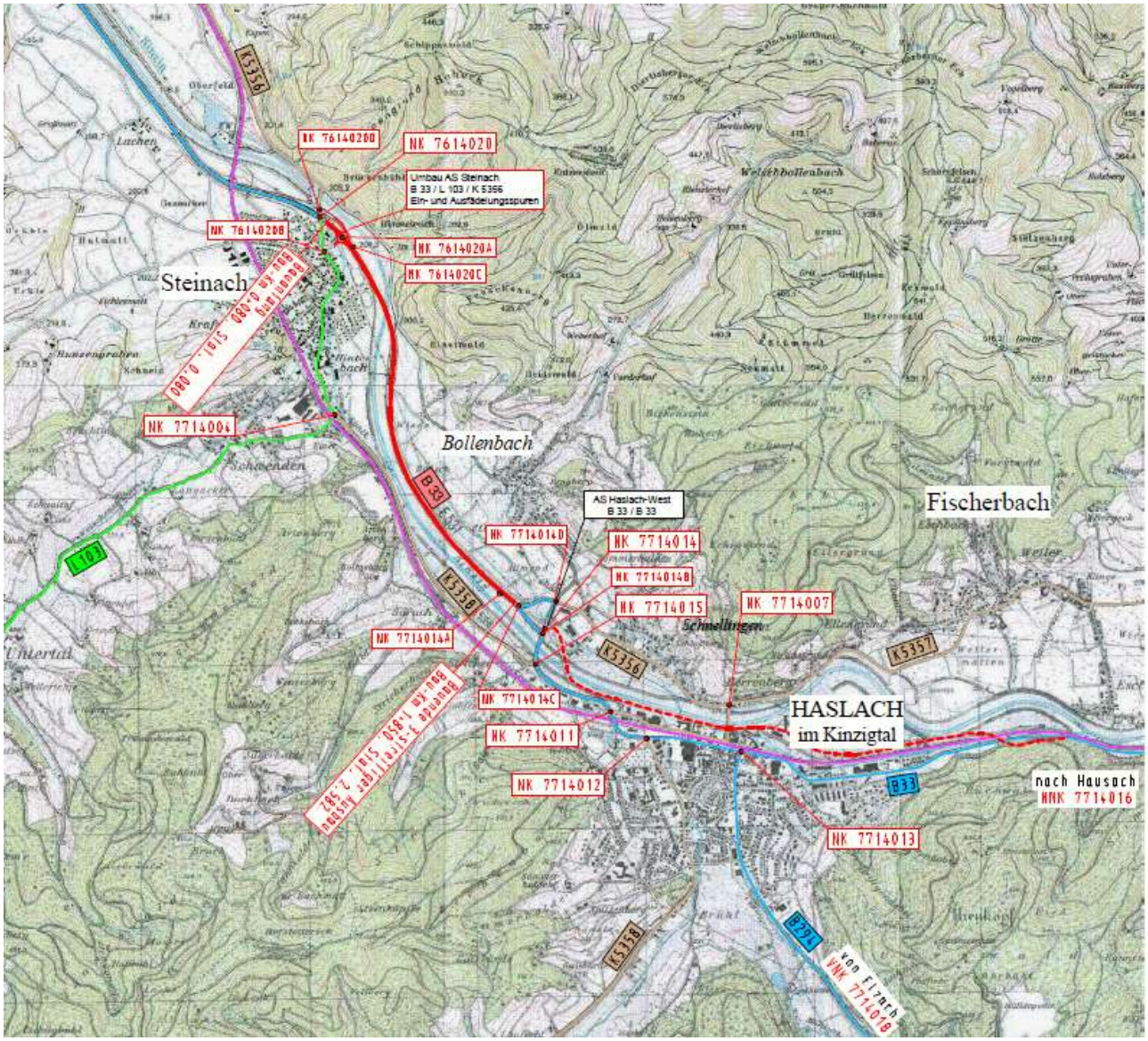

Abb. 1: Übersichtsplan

Inhalt

I. Tenor **1**

Planunterlagen **2**

II. Befreiungen, Ausnahmen und Genehmigungen **3**

III. Nebenbestimmungen und Zusagen **4**

IV. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen **12**

V. Entscheidung über Einwendungen **13**

VI. Umweltverträglichkeitsprüfung **13**

VII. Kosten **13**

Begründung **14**

1. Vorgeschichte und Verfahren 14
2. Beschreibung des Vorhabens 15
3. Erforderlichkeit 16
4. Darstellung der geprüften Varianten und Variantenvergleich 18
   - 4.1 Nullvariante 18
   - 4.2 Variante 1 18
   - 4.3 Variante 2 18
   - 4.4 Ergebnis 19
5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 19
6. Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange 19
   - 6.1 Raumordnung und Landesplanung 20
   - 6.2 Kommunale Belange 20
     - 6.2.1 Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach 20
     - 6.2.2 Gemeinde Steinach 23
   - 6.3 Verkehrsführung während der Bauzeit 25
     - 6.3.1 Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach 25
     - 6.3.2 Freiwillige Feuerwehr Haslach i.K. 28
     - 6.3.3 Private Einwendungen 29
     - 6.3.4 Prüfergebnis der Planfeststellungsbehörde zur Verkehrsführung während der Bauzeit 34
   - 6.4 Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit 35
     - 6.4.1 Polizeipräsidium Offenburg 35
     - 6.4.2 Untere Straßenverkehrsbehörde 37
     - 6.4.3 Untere Straßenbaubehörde 38

6.5 Belange des Immissionsschutzes 40
6.5.1 Immissionen von Kraftfahrzeugen 40
6.5.1.1 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe 40
6.5.1.2 Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm 41
6.5.1.2.1 Maßgebende Lärmschutzgrenzwerte 41
6.5.1.2.2 Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen 44
6.5.1.2.3 Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Vorhabengebiet 44
6.5.1.2.3.1 Anschlussstelle Steinach (IP 1-22) 44
6.5.1.2.3.2 Lärmschutzwand Mittelgrün (IP 23-65) 45
6.5.1.2.3.3 Ortsteil Haslach-Bollenbach (IP 66-99) 45
6.5.1.2.4 Entschädigung bei zuzulassender Überschreitung der Lärmgrenzwerte ... 46
6.5.1.2.5 Stellungnahme Immissionsschutzbehörde 46
6.5.1.2.6 Stellungnahme Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach zum Immissionsschutz 47
6.5.1.2.7 Private Einwendungen 50
6.5.1.2.7.1 Berechnungsmethode der Lärmimmissionen 50
6.5.1.2.7.2 Forderung nach aktivem Schallschutz 56
6.5.1.3 Zusammenfassende Bewertung der Planfeststellungsbehörde 59
6.5.2 Immissionen während der Bauphase 60
6.5.3 Ergebnis zum Immissionsschutz 60
6.6 Klimaschutz 61
6.7 Naturschutz und Landschaftspflege 62
6.7.1 Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze 62
6.7.1.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes 62
6.7.1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zum Erhalt von Naturschutzgebieten und von Landschaftsschutzgebieten 63
6.7.1.3 Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope 63
6.7.1.4 Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten 64
6.7.2 Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft 66
6.7.2.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft 67
6.7.2.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe 67
6.7.2.3 Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen 68
6.7.2.4 Kompensation nicht ausgleichbarer Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen 69
6.7.2.5 Ergebnis zur Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe 70
6.7.3 Vorbringen der Höheren Naturschutzbehörde 71
6.7.4 Vorbringen der Unteren Naturschutzbehörde 72
6.7.5 Ergebnis zu den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege 77
6.8 Bodenschutz und Altlasten 77
6.9 Gewässerschutz 80
6.10 Belange des Baus und der Unterhaltung von Gewässern 85
6.11 Landwirtschaft 86

6.12 Fischerei 88
6.13 Wasserversorgung 89
6.14 Internet-, Telefon- und TV-Versorgung 90
6.15 Freiwillige Feuerwehr Haslach i.K. 93
6.16 Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind 94
7. Berücksichtigung und Abwägung privater Belange 95
7.1 Einwender mit Vorbringen wegen Immissionen 96
7.2 Einwender mit Vorbringen zur Nutzung des Wirtschaftswegs und zur veränderten Verkehrsführung während der Bauzeit 96
7.3 Einwender mit Vorbringen wegen Unterführungen 97
7.4 Einwender mit Vorbringen Knotenpunkt Bollenbach/Schnellingen 98
7.5 Vorbringen einzelner Einwender wegen Grundstücksinanspruchnahmen bzw. Betriebsbetroffenheit 99
7.5.1 Allgemeines zum Grunderwerb 99
7.5.2 Vorbringen der Einwender im Einzelnen 100
8. Gesamtabwägung und Zusammenfassung 113

Rechtsbehelfsbelehrung 114

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970
B	Bundesstraße
Bau-km	Baukilometer
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
dB(A)	Dezibel (nach international genormter Frequenzbewertungskurve A)
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
h	Stunde
ha	Hektar
HQ 100	100-jährliches Hochwasser
IP	Immissionspunkt
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
KlimaG BW	Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg
km	Kilometer
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
m	Meter
Mio.	Millionen

NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz)
NN	Normalnull
Nr.	Nummer
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
S.	Satz
StVO	Straßenverkehrsordnung
THG	Treibhausgas
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
WG (BW)	Wassergesetz Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
Ziff.	Ziffer

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
ABTEILUNG WIRTSCHAFT, RAUMORDNUNG, BAU-, DENKMAL- UND GESUNDHEITSWESEN

Freiburg i. Br. 21.10.2024
Name S. Etter
Durchwahl 0761 208-1009
Aktenzeichen 24-0513.2/1.458
(Bitte bei Antwort angeben)

Planfeststellungsverfahren für den dreistreifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach/West mit Umbau des Anschlusses Steinach; Stadt Haslach und Gemeinde Steinach, Ortenaukreis

Auf den Antrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr (Straßenbauverwaltung) vom 05.12.2017 ergeht folgender

Planfeststellungsbeschluss

I.
Tenor

Der Plan für den dreistreifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach-West mit Umbau des Anschlusses Steinach auf dem Gebiet der Gemeinde Steinach, Gemarkung Steinach und der Stadt Haslach, Gemarkung Bollenbach (Ortenaukreis) wird gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72 bis 78 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) festgestellt.

Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen[1]:

Ordner 1

Unter-lage Nr.	Plan/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1		**Erläuterungsbericht**	**16.06.2017**	
1a		Ergänzung zum Erläuterungsbericht	28.06.2023	
2	**1**	**Übersichtskarte**	**16.06.2017**	**1 : 25.000**
3	**1**	**Übersichtslageplan**	**16.06.2017**	**1 : 5.000**
4	**1**	**Übersichtshöhenplan**	**16.06.2017**	**1 : 5.000/500**
5	**1 - 4**	**Lagepläne**	**16.06.2017**	**1 : 1.000**
5	5b	Lageplan, Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	15.02.2023	1 : 500
6	**1 - 4**	**Höhenpläne**	**16.06.2017**	**1 : 1.000/100**
6	5 - 8	Höhenpläne	16.06.2017	1 : 500/50
6	9a	Höhenplan, Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	15.02.2023	1 : 500/100
8		**Entwässerungsmaßnahmen**		
8	1 - 3	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen	16.06.2017	1 : 1.000
8	4a	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen	15.12.2021	1 : 1.000
8	5-7	Pläne der Entwässerungsmaßnahmen (Mulden)	15.12.2021	1 : 100/200 1 : 50/25
9		**Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung**		
9	1 – 4	LBP-Maßnahmenpläne	16.06.2017	1 : 1.000
9	5	LBP-Ersatzmaßnahme E1	16.06.2017	1 : 25.000/1.000
9	6	LBP-Maßnahmenplan	28.10.2020	1 : 2500

Ordner 2

Unter-lage Nr.	Plan/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Datum	Maßstab
10		**Grunderwerbsunterlagen**		
10	1 - 4	Grunderwerbspläne	16.06.2017	1 : 1.000
10		Grunderwerbsverzeichnis	16.06.2017	
10	5a	Grunderwerbsplan, Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	15.02.2023	1 : 500
10		Grunderwerbsverzeichnis, Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	18.01.2023	
11		**Regelungsverzeichnis (Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstige Anlagen)**	**16.06.2017**	
11		Regelungsverzeichnis Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	15.02.2023	
14		**Straßenquerschnitte**		
14		*Ermittlung der Bauklasse nach RStO*	*16.06.2017*	
14	1 - 2	Ausbauquerschnitte, Umbau Anschlussstelle Steinach u. Baustellenverkehrsführung	16.06.2017	1: 50, 1: 20
14	3	Kennzeichnende Querschnitte, Ache 300 u. Achse 501	16.06.2017	1 : 100

[1] Die Unterlagen in grauer Kursivschrift sind nicht planfestgestellt und nur nachrichtlich in das Verzeichnis aufgenommen.

14	4	Ausbauquerschnitt, Ertüchtigung des Unteren Fenschenbergweges	15.02.2023	1 : 50
17		**Immissionstechnische Untersuchungen**		
17.1		Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen schalltechnischer Berechnungen	16.06.2017	
17.2	1	Lageplan, Schalltechnische Untersuchung Steinach	16.06.2017	1 : 1.500
17.2	2	Lageplan, Schalltechnische Untersuchung Bollenbach	16.06.2017	1 : 2.000
17.3	1 - 2	Höhenpläne	16.06.2017	1 : 1.000/100
17.4		*Fachbeitrag Klima*	*28.06.2023*	
18		***Wassertechnische Untersuchungen***		
18	1a	Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchungen	15.12.2021	
18	*2a*	*Berechnungsunterlagen*		
19		**Umweltfachliche Untersuchungen**		
19.1	1	LBP Bestands- u. Konfliktplan	16.06.2017	1 : 5.000
19.1	2	LBP Bestands- und Konfliktplan	27.10.2020	1 : 2.500
19.2		LBP-Erläuterungsbericht	16.06.2017	
19.2a		Ergänzung zum LBP-Erläuterungsbericht	28.10.2020	
19.2b		*UVP-Einzelfallprüfung*	*16.06.2017*	
19.2c		Artenschutzrechtliche Beurteilung	Sept. 2017	
20	*1*	*Querprofile Retentionsvolumen*	*08.06.2021*	
21		**Sonst. Unterlagen: Abkürzungsverzeichnis**	**16.06.2017**	

II.
Befreiungen, Ausnahmen und Genehmigungen

Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet insbesondere

- die für die notwendige Beeinträchtigung der gemäß § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope „Hecken am Straßendamm“ (Biotop-Nr. 176143170323), „Auwald am Mühlbach (Biotop Nr. 176143170324) und der FFH-Mähwiesen entlang der Fahrbahn der B 33 zwischen Steinach und Haslach notwendige Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG
- die unbefristete Erlaubnis gemäß § 28 Abs. 1 Wassergesetz (WG) BW i. V. m. § 36 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zur Verlängerung der Gewässerquerung mittels DN 300 Betonrohr bei Bau-km 1+555 um 3 m im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Ortenaukreis
- die Erlaubnis gemäß 8 Abs. 1 WHG i. V. m. § 14 Abs. 1 WG BW zur Versickerung nach dem vorgelegten Entwässerungskonzept in der Fassung vom 01.12.2021 (Unterlagen 18.1a und 8.1-8.7) im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde beim Landratsamt Ortenaukreis

III.
Nebenbestimmungen und Zusagen

Die Planfeststellung ergeht unter den nachstehend genannten Auflagen (A), Auflagenvorbehalten (AV), Zusagen (Z) und Hinweisen (H). Die im Laufe des Verfahrens vom Vorhabenträger erteilten Zusagen werden für verbindlich erklärt.

Allgemein

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

(2) Der Vorhabenträger hat zur Durchführung des Vorhabens einen persönlich und fachlich geeigneten Bauleiter zu bestellen. (A)

(3) Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßgaben sind dem verantwortlichen Bauleiter zur Kenntnis zu geben. (A)

(4) Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungbehörde über den Baubeginn und die Fertigstellung des Vorhabens zu unterrichten. (A)

(5) Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde auf entsprechende Anforderung in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung des Vorhabens einschließlich der in dieser Entscheidung getroffenen Maßgaben zu berichten. (A)

Kommunale Belange

(6) Die Wirtschaftswegeunterführung bei Station 1+340 wird soweit wie möglich vertieft. Für eine endgültige Festlegung der Vertiefung wird im weiteren Planungsverlauf der Schwankungsbereich des Grundwassers erhoben sowie eine Risikoanalyse möglicher Einstauungen durchgeführt. (Z)

(7) Die Rampe zwischen Unterführungsbauwerk und Kinzigdamm wird mit befahrbaren Neigungen ausgeführt und die Lage der vorhandenen Wege gegebenenfalls angepasst. (Z)

(8) Sämtliche Flurstücke bleiben während der Bauphase mit Baustellenumfahrung weiterhin anfahrbar. (Z)

Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit

(9) Die künftige Beschilderung wird im Zuge der Ausführungsplanung mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt. (Z)

(10) Die Sperrfläche in Abschnitt 3 wird so weit verlängert, dass sie über die Länge von 120 m eine Mindestbreite von 2,0 m aufweist. (Z)

(11) Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Ausführungsplanung bei der Richtungstrennung der Fahrbahn eine Sperrfläche als Mitteltrennung vorsehen. (Z)

(12) Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Ausführungsplanung den Einsatz von Gras-Stopp-Platten berücksichtigen. (Z)

(13) Der Vorhabenträger prüft im Rahmen der Ausführungsplanung den Alternativvorschlag des Forstrevierleiters Haslach-Fischerbach für die Waldwegeertüchtigung auf dem Fenschenberg daraufhin, ob er sich umsetzen lässt, ohne andere Belange zusätzlich zu beeinträchtigen. (Z)

Belange des Lärmschutzes

(14) Die Eigentümer der Anwesen, bei denen in der Tabelle der berechneten Schallpegel der schalltechnischen Untersuchung (Anlagen 1, 2a und 3 zur Unterlage 17.1) in der Spalte „Anspruch passiv“ ein N (= Grenzwertüberschreitung nachts) eingetragen ist, haben für die jeweilige Gebäudeseite des jeweiligen Geschosses einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören insbesondere die Kosten für Schallschutzfenster sowie für notwendige Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV). Die betroffenen Grundstückseigentümer sind vom Vorhabenträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen und darüber zu informieren, dass dieser Anspruch nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses geltend gemacht werden kann. (A)

Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen der Energiesparverordnung (EnEV) führen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Gebäudeeigentümer zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 BImSchG zu beantragen. (A)

(15) Als Straßenbelag wird ein nach dem Stand der Technik zum Bauzeitpunkt verfügbarer und geeigneter lärmmindernder Belag mit einer Wirkung von mindestens -2,0 dB(A) verwendet. (Z)

Schutz vor Immissionen während der Bauphase

(16) Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass in allen Baubereichen die Festlegungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (BAnz Beilage 1970, Nr. 160, „AVV-Baulärm“) eingehalten werden. (A)

(17) Durch die geplanten Bauarbeiten dürfen insbesondere die nach Ziff. 3 AVV-Baulärm festgesetzten Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden. (A)

(18) Der Vorhabenträger hat bereits bei der Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik und den allgemeinen Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm entsprechen, insbesondere auch der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenverordnung). (A)

(19) Sollten die Grenzwerte der AVV-Baulärm nicht eingehalten werden können, bleibt die Entscheidung über eine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. (AV)

Naturschutz und Landschaftspflege

(20) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzbeitrag aufgeführten und damit planfestgestellten Maßnahmen sind vollständig umzusetzen. (H)

(21) Zur Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen ist eine naturschutzfachliche Baubegleitung einzusetzen und ein Monitoring der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen durchzuführen. (A)

(22) Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden oder das Entwicklungsziel nicht erreicht wird. (AV)

(23) Der Vorhabenträger wird für die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Monitoringerhebungen in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung mindestens nach 10, 15 und 20 Jahren durchführen und der zuständigen Naturschutzbehörde regelmäßig unaufgefordert vorlegen. (Z)

(24) Der Vorhabenträger wird sicherstellen, dass sich mit der Ansaat von Landschaftsrasen (Ausgleichsmaßnahme A 4) keine Neophyten etablieren. (Z)

Bodenschutz und Altlasten

(25) Im Rahmen des 3-streifigen Ausbaus der B 33 am Fahrbahnnahbereich (bis 5 m vom beidseitigem Fahrbahnrand) fallen Bodenmaterialien an, die aufgrund der mit dem

Straßenverkehr verbundenen Schadstoffemissionen deutlich erhöhte Schadstoffgehalte aufweisen können. Diese erhöht schadstoffhaltigen Bodenmaterialien dürfen keinesfalls auf durchwurzelbaren Bodenflächen außerhalb der Herkunftsflächen bzw. den die Straßenbaumaßnahme begleitenden Bauwerken verwertet werden. (H)

(26) Bezüglich der Verwertung von anderen mineralischen Materialien (z. B. Straßenaufbruch) mit erhöhten Schadstoffgehalten, die im Zuge des 3-streifigen Ausbaus der B 33 anfallen könnten, wird auf die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft entsprechend § 7 Abs. 3 KrWG hingewiesen. (H)

(27) Die Erdarbeiten sind plan- und bedingungsgemäß durchzuführen. (A)

(28) Dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, ist vor Beginn der Bautätigkeiten zum 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße B 33 zwischen Steinach und Haslach/West Süd der verantwortliche Bauleiter schriftlich zu benennen. Der verantwortliche Bauleiter hat die Aufgaben der Eigenüberwachung wahrzunehmen, und ist deshalb von den Auflagen zu Bodenschutz und Abfallverwertung in Kenntnis zu setzen. (A)

(29) Stoffliche Verunreinigungen durch Öle, Bitumenreste, andere Chemikalien, Bauschutt, Betonschlämme etc. im Verlauf der Baumaßnahmen sind zu vermeiden. (A)

(30) Bevor Bodenmaterial aus den Fahrbahnnahbereichen (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) ausgebaut wird, ist vom verantwortlichen Bauleiter dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, vor Ort anzugeben, wo und wie das auszubauende Bodenmaterial aus dem Fahrbahnnahbereich (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) getrennt nach humosem Oberboden und Unterboden zwischengelagert wird, um die Einhaltung der nachfolgend genannten Auflagen zu gewährleisten. Bei einer erforderlichen Zwischenlagerung der Bodenmaterialien darf keine Vermischung mit Bodenmaterialien aus Flächenbereichen mit mehr als 5 m Abstand vom Fahrbahnrand stattfinden. (A)

(31) Humoser Oberboden („Mutterboden") aus den Fahrbahnnahbereichen (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) darf aufgrund der zu erwartenden erhöhten Schadstoffgehalte nur in den Fahrbahnbanketten, dem Fahrbahnnahbereichen und den an den Fahrbahnen angrenzenden Böschungen verwertet werden.
Im Hinblick auf eine vollständige Wiederverwertung im Zuge der Ausbaumaßnahme ist dabei auf einen Einbau in maximal möglichen Lagen des humosen Oberbodenmaterials zu achten. (A)

(32) Bodenmaterial, das unterhalb des humosen Oberbodens („Mutterboden") der Fahrbahnnahbereiche (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) anfällt, ist bei Aufschüttungen im Bereich der neuen Fahrbahnen vollständig zu verwerten. (A)

(33) Bodenmaterialien aus den Fahrbahnnahbereichen (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) dürfen aufgrund der anzunehmenden erhöhten Schadstoffgehalte nicht im Bereich evtl. geplanter Flächen und Anlagen zur dezentralen Versickerung von anfallenden Oberflächen- und Niederschlagswässern verwertet werden. (A)

(34) Bodenmaterial aus den Fahrbahnnahbereichen (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand), das nicht entsprechend den Auflagen unter Ziff. 31 und 32 verwertet werden kann, muss nach vorhergehender Absprache mit dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, im Hinblick auf eine anderweitige Verwertung oder Entsorgung zwischengelagert werden. Die Zwischenlagerung hat in für humosen Oberboden („Mutterboden") und Unterboden jeweils getrennten Mieten zu erfolgen. (A)

(35) Das zwischengelagerte, überschüssige Bodenmaterial aus den Fahrbahnnahbereichen ist im Hinblick auf die Entscheidung über die künftig zulässige Verwertung bzw. erforderliche Entsorgung nach Vorgaben des Landratsamtes Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, auf verkehrsbedingt erhöhte Schadstoffgehalte zu untersuchen. Der Umfang der Schadstoffuntersuchungen (Untersuchungsflächen und -parameter) ist zuvor mit dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, abzustimmen.
Die Analysenergebnisse der Schadstoffuntersuchungen sind unverzüglich dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, vorzulegen und im Hinblick auf die Verwertbarkeit der überschüssigen Bodenmaterialien beurteilen zu lassen. (A)

(36) Die Verwertung bzw. Entsorgung der überschüssig anfallenden Bodenmaterialien hat entsprechend den schriftlichen Vorgaben des Landratsamtes Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, aus der Beurteilung der vorzulegenden Analysenergebnisse zu erfolgen. (A)

(37) Die im Zuge des 3-streifigen Ausbaus der Bundesstraße B 33 anfallenden mineralischen Abfälle, die nicht Bodenmaterial sind (z.B. Ausbauasphalt), sind getrennt vom anfallenden Bodenmaterial auszubauen, zwischenzulagern und einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzuführen. (A)

(38) Um eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung anfallender mineralischer Abfälle, die nicht Bodenmaterial sind (z. B. Ausbauasphalt), zu gewährleisten, müssen dabei die fachlichen Anforderungen des nachfolgend genannten Regelwerks beachtet werden: „Vorläufige Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial" des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 13.04.2004, einschließlich des ergänzenden Erlasses vom 10.08.2004. (A)

(39) Um eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung externer Erdaushubmassen und externer Recyclingmaterialien zu gewährleisten, müssen dabei die fachlichen Anforderungen der nachfolgend genannten Regelwerke eingehalten werden: (A)

- Vorläufige Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial" des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 13.04.2004, einschließlich des ergänzenden Erlasses vom 10.08.2004;
- Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 (Az.: 25-8980.08M20/Land/3).

(40) Die Anlieferung und Verwertung externer mineralischer Materialien (Erdaushub, Recyclingmaterial, Schlacken etc.) muss zuvor vom Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, schriftlich freigegeben werden. Dazu hat der verantwortliche Bauleiter vor Anlieferung und Verwertung externer Materialien je Herkunftsstandort dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, zum Zweck der Freigabe mittels Freigabeformular folgende Angaben mitzuteilen: (A)

- Herkunftsort (Gemeinde, Teilort, Baugebiet, Flurstücknummer, Lageplan);
- Name und Anschrift des jeweiligen Bauherrn;
- Bisherige Nutzung der Herkunftsfläche;
- Umfang (m^3);
- voraussichtlicher Lieferungszeitraum;
- liefernder Aushub- bzw. Fuhrunternehmer (Anschrift und Telefonnummer);
- Ergebnisbefunde der Deklarationsanalysen entsprechend den Vorgaben der VwV Boden (Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial)
- Protokolle zur Probenentnahme (Angaben mindestens gemäß LAGA PN 98 zzgl. Angaben zur Bodenart) und Probenvorbereitung für die Deklarationsanalysen (bei Bodenmaterial unbedingt Angaben zur Probenaufbereitung bzgl. der Grob- bzw. Feinfraktion ⌀ < bzw. > 2 mm und deren Gewichtsanteil).

(41) Die zur teilweisen Kompensation des Eingriffs in den Bodenbestand geplante Entsiegelung von 700 m^2 versiegelter Fläche (LBP-Maßnahme A 6) hat grundsätzlich in den nachfolgend genannten drei Arbeitsschritten erfolgen: (A)

- Entfernen von Versiegelung und Unterbau;
- Beseitigen von Verdichtungen des Unterbodens (Tiefenlockerung), sofern dies nach Vor-Ort-Absprache zwischen Bauleiter und dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, erforderlich ist (Begutachtung anhand Baggerschürfe(n));

- Oberbodenauftrag und Herstellen einer durchwurzelbaren Bodenschicht in einer den natürlichen Verhältnissen in der Umgebung entsprechenden Mächtigkeit. Letzteres ist durch Vor-Ort-Absprache zwischen Bauleiter und dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, zu klären.

(42) Die Rekultivierung der vorübergehend durch Baustraßen und Baustelleneinrichtung beanspruchten Flächen (LBP-Maßnahme A 7) hat grundsätzlich in den nachfolgend genannten Arbeitsschritten zu erfolgen: (A)

- Begutachtung des Bodens der zur Rekultivierung vorgesehenen Fläche im Hinblick auf erhebliche und nachhaltige Bodenverdichtungen anhand von Baggerschürfen und Bohrstocksondierungen durch das Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz;
- Stellungnahme des Landratsamtes Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, dahingehend, ob mechanische und biologische Lockerungsmaßnahmen erforderlich sind (z. B. Einsatz landwirtschaftlicher Tiefenlockerungswerkzeuge, Einsaat tiefwurzelnder Kulturpflanzen zur Stabilisierung der Lockerungswirkung) und ggf. mit Auflagen, wie die mechanischen und biologischen Rekultivierungsmaßnahmen umzusetzen sind;
- Durchführung der mechanischen und biologischen Lockerungsmaßnahmen entsprechend den spezifischen Auflagen des Landratsamtes Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, ggf. durch ein landwirtschaftliches Lohnunternehmen oder eines Mitgliedes des landwirtschaftlichen Maschinenrings.

Gewässerschutz

(43) Die Verlängerung der Gewässerquerung (DN 300 Betonrohr) um drei Meter zu einem Gewässer bei Bau-km 1+555 wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. (Z)

Landwirtschaft

(44) Der Vorhabenträger wird Bodenverdichtungen durch Baumaschinen sowie Kontaminationen des Bodens z.B. durch Öl- und Treibstoffe nach Möglichkeit vermeiden. (Z)

(45) Der Vorhabenträger wird den Oberboden fachgerecht behandeln sowie entstandene Bodenverdichtungen beseitigen. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werde nach Abschluss der Straßenbauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand bzw. Nutzung zurückgeführt. Ggfs. vorhandene Verdichtungen werden tiefengelockert. (Z)

(46) Der Vorhabenträger sagt für den Fall, dass eine landwirtschaftliche Nutzung vorübergehend durch mehrwöchige Lagerung von Erde oder Baustoffen nicht möglich ist, zu,

entsprechende Ansprüche auf Nutzungsausfallentschädigung zu prüfen und ggfs. den Nutzungsausfall zu entschädigen. (Z)

(47) Der Vorhabenträger sagt die Entschädigung eines etwaigen Prämienentzugs im Falle eines temporären Flächenentzugs bei Vorlage eines Nachweises hierfür zu. (Z)

(48) Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Erreichbarkeit sämtlicher Flurstücke während der Bauphase mit Einrichtung einer Baustellenumfahrung gewährleistet ist. (Z)

Freiwillige Feuerwehr i.K.

(49) Der Vorhabenträger wird auf die fest eingebaute Löschwasserdurchführung unter der B 33 zwischen Ausbaukilometer 1,860 und 1,880 bei der zukünftigen Planung des Bauablaufes Rücksicht nehmen. Die Löschwasserleitung und ihre Verlängerung werden vom Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung in die Planunterlagen aufgenommen. (Z)

Strom-, Gas- und Wasserversorgung

(50) Der Vorhabenträger legt für die Bauzeit Maßnahmen zur Sicherung der Fernwasserleitung DN 250 des Wasserzweckverbands Kleine Kinzig fest. (Z)

(51) Im Bereich zwischen Bau-Km 1+720 und 1+780 kreuzt die Fernwasserleitung DN 250 die Bundesstraße B 33. Der Vorhabenträger wird während der Bauarbeiten die Fernwasserleitung entsprechend berücksichtigen. (Z)

Internet-, Telefon- und TV-Anbieter

(52) Der Vorhabenträger wird während der Bauzeit durch entsprechende Maßnahmen Beschädigungen an den Telekommunikationslinien (Station 0+130 bis 0+190) verhindern. (Z)

(53) Der Vorhabenträger wird soweit erforderlich, die Baumaßnahme so mit der Telekom abstimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden (Station 0+320 bis 0+940). (Z)

(54) Der Vorhabenträger wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung in Bezug auf das die geplante Lärmschutzwand kreuzende Telekommunikationskabel (Achse 299 Station 0+153) mit der Telekom abstimmen und sich insbesondere über die Lage der vorhandenen Kabel informieren. (Z)

(55) Ein Telekommunikationskabel kreuzt die geplante Lärmschutzwand bei Achse 300, Station 0+173. Der Vorhabenträger wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung in Bezug auf die kreuzende Anlage und die Lage des Fundaments der Lärmschutzwand über die Lage der vorhandenen Kabel informieren und sich entsprechend mit der Telekom hierzu abstimmen. (Z)

(56) Der Vorhabenträger wird vor dem Hintergrund der Verhältnisse vor Ort im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigen, dass die vorhandenen Kabelschutzrohre im Bereich der Straßenkreuzung (Achse 300 Station 0+320) ggfs. verlängert oder durch neue Querungen ersetzt werden müssen. (Z)

(57) Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. (A)

(58) Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Ausführungsplanung eine Verschiebung der geplanten Gabionenwand (Achse 501 Station 0+125 bis 0+195) prüfen, um eine Überbauung der vorhandenen Telekommunikationslinie zu vermeiden. (Z)

(59) Der Vorhabenträger wird bei der Ausführungsplanung die Schutzstreifen der Telekommunikationslinie bei Achse 501, Station 1+240 bis 1+425 im Rahmen der Baumpflanzung berücksichtigen und soweit dies erforderlich ist, einen Wurzelschutz herstellen. (Z)

(60) Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Ausführungsplanung sicherstellen, dass eine spätere Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien bei Achse 501, Station 1+240 bis 1+425 ohne Einschränkungen möglich ist. (Z)

(61) Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung zeigen, dass eine Verlegung der im Bereich der Versickerungsmulde vorhandenen fünf Kabelschutzrohre (Achse 501 Station 0+320 bis 0+940) erforderlich wird, wird der Vorhabenträger sich mit der Telekom hierzu abstimmen. (Z)

Private Belange

(62) Die provisorische Baustellenverkehrsführung führt zeitweise über einen Wirtschaftsweg entlang der Flurstücke Nr. 1284 und 1285 zur Gemeindeverbindungsstraße. Zur Gewährleistung des Zugangs zu der auf den genannten Flurstücken befindlichen Rinderweide ist eine Versetzung des Tores in dem bestehenden Wolfszaun erforderlich. Diese Umverlegung obliegt dem Vorhabenträger und ist von diesem mit dem Grundstücksinhaber abzustimmen. (A)

IV.
Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind von der Planfeststellung nicht erfasst. In den Plänen enthaltene Fahrbahnmarkierungen sowie andere verkehrspolizeiliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

V.
Entscheidung über Einwendungen

Einwendungen und Forderungen auf Planänderungen oder -ergänzungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Vereinbarung mit dem Vorhabenträger oder in anderer Weise bereits vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses erledigt sind oder ihnen nicht ausdrücklich durch Planänderungen oder -ergänzungen in der Begründung, den Nebenbestimmungen oder den Zusagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde.

VI.
Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

VII.
Kosten

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

Begründung

Die Planfeststellung für den beantragten dreistreifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach-West mit Umbau des Anschlusses Steinach erfolgt nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG.

Gemäß § 17 FStrG dürfen Bundesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

1.
Vorgeschichte und Verfahren

Am 20.10.2017 wurde der Antrag auf Planfeststellung für den dreistreifigen Ausbau zwischen Steinach und Haslach-West mit Umbau des Anschlusses Steinach bei der Planfeststellungsbehörde gestellt. Die Träger öffentlicher Belange wurden am 05.12.2017 angehört.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte in den Rathäusern von Steinach und Haslach in der Zeit vom 05.12.2017 bis einschließlich 18.01.2018. Ort und Zeit der Auslegung wurden durch Veröffentlichung im Amtsblatt Steinach und Haslach am 01.12.2017 ortsüblich bekannt gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat von der Möglichkeit, eine sogenannte Online-Konsultation nach § 5 PlanSiG durchzuführen, Gebrauch gemacht. Die Online-Konsultation hat den Erörterungstermin ersetzt, der aufgrund der mit der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen entfallen musste. Die Durchführung der Online-Konsultation wurde im gemeinsamen Amtsblatt von Steinach und Haslach am 10.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Im weiteren Verfahrensverlauf haben sich die Datengrundlagen zu den FFH-Mähwiesen verändert, weshalb der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.2) sowie die Unterlage 19.1 Blatt 2 im Nachgang zur Auslegung und Online-Konsultation unter Berücksichtigung der Neukartierung der FFH-Mähwiesen vom Vorhabenträger überarbeitet und angepasst wurden. Die Änderungen sind in den Planunterlagen kenntlich gemacht worden.

Der Vorhabenträger hat hierzu ergänzend mit E-Mail vom 05.11.2020 die zuständige Untere Naturschutzbehörde einbezogen, deren Einverständnis zu den überarbeiteten Planunterlagen der Planfeststellungsbehörde vorliegt. Außerdem hat der Vorhabenträger ebenfalls mit E-Mail vom 05.11.2020 die Höhere Naturschutzbehörde miteinbezogen.

Weitere Betroffenheiten haben sich diesbezüglich nicht gezeigt, insbesondere erstrecken sich die Änderungen nicht auf im Eigentum Dritter stehende Grundstücke. Auf eine erneute Auslegung und umfassende Anhörung zu diesem Thema wurde daher verzichtet.

Auf Grundlage der Anmerkungen aus dem Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger weiterhin angepasste Unterlagen zum Hochwasserschutz und ein Waldwegekonzept für die Bauzeit vorgelegt. Hierzu wurden die Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde sowie die Gemeinde Haslach und die betroffenen Grundstückseigentümer gemäß § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG erneut angehört. Eine erneute Anhörung der zuständigen Forstbehörden erfolgte nicht, da das Waldwegekonzept ausweislich eines gemeinsamen Vermerks auf einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Forstbehörden beruht.

Gegenstand der Entscheidung ist die Planung in der aktuellen Fassung.

2.
Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsantrags ist der dreistreifige Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach sowie der Umbau des Anschlusses Steinach durch das Anlegen von Ein- und Ausfädelungsstreifen.

Das Vorhaben liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Steinach, Gemarkung Steinach und der Stadt Haslach, Gemarkung Bollenbach.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen zwischen Steinach und Haslach-West beträgt insgesamt 2.774 m und ist im Wesentlichen in drei Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1 sieht den Umbau der Anschlussstelle Steinach (Achse 300) von Baukilometer 0+80 bis 0+380 durch Optimierung der Aus- und Einfädelungsspuren über eine Länge von 300 m vor. Außerdem soll die vorhandene Lärmschutzwand von Baukilometer 0+120 bis 0-300 (Achse 299) sowie von Baukilometer 0+000 bis 0+090 (Achse 300) erneuert und erhöht werden. Diese Teilmaßnahme weist eine Länge von 270 m auf.

Abschnitt 2 betrifft den Zwischenbereich des Anschlusses Steinach. Dieser führt mit einer Länge von 454 m von Baukilometer 0+380 bis 0+734 (Achse 300/501) und von Baukilometer 0+000 bis 0+100 (Achse 501) über die Kinzigbrücke. In diesem Bereich sollen die Fahrstreifen entsprechend des neuen Straßenquerschnittes markiert und gegebenenfalls die Fahrbahndecke der Brücke erneuert werden. Außerdem soll die vorhandene Lärmschutzwand einschließlich der Schutzeinrichtung von Baukilometer 0+490 (Achse 300) bis Baukilometer 0+110 (Achse 501) auf 2,50 m Höhe erhöht und erneuert werden.

Bei Abschnitt 3 handelt es sich um den eigentlichen dreistreifigen Ausbau der B 33 durch Erweiterung der Fahrbahn um einen weiteren Fahrstreifen (2+1) in Richtung Gengenbach. Die Baumaßnahme beginnt nach der Kinzigbrücke bei Baukilometer 0+100 (Achse 501) und erstreckt sich bis Baukilometer 0+850 (Achse 501/600) vor dem Anschluss Haslach-

West über eine Länge von 1.750 m. Dabei soll die vorhandene Fahrbahn um 2,50 m verbreitert sowie die vorhandene Lärmschutzwand entlang des westlichen Straßenrandes von Baukilometer 0+110 bis 0+400 auf 3 m erhöht und erneuert werden.

Während der Bauzeit erfolgt die Verkehrsführung in Fahrtrichtung Haslach–Offenburg zeitweise über die Gemeindestraße von Bollenbach nach Steinach im Einbahnverkehr. Um eine forstliche Bewirtschaftung am anliegenden Fenschenberg auch während der Bauzeit zu gewährleisten, wird der Untere Fenschenbergweg ertüchtigt und ein Anschluss an den Mittleren Fenschenbergweg hergestellt. Hierbei ist ein Schotterunterbau mit einer darüber liegenden 6 cm mächtigen Forstmischung vorgesehen. Die Wegbreite soll 3,0 m mit 0,5 m beidseitigen Banketten betragen.

Für weitere Einzelheiten wird auf die planfestgestellten Unterlagen verwiesen.

3.
Erforderlichkeit

Die Erforderlichkeit des geplanten Ausbaus der B 33 zwischen Steinach und Haslach folgt aus den Vorhabenzielen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verbesserung des Verkehrsflusses. Diese entsprechen den mit dem FStrG generell verfolgten öffentlichen Belangen.

Das FStrG gibt u.a. vor, dass die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben (§ 3 Abs. 1 S. 2 HS. 1 FStrG).

Ziel des Vorhabens ist im Wesentlichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verbessern.

Die nach der Kinzigbrücke bereits vorhandenen beiden Fahrstreifen der B 33 stellen die westlichen Fahrstreifen des einstig planfestgestellten zweibahnigen (bzw. vierstreifigen) Neubaus dar. Dieser wurde im Zuge des ersten Bauabschnittes in den 1980er Jahren errichtet.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) ist die ursprüngliche Konzeption eines zweibahnigen Ausbaus nicht mehr enthalten. Aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation und des Unfallgeschehens in den vergangenen Jahren besteht an dieser Stelle jedoch ein Handlungsbedarf. Daher wurde von Seiten des Regierungspräsidiums Freiburg aus nach einer kostengünstigeren Zwischenlösung gesucht, die die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss deutlich erhöht und zeitnah umgesetzt werden kann. Dies soll durch den dreistreifigen Ausbau der B 33 im Streckenabschnitt zwischen Steinach und Haslach geschehen.

Nach den einschlägigen Verkehrsprognose-Modellen (Shell-Studie) ist in den kommenden Jahren mit einer leicht zunehmenden Verkehrsentwicklung zu rechnen. In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass insbesondere der Schwerverkehr innerhalb der nächsten Jahre in dem Streckenabschnitt deutlich zunehmen wird. Die Verkehrsstärkenkarte 2010 weist eine Verkehrsbelastung von 16.170 Kfz/24h (Gesamtverkehr) und von 2.213 Kfz/24h (Schwerverkehr) auf. Die Hochrechnung mit den üblichen Verkehrszunahmen ergibt eine für das Jahr 2030 zu erwartende Verkehrsstärke von rund 18.775 Kfz/24h (Gesamtverkehr) und von 2.629 Kfz/24h (Schwerverkehr). Die Leistungseinsatzgrenze für RQ 15,5 (2+1) liegt bei 12.000Kfz/24h bis etwa 21.000 Kfz/24 h. Der geplante dreistreifige Ausbau der B 33 wird folglich den Anforderungen an das prognostizierte regelmäßige Verkehrsaufkommen gerecht.

Aus der Unfallstatistik der vergangenen Jahre geht hervor, dass die Unfallhäufigkeit in den letzten Jahren leicht angestiegen ist. Von den 25 registrierten Unfällen sind fünf Unfälle im Rampenbereich der Anschlussstelle Steinach auf die B 33 vorgefallen. Bei den Unfällen auf den Anschlussästen handelt es sich zum Großteil um Vorfahrtsmissachtungen bei den Einfahrten auf die B 33 (Stoppstellen).

Die vorhandenen Ein- und Ausfädelungsspuren an der Anschlussstelle Steinach entsprechen nicht den geltenden Vorgaben (RAL). Aktuell ist kein Einfädelungsstreifen zur Auffahrt auf die B 33 am Anschluss Steinach vorhanden. Auffahrende Fahrzeuge müssen derzeit an einem „Stopp“ Zeichen halten. Das Auffahren auf die B 33 ohne einen Einfädelungsstreifen stellt insbesondere deshalb ein Sicherheitsrisiko dar, da die Fahrzeugführer zunächst erkennen müssen, dass kein Einfädelungsstreifen vorhanden ist und infolgedessen den Bremsvorgang rechtzeitig einleiten müssen. Außerdem wird das Auffahren auf die B 33 aus dem Stand heraus in den fließenden Verkehr erheblich erschwert. Die Planungen sehen die Anlage von Einfädelungsstreifen in allen vier Quadranten vor, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Zudem liegen die Haltesichtweiten der einbahnigen (zweistreifigen) Trassierung der B 33 im Planungsabschnitt an der unteren Grenze der erforderlichen Werte. Die Sichtweiten werden durch die vorhandenen Lärmschutzwände und Böschungsbepflanzungen eingeschränkt. Die Überholsichtweiten werden derzeit über den Streckenabschnitt nicht eingehalten. Der Anteil an Schwerlastverkehr hat in den vergangenen Jahren in beide Richtungen zugenommen. Diese Umstände haben zur Folge, dass sich hinter den Schwerlastfahrzeugen lange PKW-Kolonnen bilden, die zu einem hohen Überholungsdruck führen. In der Vergangenheit kam es durch unüberlegte und riskante Überholmanöver in beiden Richtungen vermehrt zu Unfällen.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher der Überzeugung, dass das Vorhaben zur Erreichung einer höheren Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung des Verkehrsflusses kon-

kret erforderlich ist. Durch Verwirklichung des Vorhabens werden die genannten Ziele mithin unmittelbar gefördert.

4.
Darstellung der geprüften Varianten und Variantenvergleich

Die vorliegende festgestellte Planung stellt hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die bestmögliche Variante dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dies aufgrund des ihr zukommenden eigenen Planungsermessens abgewogen und entschieden. Dabei wurden folgende Varianten geprüft:

4.1
Nullvariante: Beibehaltung des Ist-Zustandes

Die Nullvariante würde einen Verzicht auf den dreistreifigen Ausbau sowie den Umbau des Anschlusses Steinach unter Beibehaltung des derzeitigen Zustands bedeuten. Damit werden aber die mit der Planung verfolgten Ziele, nämlich die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit u.a. durch Verminderung des Überholungsdruckes nicht erreicht. Die Nullvariante ist aufgrund dieser Nachteile abzulehnen.

4.2
Variante 1

Variante 1 ist die Antragsvariante und letztlich festgestellte Planung. Wesentliche Maßnahmen sind der Umbau der B 33 im Bereich „Anschluss Steinach“ bis Anschluss „Haslach-West“ zu einer zwei- bzw. dreistreifigen (2+1) Fahrbahn sowie der Umbau des Anschlusses Steinach durch Anlegen von Ein- und Ausfädelungsstreifen. Die Verbreiterung der Fahrbahn soll in Richtung Westen erfolgen.

4.3
Variante 2

Als alternative Variante wurde eine Verbreiterung der Fahrbahn in Richtung Osten untersucht. Im Vergleich zur Variante 1 ergeben sich folgende Nachteile: Die Verbeiterung zur Ostseite wäre mit gravierenden Eingriffen in das vorhandene Grabensystem, die Landwirtschaft und in private Grundstücke verbunden. Der Bau eines zusätzlichen Fahrstreifens zur Westseite hin kann hingegen ohne dauerhaften Grunderwerb und größerer Eingriffe erfolgen. Die Variante 2 ist demnach gegenüber der Variante 1 nachteilhaft.

4.4
Ergebnis

In der Gesamtschau der Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist die Entscheidung des Vorhabenträgers für die Variante 1 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und gerechtfertigt. Insbesondere wird im Zuge der planfestgestellten Variante kein dauerhafter Grunderwerb erforderlich und ist daher im Vergleich zur Variante 2 vorteilhafter.

5.
Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Die Planfeststellungsbehörde hat am 24.11.2017 gemäß § 5 UVPG festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Feststellung ist am 24.11.2017 auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg bekanntgegeben worden. Zur Begründung hat die Planfeststellungsbehörde wie folgt ausgeführt:

Gemäß Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG i.V.m. § 9 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 4 UVPG bedarf es für das vorliegende Vorhaben – Änderung/Erweiterung einer sonstigen Bundesstraße, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist – einer allgemeinen Vorprüfung nach § 7 UVPG. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Änderungsvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die summarische Prüfung hat ergeben, dass die hier relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens i.S.d. Anlage 3 zum UVPG nicht von einem derartigen Gewicht sind, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Hinweise auf erhebliche Eingriffe in relevante Schutzgüter haben sich nicht gezeigt.

Diese Feststellung ist nach wie vor richtig. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war daher nicht durchzuführen.

6.
Berücksichtigung und Abwägung öffentlicher Belange

Gemäß § 17 S. 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nachfolgend wird dies im Hinblick auf die öffentlichen Belange dargestellt (zu den privaten Belangen vgl. unter 7.). Aufbauend auf der Anhörung der genannten Träger öffentlicher Belange

unter Einbeziehung der Ergebnisse des weiteren Verfahrens ergaben sich folgende Gesichtspunkte und Abwägungsergebnisse:

6.1
Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat mit Schreiben vom 15.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Er begrüße den dreistreifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach-West vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung entlang der Landesentwicklungsachse Offenburg - Gengenbach - Biberach - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Hornberg (Villingen-Schwenningen) gemäß Landesentwicklungsplan 2002. Das Vorhaben entspreche zudem dem Grundsatz aus dem Plansatz 4.1.0 des Regionalplans zum Ausbau wichtiger Schwarzwaldquerungen. Die Trassenerweiterung zwischen Steinach und Haslach-West befinde sich innerhalb einer Grünzäsur. Aus dieser regionalplanerischen Festlegung ergäben sich in diesem Fall jedoch keine Konsequenzen für das straßenrechtliche Ausbauvorhaben. Aus regionalplanerischer Sicht würden somit keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat der Regionalverband mit E-Mail vom 06.08.2020 erneut bekräftigt, dass aus regionalplanerischer Sicht weiterhin keine Einwendungen zu dem Vorhaben bestünden.

Die Planung berücksichtigt die Belange der Raumordnung und Landesplanung somit hinreichend.

6.2
Kommunale Belange

Kommunale Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen:

6.2.1
Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach

Die Stadt Haslach hat mit Schreiben vom 19.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Darüber hinaus hat auch der Ortschaftsrat Bollenbach mit Schreiben vom 14.12.2017 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Da beide Schreiben deutliche inhaltliche Überschneidungen haben, werden sie zur Vermeidung von Wiederholungen hier zusammengefasst behandelt.

Soweit die Stellungnahmen Themen des Lärmschutzes behandeln, werden die entsprechenden Ausführungen unten im Gliederungspunkt Immissionsschutz (Punkt 6.5.1.2) widergegeben, um dort eine gebündelte Behandlung aller Aspekte dieses Themas zu gewährleisten. Gleiches gilt für die Ausführungen zur Baustellenverkehrsführung, die unter 6.3. gebündelt erörtert werden. Im Übrigen wurden die folgenden Punkte geltend gemacht[2]:

- *In dem Ausbauteilstück befänden sich zwei Brückenbauwerke zur Unterquerung der B 33, die der Bewirtschaftung des Kinzigvorlandes dienten. Diese Brücken sollten, entsprechend der Straßenverbreiterung, verlängert werden. Da die vorhandenen lichten Durchgangsquerschnitte für heutige landwirtschaftliche Maschinen äußerst knapp bzw. insbesondere in der Höhe zu gering seien, werde gefordert, dass diese Brückenbauwerke im Zuge der Baumaßnahme aufdimensioniert würden. Wenn die Auffahrten durch eine Verlängerung der Unterführungen noch steiler würden, werde sich die Situation sonst auf nicht akzeptable Weise verschlechtern.*

  Hierzu hat der Vorhabenträger darauf hingeiwesen, dass es sich beim Bauwerk an Station 0+455 um eine Geh- und Radwegunterführung handle. Für die Belange von Fußgängern und Radfahrern bestehe aufgrund der ausreichenden Dimensionen kein Anpassungsbedarf.

  Die Wirtschaftswegeunterführung bei Station 1+340 unterschreite mit einer lichten Höhe von 3,20 m deutlich die Anforderungen an moderne landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die erforderliche lichte Höhe von 4,50 m könne nur mit einem Komplettneubau erzielt werden. Gemäß den vorliegenden Planunterlagen sei kein Neubau, sondern eine Verbreiterung des vorhandenen Bauwerks vorgesehen. Da das vorhandene Bauwerk in einem guten Zustand sei, ließen sich die deutlich höheren Kosten für einen Neubau nicht rechtfertigen.

  Rein baulich sei eine Vertiefung der Wirtschaftswegeunterführung um bis zu 50 cm möglich. Der mittlere Grundwasserstand an dieser Stelle liege vermutlich bei rund 205 m NN und damit bereits dicht unter der heutigen Unterführungsfahrbahn.

  Der Vorhabenträger sage zu, die Wirtschaftswegeunterführung bei Station 1+340 soweit wie möglich zu vertiefen. Für eine endgültige Festlegung der Vertiefung sei im weiteren Planungsverlauf der Schwankungsbereich des Grundwassers zu erheben sowie eine Risikoanalyse möglicher Einstauungen durchzuführen.

---

[2] Der Inhalt der Stellungnahmen ist nachfolgend in ***Kursivschrift*** dargestellt, die Erwiderung des Vorhabenträgers, die Ergebnisse des Verfahrens und ggfs. die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Normalschrift**.

Weiterhin werde zugesagt, die Rampe zwischen Unterführungsbauwerk und Kinzigdamm mit befahrbaren Neigungen auszuführen und die Lage der vorhandenen Wege gegebenenfalls anzupassen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage hinsichtlich der Vertiefung der Wirtschaftswegeunterführung sowie der Ausgestaltung der Rampe zwischen Unterführungsbauwerk und Kinzigdamm unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Damit wurde den entsprechenden Belangen der örtlichen Landwirtschaft im gebotenen Maß Rechnung getragen.

- *Im Planfeststellungsverfahren würde der Ausbau westlich der Anschlussstelle Haslach-West enden. Da nicht abzusehen sei, in welchem Zeitraum eine Umfahrung der Stadt Haslach Wirklichkeit werde, müsse die vorliegende provisorische Ausbauplanung des Anschlusses Haslach-West in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden. Dies sei zwingend erforderlich, um die gefährliche Anbindung der Ortsteile Bollenbach und Schnellingen an der Kreuzung der B 33 mit der Ortstraße von Bollenbach und der Kreisstraße von Schnellingen zu entschärfen.*

  Für Einwohner aus Bollenbach sei es bereits heute zeitweise fast unmöglich, die Kreuzung aus Bollenbach in Richtung Haslach zu queren, da zu Stoßzeiten viele Fahrzeuge auf die Nebenstrecke durch Schnellingen auswichen, um den Stau in Haslach zu umfahren. Diese Fahrzeuge hätten von Offenburg kommend an der Kreuzung gegenüber Bollenbach und Schnellingen Vorfahrt. Um dieses Problem zu lösen, werde für das Ende der Ausbaustrecke Haslach-West dringend eine Verbesserung benötigt. Daher solle diese Planung weiterhin zusammen mit dem dreistreifigen Ausbau bearbeitet werden, damit zeitnah eine alternative Lösung für die bereits heute sehr kritische Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung Bollenbach/Schnellingen zur Verfügung stehe. Dies habe auch aufgrund der Tatsache, dass die heute komplizierte Kreuzung ein Teil vom Schulweg sei, eine hohe Priorität. Eine Abkopplung auf Basis einer möglichen Erzielung eines Kompromisses für die Ortsumfahrung Haslach werde daher nicht akzeptiert.

  Seit 2010 ereigneten sich an dieser Kreuzung keine Unfälle mit schweren Personenschäden oder Toten. Es liege keine Unfallhäufungsstelle vor, sodass sich bisher kein Handlungsbedarf ableiten lasse.

  Untersuchungen vom März 2020 hätten ergeben, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes im heutigen Zustand überschritten sei. Vom Regierungspräsidium Freiburg sei deshalb bereits zugesagt worden, eine Planung auszuarbeiten, die verkehrlich und wirtschaftlich den größten Nutzen habe.

  Der angesprochene Knotenpunkt ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits kein Gegenstand der hier zu prüfenden und planfestzustellenden Planung. Inwieweit vom Vorhabenträger als Straßenbaulastträger ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der

Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu ergreifen sind, ist nicht im Rahmen dieses Verfahrens zu entscheiden.

- *Die Bewirtschaftung aller landwirtschaftlichen Flächen müsse während der Bauphase gesichert sein. Dies müsse insbesondere bei der Planung von Ausweichstrecken berücksichtigt werden.*

  Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass sämtliche Flurstücke auch in der Bauphase mit Baustellenumfahrung weiterhin anfahrbar blieben.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage des Vorhabenträgers unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Zusammenfassend wurden die kommunalen Belange der Stadt Haslach damit in dem gebotenen und erforderlichen Maß in der Planung berücksichtigt.

6.2.2 Gemeinde Steinach

Die Gemeinde Steinach hat mit Schreiben vom 17.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sie hat ihr grundsätzliche Zustimmung zu der Planung mitgeteilt, sofern die folgenden Maßgaben berücksichtigt werden:

- *Durch die Maßnahme seien voraussichtlich Wasserleitungen betroffen: Unter der Auffahrt zur B 33 lägen zwei Wasserleitungen. Eine direkt unter der Auffahrt Richtung Autohaus Kopf (Hausanschlussleitung). Die andere (Hauptwasserleitung des Bauhofs) liege mehr oder weniger parallel zur Auffahrt. Am Knotenpunkt der beiden Leitungen sei ein Hausanschlussschieber, der mit einem Pfahl gekennzeichnet worden sei.*

  *Wenn man die Pläne richtig gesehen habe, werde die Auffahrt verbreitert. Das heiße, die Hauptwasserleitung des Bauhofes sowie der Hausanschlussschieber würden überbaut. Daher müsse der Bauhof vorher die Hauptwasserleitung und den Hausanschlussschieber umlegen und die betreffende Hauswasserleitung verlängern. Auch sei über die Kostentragung eine Regelung zu treffen. Die Kosten hierfür seien vom Verursacher zu tragen. Anbei werde der Plan der Wasserleitungen geschickt. [*Anlage: Planausschnitt*]*

  Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Wasserleitungen befänden sich südwestlich des Mühlbaches und lägen damit nicht mehr im Bereich der Maßnahme. Am Bauwerk über den Mühlbach würden ebenfalls keine Änderungen vorgenommen, sodass dieser Punkt entfalle.

  Eine Regelung zur Kostenteilung müsse bereits beim Bau einer jeden Leitung getroffen worden sein und vorliegen. Da die Wasserleitung jedoch nicht betroffen sei, sei diese nicht relevant.

- *Es werde darauf hingewiesen, dass seitens der Gemeinde Steinach und der Stadt Haslach der Abriss und Neuerrichtung des Bollenbacher Steges geplant sei.*

  Nach Angaben des Vorhabenträgers gebe es zwischen den beiden Maßnahmen zeitlich und räumlich keine Konflikte.

- *In der Ortsdurchfahrt Steinach bestehe ein hohes Verkehrsaufkommen. Daher solle die Ortsdurchfahrt für den Verkehr unattraktiver gestaltet werden, um diesen auf die B 33 zu leiten. Da durch die Verbesserungen am Anschluss der B 33 keine Wirkung auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt zu erwarten sei, sei seitens des Regierungspräsidiums im Rahmen einer Besprechung am 13.06.2017 signalisiert worden, dass der Knotenpunkt B 33-Auffahrt / Hauptstraße / Kolpingstraße als separates Einzelprojekt vom Regierungspräsidium überprüft und mit dem Ziel einer bevorzugten Verkehrslenkung auf die B 33 überplant werde.*

  Unabhängig von der vorliegenden Maßnahme seien eine entsprechende Machbarkeitsstudie sowie darauf aufbauende Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und der Gemeinde Steinach für diesen Knotenpunkt bereits in Gang.

- *Seitens der Gemeinde werde zwischen der Vereinbarung des Regierungspräsidiums Freiburg und der Gemeinde Steinach über Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 33 im Zusammenhang mit dem dreistreifigen Ausbau der B 33 und den Ausführungen sowie Planunterlagen in der Auslegung eine Differenz gesehen. Die Gemeinde Steinach bitte um Klärung.*

  Der Vorhabenträger hat hierzu auf Gespräche mit der Gemeinde zur Auslegung der schriftlichen Vereinbarung zwischen beiden Akteuren verwiesen. Die hier streitige Frage des jeweiligen Finanzierungsanteils an der vorgesehenen Lärmschutzwand ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Gegenstand ist hier nur die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens in seiner beantragten Form. Die Finanzierung im Einzelnen kann hier nicht geprüft werden und steht der Planfeststellung des insoweit rechtmäßigen Vorhabens dementsprechend nicht entgegen.

- *Der Gemeinderat Steinach lege Wert darauf, dass bei der Erschließung der Baustelle während der Bauzeit an den Planungen des Regierungspräsidiums festgehalten werde. Das heiße, dass entsprechend den Ausführungen Ziffer 9.3 des Erläuterungsberichts während der Bauzeit die Verkehrsführung nicht durch den Ort Steinach geführt werde.*

  Auch aus Sicht des Vorhabenträgers seien geringfügige temporäre Eingriffe in Privatflächen und landwirtschaftliche Wegebeziehungen der Mehrbelastung eines großen Teils der Bevölkerung von Steinach durch Verkehrsbehinderungen, Verkehrslärm und Abgase vorzuziehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Frage der Verkehrsführung während der Bauzeit umfassende Erwägungen angestellt, die im nachfolgenden Gliederungspunkt behandelt werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Gemeinde Steinach keine weitergehenden inhaltlichen Ausführungen gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass den von der Gemeinde Steinach vorgebrachten Bedenken hinreichend Rechnung getragen wurde.

6.3
Verkehrsführung während der Bauzeit

Zur geplanten Verkehrsführung während der Bauzeit wurden von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange sowie von privater Seite Bedenken und Einwände geäußert. Für eine umfassende Abwägung werden diese hier gemeinsam erörtert.

Voranzustellen ist, dass der Vorhabenträger im Nachgang zur Online-Konsultation den Erläuterungsbericht um Ausführungen erweitert hat, die die Verkehrsführung während der Bauzeit sowie die Maßnahmen zur Gewährleistung des forstlichen Verkehrs am Fenschenberg ausführlich darstellen und begründen (vgl. Unterlage 1a). In diese Unterlage sind zum Teil auch Stellungnahmen und Einwendungen aus dem Anhörungsverfahren und der Online-Konsultation eingeflossen. Zum besseren Verständnis einzelner Aspekte des Konzepts sowie zur Darstellung und Erörterung verbleibender Differenzen werden die Eingaben zu diesem Themenkomplex nachfolgend dennoch ausführlich behandelt.

6.3.1
Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach

Die Stadt Haslach und der Ortschaftsrat Bollenbach haben in ihren Stellungnahmen vom 19.01.2018 und 14.12.2017 zu dem Thema das Folgende vorgebracht:

Die Planung sehe vor, dass während der Ausbauphase die Spur nach Haslach auf der Bundesstraße verbleibe und die Spur in Richtung Steinach auf den nordöstlich der B 33 verlaufenden landwirtschaftlichen Weg gelegt und über die Ortsverbindungsstraße Bollenbach-Steinach wieder an die B 33 angebunden werde. Damit würden zum einen die landwirtschaftlichen Verbindungen ins Kinzigvorland abgeschnitten und zum anderen müssten private Grundstücksflächen für die Herrichtung bzw. Ertüchtigung einer solchen Verkehrsführung in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Grundstückseigentümer hätten dazu bereits ihren Widerstand angekündigt.

Die Stadt Haslach halte zudem die Ortsverbindungsstraße Bollenbach – Steinach für nicht geeignet, den auf der B 33 sehr hohen Anteil von Schwerlastverkehr zu verkraften. Die Stadt Haslach fordere deshalb, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, nämlich die

klassifizierte Straße durch Steinach nach Haslach, für einen Teil der Verkehrsführung nach Haslach, genutzt werde. Die Verkehrsrichtung in Richtung Offenburg könnte auf der jetzigen B 33 verbleiben. Die eingesparten Kosten könnten sinnvollerweise in den Lärmschutz für Bollenbach investiert werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass jedes Flurstück weiterhin anfahrbar bleibe. Die Baustellenverkehrsführung verlaufe größtenteils auf dem Flurstück des vorhandenen Wirtschaftsweges. Der zusätzliche Flächenverbrauch von Privatgrundstücken sei so gering wie möglich gehalten worden.

In dem geplanten Zeitraum, in dem die Bauwerke saniert und angepasst würden, entstünden für die Gemeindeverbindungsstraße auf ihre Lebensdauer betrachtet vertretbare Mehrbelastungen. Schätzungsweise würden im Umleitungszeitraum höchstens 0,5 Mio. 10t-Achsübergänge hinzukommen. Vor Beginn der Arbeiten werde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine Beweissicherung stattfinden. Sollte die Straße nach dieser Bauphase nachweislich neue Schäden aufweisen, würden diese entsprechend saniert.

Geringfügige temporäre Eingriffe in Privatflächen und landwirtschaftliche Wegebeziehungen sowie die geringbelastete Gemeindestraße seien der Mehrbelastung eines großen Teils der Bevölkerung von Steinach durch Verkehrsbehinderungen, Verkehrslärm und Abgase vorzuziehen.

Sollten kostengünstigere Lösungen gefunden werden, seien dadurch keine Finanzmittel "übrig". Nur bei einem Erfordernis gemäß geltenden Gesetzen oder Richtlinien könnten neue Mittel eingeplant werden.

Die Planfeststellungsbehörde trägt die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers zur Vermeidung erheblicher Mehrbelastungen für die Anwohner der Ortsdurchfahrt von Steinach mit. Die Anfahrbarkeit aller Flurstücke auch während der Bauzeit ist zudem durch eine entsprechende Nebenbestimmung zu diesem Beschluss gewährleistet. Ein Schaden für die Gemeinde Haslach durch Beschädigungen der Ortsverbindungsstraße im Zuge des Umleitungsverkehrs wird durch die Beweissicherung und Behebung entstandener Schäden durch den Vorhabenträger vermieden.

Der Ortschaftsrat Bollenbach hat sich im Rahmen der Online-Konsultation mit Schreiben vom 29.09.2020 ergänzend zur Baustellenverkehrsführung geäußert. Die Stadt Haslach hat hierzu mitgeteilt, dass sie sich ebenfalls für die Prüfung der vom Ortschaftsrat Bollenbach vorgebrachten Punkte ausspreche.

Die geplante Umleitung des Verkehrs in Richtung Offenburg während der Bauzeit im Bereich der Steinacher Brücke über die Ortsverbindungsstraße werde aus mehreren Gründen nicht akzeptiert:

- *Die mit dem Amt für Waldwirtschaft ausgearbeitete Lösung für die Holzabfuhr sei weder mit der Wegegemeinschaft Bollenbach-Schnellingen noch mit den betroffenen Grundstückseigentümern besprochen worden.*
- *Die gedachte Umleitung für den Fahrradverkehr auf die Südseite der Kinzig sei unverhältnismäßig. Die Fahrstrecke von Bollenbach nach Steinach verdoppele sich hierdurch. Außerdem sei die Unterquerung bei der Brücke in Höhe Baustoffhandlung Maier und Kaufmann für Radfahrverkehr völlig ungeeignet. Dies werde dazu führen, dass Radfahrer auf dem Weg von Bollenbach nach Steinach oder Zell a.H. auf die Ortsverbindungsstraße ausweichen müssten, was entweder zu Behinderungen oder zu gefährlichen Situationen führen werde.*
- *Kosten für die Einrichtung und den Rückbau der Umleitungsstrecke: Bei der Abwägung der Schaffung eines aktiven Lärmschutzes werde mit der Verhältnismäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit argumentiert.*
- *Teile der für die Umleitungsstrecke erforderlichen Fläche seien als FFH-Mähwiese kartiert.*

Der Ortschaftsrat Bollenbach fordere, während der Bauzeit auf die Umleitung des Verkehrs auf die Ortsverbindungsstraße zu verzichten. Während der gesamten Bauzeit müsse eine möglichst kurze Radwegeverbindung von Bollenbach nach Steinach nutzbar bleiben.

Dazu hat der Vorhabenträger erwidert, für den Zeitraum, in dem die Geh- und Radwegunterführung verbreitert werde, sei er bemüht, eine möglichst kurze Umleitung des Radverkehrs einzurichten. Bisher werde davon ausgegangen, den Radverkehr auf der Nordseite der Kinzig, südlich der B 33 führen zu können. Um einen zügigen Bauablauf nicht zu gefährden, könnten hierfür allerdings keine Zusagen gemacht werden. Bei der vom Ortschaftsrat angesprochenen Umleitungsmöglichkeit über die B 33 Kinzigbrücke bei Haslach und entlang der K 5358 in Richtung Steinach werde aufgrund des vorhandenen, baulich getrennten Geh- und Radweges, kein erhöhtes Sicherheitsrisiko erwartet.

Sollten kostengünstigere Lösungen gefunden werden, seien dadurch keine Finanzmittel für den Lärmschutz "übrig". Nur bei einem Erfordernis gemäß geltenden Gesetzen oder Richtlinien könnten neue Mittel veranschlagt werden.

Für die Problematik der FFH-Mähwiesen sei ein Ergänzungsdokument zum LBP erstellt worden. Da es sich um eine vorübergehende Inanspruchnahme handle, sei die Wiederherstellung der FFH-Mähwiesen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten vorgesehen. Durch ein Monitoring werde die Wiederherstellung der ökologischen Qualität der FFH-Wiesen sichergestellt. Eine dauerhafte Beeinträchtigung sei nicht gegeben.

Selbst bei einer Umleitung des Verkehrs der B 33 über die K 5358 müssten die Unterführungen solange gesperrt werden, bis deren Verbreiterung abgeschlossen sei. Dadurch würden vergleichbare Eingriffe in das Wegenetz der Radfahrer verursacht werden.
Ziel des Vorhabenträgers sei es, den gesamten Kfz-Verkehr nach möglichst zügiger Fertigstellung der Ingenieurbauwerke wieder auf die heutige Trasse der B 33 zu legen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Eigentümer, die von der Waldwegertüchtigung auf dem Fenschenberg betroffen sind, mit Schreiben vom 19.09.2023 angehört. Die angesprochene Waldwegertüchtigung ist erforderlich, um den forstlichen Verkehr während der Bauverkehrsführung zu gewährleisten. Nähere Ausführungen hierzu können den entsprechend ergänzten Planunterlagen entnommen werden.

Im Hinblick auf die Problematik der FFH-Mähwiesen wird auf die Ausführungen im Rahmen der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter 6.7.1.3 verwiesen. Die notwendigen Eingriffe in die Radverkehrsführung während der Bauzeit hat der Vorhabenträger nachvollziehbar begründet und zutreffend darauf hingewiesen, dass Behinderungen für den Radverkehr zumindest während der Verbreiterung des Brückenbauwerkes bei beiden diskutierten Umleitungsvarianten zu erwarten sind.

6.3.2
Freiwillige Feuerwehr Haslach i.K.

Zur selben Thematik der Verkehrsführung während der Bauzeit hat die Freiwillige Feuerwehr Haslach i. K. ergänzend die nachfolgenden Bedenken geäußert:

Die geplante Verkehrsführung mache von der Bollenbacher Seite her den Zugang zur Kinzig als Wasserentnahmestelle sehr schwierig bis unmöglich. Hier würde im Ernstfall wertvolle Zeit verloren gehen.

Außerdem würde es zu extremen Verkehrsbehinderungen kommen, wenn diese Fahrspur gesperrt werden müsste, um eine Wasserversorgung zur Kinzig herzustellen. Hinzu komme, dass durch den Einbahnverkehr das Anfahren von Einsatzkräften aus Richtung Offenburg, über die Gemeindeverbindungsstraße Steinach - Bollenbach unmöglich werde. All diese Fahrzeuge müssen dann über Steinach und Haslach anfahren. Dies sei wertvolle Zeit, die an der Einsatzstelle verlorengehe.

Aus diesen Gründen solle die Verkehrsführung während der Bauphase über die bestehende Kreisstraße erfolgen.

Der Vorhabenträger hat hierzu darauf hingewiesen, dass der Wirtschaftsweg ab der Geh- und Radwegunterführung nach Norden bis zur Gemeindeverbindungsstraße ausgebaut werde. In diesem Bereich bestehe bereits im Bestand keine Möglichkeit, zur Kinzig zu gelangen. Die Möglichkeit, unter der Kinzigbrücke BW 7614 625 hindurchzufahren, bleibe

auch während der Bauzeit erhalten. Die Wirtschaftswegunterführung weiter südlich könne während der Umbaumaßnahmen des Bauwerks nicht genutzt werden.

Während der Bauzeit könne nur zu einem gewissen Maß auf derartige Belange Rücksicht genommen werden.

Bis auf den Einbahnverkehr auf einem Teil der Gemeindestraße unterschieden sich die gewählte Verkehrsführung mit der Umleitung über die Kreisstraße durch den Ort Steinach in Bezug auf die Einschränkung von Rettungsfahrzeugen nicht wesentlich. Die Mehrbelastung eines großen Teils der Bevölkerung von Steinach durch Verkehrsbehinderungen, Verkehrslärm und Abgase gelte es zu vermeiden. Beeinträchtigungen im Notfall stünden hier im Widerspruch zur permanenten Belastung der Anwohner Steinachs.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Freiwillige Feuerwehr mit E-Mail vom 15.03.2022 ergänzend zu den Unterführungen vorgetragen:

Dass ein Neubau der Wirtschaftswegunterführung nicht im Verhältnis stehe, werde eingesehen. Die Tieferlegung der Wirtschaftsunterführung werde begrüßt. Es werde darum gebeten, das maximal machbare an Durchfahrtshöhe herauszuholen. Die Rampenanpassung sei in Ordnung. Den Umstand, dass „die Wirtschaftsunterführung während der Umbaumaßnahme des Bauwerks nicht genutzt werden könne“, müsste dann wohl so hingenommen werden. Die Freiwillige Feuerwehr hätte es als ihre Pflicht gesehen, auf die Bedanken der Feuerwehr hinzuweisen und sie hoffe, dass im Ernstfall nicht entscheidende Minuten fehlen werden.

Die Planfeststellungsbehörde bezieht diese Aspekte in ihre Abwägung zur Zulässigkeit der geplanten Baustellenverkehrsführung ein (siehe unten 6.3.4).

6.3.3 Private Einwendungen

Mehrere private Einwender haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens ebenfalls Bedenken zur Nutzung des Wirtschaftsweges und zur veränderten Verkehrsführung während der Bauzeit vorgebracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen werden diese Bedenken hier zusammenfassend dargestellt.

- *Es könne nicht akzeptabel sein, dass die Verkehrsführung in der Bauzeit einspurig auf einen Wirtschaftsweg umgeleitet werde (verbunden mit hohen Umbau- und Rückbaukosten), zumal eine intakte Kreisstraße von Steinach Richtung Haslach vorhanden sei. Fahre ein Traktor, Leichtkraftrad, Pedelec oder Fahrrad auf der Ortsverbindungsstraße, komme es zu immensen Verkehrsstaus. Zudem führe dies zur Zerstörung von vorhandenen Wegen, Straßen, Natur und Tierbeständen.*

  Man fordere, den Umleitungsverkehr über die vorhandene Kreisstraße zu leiten. Der Verkehr könne in Richtung Offenburg auf der B 33 verbleiben und die Ortsdurchfahrt Steinach

als Ausweichstrecke in Richtung Haslach genutzt werden. Bei diesem Ansatz müsste weder der Radweg noch die Anbindung vom Ortsteil Bollenbach während der Bauphase eingeschränkt werden.

Auch könne man die bestehende B 33 dementsprechend "einengen" und eine Tempreduzierung vornehmen (30 km/h) wie beim Umbau Höhe Gengenbach bzw. in der Bauphase die neue dritte Fahrspur nutzen.

Geringfügige temporäre Eingriffe in Privatflächen und landwirtschaftliche Wegebeziehungen sowie die geringbelastete Gemeindestraße seien aus Sicht des Vorhabenträgers der Mehrbelastung eines großen Teils der Bevölkerung von Steinach durch Verkehrsbehinderungen, Verkehrslärm und Abgase vorzuziehen. Der Rückbau der provisorischen Wege erfolge fachgerecht.

Bei einer fehlenden zweiten Richtungsfahrbahn und geringen Fahrbahnbreiten seien Umbauarbeiten ohne Verkehrseinschränkungen nicht möglich. Die provisorische Umleitungsstrecke sei für die Zeit erforderlich, in der die Ingenieurbauwerke (Kinzigbrücke bei Steinach sowie 2 Unterführungen) angepasst würden. Sobald diese Arbeiten beendet seien, könne der Verkehr wieder auf die B 33 gelegt werden. Danach werde der gesamte Verkehr unter Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf einer extra verbreiterten Fahrbahn der B 33 neben den Bauarbeiten geleitet. Dies sei in Unterlage 14, Blatt Nr. 2 dargestellt.

Inwiefern die geplante, temporäre Umleitungsstrecke auf der heutigen Gemeindestraße von Radfahrern befahren werden dürfe, sei im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Polizei und der Verkehrsbehörde zu entscheiden. Selbst bei einer Umleitung des Verkehrs über die K 5358 würde sich wahrscheinlich Schleichverkehr auf der betroffenen Gemeindeverbindungsstraße zwischen Steinach und Bollenbach entwickeln. Durch die enge Fahrbahn und den Kfz-Verkehr in beide Richtungen wäre ein Befahren von Radfahrern dann vergleichbar gefährlich.

- *Die in Unterlage 10 Blatt Nr. 2 dargestellte provisorische Verkehrsführung an der Anbindung zur Ortsverbindungsstraße Steinach - Bollenbach (K 5356) habe eine stark eingeschränkte Zufahrt zu den forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich „Fenschenberg" und „Im Schippen" zur Folge, da alternative Zufahrtswege nicht vorhanden seien. Eine Zufahrt sei nur über die provisorische Verkehrstrasse möglich, welche voraussichtlich sehr stark befahren sein werde.*

  Eine Bewirtschaftung der genannten Forstflächen sei somit während der provisorischen Verkehrsführung praktisch nicht möglich. Gerade nach Sturm-/Schneebruch oder Schädlingsbefall sei jedoch eine zeitnahe und uneingeschränkte Bewirtschaftung von Forstflächen unabdingbar. Dies sei auch im Interesse der Verkehrssicherheit und der Allgemeinbevölkerung.

Zudem werde Forstarbeit immer mit schweren landwirtschaftlichen Geräten durchgeführt. Die Verbindungsstraße von Bollenbach nach Steinach sei für das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht geeignet. Eine Ausfahrt aus den Waldwegen mit entsprechenden Maschinen auf die Ausweichstrecke wäre durch die gegebene Unübersichtlichkeit und das starke Verkehrsaufkommen äußerst gefährlich. Aufgrund der Breite moderner Forstmaschinen wäre ein Passieren mit LKWs im Gegenverkehr nicht möglich. Eine evtl. Reduzierung auf Einbahnverkehr würde die Hin- oder Rückfahrt zu den Waldstücken auf unakzeptable Weise verlängern.

Die Bewirtschaftung und Erreichbarkeit aller angrenzenden landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen müsse auch während der gesamten Ausbauphase gewährleistet sein. Deshalb müsse die Verbindungsstraße während der Bauphase in beiden Richtungen befahrbar bleiben.

Es sei zum Beispiel im Bereich der Waldfläche Fenschenberg einem Langholzfahrzeug lediglich möglich, das Waldgebiet vom Ortsteil Bollenbach her zu erreichen. In gleiche Richtung müsse dieser auch wieder das Waldgebiet (in Richtung / durch Bollenbach) verlassen, da aufgrund der Fahrzeuglänge ein Abbiegen in Richtung Steinach nicht möglich sei.

Zusammen mit dem Amt für Waldwirtschaft hat der Vorhabenträger auf Grund dieser Einwendungen ein Konzept für die Erreichbarkeit der Waldwege während der provisorischen Verkehrsführung ausgearbeitet. Eine An- und Abfahrt werde weiterhin, wenn auch eingeschränkt, möglich sein. Der Verkehr im Bereich der provisorischen Verkehrsführung auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Bollenbach und Steinach sei nur in eine Richtung vorgesehen. Überholvorgänge würden nur sehr eingeschränkt möglich sein. Werde hier mit großen forstwirtschaftlichen Maschinen gefahren, müssten die dahinterliegenden Fahrzeuge eine Verringerung der Geschwindigkeit in Kauf nehmen, eine besondere Gefährdung ergebe sich nicht.

Die Flächen und Flurstücke würden auch während der provisorischen Verkehrsführung zugänglich sein. Die Durchgängigkeit des parallel zur Bundesstraße verlaufenden Wirtschaftsweges werde aufrechterhalten. Lediglich die Wegekreuzung direkt vor der Geh- und Radwegunterführung werde nicht zur Verfügung stehen.

Zur Darstellung der Verkehrsführung während der Bauzeit und den Auswirkungen auf den forstlichen Verkehr am Fenschenberg hat der Vorhabenträger anknüpfend an die Ergebnisse der Online-Konsultation den Erläuterungsbericht um ein entsprechendes Konzept ergänzt (vgl. Unterlage 1a). Dieses Konzept wurde vom Vorhabenträger in fachlicher Zusammenarbeit mit den örtlichen Ämtern für Waldwirtschaft erstellt. Es sieht insbesondere die Ertüchtigung und den geringfügigen Ausbau des „Unteren Fenschenbergweges“ vor.

Hierdurch wird eine Erschließung für den forstwirtschaftlichen Verkehr trotz der Einbahnregelung auf der Gemeindestraße zwischen Bollenbach und Steinach sichergestellt. Für die Bewirtschaftung mit Langholztransportern wird in Absprache mit der Straßenbauverwaltung der Verkehr auf der Baustellenumfahrung jeweils kurzzeitig gestoppt.

Die im Zuge des Ausbaus des „Unteren Fenschenbergweges“ betroffenen Grundstückseigentümer wurden von der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 19.09.2023 zu dem Konzept zur Baustellenverkehrsführung angehört. Zwei Grundstücksbetroffene haben daraufhin (erneut) Einwendungen erhoben. Im Hinblick auf die Ertüchtigung des „Unteren Fenschenbergweges“ wurde hierbei angeregt, diesen beginnend beim Flurstück 1040 bis zum Flurstück 1114 um ca. einen Meter Richtung Bach (entspr. Richtung Flurstück 1202) zu verschieben. Der Vorhabenträger hat hierzu entgegnet, dass innerhalb der Planung des Forstweges, der im Zuge der Baustellenumfahrung ertüchtigt werden solle, stets das Ziel verfolgt worden sei, den Eingriff so gering wie möglich zu gestalten und nur so wenig wie nötig in den Bestand einzugreifen. Diesem Ziel wird die vorgelegte Planung bestmöglich gerecht, sodass eine Verschiebung des Weges mit vergleichsweise größeren Eingriffen einhergehen würde. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Planungen zur Ertüchtigung des Forstweges insoweit nicht zu beanstanden sind.

Auch im Übrigen sieht die Planfeststellungsbehörde die Belange der betroffenen Forstwirte und Waldeigentümer durch die Ertüchtigung des „Unteren Fenschenbergweges“ als hinreichend berücksichtigt an, da eine Bewirtschaftung durch das Konzept gewährleistet wird und die verbleibenden Einschränkungen (z.B. der Planungsaufwand für Langholztransporte) als vertretbar anzusehen sind.

Im Zuge der Anhörung zu dem nachträglich ausgearbeiteten Waldwegekonzept wurde durch den Leiter des Forstreviers Haslach-Fischerbach eine alternative Streckenführung des forstlichen Verkehrs auf dem Fenschenberg vorgeschlagen, die nach seiner Auffassung für die forstliche Bewirtschaftung vorzugswürdig sei.

Der Vorhabenträger hat hierzu zunächst auf die Abstimmung mit den vormals zuständigen Forstrevierleitern verwiesen, die dem eingereichten Waldwegekonzept zugrunde liegt. Diese waren ausweislich des Vermerks zum Vororttermin am 19.02.20219 an der fachlichen Entwicklung des Konzepts beteiligt (vgl. Unterlage 1a). Zudem seien die nach dem Vorschlag des neuen Revierleiters auszubauenden Wegeabschnitte etwa doppelt so lang wie in der aktuellen Planung und demgemäß auch höhere Kosten zu erwarten.

Dennoch hat der Vorhabenträger zugesagt, die vorgeschlagene Alternative im Zuge der Ausführungsplanung daraufhin zu prüfen, ob sie sich umsetzen lässt, ohne andere Belange zusätzlich zu beeinträchtigen. Als Voraussetzung hierfür sieht er an, dass die für den Grunderwerb erforderlichen Bauerlaubnisse von allen Grundstückseigentümern und

Pächtern vorgelegt werden und die Ausführung kostenneutral zur hier planfestgestellten Lösung erfolgen kann.

Im Rahmen des hier anhängigen Planfeststellungsverfahren kann nur die vorgelegte Planung auf ihre Rechtmäßigkeit geprüft werden. Dies ist gegenwärtig die Variante, zu der die ergänzende Anhörung der betroffenen Grundstückseigentümer und Träger öffentlicher Belange erfolgt ist und die auch in den Planunterlagen dargestellt ist.

Die Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses beziehen sich auf die beantragten Planungen und sind rechtlich verbindlich, sobald der Beschluss bestandskräftig ist. Dem Vorhabenträger steht es frei, im späteren Verfahrensstadium der Ausführungsplanung hieran Änderungen vorzunehmen. Hierfür kann unter Umständen ein Planänderungsverfahren nach § 76 LVwVfG erforderlich werden.

Mit dem hier beantragten und festgestellten Waldwegekonzept wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Belangen der forstlichen Bewirtschaftung hinreichend und in verhältnismäßiger Art und Weise Rechnung getragen. Insoweit werden die aus dem Umleitungsverkehr während der Bauzeit entstehenden Probleme für den Forstverkehr durch die vorgelegten Konzepte bewältigt. Eine vertieftere Prüfung weiterer denkbarer Alternativen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist nicht erforderlich. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich hierbei nicht um eine Variantenprüfung des Vorhabens als solchem handelt. Vielmehr geht es um die Lösung nachgelagerter Probleme, die nur vorübergehend während der entsprechenden Bauphase auftreten. Weiterhin basiert die vom Vorhabenträger gewählte Lösung auf einer fachlichen Abstimmung mit den zum damaligen Zeitpunkt zuständigen Mitarbeitern der Fachbehörden, sodass keine grundsätzlichen Zweifel an der fachlichen Verträglichkeit und Umsetzbarkeit bestehen. Angesichts der längeren Wegstrecke, die bei der behaupteten Alternative auszubauen wäre, ist auch nicht von einer geringeren Eingriffsintensität in naturschutzfachlicher und eigentumsrechtlicher Hinsicht auszugehen.

Die Zusage des Vorhabenträgers zur erneuten Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung wurde unter „Straßenplanung und -bau“ in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen

- *Wenn während der Bauphase die Fahrbahn in Richtung Offenburg auf den heutigen Feldweg gelegt werde, so sei der Radweg von Bollenbach nach Steinach nicht mehr nutzbar. Dieser Radweg stelle eine wichtige Verbindung dar und solle daher auch während der gesamten Bauzeit nutzbar bleiben.*

  In sehr geringem Abstand zum Wirtschaftsweg führe der Weg durchs Mühlengrün, welches von vielen Senioren, Familien und Kindern stark genutzt werde, um Steinach zu erreichen. Dies würde für selbige hohe Gefahrenpotentiale bergen.

Der Weg auf Seite der Kinzig sowie die Möglichkeit unter der Kinzigbrücke am Anschluss Haslach West hindurchzufahren, bliebe auch während der Bauzeit nutzbar. Fußgänger könnten weiterhin den bestehenden kinzigseitigen Weg nutzen.

- *Die Straße werde nach dem Ausbau der B 33 ruiniert sein, ganz zu schweigen von den Landwirtschaftswegen und die durch die Fahrzeuge entstandene Verschmutzung, weggeworfene Gegenstände, Bremsabrieb, Verschmutzungen aus dem Abgasstrang usw.*

  In dem geplanten Zeitraum in dem die Bauwerke saniert und angepasst würden, entstünden für die Gemeindeverbindungsstraße auf ihre Lebensdauer betrachtet vertretbare Mehrbelastungen. Schätzungsweise würden im Umleitungszeitraum höchstens 0,5 Mio. 10t-Achsübergänge hinzukommen. Vor Beginn der Arbeiten werde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine Beweissicherung stattfinden. Sollte die Straße nach dieser Bauphase nachweislich neue Schäden aufweisen, würden diese entsprechend saniert.

- *Weiterhin führe die Ortsverbindung durch ein kleines Waldgebiet, in dem auch schon der Auerhahn gesichtet worden sei.*

  Weder auf der Grundlage der vorgelegten naturschutzfachlichen Planunterlagen noch bei der Anhörung der Fachbehörden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens haben sich konkrete Anhaltspunkte ergeben, die eine Störung des Auerhahns befürchten lassen. Weiterhin findet auf der betreffenden Ortsverbindungsstraße bereits jetzt Verkehr statt, sodass nicht von einer erheblich höheren Gefährdung angrenzend lebender Tierarten auszugehen ist.

  Daher sieht die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich keine Notwendigkeit, die geplante Verkehrsführung in der Bauphase in Frage zu stellen.

6.3.4 Prüfergebnis der Planfeststellungsbehörde zur Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Planfeststellungsbehörde trägt die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers zur Vermeidung erheblicher Mehrbelastungen für die Anwohner der Ortsdurchfahrt von Steinach mit.

Der erheblichen Entlastung der Anwohner der Ortsdurchfahrt Steinach durch die vom Vorhabenträger gewählte Verkehrsführung während der Bauzeit stehen die Eingriffe zur Ertüchtigung der Umleitungsstrecke gegenüber. Weiterhin hat die Feuerwehr darauf hingewiesen, dass durch die bauzeitliche Behinderung ggf. ein Zeitverlust entstehen kann. Der Vorhabenträger hat hierzu nachvollziehbar dargelegt, dass eine zusätzliche Behinderung für anfahrende Rettungsfahrzeuge – im Vergleich zu einer Umleitung durch die Ortslage von Steinach – lediglich im Bereich des Einbahnverkehrs auf der Gemeindestraße entstehen kann. Gleichzeitig sind mögliche Streckensperrungen und Verkehrsbehinderungen für den Autoverkehr

in einem zeitlich begrenzten Notfall als verhältnismäßig gering anzusehen im Vergleich zur Belastung der Anwohner von Steinach während der gesamten mehrmonatigen Umleitungszeit.

Eine Mehrbelastung anderer Straßenbaulastträger durch den zusätzlichen Umleitungsverkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße nach Bollenbach steht nicht zu befürchten, da neu entstehende Schäden nach Abschluss der Bauphase vom Vorhabenträger zu beseitigen sind.

Die Forstliche Bewirtschaftung des Fenschenberges ist durch das vorgelegte Waldwegekonzept und die Ertüchtigung „Unterer Fenschenbergweg“ ebenfalls gesichert.

Im Zuge einer Umleitung durch die Ortschaft Steinach während der Bauphase wären demgegenüber zahlreiche Anwohner von zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Abgasen durch den Umleitungsverkehr betroffen. Durch die gewählte Verkehrsführung lassen sich diese negativen Auswirkungen mit vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen an anderer Stelle vermeiden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher in der Gesamtschau aller vorgebrachten Argumente zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Baustellenverkehrsführung unter Berücksichtigung des Konzepts für den forstlichen Verkehr während der Bauzeit nicht zu beanstanden ist. Die Planfeststellungsbehörde trägt diese Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers mit.

6.4 Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Verkehrsprognose und Verkehrssicherheit

Die Belange der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit werden durch die Planung angemessen berücksichtigt:

6.4.1 Polizeipräsidium Offenburg

Das Polizeipräsidium Offenburg hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Das Polizeipräsidium Offenburg, Sachbereich Verkehr, sei mit dem Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff. FStrG i.Vm. §§ 72 ff. LVwVfG zum dreisteifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach-West mit Anschluss Steinach einverstanden.*

  Es begrüße die weitere Standardisierung der Strecke und dadurch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. In der Planung habe weitestgehend eine richtlinienkonforme Umsetzung der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen" (RAL) umgesetzt werden können. Ein-

schränkungen hätten seitens des Vorhabenträgers wegen der Zwangspunkte im Abschnitt 1, Umbau der Anschlussstelle Steinach mit Erneuerung und Erhöhung der Lärmschutzwand, gemacht werden müssen. So sei es nicht möglich gewesen, auf der Nordostseite - Unterlage 5, Blatt-Nr. 1, Rand 4 - aufgrund des vorhandenen Brückenbauwerkes eine ausreichend lange Einfädelspur zu gestalten. Zwar sei die Anfahrsichtweite großzügig vorhanden, jedoch könnte die kurze Einfädelspur den einfahrenden Verkehr, bei hohem Verkehrsaufkommen auf der Durchgangsfahrbahn, zum Anhalten zwingen. Die Situation entspreche in etwa der Einfahrt Gengenbach-Mitte, Fahrtrichtung Offenburg.

Es solle geprüft werden, ob in diesem Abschnitt die maßgebende Geschwindigkeit des auch künftig zweistreifigen Querschnitts (V zul) 80 km/h betragen sollte. Auch im Bereich der gegenüberliegenden Einfädelspur - Westseite - Einfahrt Steinach mit Fahrtrichtung Haslach - werde weiterhin ein zweistreifiger Querschnitt vorhanden sein. Die Einfädelspur sei mit 150 m ausreichend lang bemessen. Da sich jedoch der Gesamtabschnitt in einem Innenbogen befinde und die Fahrzeuge auf der Durchgangsfahrbahn zuvor eine Senke (Bahnunterführung) beführen, seien sie für den einfahrenden Verkehr bei einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erst spät erkennbar. Auch hier sollte in dieser Fahrtrichtung die zulässige Höchstgeschwindigkeit (V zul) 80 km/h betragen.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, dass die Beschilderung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Verkehrsbehörde abgestimmt und von dieser angeordnet werde. Sie sei nicht Bestandteil des vorliegenden Feststellungsentwurfes.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage zur Abstimmung unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Anordnung verkehrspolizeilicher Maßnahmen ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

- *In Abschnitt 2 sei im Bereich der Kinzigbrücke die Haltesichtweite nicht ausreichend.*

  Könnten gemäß der RAL, Punkt 5.5.3, die Defizite aufgrund der Umweltbedingungen nicht behoben werden, sei zu prüfen, ob eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich sei. Eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung sei aus Sicht des Polizeipräsidiums nicht erforderlich, da durch die doppelte Fahrtstreifenbegrenzung, Z. 295 StVO (2 Linien im Abstand von 1 m), ein Überfahren und somit das Überholen verboten sei. Das Überfahrverbot beginne aus beiden Fahrtrichtungen in ausreichendem Abstand zur Stelle ohne ausreichende Haltesichtweite.

  Der Vorhabenträger hat für die Fahrtrichtung Nord-Süd bestätigt, dass die Haltesichtweite im Bereich der Kinzigbrücke nicht ausreichend sei.

  Wie das Polizeipräsidium aber bereits selbst mitteilt, ist aus polizeilicher Sicht ein Überholverbot durch die vorgesehene doppelte Fahrtstreifenbegrenzung ausreichend. Auch

im Rahmen der Online-Konsultation hat das Polizeipräsidium Offenburg mitgeteilt, dass keine weiteren Einwände oder Änderungswünsche bestünden.

Insofern ergibt sich diesbezüglich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Regelungsbedarf.

- *In Abschnitt 3 stelle die 120 m lange Übergangsstrecke in Form einer Sperrfläche, Zeichen 298 StVO, am Ende der Zweistreifigkeit einen Gefahrenpunkt dar, da sie zu kurz bemessen sei.*

  Erfahrungen aus den bereits ausgebauten 2+1 Streckenabschnitten zeigten, dass Überholende nicht immer einschätzen könnten, ob die verbleibende Überholstrecke bis zum Beginn der Sperrfläche ausreichend sei und beführen diese.

  Nach etwa 40 m habe sich die Sperrfläche nach den vorliegenden Planungen auf eine Fahrzeugbreite verjüngt. Sei der Überholvorgang zu diesem Zeitpunkt nicht abgeschlossen, drohe bereits die Gefahr der Befahrung der Gegenfahrbahn. Aufgrund der Lärmschutzwand und den Außenschutzplanken seien die Ausweichmöglichkeiten für den Gegenverkehr eingeschränkt.

  Aus diesem Grund sollte die Überholstrecke verkürzt und die Sperrfläche verlängert werden.

  Der Vorhabenträger sagt zu, die Sperrfläche so weit zu verlängern, dass sie über die Länge von 120 m eine Mindestbreite von 2,0 m aufweise.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

  Mit E-Mail vom 20.08.2020 im Rahmen der Online-Konsultation hat das Polizeipräsidium Offenburg mitgeteilt, dass keine weiteren Einwände oder Änderungswünsche bestünden.

6.4.2 Untere Straßenverkehrsbehörde

Das Landratsamt Ortenaukreis, Untere Straßenverkehrsbehörde, hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Am Knoten Steinach würden in alle Fahrbeziehungen Ein- bzw. Ausfädelstreifen gebaut. Dies werde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem derzeitigen Zustand beitragen. Nach Inbetriebnahme werde durch die Untere Straßenverkehrsbehörde geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung an der Anschlussstelle Steinach notwendig sei.*

  Da verkehrspolizeiliche Maßnahmen nicht Gegenstand dieses Beschlusses sind, kann die Untere Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit entsprechende Anordnungen prüfen.

- *Im Anschluss an die Kinzigbrücke erfolge der dreistreifige Ausbau, die Zweistreifigkeit erfolge in Richtung Offenburg und ende mit einer 120 m langen Übergangsstrecke vor der Kinzigbrücke. Die Länge der Sperrfläche betrage hier 80 m. Die Verlängerung der Sperrfläche auf 120 m werde empfohlen.*

  Die Länge der gesamten Aufweitung betrage bereits 120 m. Eine entsprechende Bemaßung sei westlich der Fahrbahn dargestellt. Die markierte Sperrfläche werde gemäß der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Offenburg in der Ausführungsplanung noch derart verlängert werden, dass auf einer Länge von 120 m eine Mindestbreite von 2,00 m zur Verfügung stehe. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Stellungnahme des Polizeipräsidiums Offenburg verwiesen.

6.4.3 Untere Straßenbaubehörde

Das Landratsamt Ortenaukreis (Straßenbauamt) hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Die Richtungstrennung erfolge in den Verbreiterungsbereichen (dreistreifiger Ausbau) durch einen verkehrstechnischen Mittelstreifen anhand einer brutto 1,00 m breiten Doppellinie. Die Fläche zwischen den Linien sollte nicht farblich ausgefüllt, sondern entweder ohne Markierung oder mittels einer markierten Sperrfläche umgesetzt werden. Man empfehle die Richtungstrennung mittels einer markierten Sperrfläche zu realisieren.*

  Der Vorhabenträger hat erwidert, die Detailplanung der Markierung sei nicht Teil des vorliegenden Feststellungsentwurfes, sondern erfolge anschließend in der Ausführungsplanung. Der Vorhabenträger sage zu, dann eine Sperrfläche als Mitteltrennung entsprechend vorzusehen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Bezüglich der Bepflanzung auf der gesamten Strecke sei darauf zu achten, dass keine Hecken oder Sträucher mit Dornen wie beispielsweise Weiß- oder Schwarzdorn verwendet würden. Im Hinblick auf die Unterhaltung und die Pflegearbeiten seien Dornenhecken oder Ähnliches kontraproduktiv und auch im Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeiter nicht zu befürworten. Weiterhin sei bei der Bepflanzung im Allgemeinen darauf zu achten, dass die erforderlichen Abstände zur Fahrbahn und zu Bauwerken eingehalten würden. Die notwendigen und rechtlich vorgegebenen Sichtdreiecke seien zu bemessen und freizuhalten. Ebenso seien die Brückenköpfe freizuhalten.*

  Hierzu verweist der Vorhabenträger darauf, dass im Bereich der CEF-Maßnahme ("Wilden Hecken") Dornsträucher aus artenschutzrechtlichen Gründen gefordert seien. Die Gehölze hätten auf den vorgesehenen Flächen jedoch ausreichend Platz (die CEF-

Maßnahme sei nicht am Straßenrand vorgesehen), sodass keine Rückschnitte erforderlich würden (und auch nicht gewünscht seien). Unter dieser Voraussetzung (keine Pflege erforderlich) müsse die Dornenhecke aus artenschutzrechtlichen Gründen geduldet werden.

Die Bepflanzung sei im Übrigen unter Berücksichtigung der RPS geplant. Sichtweiten blieben über die gesamte Planung bis auf wenige geringfügige Anpassungen in ihrem heutigen Zustand erhalten und würden nicht negativ beeinflusst.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag des Vorhabenträgers nachvollzogen und macht ich ihn sich mangels entgegenstehender Anhaltspunkte zu eigen.

- *Der Abstand zwischen Schutzplanke bzw. Schutzplankenpfosten zu Bauwerken (z. B. Lärmschutzwand) sollte größtmöglich gehalten werden, um die Mäharbeiten zu erleichtern bzw. das Mähen mittels Mähzug zu ermöglichen. Für das Befahren mit dem Mähzug sei eine Breite von mindestens 1,5 m erforderlich. Zudem solle auf eine Bepflanzung in diesem Bereich verzichtet werden.*

  Hierzu wurde vom Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass das Bankett im Bereich von Lärmschutzwänden 2,5 m breit vorgesehen sei, sodass zwischen Hinterkante Schutzeinrichtung und Vorderkante Lärmschutzwand noch 1,5 m Freiraum blieben. Hiergegen wurden vom Straßenbauamt im Rahmen der Online-Konsultation keine Einwände vorgetragen.

  Die Planfeststellungsbehörde sieht daher diesbezüglich keinen zusätzlichen Regelungsbedarf.

- *Für das Neuversetzen der Leitpfosten solle nach Möglichkeit ein Eingrabsockel mit einer integrierten Gras-Stopp-Platte zum Einsatz kommen. Für die Schutzplankenpfosten gebe es ebenfalls Gras-Stopp-Platten.*

  Der Vorhabenträger verweist darauf, dass derartige Details nicht Teil des Feststellungsentwurfes seien. Es werde zugesagt, später in der Ausführungsplanung die Gras-Stopp-Platten zu berücksichtigen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die Belange der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit durch die Planung hinreichend berücksichtigt werden.

6.5
Belange des Immissionsschutzes

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu dem Ergebnis, dass entstehende Konflikte zwischen betriebs- und baubedingten Wirkungen des Vorhabens einerseits und den Belangen betroffener Anlieger andererseits angemessen bewältigt sind:

6.5.1 Immissionen von Kraftfahrzeugen

Zweck des Immissionsschutzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Die Belange des Immissionsschutzes sind sowohl bei der Trassenfindung als auch bei der konkreten Ausgestaltung der gewählten Trasse zu berücksichtigen:

- Nach § 50 BImSchG ist die Trasse so zu legen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Hat das Vorhaben schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen zur Folge, muss eine Abwägung mit den anderen Planungsbelangen erfolgen. Diese Abwägung erfolgte im Rahmen der Variantenentscheidung. Bei dem vorliegenden Vorhaben musste allerding keine gänzlich neue Trasse gefunden werden, da die bestehende zweistreifige Bundesstraße dreistreifig ausgebaut wird.
- Im Hinblick auf die in der Abwägung gewählte Trasse ist zu prüfen, ob die schädlichen Umwelteinwirkungen die relevanten Grenzwerte einhalten. Ist dies nicht der Fall, stellt sich die Frage nach den Rechtsfolgen. Dies wird im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffimmissionen getrennt beurteilt (s. 6.5.1.1 und 6.5.1.2).

6.5.1.1 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe

Rechtlicher Maßstab zur Beurteilung der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Luftqualität ist das planungsrechtliche Abwägungsgebot, das eine Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung gebietet. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen für die Errichtung oder die Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.

Zur prognostischen Beurteilung gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Verkehrswege und -mittel kann hierbei insbesondere die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) herangezogen werden. Diese legt rechtsverbindliche Immissionsgrenzwerte für die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe fest.

Wie dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.2) zu entnehmen ist, werden die Grenzwerte der 22. BImSchV (zwischenzeitlich abgelöst durch 39. BImSchV) für Luftschadstoffe eingehalten bzw. unterschritten. Da nicht von einer Verlagerung von Verkehrsströmen durch das Vorhaben auszugehen ist, ist auch keine Mehrbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Hinzu kommt die günstige lufthygienische Situation im Kinzigtal.

In Verfahren haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, die auf eine wesentliche Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe in Folge des Vorhabens schließen lassen. Dem Vorhabenträger waren daher keine entsprechenden Vorkehrungen im Hinblick auf die Luftqualität aufzuerlegen.

6.5.1.2 Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm

Das Vorhaben entspricht den gesetzlichen Anforderungen des Verkehrslärmschutzes nach §§ 41 ff. BImSchG.

Die Frage der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen richtet sich im Wesentlichen nach § 41 BImSchG. Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

6.5.1.2.1 Maßgebende Lärmschutzgrenzwerte

Ab welchem Intensitätsgrad schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegen, ist durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verbindlich festgelegt worden. Diese gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen (§ 1 der 16. BImSchV) und schreibt vor, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen ist, dass der Beurteilungspegel die festgelegten Grenzwerte nicht überschreitet (§ 2 der 16. BImSchV). Liegen die Lärmbeeinträchtigungen oberhalb dieser Werte, ist die Zumutbarkeitsgrenze im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG überschritten.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind:

Gebietsart	Tagesgrenzwert dB (A)	Nachtgrenzwert dB (A)
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- u. Altenheimen	57	47

in reinen und allgemeinen Wohngebieten u. Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- u. Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Tag = 6.00 - 22.00 Uhr, Nacht = 22.00 - 6.00 Uhr

Gebäuden im Außenbereich muss entsprechend ihrer jeweiligen Geräuschsituation und der baulichen Nutzung ein Grenzwert (Misch- oder Gewerbegebiet) zugeordnet werden.

Die Stadt Haslach hat in ihrer Stellungnahme vom 19.01.2018 zum Thema Lärmschutz das Folgende vorgebracht:

> *Das Planfeststellungsverfahren beinhalte eine Lärmberechnung der Verkehrsemissionen, die an den Gebäuden im Neubaugebiet „Zillmatt", dem Baugebiet „Bohnacker" und dem Baugebiet „Kleines Grünle" aufträten. Diese Baugebiete seien als Allgemeine Wohngebiete (WA) klassifiziert. Den Berechnungen für den Straßenlärm liege die 16. BImSchV zugrunde.*
>
> *Bei der Aufstellung der Bebauungspläne für diese Baugebiete habe die TA-Lärm zugrunde gelegt werden müssen. Die Bewohner hätten aus Sicht der Stadt einen Anspruch darauf, dass diese Lärmwerte insgesamt eingehalten würden. Ein gravierender Unterschied der zulässigen Lärmwerte liege besonders in den Nachtwerten. Nach BImSchV sei danach der Grenzwert für WA 49 dB(A). Nach der TA-Lärm gelte der Grenzwert von 40dB(A).*
>
> *Nach Aussagen von Schallschutzsachverständigen sei davon auszugehen, dass ein Unterschied von 3 - 4 dB(A) jeweils eine Verdoppelung des Geräuschempfindens ausmache. Der Unterschied sei somit sehr erheblich.*

Vorliegend handelt es sich bei der 16. BImSchV um die richtige Rechtsgrundlage und es sind entsprechend die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV anzuwenden.

§ 43 BImSchG ermächtigt die Bundesregierung zum Erlass einer Rechtsverordnung zur Durchführung des § 41 BImSchG. § 41 BImSchG regelt wiederum, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dementsprechend gilt die 16. BImSchV gemäß ihrem § 1 Abs. 1, Abs. 2 S. 1 Nr. 1 ausdrücklich für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen, wenn die Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird.

Die TA Lärm gilt gemäß ihrem Punkt 1 für Anlagen, die den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Damit sind Verkehrswege im Sinne des § 41 BImSchG, die somit

dem Vierten Teil des BImSchG unterliegen, explizit ausgeklammert. Die TA-Lärm kann mithin hier nicht herangezogen werden.

Die Konkretisierung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist nach ständiger Rechtsprechung mit der Regelung des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für den Regelfall abschließend erfolgt. Die Berechnungsverfahren der 16. BImSchV stellen auf den Mittelungspegel ab und nicht auf Maximalpegel. Dem Berechnungsverfahren liegt eine starke Pauschalierung zu Grunde, indem es zum einen die Berücksichtigung nicht erfasster Elemente ausschließt und zum anderen die Bedeutung der erfassten Elemente fast durchweg abschließend bewertet. Vernachlässigt werden z. B. Elemente wie die Impulsgeräusche durch Fahrbahnübergänge oder Kreisverkehrsplätze. Die damit notwendig verbundenen Ungenauigkeiten bei der Berechnung der Lärmimmissionen im Einzelfall sind hinzunehmen angesichts der konservativen Annahmen, die dem Berechnungsverfahren insgesamt zugrunde liegen.

Schließlich kommt in Einzelfällen noch die Anordnung von weitergehendem Lärmschutz unterhalb der Schwelle der Lärmgrenzwerte im Rahmen der allgemeinen Abwägung in Betracht. Regelmäßig wird aber bei der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für einen solchen zusätzlichen Abwägungsschritt kein Anlass bestehen. Gerade bei nicht oder wenig lärmvorbelasteten Gebieten ist jedoch durchaus denkbar, dass eine mit einem Neubauvorhaben verbundene gravierende Verschlechterung der Lärmsituation bis an die Grenzwerte der 16. BImSchV heran möglicherweise mit wenig aufwendigen Lärmschutzmaßnahmen spürbar gemindert werden kann.

Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern auch dann in die Abwägung einzustellen und zu berücksichtigen, wenn sie noch keine Schutzansprüche nach der 16. BImSchV oder der 24. BImSchV auslöst. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine Verletzung grundrechtlich geschützter Rechtsgüter substantiiert geltend gemacht wird oder sich deren Möglichkeit der Behörde angesichts der konkreten Situation aufdrängen muss. Wie weit einer solchen Betroffenheit bei der Planung Rechnung zu tragen ist, bestimmt sich nicht nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung, sondern nach den allgemeinen Abwägungsgrundsätzen.

Ausnahmsweise kommt auch die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, wenn die Gesamtbelastung der Anwohner durch das Vorhaben und umliegende Lärmquellen (Summenpegel) eine Gesundheitsgefahr bewirkt. Dies ist erst ab äquivalenten Dauerschallpegeln von 70 dB(A) bis 75 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bis 65 dB(A) in der Nacht der Fall. Bleibt die Gesamtbelastung unter diesen Werten, ist der Summenpegel nicht zu beachten: Beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten

Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebliche Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als Summenpegel unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln.

6.5.1.2.2 Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Dieses Sicherstellungsgebot ist zwingendes Recht und daher der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich. Nur wenn und soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, ist die Planfeststellungsbehörde von dem Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, freigestellt. In diesem Fall kommt eine Entschädigung insbesondere durch die Gewährung passiven Schallschutzes nach § 42 BImSchG in Betracht.

Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Maßnahmen an der Straße ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

6.5.1.2.3 Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Vorhabengebiet

6.5.1.2.3.1 Anschlussstelle Steinach (IP 1-22)

Die Anschlussstelle Steinach ist sowohl von einem Wohn- als auch Mischgebiet umgeben. Die Grenzwerte für ein Mischgebiet betragen 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Für Allgemeine Wohngebiete gelten die Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Die Planung sieht für den Bereich der Anschlussstelle Steinach vor, die vorhandene Lärmschutzwand (h = 1,0 m) durch eine neue Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m zu ersetzen. Zudem ist daran anschließend ab etwa IP 17 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m vorgesehen.

Aus der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1, Ergebnistabelle 1) geht hervor, dass die gebietsspezifischen Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete und Wohngebiete mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich eingehalten werden können. An zwei Gebäuden verbleiben Überschreitungen der Grenzwerte. Diese können aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Der Anspruch auf passiven Schallschutz wurde in die Nebenbestimmungen zu dieser Entscheidung aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Erfordernisse der 16. BImSchV eingehalten werden.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Ausführungen in den Immissionstechnischen Untersuchungen (U 17) verwiesen.

6.5.1.2.3.2 *Lärmschutzwand Mittelgrün (IP 23-65)*

In diesem Bereich liegt das Allgemeine Wohngebiet „Mittelgrün“. Hieran grenzt randlich ein Mischgebiet an. Die Lärmgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete betragen 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte für ein Mischgebiet betragen 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.
Die Planung sieht vor, unter finanzieller Beteiligung der Gemeinde Steinach eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m im Abschnitt zwischen Bau-km 0+490 (A300) und Bau-km 0+110 (A501) und mit einer Höhe von 3,0 m im Abschnitt zwischen Bau-km 0+110 (A501) bis Bau-km 0+400 zu errichten.
Hintergrund hierfür ist ein Beschluss des Gemeinderates von Steinach, sich an den Kosten für die Schallschutzwand zu beteiligen, sodass die ursprünglich vom Vorhabenträger vorgesehene Lärmschutzwand zum Schutz des Baugebietes Mittelgrün um 0,5-1 m erhöht werden kann. Die Verteilung der Kosten im Einzelnen ist jedoch explizit nicht Gegenstand dieses Beschlusses.
Aus der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1, Ergebnistabelle 2) ergibt sich, dass die spezifischen Grenzwerte bei Bau der geplanten Schallschutzwand tagsüber an allen Gebäuden eingehalten werden. Lediglich an einem Gebäude werden die Grenzwerte nachts um 0,5 dB(A) überschritten. Ein Schutz ist hier aus Gründen wirtschaftlicher Verhältnismäßigkeit nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen möglich.

6.5.1.2.3.3 *Ortsteil Haslach-Bollenbach (IP 66-99)*

Die Allgemeinen Wohngebiete „Zillmatt“, „Bohnacker“ und „Kleines Grünle“ befinden sich auf der Ostseite der B 33 etwa auf Höhe von Bau-km 1+350 bis 2+000. Die Lärmgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete betragen 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Aus der Schalltechnischen Untersuchung (U 17.1, Ergebnistabelle 3) ergibt sich, dass die Tag-Grenzwerte an allen Gebäuden eingehalten werden. Die Nacht-Grenzwerte werden jedoch an fünf Gebäuden um 0,1 bis 1,4 dB(A) überschritten.

Um diese Gebäude aktiv abzuschirmen, wäre eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m (Bau-km 1+460 bis 1+840) sowie 3,5 m (Bau-km 1+840 bis 2+032) notwendig. Dafür würden Kosten in Höhe von ca. 725.000 Euro entstehen. Demgegenüber würden sich die Kosten für passiven Lärmschutz in Summe auf rund 18.000 Euro belaufen.

Wie bereits erläutert dürfen die Kosten des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (vgl. Ziff.

6.5.1.2.2). Die Kosten des aktiven Lärmschutzes stehen hier außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. So würden die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen im vorliegenden Fall mehr als das 40-fache dessen betragen, was für geeignete passive Schutzmaßnahmen erforderlich ist.

Aufgrund dieser hohen Kosten für eine aktive Schallschutzmaßnahme und die verhältnismäßig geringe Grenzwertüberschreitung in der Nacht werden hier passive Lärmschutzmaßnahmen in den o.g. Bereichen vorgesehen. Der Anspruch auf passiven Schallschutz wurde unter III. in diese Entscheidung aufgenommen.

6.5.1.2.4 Entschädigung bei zuzulassender Überschreitung der Lärmgrenzwerte

Kann aus den oben bei den Erläuterungen zu § 41 BImSchG genannten Gründen der Vorrang des aktiven Lärmschutzes nicht gewahrt werden, wird der Schutz der Betroffenen nach § 42 BImSchG durch Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen, also durch passiven Lärmschutz sichergestellt. Art und Umfang der Entschädigung für notwendige Schallschutzmaßnahmen für die schutzbedürftigen Räume regelt die 1997 erlassene 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV).

Die dem Grunde nach berechtigten Gebäude sind in der Nebenbestimmung Nr. 14 dieses Beschlusses beschrieben und in den Anlagen zu Unterlage 17.1 gekennzeichnet. Die Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie erfolgt in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabenträger und gegebenenfalls in einem nachfolgenden Verfahren.

Entschädigungsansprüche wegen einer Beeinträchtigung der Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen nach § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG kommen im vorliegenden Fall hingegen nicht in Betracht, da an keinem der Immissionspunkte Grenzwertüberschreitungen zur Tagzeit zu erwarten sind. Eine nächtliche Nutzung von Außenwohnbereichen ist insoweit planungsrechtlich regelmäßig nicht relevant.

6.5.1.2.5 Stellungnahme Immissionsschutzbehörde

Die Untere Immissionsschutzbehörde beim Landratsamt Ortenaukreis hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

> *Wenn der Aufbau und die Erhöhung der Lärmschutzwände sowie die passiven Schallschutzmaßnahmen bei den exponierten anspruchsberechtigten Immissionsorten vorgenommen würden, bestünden aus schallschutztechnischer Sicht keine Bedenken. Das Landratsamt erachte es jedoch als dienlich, den Einfluss der Verkehrszunahme, die möglicherweise aus dem Streckenausbau resultiere, auf die Konzentration von Luftschadstoffen (z.B. PM10 und Stickoxide) bei dem Vorhaben zu berücksichtigen.*

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, durch den 3-streifigen Ausbau würden sich keine Verkehrsumlagerungen ergeben, sondern es würden ausschließlich der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit verbessert (siehe U1, 2.4).

Die Planfeststellungsbehörde hält die Erläuterungen des Vorhabenträgers hierzu im Erläuterungsbericht für plausibel und nachvollziehbar. Auch die Untere Immissionsschutzbehörde hat im Rahmen der Online-Konsultation keinen weiteren Erörterungsbedarf mitgeteilt.

6.5.1.2.6 Stellungnahme Stadt Haslach und Ortschaftsrat Bollenbach zum Immissionsschutz

Die Stadt Haslach hat in Ihrer Stellungnahme vom 19.01.2018 im Hinblick auf den Lärmschutz vor allem Bedenken zu den zugrunde gelegten Lärmschutzgrenzwerten geäußert. Diese wurden bereits im Gliederungspunkt 6.5.1.2.1 behandelt.

Der Ortschaftsrat Bollenbach hat zum Thema Lärmschutz darüber hinaus die folgenden Punkte vorgetragen:

- *Lärm mache krank. Bereits heute sei der Lärm der B 33 für viele Wohnbereiche im Ortsteil Bollenbach belastend. Der geplante dreistreifige Ausbau und die damit verbundene geplante Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf 100 km/h werde die Situation sicherlich verschlechtern. Bei der Bewertung der Lärmwerte hinsichtlich Grenzwerte seien gemittelte Berechnungswerte verwendet worden. Dies habe zur Folge, dass sich speziell nachts hohe Lärmwerte einzelner Fahrzeuge durch die längeren Pausen zwischen den Fahrzeugen ausmittelten und zu einem niederen Gesamtwert führten.*

  Für die Einwohner sei aber der von jedem einzelnen Fahrzeug ausgehende Lärm belastend und daher werde die Einhaltung der strengeren Grenzwerte aus der TA Lärm und somit die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes in Form einer Lärmschutzwand gefordert. Diese solle durch entsprechende Bepflanzung vor der Wand optisch kaschiert werden.

  Nur ein aktiver Lärmschutz könne die Lärmbelastung auch außerhalb der Gebäude verbessern und somit Aktivitäten im Außenbereich schützen. Ein passiver Lärmschutz durch entsprechende Lärmschutzfenster sei nicht gleichwertig und werde aus diesem Grund abgelehnt.

  Die Wahrnehmung vom Verkehrslärm sei auch stark von der vorherrschenden Windrichtung abhängig. Der Ortschaftsrat frage, welche Windrichtung zur Ermittlung der Berechnungswerte herangezogen worden sei.

  Der Vorhabenträger verweist hierzu auf die Definition nach RLS-90. Der Mittelungspegel diene zur Kennzeichnung der Belastung durch Geräusche mit zeitlich veränderlichen

Schallpegeln durch nur eine Zahl. Auffällige Einzeltöne oder Impulse würden nicht zusätzlich berücksichtigt.

Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sei die 16. BImSchV. Die TA-Lärm finde hier keine Anwendung. Die Rechtsgrundlage lasse leider keine Spielräume für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu. Entsprechend § 41 Abs. 2 BImSchG könnten aktive Lärmschutzmaßnahmen unterbleiben, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden. Es sei das Gebot der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten. Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage könne der Forderung nicht abgeholfen werden.

Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel (maßgebendes Rechenverfahren) gälten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort.

Wie die Planfeststellungsbehörde im Vorangegangenen schon (Punkt 6.5.1.2.1) dargestellt hat, ist die 16. BImSchV die hier heranzuziehende Rechtsgrundlage. Die Berechnungsgrundlage des Vorhabenträgers ist insoweit nicht zu beanstanden.

Im Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 17.1) wird ausgeführt, dass für eine Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme mit Kosten von rund 725.000 € zu rechnen ist. Dem stehen Kosten von 18.000 € für passive Lärmschutzmaßnahmen an den 9 betroffenen Geschossen gegenüber. So würden die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen im vorliegenden Fall mehr als das 40-fache dessen betragen, was für geeignete passive Schutzmaßnahmen erforderlich ist. Die Kosten des aktiven Lärmschutzes stehen damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Planfeststellungsbehörde trägt insoweit die Bewertung des Vorhabenträgers mit und macht sich diese zu eigen.

- *Aufgrund der heute bekannten Abweichung vorhandener Prognosen der Vergangenheit mit der eingetretenen Realität würden Prognosen kritisch gesehen. Aus diesem Grund solle transparent gemacht werden, auf welche Weise die Ergebnisse welcher Verkehrszählung in die Zukunft gerechnet worden seien, um die prognostizierten Zahlen zu erhalten.*

  Dazu weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die aktuellen Verkehrszahlen unter den hochgerechneten Prognosen lägen. Die Lärmberechnung führe also zu Gunsten des Ortsteils Bollenbach zu erhöhten Lärmwerten.
  In Unterlage 17.1 unter Punkt 2.3 sowie in Unterlage 1 unter Punkt 2.4.2 werde auf die Prognosewerte eingegangen.

  Ergänzend zur Verkehrszunahme werde angeführt: Aus den Ergebnissen der automatischen Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg sei zu entnehmen, dass die jährliche Verkehrszunahme auf Bundesstraßen im Zeitraum 2005 bis 2011 im Mittel ca.

1,0% betragen habe. Zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung auf der B 33 sei deshalb angenommen worden, dass sich diese Entwicklung noch bis etwa 2020 fortsetze. Für den Zeitraum 2020 bis 2030 sei die Annahme getroffen worden, dass sich aufgrund der zu erwartenden Sättigung in der Verkehrsentwicklung geringe Zuwachsraten einstellen würden. Es sei deshalb in den Jahren 2020 bis 2030 eine jährliche Steigerung von 0,5% angenommen worden.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat der Ortschaftsrat Bollenbach zu diesen Ausführungen des Vorhabenträgers erwidert, dass eine konkrete Begründung für diese zu erwartende Sättigung den Unterlagen nicht zu entnehmen sei. Das Regierungspräsidium werde daher gebeten, die ab 2020 angenommene Sättigung in der Verkehrsentwicklung zu begründen.

Daraufhin hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass sich die Prognose an damals aktuellen Studien, wie beispielsweise der Schell-Studie, orientiert habe. Eine prognostizierte Verkehrsentwicklung von exakt 0,5 % pro Jahr werde auch wieder in der Hochrechnung für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) bestätigt (siehe Schlussbericht der Verkehrsverflechtungsprognose, Los 3, Seite 204).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag des Vorhabenträgers nachvollzogen. Sie schließt sich ihm im Ergebnis an.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat der Ortschaftsrat Bollenbach zur Lärmschutz-Thematik ergänzend die nachfolgenden Punkte vorgetragen, die auch von der Stadt Haslach ausdrücklich mitgetragen werden:

- *Die derzeit gültigen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS 90) stammten aus dem Jahre 1990. Sie seien Bestandteil der „Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV". Diese Berechnungsvorschrift werde nun durch die RLS-19 abgelöst. Es sei dann davon auszugehen, dass sich die Lärmwerte (Grenzwertüberschreitungen) bei Berücksichtigung der dann gültigen Richtlinie RLS-19 etwas erhöhen würden. Das Regierungspräsidium werde gebeten, eine Bewertung nach RLS-19 vorzunehmen, um ergebnisrelevante Änderungen, die gegebenenfalls einen aktiven Lärmschutz begründen würden, auszuschließen.*

  Der Vorhabenträger verweist hierzu auf die Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, in der geregelt sei, dass für Planfeststellungsverfahren die vor dem 28.02.2021 beantragt worden seien, die Beurteilungspegel nach den bisher geltenden Vorschriften (RLS-90) zu berechnen seien.

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wurde am 20.10.2017 bei der Planfeststellungsbehörde beantragt. Es trifft daher zu, dass gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV keine erneute Berechnung auf Grundlage der RLS-19 durchzuführen war.

- *Den Unterlagen des Regierungspräsidiums sei keine Aussage zu entnehmen, warum nicht ein Belag mit einer höheren lärmmindernden Wirkung verwendet werden könne. Der Ortschaftsrat Bollenbach fordere in der Abwägung des einzubauenden Asphalts auch den sogenannten „Flüsterasphalt" zu betrachten.*

  Offenporige Asphaltbeläge (OPA) sollten wegen der erheblichen Nachteile (hohe Kosten, kurze Haltbarkeit) nur in begründeten Ausnahmefällen angewendet werden. Der Einsatz von OPA bedürfe einer sorgfältigen Abwägung, da Nachteile hinsichtlich Dauerhaftigkeit, Unterhaltung, Reparaturfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und der oft aufwändigen Gestaltung der Entwässerungseinrichtungen bestünden. Aus schalltechnischen Gründen bestehe keine Erforderlichkeit für einen OPA-Belag. Die Grenzwerte würden in Bollenbach nur an wenigen Gebäuden geringfügig überschritten.

  Dieser fachlich nicht anzuzweifelnden Darstellung des Vorhabenträgers schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und macht sie sich zu eigen.

6.5.1.2.7 Private Einwendungen

Aus der Gemeinde Steinach sind keine Einzeleinwendungen wegen Schallimmissionen eingegangen.

Aus der Stadt Haslach (Ortschaft Bollenbach) sind Einzeleinwendungen wegen Schallimmissionen eingegangen. Zur besseren Lesbarkeit werden diese hier zusammenfassend dargestellt und behandelt:

6.5.1.2.7.1 Berechnungsmethode der Lärmimmissionen

- *Man fordere die Einhaltung der strengeren Grenzwerte aus der TA Lärm und die damit verbundene Errichtung eines aktiven Lärmschutzes in Form einer Lärmschutzwand, welche durch Bepflanzung vor der Wand optisch dem Landschaftsbild angepasst werde.*

  Als vor einigen Jahren das Baugebiet Zillmatt erschlossen werden sollte, habe es für die Bauherren klare Vorgaben für den Schallschutz am Haus gegeben, den sog. passiven Schallschutz. Unverständlicherweise könne eine Straße nach anderen Vorgaben und Richtlinien gebaut werden, damit werde gemeint, dass bei der Erstellung der Straße nach einem anderen Maß gemessen werde als umgekehrt die Bauherren bei der Erstellung ihrer Häuser.

Der Vorhabenträger hat dazu darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der TA Lärm bei der Erschließung von Baugebieten den Gemeinden obliege. Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sei aber das BImSchG. Die TA-Lärm finde hier keine Anwendung.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter 6.5.1.2.1 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt, dass sich die maßgebenden Lärmgrenzwerte aus der 16. BImSchV ergeben und die TA Lärm hier nicht einschlägig ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

- *Bei der Ermittlung der Luftschallwerte hätte sich der Vorhabenträger für die rechnerische Methode entschieden. Es sollten aber durch ein unabhängiges Labor Messungen durchgeführt und dabei nicht die Mittelwerte, sondern die Max-Werte angegeben werden. Auch ein „einzelnes" Fahrzeug störe die Ruhe an einem schönen Sonntagnachmittag sehr, wenn die zur Erholung bestimmte Zeit auf der Terrasse verbracht werde. Der Mittelwert sei dabei sicherlich in einem sehr erträglichen Maß.*

  Aufgrund der 16. BImSchV müsse der Beurteilungspegel am Immissionsort in der in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden, so der Vorhabenträger. Es handle sich bei den RLS-90 um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft sei.

  Die Berechnung mit den Parametern (Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit, Längsneigung etc.) des Vorhabenträgers stelle eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Zu den Parametern gehörten auch die in der RLS-90 genannten, sowie mit Allgemeinem Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr eingeführten Korrekturwerte DStrO für Straßenoberflächen.

  Mit Hilfe des Rechenverfahrens ermittelte Lärmpegel ließen sich durch einzelne Messungen vor Ort nicht überprüfen, da solche Messungen nur Momentaufnahmen unter sich ständig ändernden Randbedingungen sein könnten.

  Die von Betroffenen häufig geforderte Messung des Verkehrslärms stelle ein ungeeignetes Mittel für die Ermittlung von Lärmimmissionen dar. Bei erst in der Zukunft eintretenden Lärmereignissen scheide eine Messung schon von der Natur der Sache her aus. Aber auch bei der Ermittlung bestehender Lärmverhältnisse könnten Messungen repräsentative, vergleichbare, hinreichend genaue und nicht zuletzt auch reproduzierbare Ergebnisse nicht erbringen, so dass der Berechnung des Lärms der Vorzug gegeben werden müsse.

  Der Vorhabenträger hat damit nachvollziehbar dargelegt, dass die Berechnung der Lärmimmissionen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und nach den gängigen fachlichen

Standards durchgeführt wurde. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den vorstehenden Ausführungen insofern an und macht sie sich zu eigen.

- *Zukünftig solle nach einer neuen Vorgabe die Lärmberechnung durchgeführt werden. Der Vorhabenträger habe nach der aktuell gültigen Vorgabe geprüft, wie sei das Ergebnis bei Nutzung der neuen Vorgabe? Man bitte um Darstellung der Ergebnisse bei Berechnung mit der RLS-19.*

  Auch hier gilt, dass gemäß § 6 Nr. 1 der 16. BImSchV keine neue Berechnung auf Grundlage der RLS-19 rechtlich erforderlich ist, da das Vorhaben bereits vor dem 01.03.2021 beantragt wurde.

- *Die Verkehrszahlen bei der Umfahrung von Haslach seien deutlich höher als die, die der Vorhabenträger zur Berechnung für den dreistreifigen Ausbau der B33 zwischen Steinach und Haslach-West zu Grunde lege. Warum würden hier unterschiedliche Daten zu Grunde gelegt?*

  Mit Datengrundlage aus dem Jahr 2010 habe sich für den dreistreifigen Ausbau zwischen Steinach und Haslach eine zu erwartende Verkehrsstärke für das Jahr 2030 von ca. 18775 Kfz/24h ergeben. In der 2007 angefertigten Verkehrsprognose für die Ortsumfahrung Haslach sei für den Abschnitt von Steinach bis Haslach im Jahr 2020 von einer Verkehrsstärke von 18250 Kfz/24h ausgegangen worden. Hochgerechnet auf das Jahr 2030 ergebe sich hier eine Belastung von 19183 Kfz/24h. Der Unterschied sei auf die unterschiedlichen Erstellungsjahre zurückzuführen. Beiden Prognosen seien dieselben Verkehrsanstiege zugrunde gelegt. Die Verkehre im Zeitraum von 2007 bis 2010 hätten aber nicht im prognostizierten Maße zugenommen. Aktuelle Verkehrszahlen von 2017 wiesen auf einen geringeren Anstieg der Verkehrsteilnehmer hin als bisher angenommen. Laut Prognose sei ein Anstieg von 7,2 % erwartet worden, tatsächlich sei eine Erhöhung um 5,5 % eingetreten.

  Würde die Verkehrsprognose also aktualisiert werden, könne von neuen, geringeren Belastungen ausgegangen werden, die sich negativ auf die Lärmberechnung auswirken würden.

  Diese Ausführungen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und als einleuchtend erachtet. Die Plausibilität der vorgelegten schalltechnischen Berechnungen für dieses Vorhaben wird durch die von der Ortsumfahrung abweichenden Zahlen nicht in Zweifel gezogen, sondern ist vielmehr durch die abweichenden Prognosezeitpunkte erklärbar.

- *Auffällig und erheblich störend sei die Verstärkung der Immissionen bei Wind. Im Kinzigtal spiele der sog. "Kinzigtäler" eine große Rolle und blase den ganzen Tag aus verschiedenen Richtungen. Der Wind im Kinzigtal herrsche oft stärker vor als der in der Berechnung*

zugrunde gelegte „leichte" Wind von 3m/s. Zusätzlich würden die Lärmemissionen bei Regen verstärkt. Nasse Fahrbahnen erhöhten die Lärmemissionen deutlich.

Der Vorhabenträger verweist hierzu auf die RLS-90 als verbindliche Berechnungsmethode. Die Windrichtung werde dabei immer von der Straße zum Immissionsort gesetzt. Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungpegel gälten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort. Der Einfluss von Straßennässe werde nicht berücksichtigt (RLS-90, Seite 11).

Die Berechnung ist auch insoweit von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da die rechtlich zutreffenden Berechnungsmethoden zugrunde gelegt wurden.

- *Zum Verständnis der Berechnungen hätten die Einwender mit einem Mittelungspegelrechner gerechnet. Der Rechner gelte für zwei lange gerade Fahrstreifen mit einem beiderseitigen Sichtfeld von jeweils 564 m, d.h. dahinrollender Verkehr in beide Richtungen und sei daher nur bedingt anwendbar. Als Berechnungsfaktoren hätten die Einwender folgendes zugrunde gelegt:*

  - *2006 seien für die Ortsumfahrung Haslach bereits 22.000 Fahrzeuge gezählt worden. Nun nach 12 Jahren sei die Anzahl von Pkw und Lkw sehr deutlich gestiegen, insbesondere der nächtliche Anteil von Lkws. Erhöhe sich der DTV um 1.000 Fahrzeuge, vergrößere sich die Emission grundsätzlich um 0,2 dB(A). Die Prognose für 2030 von nur 18.900 Fahrzeugen pro Tag sei paradox.*
  - *Straßengattung: Die B 33, auch Europastraße Nr. 531, sei eine wichtige Fernstraßenverbindung, hier werde in den Berechnungen des Vorhabenträgers 1 dB(A) weniger angesetzt.*
  - *Straßenoberfläche: lärmarmer Splittmastixasphalt SMA 11 DStrO-Wert und Pegelminderung -2 dB(A).*

  Wie es scheine, unterlägen die Berechnungen einer kostensparenden Schönfärberei. Nur sehr geringe Veränderungen in der Berechnung ergäben für Bollenbach eine nächtliche Grenzwertüberschreitung an nur vier Immissionspunkten. Der DStrO-Wert mit einer Pegelminderung von -2 dB(A) sei hier weit mehr als aufgebraucht. Werde hier mit den Tatsachen gerechnet, seien deutlich mehr Anwohner von einer nächtlichen Grenzwertüberschreitung betroffen:

  - *Fünf Anwesen in der Zillmatt II, A – E (nicht gerundet: 48,3 – 48,7 dB(A) nachts)*
  - *Fünf Häuser in der Kinzigstraße 11-19 (Kinzigstraße 11 + 13: 47,8 – 48,6 dB(A) nachts, Kinzigstraße 15-19 bisher schon über dem Grenzwert von 49 dB nachts)*
  - *Drei Häuser im Kleinen Grünle I und II (Im kleinen Grünle 2; 1. OG: 48,1 dB(A) nachts; Im kleinen Grünle II A: 48,2 und 48,8 dB(A) nachts; Im kleinen Grünle II B: 48,7 und 49,0 dB(A) nachts)*

- *Bohnackerstraße 20 und 24, (Bohnackerstraße 20 2.OG: 48,4 dB(A) nachts; Bohnackerstraße 24 1.OG: 49,0 dB(A) nachts)*
- *Allmendweg 4, 8 und 10 (Allmendweg 4: 48,8 und 49,0 dB(A) nachts; Allmendweg 8 und 10 lägen bisher schon über dem Grenzwertwert von 49 dB(A) nachts)*
  die geplante Zillmatt I sei hier noch nicht berücksichtigt.

Der Vorhabenträger hat zu den Grundlagen der Berechnung erwidert, aktuelle Verkehrszahlen von 2017 wiesen sogar auf einen geringeren Anstieg der Verkehrsteilnehmer hin als bisher angenommen. Laut Prognose sei ein Anstieg von 7,2 % erwartet worden, tatsächlich sei eine Erhöhung um 5,5 % eingetreten. Der Lkw-Anteil in der Nacht sei mit 27 % bereits sehr hoch angenommen. Die höheren Verkehrszahlen in der Ortsdurchfahrt Haslach erklärten sich durch zusätzlichen Innerortsverkehr, der sich im Außerortsbereich nicht auf die B 33 umlagern werde.

Die Berechnungen des Vorhabenträgers seien gemäß der verbindlichen Berechnungsmethode RLS-90 durchgeführt worden.

Die Straßenbauverwaltung sichere zu, zum Zeitpunkt der Bauausführung einen lärmmindernden Belag mit einer Wirkung von -2,0 dB(A) einzubauen. Im Planfeststellungsverfahren könnten keine Zusagen für eine bestimmte Belagsart gemacht werden, da sich die Forschung hier stetig weiterentwickle. Es könne aber zugesagt werden, dass ein nach dem Stand der Technik zum Bauzeitpunkt verfügbarer und geeigneter lärmmindernder Belag verwendet werde.

Gemäß den Einwendern würde eine geringe Veränderung bei den Eingangswerten zu mehr Grenzwertüberschreitungen führen. Da die Beurteilungspegel auf ganze Dezibel aufgerundet seien, würde dies nicht zwangsläufig einen höheren Beurteilungspegel nach sich ziehen.

Die Berechnung der Lärmimmissionen wurde vom Vorhabenträger auf Grundlage der rechtlichen Vorgaben und nach fachlichen Standards durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorstehenden Ausführungen des Vorhabenträgers hierzu nachvollzogen und trägt diese mit. Die Zusage im Hinblick auf den lärmmindernden Belag wurde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Das Land stelle Kartenmaterial zur Verfügung, das Lärmbelastungen aufzeige und hier sei im Jahre 2012 für Bollenbach bereits eine Belastung durch Straßenlärm von 55-60 db(A) beschrieben: https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml*

  Da nun ein Ausbau auf drei Fahrspuren geplant sei, sei es nicht nachvollziehbar, dass diese Lärmbelastung sinke, da seit 2012 das Verkehrsaufkommen sicher nicht weniger geworden sei. Die Erhöhung auf Tempo 100 km/h werde ihr Übriges tun.

Aufgrund der 16. BImSchV müsse der Beurteilungspegel am Immissionsort in der in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden.

Die Lärmkartierung des Landes werde entsprechend der 34. BImSchV nach der Methode des VBUS („Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“) berechnet. Die Nachtwerte seien etwa gleich wie bei einer Berechnung nach RLS-90 im Straßenbau, die Tagwerte seien i.d.R. höher, weil bei VBUS der Pegel DEN (day-evening-night) ermittelt werde.

Angesichts der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und der daraus folgend unterschiedlichen Berechnungsmethoden sind die verschiedenen Werte für die Planfeststellungsbehörde nachzuvollziehen. Zweifel an der fachlichen Richtigkeit der schalltechnischen Berechnungen ergeben sich hieraus nicht.

- *Die errechnete Verkehrsprognose sei kritisch zu sehen. Im konkreten Fall erscheine zweifelhaft, ob für das Jahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 18.775 Kfz/24 h angenommen werden könne (für die schalltechnische Berechnung seien es 18.900 Kfz/24 h). Immerhin sei zu berücksichtigen, dass die vorhandene Verkehrsbelastung der Verkehrsstärkenkarte 2010 entnommen worden sei und die Prognose sich auf das Jahr 2030 beziehe. Ob innerhalb von 20 Jahren lediglich 2600 Kfz/24 h mehr hinzukämen, erscheine dem Einwender zu wenig. Jedenfalls aber, wenn dies zutreffend sein sollte, sei nicht nachvollziehbar, was die Planung mit „üblichen Verkehrszunahmen" meine.*

  Außer dem PKW-Verkehr sei in der Hauptsache auch der Schwerlastverkehr stark angestiegen. Immer mehr LKW mit ausländischem Kennzeichen seien zu beobachten. Durch den Ausbau der Bundesstraße vermuteten die Einwender eine erhöhte Attraktivität, gerade auch für den gesamten Schwerlastverkehr, um z.B. mautgebührenpflichtige Straßen zu umgehen und als Alternativroute die B 33 zu wählen. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wäre die Folge.

  Außerdem werde sich die Anzahl der Fahrzeuge noch deutlich erhöhen, wenn die Umfahrung von Haslach fertiggestellt sei.

  Der Vorhabenträger weist hierzu darauf hin, dass die angesetzte Verkehrszunahme auf Studien, wie der Schell-Studie beruhe, ergänzt durch Erfahrungswerte aus der Region. Aktuelle Verkehrszahlen von 2017 wiesen sogar auf einen geringeren Anstieg der Verkehrsteilnehmer hin als bisher angenommen. Laut Prognose sei ein Anstieg von 7,2 % erwartet worden, tatsächlich wäre eine Erhöhung um 5,5 % eingetreten.

  Die Verkehrszahlen von 2017 zeigten einen Schwerverkehrsanteil von 11,4 %. In der Prognosebelastung, die der Berechnung zugrunde liege, sei ein Anteil von 14 % ange-

setzt. Selbst unter Berücksichtigung von Verkehrsumlagerungen durch den Bau der Ortsumfahrung Haslach ließen sich nicht genügend Grenzwertüberschreitungen ableiten, um einen aktiven Lärmschutz zu rechtfertigen.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorgelegten Lärmberechnungen im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme nicht zu beanstanden. Der Vorhabenträger hat seine Prognose auf der Grundlage valider fachlicher Daten und Studien erstellt. Die entsprechenden Prognosen sind daher plausibel und werden von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen.

- *Bis jetzt sei die Regelgeschwindigkeit 80 km/h, der Verkehr fließe relativ gleichmäßig. Durch die Erhöhung auf 100 km/h werde der Lärm durch die Abrollgeräusche noch höher. Die zusätzliche Überholmöglichkeit nach dem Ausbau werde den Lärm dann durch Beschleunigungs- und Motorengeräusche noch weiter erhöhen.*

  Die Fahrzeuge beschleunigten und dadurch seien die von Kraftfahrzeugen ausgehenden Antriebsgeräusche höher. Die Antriebsgeräusche hingen in erster Linie von der Drehzahl des Motors ab. Die Drehzahl werde im zweispurigen Bereich durch die Überholvorgänge sehr hoch sein. Eine gleichförmige Bewegung der Fahrzeuge sei nicht zu erwarten.

  Die 16. BImSchV lege das zu verwendende Rechenverfahren verbindlich fest. Beschleunigungs- oder Verzögerungsvorgänge würden nicht explizit berücksichtigt.

  Dies ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

- *Die Lärmberechnung sei außerdem nur für die schon länger gebauten Häuser gemacht worden, das angrenzende Neubaugebiet „Zillmatt", in dem vor Kurzem erst Häuser gebaut worden seien, seien nicht in die Lärmberechnung mit einbezogen.*

  Der Vorhabenträger widerspricht, dass das Neubaugebiet "Zillmatt" bereits in der Lärmberechnung berücksichtigt worden sei. Die Objektnummern 66 bis 70 der Unterlage 17.1, Anlage 3 zeigten die entsprechenden Berechnungspunkte.

  Die Planfeststellungsbehörde hat dies entsprechend nachvollzogen und bestätigt dies.

6.5.1.2.7.2 *Forderung nach aktivem Schallschutz*

Mehrere Einwender fordern die Errichtung einer Schallschutzmauer als aktive Lärmschutzmaßnahme im Bereich Bollenbach. Sie stützen dies vor allem auf die folgenden Argumente:

- *Der Bau eines Hauses sei aktuell sehr kostspielig und teuer. Müsse ein Einwender aus welchen Gründen auch immer das Haus verkaufen, würde er auf keinen Fall mehr den Wert erzielen wie vor dem Ausbau und der höheren Geschwindigkeit auf der B 33 in dem Teilstück.*

- *Das Verkehrsaufkommen habe sich auch um Haslach deutlich erhöht. Schon jetzt sei der Verkehrslärm der B 33 in Bollenbach belastend. Mit dem Ausbau und einer Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf 100 km/h werde diese Belastung weiter ansteigen. Besonders nachts sei der Geräuschpegel extrem belastend. Der Lärm jedes einzelnen Fahrzeugs auf der B 33, vor allem Lastkraftfahrzeuge sowie Motorräder und hoch motorisierte PKW, stellten für die Anwohner in Bollenbach eine hohe Belastung dar und minderten die Lebensqualität.*
- *Die Erweiterung auf zwei Streifen in Richtung Offenburg sei nach knapp 7 km von Hausach kommend die erste sichere Überholmöglichkeit, d. h. in unmittelbarer Nähe der Einwender beschleunigten Pkw und Lkw aus einer engen Kurve kommend, Lkw mit max. 50 und Pkw mit max. 60 km/h auf 80 bzw. 100 km/h. Erfahrungsgemäß beschleunigten Pkws beim Überholen oft bis 120 km/h und gelegentlich auch mehr (hoher Überholdruck). Dieses geschehe besonders abends und nachts. Diese Überholmöglichkeit werde den Lärmpegel deutlich erhöhen.*
- *Der noch nicht geklärte Hochwasserschutz für die Kinzig spiele ebenfalls eine sehr große Rolle. Es könne der Fall eintreten, dass der Hochwasserschutz den Schall der B 33 Richtung Bollenbach lenke und damit unweigerlich zu höherer Lärmbelastung führe, als in den Planunterlagen dargestellt. Das sei ein weiterer Grund für einen aktiven Schallschutz an der B 33 in Fahrtrichtung Offenburg.*
- *Ein passiver Lärmschutz, lediglich durch Lärmschutzfenster, in Gebäuden erfüllten ihren Zweck nur in permanent geschlossenem Zustand. Was wiederum die Lebensqualität mindere. Ein Aufenthalt oder das Spiel von Kindern sei permanent durch den Verkehrslärm der B 33 belastet und biete dann keine Erholung mehr.*

  Gleiches gelte für den Aufenthalt auf der Terrasse oder Loggia. In den heißen Sommermonaten sei nur durch nächtliches Lüften die Temperatur im Haus erträglich zu halten. Hier sei ein passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster) nicht sinnvoll, jedoch äußerst kostensparend.

Der Vorhabenträger hat zur Forderung nach einer Lärmschutzwand zum aktiven Schallschutz im Bereich Bollenbach darauf hingewiesen, dass die gesetzlichen Vorgaben in dieser Sache eindeutig seien. Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sei das BImSchG. Entsprechend § 41 Abs. 2 BImSchG könnten aktive Lärmschutzmaßnahmen unterbleiben, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden. Es sei das Gebot der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten. Aufgrund dieser gegebenen Sach- und Rechtslage könne der Forderung nicht abgeholfen werden.

Laut Aussage des Landesbetriebs Gewässer bestehe sowohl für den linken als auch für den rechten Kinzigdamm im Bereich der Ausbaustrecke kein Anlass für eine Erhöhung des

Hochwasserschutzes. Insofern seien dadurch auch keine Veränderungen der Lärmbelastung zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an, dass auf aktive Lärmschutzmaßnahmen hier aufgrund der unverhältnismäßig hohen Kosten verzichtet werden kann. Wie oben unter 6.5.1.2.3.3 dargestellt, würden die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen im vorliegenden Fall mehr als das 40-fache dessen betragen, was für geeignete passive Schutzmaßnahmen erforderlich ist. Im Zusammenspiel mit den verhältnismäßig geringen Grenzwertüberschreitung in der Nacht sind daher passive Lärmschutzmaßnahmen als rechtlich ausreichend zu erachten.

Ergänzend wurde von privater Seite gefordert, einen lärmmindernden Fahrbahnbelag zu verwenden, um die Lärmbelastung zu verringern:

Da das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bei Pkw bereits ab circa 30 km/h (bei Lkw ab circa 60 km/h) die dominierende Geräuschquelle sei, könne der Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnbelägen die Lärmbelastung verringern. Geringe Reifen-Fahrbahn-Geräusche könnten durch Absorption (z. B. offenporiger Asphalt OPA) oder durch günstige Fahrbahnoberflächen (z. B. lärmarmer Splittmastixaspalt SMA 8 LA, lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D, Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung DSH-V 5) erzielt werden.

Die akustischen Besonderheiten der unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen seien als Korrektur DStrO in den RLS-90 ausgewiesen. Ein moderner geräuschmindernder Straßenbelag könne um bis zu acht dB(A) leiser als der Referenzbelag sein. Pflaster führten zu deutlich lauteren Geräuschen als der Referenzbelag, ebenso mangelhafte Fahrbahndecken mit Schlaglöchern oder Kanaldeckel mit Niveauunterschied.

Der Vorhabenträger hat hierzu zugesichert, zum Zeitpunkt der Bauausführung einen lärmmindernden Belag mit einer Wirkung von -2,0 dB(A) einzubauen. Im Planfeststellungsverfahren könnten jedoch keine Zusagen für eine bestimmte Belagsart gemacht werden, da sich die Forschung hier stetig weiterentwickle. Es könne aber zugesagt werden, dass ein nach dem Stand der Technik zum Bauzeitpunkt verfügbarer und geeigneter lärmmindernder Belag mit einer Wirkung von mindestens -2,0 dB(A) verwendet werde.

Durch den Ausbau würden mögliche vorhandene Unebenheiten auf der Fahrbahnoberfläche beseitigt. Die Entwässerung erfolge breitflächig in den vorhandenen seitlichen Graben, sodass keine Abläufe erforderlich seien, die Überfahrgeräusche erzeugen könnten.

Hierzu wurde im Rahmen der Online-Konsultation von Einwender-Seite erwidert, warum ein Asphaltbelag mit lediglich 2 dB(A) Schallreduktion vorgesehen werde, wenn mit neuen Schallschutz-Asphaltdecken eine Reduktion von 8 dB(A) erreicht werden könne.

Dazu hat der Vorhabenträger erklärt, offenporige Asphaltbeläge (OPA) sollten wegen der erheblichen Nachteile (hohe Kosten, kurze Haltbarkeit) nur in begründeten Ausnahmefällen angewendet werden. Der Einsatz von OPA bedürfe einer sorgfältigen Abwägung, da Nachteile hinsichtlich Dauerhaftigkeit, Unterhaltung, Reparaturfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und der oft aufwändigen Gestaltung der Entwässerungseinrichtungen bestünden.

Diese Abwägung des Vorhabenträgers ist auch unter Umweltgesichtspunkten (Nachhaltigkeit durch längere Haltbarkeit) nachvollziehbar und wird von der Planfeststellungsbehörde daher mitgetragen. Unter Berücksichtigung der nur geringen Anzahl an Grenzwertüberschreitungen sowie der zu erwartenden erheblichen Nachteile eines offenporigen Asphaltbelages wird die Zusage im Hinblick auf den nach dem Stand der Technik verfügbaren lärmmindernden Belag mit einer Wirkung von mindestens -2,0 dB(A) als ausreichend erachtet. Diese Zusage wurde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

Weiterhin wurde von privaten Einwendern gefordert, die Geschwindigkeit im Bereich von Häusern nicht von 80 km/h auf 100 km/h zu erhöhen, sondern Tempo 80 km/h beizubehalten.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung nach Baufertigstellung der Verkehrsbehörde obliege und nicht dem Vorhabenträger. Da Verkehrssicherheitsdefizite auf der Strecke beseitigt würden, werde der Standard für Außerortsstraßen von 100 km/h empfohlen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Zuständig hierfür ist gemäß § 44 StVO die Straßenverkehrsbehörde. Eine Entscheidung darüber ist im Rahmen dieses Beschlusses nicht zu treffen.

6.5.1.3 Zusammenfassende Bewertung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Rahmen der Gesamtabwägung zu dem Ergebnis, dass die vom Vorhabenträger geplanten Schallschutzmaßnahmen verhältnismäßig sind und daher den Anforderungen von § 41 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV entsprechen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Ergebnisse des Erläuterungsberichts, des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der Unterlage 17 nachvollzogen. Sie sind plausibel und werden von ihr mitgetragen. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass das Vorhaben nicht dazu dient, künftig zusätzliche, zu einem größeren Verkehrsaufkommen führende Verkehrsströme abzuwickeln, sondern vielmehr eine Verbesserung des Verkehrsflusses und die Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden soll. Das Vorhaben bewirkt also keine Erhöhung der Verkehrsmenge. Soweit dies erforderlich und verhältnismäßig ist, werden Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz in den Planungen vorgesehen.

Der Zulassung des Vorhabens stehen somit keine Gründe des Lärmschutzes entgegen.

Bei diesem Ergebnis ist zudem noch nicht berücksichtigt, dass langfristig aufgrund der zunehmenden Elektromobilität mit einem Rückgang des Verkehrslärms zu rechnen ist.

6.5.2 Immissionen während der Bauphase

Unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter III. im verfügenden Teil des Beschlusses werden durch den Bau des Vorhabens keine relevanten Immissionen verursacht. Die Nebenbestimmungen sind geeignet, nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Immissionen zu unterbinden.

Baubedingte Immissionen können wegen der Unregelmäßigkeit der Einwirkungen zwar nicht sinnvoll prognostiziert werden. Ihnen kann jedoch im Wege entsprechender Schutzvorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG angemessen Rechnung getragen werden.

Die Baustelle ist gem. § 22 BImSchG so zu betreiben, dass während der Bauphase alle schädlichen Umwelteinwirkungen wie Emissionen von Lärm, Schwingungen und Luftschadstoffe, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und die nach dem Stand der Technik unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Bei der Bautätigkeit ist im Übrigen die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm), die nach § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin maßgebend ist, zu beachten. Die Einhaltung der Richtwerte der AVV-Baulärm wurde als Auflage in den Beschluss aufgenommen, ebenso wie ein Entscheidungsvorbehalt über Entschädigungen für den Fall, dass die Richtwerte nicht eingehalten werden können.

Weitergehende Belastungen, die das im Rahmen des Üblichen durch Baumaßnahmen hinzunehmende Maß an Beeinträchtigungen übersteigen, sind nicht zu erwarten. Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Dauer, Intensität und Umfang der Beeinträchtigungen kein unzumutbares Ausmaß erreichen, sodass neben den als Nebenbestimmungen unter III. aufgenommenen Punkten nach § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG dem Vorhabenträger weitergehende Schutzvorkehrungen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, nicht aufgegeben werden mussten.

6.5.3 Ergebnis zum Immissionsschutz

Aus den dargestellten Gründen kommt die Planfeststellungsbehörde unter Anwendung der gesetzlichen Grenzwerte bzw. der Rechtsprechung zum Immissionsschutz und im Rahmen der Gesamtabwägung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar ist.

6.6
Klimaschutz

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) ist am 18.12.2019 in Kraft getreten mit dem nationalen Ziel ein Rahmengesetz zu schaffen, in dem die Prinzipien des Klimaschutzes gesetzlich verankert werden. In § 13 I KSG ist ein Berücksichtigungsgebot für die Träger öffentlicher Aufgaben statuiert, die bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zur Erfüllung festgelegten Ziele berücksichtigen müssen.

Am 11.02.2023 ist zudem das sog. Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) in Kraft getreten. Es bezweckt den Schutz des Klimas durch eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zur Treibhausgasneutralität und eine gleichzeitige Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels im Land (§ 1 KlimaG BW). Gemäß § 7 S. 1 KlimaG BW hat die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen.

Beide Vorschriften sind somit inhaltlich vergleichbar und werden hier daher einheitlich betrachtet.

Im Rahmen der Abwägungsentscheidung lösen die Regelungen zwar eine Berücksichtigungspflicht aus, sind aber nicht als Optimierungsgebot zu verstehen. Das heißt, das Klimaschutzgebot und die damit verbundenen Emissionsziele haben trotz ihrer verfassungsrechtlichen Bedeutung keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Ein solcher Vorrang kann weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG abgeleitet werden, wobei das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt.

Klimaschutzbelange können demnach zugunsten anderer Belange in den Hintergrund treten. Sie stellen jedoch bei der Entscheidungsfindung einen wichtigen Belang dar, der in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

Vorteile eines Vorhabens können speziell bei Straßenprojekten etwa die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Verringerung des Unfallgeschehens darstellen, wobei auch elementare Faktoren wie die Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen anzuerkennen sind.

Der Vorhabenträger hat einen Fachbeitrag Klima vorgelegt (Unterlage 17.4), der eine Abschätzung der THG-Emissionen des Vorhabens auf Grundlage der „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr enthält. Die Abschätzung erfolgt aufgeteilt auf die Bereiche THG-Lebenszyklusemissionen, verkehrsbedingte THG-Emissionen und landnutzungsbedingte THG-Emissionen.

Der Fachbeitrag kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass durch den Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach zusätzliche Emissionen von 23 t CO2/a zu erwarten sind, es sich hierbei aber um die klimafreundlichste Planungsalternative handelt und alle Möglichkeiten zur Beschränkung der Infrastruktur auf das notwendige Maß ausgenutzt wurden.

Da die B 33 in Planbereich bereits heute die kürzeste Verbindung für regionale Verkehrsströme darstellt, ist durch den Ausbau nicht mit einer wesentlichen Verkehrszunahme und einer damit einhergehenden Erhöhung verkehrlich bedingter THG-Emissionen zu rechnen. Weiterhin sind im Gebiet des Vorhabens keine organischen oder besonders kohlenstoffreichen Böden oder Treibhaussenken vorhanden, die durch den Ausbau in Anspruch genommen werden. Die Flächenversiegelung durch den Ausbau wurde so weit wie möglich auf das Minimum reduziert und wird zudem durch verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Insgesamt sind daher die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima durch das Vorhaben verhältnismäßig gering.

Zudem ist der Vorhabenträger zur Einsetzung einer Umweltbaubegleitung verpflichtet. Zu deren Aufgabenumfang gehört auch die Überwachung der Einhaltung der Umweltvorschriften. Hierzu zählt auch das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg, welches in § 6 Abs. 1 verlangt, dass jeder nach seinen Möglichkeiten zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beitragen soll. Dies gilt aufgrund der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand (§ 5 KlimaG BW) insbesondere auch für die Straßenbauverwaltung und die von ihr beauftragten Firmen. Aufgrund dieser allgemeinen Regelung und der Überwachung durch die Umweltbaubegleitung war es nicht erforderlich, kleinteiligere Nebenbestimmungen in diesem Beschluss vorzusehen.

6.7
Naturschutz und Landschaftspflege

6.7.1
Verbotstatbestände der Naturschutzgesetze

6.7.1.1
Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zur Erhaltung des europäischen Natura 2000-Gebietsnetzes

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt,

dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Das hier vorliegende Vorhaben ist mit Natura 2000 vereinbar. Es führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen. Ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.2a) liegen keine FFH- und Vogelschutzgebiete im Wirkungsbereich bzw. Untersuchungskorridor der Baumaßnahme.

6.7.1.2
Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Regelungen zum Erhalt von Naturschutzgebieten und von Landschaftsschutzgebieten

Im Planungsgebiet und im näheren Umfeld befinden sich keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete. Demgemäß führt das Vorhaben nicht zu Beeinträchtigungen entsprechend geschützter Gebiete und ist mithin mit § 23 Abs. 2 und § 26 Abs. 2 BNatSchG vereinbar.

6.7.1.3
Verbot der Zerstörung oder Beeinträchtigung besonders geschützter Biotope

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind alle Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung von besonders geschützten Biotopen führen können.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.2a) stellt fest, dass Teilflächen von zwei nach § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotopen durch das Ausbauvorhaben betroffen werden. Es handelt sich hierbei zum einen um das Biotop „Hecken am Straßendamm“ (Biotop-Nr. 176143170323), bei dem ein Verlust von rund 3.600 m² durch das Vorhaben zu erwarten ist. Zum anderen ist das Biotop „Auwald am Mühlbach (Biotop Nr. 176143170324) betroffen, bei dem ein Verlust von rund 200 m² Fläche anzunehmen ist.

Mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung des § 30 BNatSchG ab dem 01.03.2022 fallen nunmehr auch FFH-Mähwiesen unter den Biotopschutz nach §§ 30 ff. BNatSchG. Solche FFH-Mähwiesen bestehen auf beiden Seiten der B 33 zwischen Steinach und Haslach und sind während der Bauphase durch das erforderliche Baufeld entlang der Bundesstraße betroffen. Der Vorhabenträger hat hierzu eine ergänzende Unterlage zum LBP (Unterlage 19.2a) vorgelegt, die die Beeinträchtigungen der FFH-Mähwiesen im Einzelnen darlegt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen.

Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG können Ausnahmen vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die Erteilung der Ausnahme erfolgt gemäß § 33 Abs. 3 S. 2 NatSchG durch die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

Zum Ausgleich des Eingriffs in das besonders geschützte Biotop wird im LBP die Pflanzung von Hecken zwischen Fahrbahn und seitlichen Parallelwegen/Damm auf einer Fläche von 450 m² (Maßnahme A 1) und die flächenhafte Pflanzung von Bäumen und Sträuchern auf Straßennebenflächen auf einer Fläche von rund 6.200 m² (Maßnahme A 2) vorgesehen.

Die Untere Naturschutzbehörde hat hierzu in ihrer Stellungnahme vom 24.01.2018 explizit erklärt, dass die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope vollständig ausgeglichen würden und einer Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG daher zugestimmt werde. Sie hat darüber hinaus mit E-Mail vom 25.02.2022 mitgeteilt, dass die Ausnahme auch im Hinblick auf die FFH-Mähwiesen im Sinne des § 30 Abs. 2 S. 1 Nr. 7 BNatSchG erteilt werden könne. Der Ausgleich habe gleichwertig und gleichartig zu erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt daher mit diesem Planfeststellungsbeschluss die zur Gestattung der Eingriffe in die betroffenen Biotope erforderlichen Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG.

Von einer erheblichen Beeinträchtigung des Biotops „Magerrasen am Kinzigdamm“ (Biotop Nr. 177143170510) wird hingegen nicht ausgegangen, da eine Inanspruchnahme durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Ausweisung von Bautabuflächen) verhindert werden kann.

6.7.1.4
Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten

Dem Vorhaben stehen auch keine besonderen Verbotstatbestände des Artenschutzes entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen des Vorhabens und mögliche Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten ausreichend untersucht. Er kommt dabei zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vermieden werden kann.

Die vorgelegte Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (Unterlage 19.2c) hat insbesondere das Vorkommen und die Auswirkungen des Vorhabens auf Haselmäuse, Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Tagfalter und Libellen untersucht.

Dabei hat sich zusammengefasst das folgende Konfliktpotential durch das Vorhaben ergeben, wenn keine geeigneten Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden:

Im Zuge der Bauarbeiten und der vorausgehenden Baufeldräumung können einzelne Individuen oder Entwicklungsstadien der Haselmaus, der Zauneidechse oder von Vögeln verletzt oder getötet werden. Darüber hinaus kann es zur Zerstörung von Nahrungshabitaten und Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Tiere sowie zu Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Lärm kommen.

Durch die Anlage gehen zudem dauerhaft Nahrungshabitate, Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren.

Betriebsbedingt ist hingegen nicht mit einer entscheidenden Erhöhung der Beeinträchtigungen für die untersuchten Arten zu rechnen, da durch den Ausbau keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung und Zerschneidungswirkung der bereits bestehenden B 33 zu erwarten ist.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen sieht die Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung umfangreiche Maßnahmen zur Bewältigung des vorstehend dargestellten Konfliktpotentials vor (siehe auch Maßnahmenblätter im LBP, Unterlage 19.2). Zu nennen sind hier zum Beispiel die Abzäunung von Bautabuflächen zum Schutz wertvoller Lebensräume, Bauzeitenbeschränkungen, Vergrämung der Zauneidechse, Reptilienschutzzäune, Anlage von Wilden Hecken als Brut- und Lebensstätte und die Anlage von Steinriegeln.

Die Umsetzung des vorgesehenen Konzepts ist durch eine ökologische Baubegleitung durch eine fachkundige Person mit guten Fachkenntnissen über die vorkommenden Arten zu begleiten und zu überwachen. Die Einhaltung dieser Anforderung ist neben der mehrfachen Nennung in den festgestellten Planunterlagen auch durch die verbindliche Anordnung einer naturschutzfachlichen Baubegleitung in den Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss sichergestellt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt daher nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass angesichts der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen im konkreten Fall kein Eingreifen von Verbotstatbeständen zu erwarten ist.

Eine Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für dieses Vorhaben deshalb nicht erforderlich.

6.7.2
Vermeidung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft

Im Rahmen einer Gesamtabwägung ist nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zu berücksichtigen, dass ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht zugelassen oder durchgeführt werden darf, wenn die Beeinträchtigungen vermeidbar oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung anderen Belangen vorgehen.

Das beantragte Vorhaben führt zwar zu Eingriffen in Natur und Landschaft, unterlässt aber vermeidbare Beeinträchtigungen, § 15 Abs. 1 BNatSchG. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausreichend kompensiert, § 15 Abs. 2 BNatSchG.

Im Einzelnen wird auf die Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19) verwiesen. Diese Ausführungen sind nach dem Stand der fachlichen Praxis erarbeitet und nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen hierauf und macht sie sich zu eigen. Im Verfahren wurden grundsätzliche Bedenken gegen den LBP von keiner Seite geäußert.

Die im LBP und ergänzend im Artenschutzbeitrag aufgeführten Maßnahmen sind mit der Planfeststellung dieser Unterlagen verbindlich und folglich vollumfänglich umzusetzen, damit das Vorhaben den Belangen von Naturschutz und Landschafspflege gerecht wird. Die Planfeststellungsbehörde hat einen entsprechenden Hinweis unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Anordnung weitergehender Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Ersatzzahlung vor, wenn die vorgesehenen Maßnahmen nicht umgesetzt werden und das Entwicklungsziel nicht erreicht wird. Die Planfeststellungsbehörde hat einen entsprechenden Auflagenvorbehalt unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

6.7.2.1
Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Der LBP stellt die Auswirkungen des Vorhabens auf Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie ihre Erheblichkeit im Detail dar. Außerdem wurde zur Ermittlung des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen die Intensität der einzelnen Eingriffswirkungen beurteilt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen.

6.7.2.2
Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt deshalb nicht der naturschutzrechtlichen oder allgemein fachplanerischen Abwägung. Sie ist darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt und/oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben möglichst gering zu halten, indem diese vermieden bzw. minimiert werden.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist jedoch nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. So ist unbestritten, dass zur Begründung der Vermeidbarkeit im Sinne des Naturschutzrechts nicht darauf verwiesen werden kann, dass auf das Vorhaben als solches verzichtet werden könnte oder dass die Eingriffe im Rahmen einer anderen Alternative nicht notwendig wären. Das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen ist vielmehr darauf gerichtet, die Auswirkungen auf den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst möglichst gering zu halten, indem diese vermieden bzw. minimiert werden. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind, § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG. Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätten und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden können.

Maßnahmen, die zu einem zumindest partiell anderen Vorhaben führen (z.B. eine andere räumliche Ausführungsvariante), sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sondern sind im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Deshalb stellt sich in diesem Zusammenhang nicht die Frage, ob Eingriffe durch die Wahl einer der geprüften Varianten hätten vermieden werden können.

Die Planung entspricht diesem naturschutzrechtlichen Gebot. Der Vorhabenträger hat Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit wie möglich und zumutbar ausgeschöpft. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im LBP (Unterlagen 19.2 und 19.2a) und den dort enthaltenen Maßnahmenblättern dargestellt. Im Wesentlichen sind zur Verminderung bzw. Vermeidung von Beeinträchtigungen folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- Reduzierung von Bauflächen auf ein Mindestmaß und Ausweisung von Tabuflächen in naturschutzfachlich wertvollen Bereichen (V 1)
- Erhaltung vorhandener Biotopstrukturen durch geeignete Schutzmaßnahmen (V 2)
- Rekultivierung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen (V 3)
- Bauzeitenbeschränkung und Vergrämung zum Schutz von Vögeln und Reptilien (V 4)
- Anlage von Wilden Hecken und Anbringen von Kästen für Haselmäuse (V 5)
- Ausweisung von Tabuflächen in nach § 33 NatSchG geschützten Bereichen und wertvollen Lebensräumen für Vögel und Reptilien (V 6)
- Anlage von Reptilienschutzzäunen (V 7)
- Anlage von 3 Steinriegeln und Bereitstellen von CEF-Flächen mit insg. 2.880 m² (V 8)
- Berücksichtigung der FFH-Wiesen im Baustellenerschließungsplan (V 9)
- Ausbringen von Bodenvlies nach Abtrag und Zwischenlagerung des Oberbodens zur Vermeidung von Bodenumlagerungen und -durchmischungen (V 10)

Diese Maßnahmen gewährleisten, dass bereits ein Teil der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild auf ein unerhebliches Maß gemindert werden kann.

Anhaltspunkte für weitere mögliche und verhältnismäßige, aber nicht vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sind nicht gegeben. Die Verwirklichung des Vorhabens kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden. Eine weitergehende Reduzierung der Beeinträchtigung ist zur Verwirklichung des verfolgten Zwecks nicht möglich. Das Vermeidungskonzept entspricht daher den Anforderungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG.

6.7.2.3
Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe durch Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen

(Ausgleichsmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG).

Zum Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen sieht das Kompensationskonzept des LBP Ausgleichsmaßnahmen vor, die im LBP (Planunterlagen 19.2 und 19.2a) sowie in den darin enthaltenen Maßnahmenblättern dargestellt sind. Im Wesentlichen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Pflanzung von Hecken zwischen Fahrbahn und seitlichen Parallelwegen/Damm (A 1)
- Flächenhafte Pflanzung von Bäumen und Sträuchern auf Straßennebenflächen (A 2)
- Pflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen; insg. 36 Stück (A 3)
- Ansaat von Landschaftsrasen auf Böschungen (A 4)
- Berankung von Lärmschutzwänden (A 5)
- Entsiegelung von 700 ² befestigten Flächen (A 6)
- Entsiegelung und Rekultivierung der vorübergehend als Baustraßen genutzten Bereiche (A 7)
- Rekultivierung und Wiederherstellung der vorübergehend beanspruchten FFH-Mähwiesen (A 8)

Trotz dieser Maßnahmen verbleiben Eingriffswirkungen, die nur durch zusätzliche Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können.

Die Höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg (Ref. 55) hat sich am 26.11.2020 in Folge der Neukartierung einer FFH-Mähwiese im Vorhabenbereich und der damit verbundenen Ergänzungen zum LBP zu den Eingriffen in Natur und Landschaft geäußert. Da FFH-Mähwiesen aufgrund einer Gesetzesänderung nunmehr dem Biotopschutz unterfallen, hat die Höhere Naturschutzbehörde diese Stellungnahme allerdings zwischenzeitlich als hinfällig bezeichnet. Inhaltlich wurde die vorhandene FFH-Mähwiese im obenstehenden Gliederungspunkt zum Biotopschutz bereits ausführlich behandelt.

6.7.2.4
Kompensation nicht ausgleichbarer Eingriffe durch Ersatzmaßnahmen

Mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen können nicht alle der durch den Ausbau der B 33 zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts kompensiert

werden. Nicht ausgleichbare erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere, Boden und Wasser.

Als Alternative zum hier nicht gegebenen Vollausgleich sieht das Bundesnaturschutzgesetz in § 15 Abs. 2 S. 1 die Möglichkeit von Ersatzmaßnahmen vor. Nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Zur Kompensation der verbleibenden, nicht ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen sieht das Maßnahmenkonzept des LBP die folgende Ersatzmaßnahme vor:

> Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Kinzig bei Steinach am „Steinacher Wehr“ (E 1)

Unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahme kommt der LBP zu dem Ergebnis, dass durch diese Maßnahmen insgesamt eine Vollkompensation der Eingriffe erreicht wird.

Den im Laufe des Verfahrens geäußerten Bedenken der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde wurde vom Vorhabenträger durch Planänderungen und Ergänzungen der Planunterlagen Rechnung getragen. Die Änderungen wurden von den beteiligten Naturschutzbehörden geprüft und von diesen als ausreichend zugestimmt. Dies ergibt sich aus den Stellungnahmen vom 13.08.2020, 05.11.2020 und 25.02.2022 (Untere Naturschutzbehörde) bzw. 15.02.2022 (Regierungspräsidium Referat 55).

Im Ergebnis sieht die Planfeststellungsbehörde die Aussagen des LBP als zutreffend an. Die durch das Vorhaben entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch die Maßnahmen vollständig kompensiert. Die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum werden in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise wiederhergestellt und das Landschaftsbild gleichermaßen landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neu gestaltet.

Die Planfeststellungsbehörde kommt deshalb zu dem Ergebnis, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert sind.

6.7.2.5
Ergebnis zur Zulässigkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ausreichendem und angemessenem Umfang entsprochen wurde.

Diese Einschätzung wird durch die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 05.11.2020 bestätigt.

Durch Planänderungen und -ergänzungen sowie die im Planfeststellungsbeschluss festgehaltenen Nebenbestimmungen konnten noch einmal Verbesserungen gegenüber der ursprünglichen Planung erreicht werden. Das abschließende Ergebnis des LBPs, wonach die Bilanz zwischen Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen ist, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde bestätigt.

6.7.3 Vorbringen der Höheren Naturschutzbehörde

Die Höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg (Referat 55) hat mit Schreiben vom 02.02.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Der für die naturschutzfachlichen Belange gewählte Untersuchungsraum sei mit 100 Metern beidseits der Straße sehr knapp bemessen. Üblicherweise würden bis zu 500 Metern betrachtet, um aussagekräftige Ergebnisse zu bekommen. Im Bereich um die B 33 lägen neben dieser Bundesstraße noch andere Straßen, sowie Bahntrasse und Siedlungen. Auch die Kinzig durchfließe den Bereich. Das Tal sei schmal und werde auf beiden Seiten von Wald begrenzt. Damit sei der Zerschneidungsgrad sehr hoch und es könne insoweit schwierig sein, einen breiten Streifen mit naturschutzfachlich relevanten Flächen zu finden. Trotzdem könnten auch Waldarten, die die freien Talflächen als Nahrungshabitat nutzten, relevant sein. Es sei daher nicht ausgeschlossen, dass bei den vorgelegten Untersuchungen Arten übersehen worden seien. Insoweit wäre zumindest eine überschlägige Betrachtung hilfreich. Da es sich hier nur um einen Erweiterungsbau der bereits bestehenden Trasse handle, könne das gewählte Vorgehen sonst mitgetragen werden.*

  Der Vorhabenträger hat diesbezüglich erläutert, dass der Untersuchungskorridor mit 100 m als ausreichend betrachtet werde, da es sich um einen 3-streifigen Ausbau einer bestehenden Bundesstraße handle. Veränderungen in der Verkehrsbelastung seien nicht zu erwarten, sodass auch die betrieblichen Beeinträchtigungen in dem 100 m Korridor ausreichend abgebildet werden könnten.

  Zudem seien im artenschutzrechtlichen Gutachten auch waldbewohnende Arten berücksichtigt worden (z.B. Fledermäuse, Haselmaus, waldgebundene Vogelarten).

  Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag des Vorhabenträgers nachvollzogen und schließt sich diesem – insbesondere vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Zustimmung der Höheren Naturschutzbehörde zum gewählten Vorgehen – an.

- *Die Fahrbahnverbreiterung reduziere nicht nur wertlose Randflächen der schon bestehenden Trasse, sondern verschiebe auch Straßenrandflächen weiter in den noch übrigen, durch Pflanzen und Tiere nutzbaren Raum. Sie verringere dadurch den im Kinzigtal sowieso schon schmalen und stark vorbelasteten potentiellen Lebensraum von Arten. Dies könne auch bei einer nur geringfügigen Erweiterung der Straße für schon beeinträchtigte*

Restpopulationen theoretisch auch das Verschwinden bedeuten. Diesem Summationseffekt sollte bei der Eingriffs-Ausgleichsbetrachtung stärker Rechnung getragen werden.

Der Vorhabenträger hat erwidert, dass im Artenschutzrechtlichen Gutachten und LBP versucht werde, diesem Aspekt im Zuge der vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen (z.B. Erhalt von Sonderstandorten, Lebensraumverbesserungen, etc.) gerecht zu werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag des Vorhabenträgers nachvollzogen und schließt sich diesem im Ergebnis an.

- *Für die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werde ein fünf Jahre dauerndes Monitoring in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung vorgesehen. Dieser Zeitraum sei zu kurz bemessen, um für alle Maßnahmen die langfristige Wirksamkeit dokumentieren zu können. Es sei daher notwendig, je nach Art der Maßnahme hinaus noch Monitoringerhebungen mindestens nach zehn, 15 und 20 Jahren durchzuführen. Die Ergebnisse seien der Naturschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen.*

  Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Monitoring-Zeiträume entsprechend zu erweitern sowie die Ergebnisse regelmäßig vorzulegen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Die Pflege der als Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen deklarierten Maßnahmenflächen müsse auch zukünftig, d.h. langfristig sichergestellt sein (§ 15 IV BNatSchG i.V.m. § 15 III NatSchG), damit z.B. Steinriegel für Zauneidechsen nicht nach kurzer Zeit überwuchert und von den Tieren aufgegeben würden. Ein Konzept, wie und durch wen das sichergestellt werden solle, fehle in den Unterlagen und wäre nachzureichen.*

  Dazu trägt der Vorhabenträger vor, ein derartiges Konzept sei nicht Teil der aktuellen Leistungsphase "Feststellungsentwurf", sondern werde erst im LAP ausgearbeitet. Die Flächen würden nach der Herstellung an die untere Verwaltungsbehörde zur Pflege übergeben.

  Diesem Vortrag schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

6.7.4 Vorbringen der Unteren Naturschutzbehörde

Das Landratsamt Ortenaukreis (Untere Naturschutzbehörde) hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Zum geplanten dreistreifigen Ausbau der B 33 im genannten Abschnitt bestünden von der Unteren Naturschutzbehörde, vorbehaltlich nachfolgender Punkte, keine grundsätzlichen*

Einwände. Für das Vorhaben sei auch keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Die Baumaßnahme erfordere eine ökologische Baubegleitung. Diese Umweltbaubegleitung diene der kontinuierlichen Berücksichtigung von artenschutzfachlichen und -rechtlichen Belangen, die heute bereits bekannt seien oder sich mit Realisierung des Projektes ergeben würden. Dabei sei vor allem für die besonders und streng geschützten Arten Vorsorge zu treffen. Es werde auf das Artenschutzgutachten in den Entwurfsunterlagen, Anlage 19.2 verwiesen. Gegebenenfalls seien neue Erkenntnisse zum Schutz von Arten, z.B. Haselmaus, Zauneidechse, zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass die Beteiligung einer ökologischen Baubegleitung im LBP vorgesehen sei. Die Haselmausröhren seien Ende 2017 eingeholt worden. Es habe keinen Nachweis der Haselmaus gegeben – weder in den Röhren noch Hinweise bei Nüssen.

- *Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Anlagen 9 und 19.1 und 19.2) erfasse und bewerte die Belange von Natur und Landschaft und benenne Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, sowie Ausgleichsmaßnahmen und eine Ersatzmaßnahme zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe in der Natur und Landschaft.*

  Die Ermittlung des Ausgleichsdefizits anhand von Ökopunkten in Tabelle 16 und Tabelle 18 weiche allerdings von Vorgaben der Ökokontoverordnung ab und müsste deshalb begründet werden. So sei der Standardwert für den Biotoptyp 35.63/35.64 elf Ökopunkte pro m² und nicht acht wie in Tabelle 16. Dieser Unterschied führe zu einem weiteren Kompensationsbedarf von 37.500 Ökopunkten.

  Demgegenüber seien Ökopunkte bei der Bewertung von Ausgleichsmaßnahmen, Tabelle 18, teilweise zu hoch angesetzt (14 anstatt 12, 6 anstatt 5 und 16 anstatt 12) worden und bei der letzten Position zu niedrig (8 anstatt 11).

  Nach Ermittlung der Unteren Naturschutzbehörde ergebe der weitere Kompensationsbedarf von 37.500 Ökopunkten und dazu die geringere Ausgleichswirkung eine Abweichung von ca. 50.000 Ökopunkten gegenüber dem LBP.

  Hierzu führt der Vorhabenträger aus, dass die Reduzierung bei der Bewertung der Biotoptypen wegen der Lage direkt an der bestehenden Bundesstraße vorgenommen worden sei. Dennoch könne diesem Änderungswunsch nachkommen werden, da auch die Ausgleichsmaßnahmen in der Stellungnahme mit elf Ökopunkten angerechnet würden, statt wie im LBP angegeben mit acht Ökopunkten.

Der Vorhabenträger erkennt auch die abweichende Bewertung der Ausgleichsmaßnahmen an. Er hat in der Folge den Landschaftspflegerischen Begleitplan um die Maßnahmen V09, V10 und A09 ergänzt und ein Monitoring und Risikomanagement aufgenommen.

Die Untere Naturschutzbehörde hat daraufhin mit Schreiben vom 05.11.2020 mitgeteilt, dass auf dieser Grundlage davon auszugehen sei, dass die Beeinträchtigungen gleichartig und gleichwertig ausgeglichen würden.

- *Des Weiteren erscheine fraglich, ob die als Ausgleich gelistete Maßnahme A 7 „Entsieglung der vorübergehend als Baustraße genutzten Flächen" als Ausgleichsmaßnahme bezeichnet werden könne.*

  Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis. Es sei aber nicht entscheidungserheblich, da die Kosten für den Fischpass rechnerisch wesentlich höhere Ökopunkt-Defizite ausgleichen könnten.

  In ihrer nachfolgenden Stellungnahme vom 05.11.2020 geht die Untere Naturschutzbehörde ebenfalls davon aus, dass die Eingriffe mit den im LBP enthaltenen Maßnahmen ausgeglichen werden. Änderungs- oder Ergänzungsbedarf ergibt sich mithin nicht.

- *Mit der Ansaat von Landschaftsrasen, Ausgleichsmaßnahme A 4, sei sicherzustellen, dass sich keine Neophyten etablieren.*

  Der Vorhabenträger hat dies zugesagt.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Zum Ausgleich von verbleibenden Eingriffen benenne der LBP die Ersatzmaßnahme (E1): „Wiederherstellung der Durchgängigkeit in der Kinzig am Steinacher Wehr". Die verbal-argumentative Beschreibung des LBP vermittle, dass mit sämtlichen Ausgleichsmaßnahmen und der Ersatzmaßnahme die vorhabenbedingten Eingriffe ausgeglichen bzw. vollständig kompensiert seien. Dem stimme die Untere Naturschutzbehörde zu, wenngleich wie oben erwähnt Unstimmigkeiten bestünden und die Ersatzmaßnahme E1 nicht mit Ökopunkten berechnet werde.*

  Auf eine Berechnung mit Ökopunkten sei verzichtet worden, da es hierzu kein abgestimmtes Verfahren gebe. Die Berechnung von Ökopunkten über einen Kostenansatz sei risikobehaftet, da die Erfahrungen aus früheren und laufenden Wehrumbaumaßnahmen gezeigt hätten, dass die tatsächlichen Kosten in der Regel wesentlich höher lägen als die von der Fischereibehörde angegebenen Kostenschätzungen.

  Im speziellen Fall "Wehr Steinach" könnte jedoch (zur zusätzlichen Überprüfung) ein Kostenansatz herangezogen werden, da die Maßnahme bereits umgesetzt worden sei (Baukosten ca. 350.000 zzgl. MwSt.). Das über Ökopunkte berechnete Ausgleichsdefizit für

die Schutzgüter Boden und Pflanzen/Tiere belaufe sich entsprechend dem LBP auf 270.849 Ökopunkte.

Unter Anrechnung der von der Unteren Naturschutzbehörde ermittelten zusätzlichen 50.000 Ökopunkte sowie den nicht in Ökopunkten berechenbaren Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und den Time-Lag Effekt (Annahme 20-25 %), ergebe sich ein maximaler Ausgleichsbedarf von ca. 400.000 Ökopunkten. Umgerechnet in Euro (Ansatz ÖKV: 4 Ökopunkt = 1 Euro) ergäben sich im Kostenansatz lediglich 100.000 Euro, d.h. die Kosten für den Fischpass reichten deutlich über diese errechnete Summe hinaus.

Allerdings sei der Ansatz 1 Euro = 4 Ökopunkt zwar gültig, aber bereits sehr veraltet, da die Ökopunkte auf dem freien Markt zwischenzeitlich mit 0,8-1,3 Euro/Ökopunkt gehandelt würden. Dennoch beweise diese Rechnung, dass mit dem Bau des Fischpasses das erforderliche Ausgleichsdefizit kompensiert werden könne, selbst wenn das Defizit 50.000 Ökopunkte höher läge.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorstehenden Ausführungen des Vorhabenträgers nachvollzogen und trägt diese mit. Auch die Untere Naturschutzbehörde hat dem im Ergebnis nicht widersprochen, sondern geht ebenfalls von einer vollständigen Kompensation aus.

- *Die Wiederherstellung der Durchgängigkeit am Steinacher Wehr habe eine besondere naturschutzfachliche Bedeutung und dementsprechende Kompensationswirkung. Die Maßnahme erfordere eine eingehende Fachplanung und qualifizierte Begleitung der aufwändigen Umbauarbeiten in der Kinzig.*

  Der Vorhabenträger hat dazu mitgeteilt, dass die Maßnahme bereits gebaut und von einer fachlichen Baubegleitung sowie der Höheren Fischereibehörde begleitet worden sei. Die Funktionsfähigkeit der Fischtreppe werde anhand eines Monitorings überprüft werden.

  Den Anforderungen der Unteren Naturschutzbehörde wurde damit insoweit bereits Rechnung getragen und ein weiterer Regelungsbedarf im Rahmen dieses Beschlusses ergibt sich nicht.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Untere Naturschutzbehörde) hat sich mit Schreiben vom 05.11.2020 zu den Ergänzungen zum LBP sowie zu den dazugehörigen Plänen hinsichtlich der Neukartierung der FFH-Mähwiese geäußert.

Gemäß den Antragsunterlagen werde der FFH-Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiese mit einer Gesamtfläche von 10.659 m² vorhabenbedingt temporär in Anspruch genommen.

Es werde darauf hingewiesen, dass gemäß § 19 BNatSchG eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes jeder Schaden sei, der erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des

günstigen Erhaltungszustands dieser Lebensräume oder Arten habe. Keine Schädigung liege vor bei zuvor ermittelten nachteiligen Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person, die von der zuständigen Behörde nach den §§ 34, 35, 45 Absatz 7 oder § 67 Absatz 2 oder, wenn eine solche Prüfung nicht erforderlich sei, nach § 15 oder auf Grund der Aufstellung eines Bebauungsplans nach § 30 oder § 33 des Baugesetzbuches genehmigt worden seien oder zulässig seien. Falls eine erheblich nachteilige Auswirkung einer FFH-Mähwiese vorhabenbedingt zu erwarten sei, werde das Benehmen erteilt, wenn die nachteiligen Auswirkungen gleichartig und gleichwertig ausgeglichen würden. Zum Nachweis der ökologischen Funktionalität der Maßnahmen werde ein Monitoring erforderlich.

Aus naturschutzfachlicher Sicht seien die Maßnahmen V 09, V 10, A 08 (Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 9 – 11) sowie das vorgeschlagene Monitoring und Risikomanagement (Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 8) geeignet die Beeinträchtigungen gleichartig und gleichwertig auszugleichen.

Unter der Maßgabe, dass die oben genannten Maßnahmen festgesetzt und umgesetzt würden, seien durch das oben genannte Vorhaben keine naturschutzfachlichen oder -rechtlichen Bedenken erkennbar. Man bitte, die Maßnahmen in der Planfeststellung festzusetzen.

Mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung des § 30 BNatSchG ab dem 01.03.2022, wonach FFH-Mähwiesen zukünftig unter den Biotopschutz nach §§ 30 ff. BNatSchG fallen, bedarf es nunmehr einer Ausnahme der Unteren Naturschutzbehörde. Eine solche kann nur zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können, § 30 Abs. 3 BNatSchG.

Die Gesetzesänderung ist für das vorliegende Planfeststellungsverfahren relevant, da für die Entscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich ist.

Die Untere Naturschutzbehörde hat mit E-Mail vom 25.02.2022 unter Bezugnahme auf ihre obigen Ausführungen mitgeteilt, dass die Ausnahme erteilt werden könne. Der Ausgleich habe gleichwertig und gleichartig zu erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt daher im Rahmen dieses Beschlusses die zur Gestattung der Eingriffe in die FFH-Mähwiese erforderliche Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG. Die ergänzten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind als Teil der Planunterlagen ebenfalls verbindlicher Bestandteil dieses Beschlusses.

6.7.5
Ergebnis zu den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass den Belangen von Natur und Landschaft in ausreichendem Umfang entsprochen wurde. Durch das Vorhaben werden keine naturschutzrechtlichen Verbotstatbestände verletzt und Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht vermieden werden können, werden hinreichend kompensiert.

6.8
Bodenschutz und Altlasten

Belange des Bodenschutzes oder Altlasten stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz) hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu den Themenkreisen Altlasten und Bodenschutz wie folgt Stellung genommen:

- *Im Bereich des Baugrundstücks lägen nach derzeitigen Erkenntnissen keine Altlasten/ Altlastverdachtsflächen vor.*

  Laut dem im Feststellungsentwurf vom Juni 2017 enthaltenen Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan würden bei dem geplanten Vorhaben 21.700 m² Bodenfläche vorübergehend und 21.200 m² Bodenfläche dauerhaft beansprucht, wobei rund 5.000 m² Fläche dauerhaft neu versiegelt würden.

  Aus der dauerhaften Neuversiegelung ergebe sich ein Kompensationsdefizit in Höhe von 97.449 Ökopunkten. Da dem errechneten Kompensationsdefizit für das Schutzgut Boden nur Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 37.600 Ökopunkten (Entsiegelung von 700 m² Fläche, Rekultivierung von 3.300 m² Fläche) gegenüberstünden, müsse das verbleibende Defizit schutzgutübergreifend durch die Ersatzmaßnahme E 1 kompensiert werden (Wiederherstellung der Durchgängigkeit in der Kinzig bei Steinach für Lachs).

  Für 21.700 m² Bodenfläche, die für Baustelleneinrichtung und Baustraßen beansprucht würden, werde kein Kompensationsdefizit benannt, da davon ausgegangen werde, dass diese Flächen erfolgreich rekultiviert würden. Wie die Rekultivierung dieser vorübergehend beanspruchten Bodenflächen im Einzelnen erfolgen solle, werde nicht näher ausgeführt.

  Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wie bei allen Baumaßnahmen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand bzw. Nutzung zurückgeführt würden. Ggfs. vorhandene Verdichtungen würden tiefengelockert.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Untere Bodenschutzbehörde hierzu keine weiteren Anmerkungen vorgetragen, sodass von der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen wird, dass die Rekultivierung den fachlichen Anforderungen entspricht.

- *Dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, sei aus dem im Dezember 1992 vom Umweltministerium Baden-Württemberg in der Reihe Luft/Boden/Abfall herausgegebenen Heft 19 ('Verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg') bekannt, dass in den Fahrbahnnahbereichen von Bundesstraßen (bis 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) Bodenmaterial anstehe, welches über Schadstoffgehalte verfügen könne, die die Vorsorgewerte nach Anhang 2, Punkt 4 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) überschritten. Derart schadstoffhaltige Bodenmaterialien dürften gemäß § 12 Abs. 2 und 4 BBodSchV nicht in oder auf durchwurzelbare Bodenschichten bzw. auf landwirtschaftliche oder gärtnerisch genutzte Flächen ein- bzw. aufgebracht werden. Ausgenommen hiervon seien entsprechend § 12 Abs. 10 BBodSchV Verlagerungen von erhöht schadstoffhaltigen Bodenmaterialien in Gebieten, deren Böden allgemein erhöhte Schadstoffgehalte aufwiesen. In diesen Gebieten sei eine Verlagerung zulässig, wenn die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert werde.*

  Gemäß Kapitel 6.3 (Öffnungsklausel) der vom Umweltministerium Baden-Württemberg herausgegebenen „Verwaltungsvorschrift für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial" (VwV Boden vom 14. März 2007; Az.: 25-8930.08M20 Land/3) seien die Trassenbereiche als Gebiete mit erhöhten Schadstoffgehalten in den Böden im Sinne von § 12 Abs. 10 BBodSchV anzusehen. Eine Verlagerung von verkehrsbedingt erhöht schadstoffhaltigem Bodenmaterial innerhalb bestehender bzw. neuer Fahrbahnnahbereiche sei daher grundsätzlich möglich.

  Der Vorhabenträger wisse nicht, ob es zum Boden neuere Untersuchungen gebe, da das zitierte Dokument (Verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg) bereits viele Jahre alt sei. Der Vorhabenträger gehe davon aus, dass die Untere Bodenschutzbehörde fachlich auf dem aktuellen Stand der Technik sei und nehme dieses Ergebnis zur Kenntnis. Der abgetragene Oberboden solle möglichst im Rahmen der Bauarbeiten wiederverwendet werden.

  Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass den Belangen insoweit ausreichend Rechnung getragen wurde.

- *Bezüglich der Verwertung von anderen mineralischen Materialien (z. B. Straßenaufbruch) mit erhöhten Schadstoffgehalten, die im Zuge des 3-streifigen Ausbaus der B 33 anfallen könnten, werde auf die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft entsprechend § 7 Abs. 3 KrWG verwiesen.*

Dem entsprechend habe die Verwertung von Abfällen ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Die Verwertung erfolge ordnungsgemäß, wenn sie im Einklang mit den Vorschriften des KreisIaufwirtschafts-/Abfallgesetz und anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften stehe. Sie erfolge schadlos, wenn nach der Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigungen und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten seien.

Der Vorhabenträger hat dies zur Kenntnis genommen und ein entsprechender Hinweis wurde von der Planfeststellungsbehörde unter III. in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen.

- *Aus fachtechnischer Sicht könne dem geplanten 3-streifigen Ausbau der B 33 zwischen Steinach und Haslach/West zugestimmt werden, wenn im Hinblick auf die geplante Entsiegelung von 700 m² versiegelter Fläche, die geplante Rekultivierung von vorübergehend beanspruchter Fläche im Umfang von 21.700 m² und die Verwertung der dabei anfallenden Bodenmassen und anderer mineralischer Materialien (Ausbauasphalt etc.) die beigefügten Auflagen zu Bodenschutz und Abfallverwertung beachtet würden. Es werde darum gebeten, diese Auflagen in die Genehmigung mit aufzunehmen.*

  Damit solle sichergestellt werden, dass im Zuge der geplanten Baumaßnahmen die Anforderungen an einen schonenden und sparsamen Umgang mit dem Boden gemäß § 4 Abs. 2 Landes-Bodenschutzgesetz eingehalten und anfallende mineralische Materialien (Bodenmaterial, Straßenaufbruch etc.) einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung gemäß § 7 Abs. 3 KrWG zugeführt werden.

  Es werde diesbezüglich auch darauf hingewiesen, dass im Rahmen des 3-streifigen Ausbaus der B 33 am Fahrbahnnahbereich (bis 5 m vom beidseitigem Fahrbahnrand) Bodenmaterialien anfallen, die aufgrund der mit dem Straßenverkehr verbundenen Schadstoffemissionen deutlich erhöhte Schadstoffgehalte aufweisen könnten. Diese erhöhten schadstoffhaltigen Bodenmaterialien dürften keinesfalls auf durchwurzelbaren Bodenflächen außerhalb der Herkunftsflächen bzw. den die Straßenbaumaßnahme begleitenden Bauwerken verwertet werden.

  Der Vorhabenträger hat zugesagt, sämtliche der aufgeführten Auflagen zu erfüllen und erforderlichenfalls Rücksprache mit der Unteren Boden- und Altlastenbehörde zu führen.

  Da die geforderten Maßgaben von der Planfeststellungsbehörde unverändert in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen wurden, wird auf eine erneute Wiedergabe an dieser Stelle verzichtet.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz) hat in seiner Stellungnahme vom 19.08.2020 im Rahmen der Online-Konsultation darüber hinaus keine weiteren Anregungen oder Bedenken im Hinblick auf den Bodenschutz oder Altlasten geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde stellt daher zusammenfassend fest, dass die Planung unter Berücksichtigung der verfügten Auflagen und aufgenommenen Hinweise die Belange des Bodenschutzes sowie der Altlasten im erforderlichen und gebotenen Umfang berücksichtigt.

6.9
Gewässerschutz

Belange des Gewässerschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Untere Wasserwirtschaft- und Bodenschutzbehörde) hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen:

- *Bei Bau-km 1+555 erfolge die Gewässerquerung zu einem Gewässer mittels DN 300 Betonrohr. Im Zuge der Straßenverbreiterung sei es notwendig die Verrohrung um 3 m zu verlängern. Für die Gewässerquerung sei eine Erlaubnis gemäß § 28 WG durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich. Dieser werde nur unter Auflagen zugestimmt und es werde empfohlen, die Erlaubnisse unbefristet zu erteilen.*

  Der Vorhabenträger sagt zu, die Verlängerung der Gewässerquerung im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

  Die in Bezug genommenen Auflagen des Amtes für Wasserwirtschaft und Bodenschutz beziehen sich vorrangig auf den Bodenschutz und die Abfallverwertung und wurden unverändert in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss übernommen. Demgemäß sind die von der Fachbehörde aufgeführten Voraussetzungen für ihr Einvernehmen im Sinne des § 19 Abs. 3 WHG erfüllt. Es haben sich im Verfahren zudem keine Anhaltspunkte ergeben, dass die notwendige Verlängerung der Gewässerquerung zu einer schädlichen Gewässerveränderung oder zu einer Erschwerung der Gewässerunterhaltung im Sinne des § 36 Abs. 1 WHG führt. Die entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 28 Abs. 1 WG i. V. m. § 36 Abs. 1 WHG wurde von der Planfeststellungsbehörde daher in den Tenor dieses Beschlusses aufgenommen.

- *Nach derzeitigem Kenntnisstand (Endfassung Hochwassergefahrenkarten) würden die geplanten Flächen im Bereich zwischen km 1+650 und km 1+720 bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis teilweise überflutet. Diese Flächen lägen somit nach § 65 WG in einem gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet. Im Überschwemmungsgebiet sei gemäß § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuchs untersagt.*

Die erforderliche wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG durch die Planfeststellungsbehörde könne erst erteilt werden, wenn die folgenden Voraussetzungen dafür nachgewiesen seien:

1. *die Hochwasserrückhaltung wird nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verlorengehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen,*
2. *der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser wird nicht nachteilig verändert,*
3. *der bestehende Hochwasserschutz wird nicht beeinträchtigt und*
4. *das Vorhaben wird hochwasserangepasst ausgeführt.*

In den vorliegenden Planungsunterlagen sei das Thema „Bauverbot im Überschwemmungsgebiet" nicht hinreichend genug erläutert. Der vom HQ100 betroffene Bereich sei im zeichnerischen Teil der Planungsunterlagen dargestellt, finde jedoch im Erläuterungsbericht unter Abschnitt 6.3.1 nach wie vor keine Erwähnung.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn Richtung Kinzigvorland gehe im Vergleich zum Bestand Rückhalteraum verloren. Das Differenzvolumen Plan/Bestand sei anhand der aktuellen HWGK-Daten zu ermitteln und an anderer Stelle auszugleichen. Die Planunterlagen seien durch entsprechende Nachweise zu ergänzen.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, es handele sich um Wasser, welches bereits auf Höhe von Schnellingen über den Damm trete und den Bereich zwischen Bollenbach und der B 33 sowie den kleinen Bereich zwischen Hochwasserdamm und B 33 einstaue. Da die Höhe der Straße nicht verändert werde, sei ein Überfluss auch nach der Verbreiterung noch gewährleistet.

Durch die Verbreiterung des Straßenkörpers werde ein geringes, ursprünglich überflutetes Volumen überbaut. Der Vorhabenträger sage zu, dies durch eine geringfügige Vertiefung angrenzender Flächen auszugleichen.

Der Vorhabenträger hat dem Landratsamt zudem mit E-Mail vom 30.01.2019 zum Thema Überschwemmungsgebiete die hydraulischen Berechnungen übersandt. Er teilte dazu mit, dass zum Zeitpunkt der Berechnungen der 3-streifige Ausbau zusätzlich noch ein Anschlussohr auf die vorhandenen B 33-Brücken im Osten der Ausbaustrecke beim Anschluss Haslach enthalten habe. Aus den Berechnungen sei hervorgegangen, dass lediglich dieses Anschlussohr aufgrund der zusätzlichen Rampen Hochwasserprobleme verursache. Dieses Anschlussohr sein nun im Rahmen der Planfeststellung jedoch nicht mehr Bestandteil der Planung.

Für die gesamte Reststrecke, die auf der bestehenden Straßenhöhe geführt werde, seien keine Auswirkungen der Planung auf die hydraulische Situation festgestellt worden. Die bereits im Bestand überflossenen Flächen der B 33 zwischen km 1+650 und km 1+720 kurz vor dem Bauende seien nicht durch eine direkte Überströmung von der Kinzig hervorgerufen worden.

Im Bericht auf den Abbildungen 5-39 und 5-41 sei die Situation nur schwer erkennbar, deshalb sei noch einmal bei Hydrotec angefragt und auch eine mündliche Einschätzung eingeholt worden. Gemäß Hydrotec seien die Auswirkungen der Straßenverbreiterung minimal. Ein entsprechender Screenshot mit einer größeren Darstellung zum Sachverhalt für den Bestand sei dem Landratsamt zur Verfügung gestellt worden.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz) hat sich mit E-Mail vom 21.03.2019 zu diesem Vortrag des Vorhabenträgers geäußert:

Der Grund für die negative Stellungnahme seien die Überströmung der B 33 zwischen km 1+650 und km 1+720 gewesen. Durch eine Verbreiterung der Straße gehe in diesem Bereich Retentionsraum verloren. Dies sei nach dem Wassergesetz nicht zulässig, auch wenn es sich nur um einen sehr geringen Retentionsverlust handle. Das verloren gegangene Volumen müsse quantifiziert werden und an geeigneter Stelle ausgeglichen werden. Der Ausgleich müsse nicht unmittelbar an der überströmten Stelle stattfinden. Vorher könne dem Verfahren nicht zugestimmt werden.

Zu diesem Vorbringen hat der Vorhabenträger mit E-Mail vom 24.02.2020 erwidert:

Im Zuge des 3-streifigen Ausbaus der B 33 zwischen Steinach und Haslach liege der Straßenzug am Bauende zwischen Bau-km 1+560 und bis über das Bauende Bau-km 1+850 hinaus bis zur Überführung der alten B 33 im HQ100-Bereich. Die Überflutung der Straße erfolge im Bereich von km 2+040 von Ost nach West. Das Wasser fließe westseitig der alten B 33 in Richtung Biberach und laufe bei Bau-km 1+720 bis 1+560 wieder über die Straße auf die Ostseite zurück. Durch den Ausbau der Fahrbahn von 2-streifig auf 3-Streifigkeit ergebe sich durch die Verbreiterung des Straßenkörpers nach Westen zur Kinzig hin ein Retentionsverlust von ca. 930 m³, was gemäß WHG § 78 und § 65 wiederhergestellt werden müsse. Die Höhenlage der neuen Fahrbahn werde gegenüber dem Bestand nicht verändert.

Durch Tieferlegung der im überarbeiteten Lageplan dargestellten Flächen F1 (1090m³) und F2 (1640m²) insgesamt 2730m² um ca. 0,35 bis 0,40 m könnten die verlustigen 930m³ ausreichend kompensiert werden. Durch Erweiterung der Flächen Fa und Fb könnten weitere Rückhaltevolumen 85m³ + 400m³ = 485m³ bei Bedarf generiert werden. Um die bestehenden Kanalleitungen (Gewerbekanal und Ableitung Wassergraben bei 1+940) durch Tieferlegen des Geländes nicht in ihrem Bestand zu gefährden, sollten um die Leitungen ein seitlicher Sicherheitsabstand von ca. 4 bis 5 m eingehalten werden. Im Lageplan Unterlage 5 Blatt 4 und den Querschnitten Unterlage 20, Blatt 1 mit Datum 21.01.2020 sei die Retentionsmaßnahme dargestellt.

Das Landratsamt hat daraufhin mit E-Mail vom 03.03.2020 mitgeteilt, dass die Ausgleichsmaßnahmen aus Sicht der Behörde so in Ordnung seien und in die weitere Planung übernommen werden könnten. Im Rahmen der Online-Konsultation wurde dies von der Fachbehörde mit Schreiben vom 19.08.2020 erneut bekräftigt:

Es werde darauf hingewiesen, dass bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur nach § 78 Abs. 7 WHG zu bewerten seien. Demnach dürften solche Anlagen nur hochwasserangepasst errichtet werden.
Weiterhin dürfe sich die Hochwassergefahr durch solche Anlagen im Umkreis nicht erhöhen. Entgegen der ursprünglichen Stellungnahme aus dem Januar 2018 werde der dort thematisierten Eingriff in das Überschwemmungsgebiet als vernachlässigbar angesehen, somit ergebe sich durch die Maßnahme keine Änderung der Gefährdungssituation. Daher bestünden aus fachlicher Sicht keine Bedenken mehr gegen das Vorhaben.

Demgemäß kommt auch die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen des § 78 Abs. 7 WHG erfüllt sind. Ausweislich der fachlichen Einschätzung der Unteren Wasserbehörde ist die überarbeitete Planung hinreichend hochwasserangepasst ausgestaltet.

- *Gemäß den Angaben der wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18) solle das vorhandene Entwässerungsprinzip grundsätzlich erhalten bleiben.*

  Auf der freien Strecke werde das Niederschlagswasser wie bisher breitflächig über die Bankette und Böschungen zu vorhandenen oder neu vorgesehenen Versickerungsmulden geleitet. Im Bereich des Anschlusses Steinach solle das Niederschlagswasser direkt am Einlauf behandelt werden (Seiteneinläufe mit INNOLETT-Filter).

  Das Vorhaben liege außerhalb rechtskräftig festgesetzter Wasserschutzgebiete.

  Durch das gewählte Entwässerungsprinzip werde dem allgemeinen Grundwasserschutz ausreichend Rechnung getragen. Aus Sicht des Grundwasserschutzes könne dem Vorhaben zugestimmt werden.

  Aufgrund dieser fachlichen Einschätzung geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich durch das Vorhaben keine Konflikte hinsichtlich des Grundwasserschutzes ergeben.

- *Nach den Planunterlagen (Seite 21, Ziffer 4.12) solle das anfallende Regenwasser im Abschnitt 1 (Anschluss Steinach bis Brücke über die Kinzig) in Straßeneinläufen gesammelt und mittels Substratfiltern gereinigt und in den Mühlgraben eingeleitet werden. Im Abschnitt 2 (restlicher 3-streifiger Abschnitt bis Bauende) solle die Fahrbahn – wie bisher – breitflächig über die Bankette in längs laufende Mulden oder über Böschungen entwässert und vor Ort versickert werden.*

Dem beschriebenen Entwässerungskonzept könne grundsätzlich zugestimmt werden. Generell würden aber bzgl. der erlaubnispflichtigen Einleitungen für die beiden Abschnitte zur abschließenden fachtechnischen Beurteilung ausreichende Planunterlagen benötigt.

Hierbei werde darauf hingewiesen, dass beim Einsatz von technischen Lösungen (hier Substratfilter) der Einleitung in den Mühlgraben (Abschnitt 1) für die hier erforderliche Regenwasserbehandlung nur solche Anlagentypen und Bauprodukte zum Einsatz kommen dürften, die eine allgemein bauaufsichtliche Zulassung des DIBT besäßen.

Bezüglich der erlaubnispflichtigen Einleitungen der Entwässerungsmulden im Abschnitt 2 werde eine insbesondere ausreichende Risiko- und Gefährdungsanalyse (Stichwort: Überflutungssicherheit) benötigt.

Um zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung des Vorhabens zu vermeiden, werde vorsorglich darauf hingewiesen, dass der vollständige Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis rechtzeitig bei der Unteren Wasserschutzbehörde einzureichen sei. Die abschließende Stellungnahme könne erst nach Überarbeitung der o.g. Unterlagen erfolgen.

Der Vorhabenträger stand hier zunächst auf dem Standpunkt, dass mit den Unterlagen 18.1 sowie 18.2 die Entwässerung beider Abschnitte ausreichend dargelegt werde. Auf Nachfrage hat das Landratsamt dann Merkblätter für die erlaubnispflichtige Versickerung sowie Einleitung in Gewässer zugesandt.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Untere Wasserschutzbehörde mit Schreiben vom 19.08.2020 ihr Vorbringen zur Thematik der Abwasserentsorgung und Oberflächenentwässerung wie folgt konkretisiert und ergänzt:

Bezüglich der vorgesehenen Einleitungen in die Vorfluter im Abschnitt 1 werde um Ergänzung (u.a. Einleitmenge in l/s, r15,1) gebeten und es werde auf das beigefügte Merkblatt für Erlaubnisverfahren zur dezentralen Niederschlagswassereinleitung in Fließgewässer verwiesen.

Ebenso werde bzgl. der erlaubnispflichtigen Entwässerungsmulden im Abschnitt 2 zur abschließenden fachtechnischen Beurteilung benötigt:

- *Lage der Einleitung (Flurstück-Nr.), UTM-Koordinaten (Ost-/Nordwert)*
- *Darstellung der Notentlastung*
- *ausreichende Risiko- und Gefährdungsanalyse (Stichwort: Überflutungssicherheit)*
- *Grundriss mit Darstellung der Entwässerungsanlagen inkl. der Notüberlauflösung*
- *eine exemplarische Schnittzeichnung einer Versickerungsmulde mit Vermaßung und Bezug zum mittleren höchsten Grundwasserstand sowie Notüberlauf*

Die abschließende Stellungnahme könne erst nach Überarbeitung der o.g. Unterlagen zu den erlaubnispflichtigen Einleitungen erfolgen.

Der Vorhabenträger hat daraufhin ergänzende Pläne der Entwässerungsmaßnahmen vorgelegt. Diese enthalten insbesondere Pläne zu Leitungsbestand und Leitungsplanung, Notüberläufen und einer Versickerungsmulde. Darüber hinaus sind Berechnungen zur Einleitmenge sowie eine Beschreibung der Entwässerungsmulden im 2. Abschnitt und eine Risikobetrachtung zur Überflutungssicherheit enthalten.

Die Untere Wasserschutzbehörde hat hierzu mit Schreiben vom 07.02.2022 mitgeteilt, dass die Planunterlagen in dieser Form ihre Zustimmung fänden:

Für die Versickerungen sei eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig. Bezüglich der Einleitung von Regenwasser bei Bau-km 0+180 bis 0+300 über eine Leitung in den vorhandenen Kanal, werde davon ausgegangen, dass eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung vorhanden sei und die Einleitmenge sich nur minimal ändere.

Der Einschätzung der Fachbehörde zur Versickerung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Das Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Versickerung ergibt sich aus § 8 WHG i. V. m. § 14 Abs. 1 Nr. 5 WG. Gründe, die einer Erlaubniserteilung entgegenstehen, haben sich im Verfahren nicht ergeben, sodass der fachlichen Einschätzung der Unteren Wasserschutzbehörde gefolgt wird. Die notwendige Erlaubnis zur Versickerung im 3-streifigen Abschnitt sowie zwischen Bau-km 0+080 und 0+180 entsprechend dem vorgelegten Entwässerungskonzept (Unterlage 18.1a, Punkt 1.1 und 1.2) wird demgemäß mit diesem Beschluss erteilt.

6.10
Belange des Baus und der Unterhaltung von Gewässern

Das Regierungspräsidium Freiburg Referate 53.1 und 53.2 (Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung und Bau) haben mit Schreiben vom 17.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen:

In den beigefügten Ausbauquerschnitten sei der Dammweg nicht vermasst. Nach der vorübergehenden Inanspruchnahme des Dammweges durch die Behelfsfahrbahn müsse eine Dammwegbreite von mind. 3 m wiederhergestellt werden.

Der Vorhabenträger hat hierzu darauf hingewiesen, dass der vorhandene Dammweg nur eine befestigte Breite von ca. 2,2 m aufweise und auch nur so wieder angelegt werden könne, ohne ins HQ 100 einzugreifen.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag des Vorhabenträgers nachvollzogen und macht ihn sich zu eigen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass den Belangen des Baus und der Unterhaltung von Gewässern mit der Planung hinreichend Rechnung getragen wurde.

6.11
Landwirtschaft

Belange der Landwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Landratsamt Ortenaukreis (Untere Landwirtschaftsbehörde) hat mit Schreiben vom 24.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Sofern die Umsetzung der Baumaßnahme wie in der Planung dargestellt erfolge und die genannten Hinweise Beachtung fänden, würden aus landwirtschaftlicher Sicht keine weiteren Anregungen und Bedenken geäußert.

- *Nach Nr. 5.2.2 des Erläuterungsberichts erfolgten im Zuge des geplanten Straßenausbaus zusätzliche Bodenversiegelungen in einem Gesamtumfang von ca. 0,5 ha. Die Baumaßnahmen seien bei Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen möglichst flächensparend und flächenschonend durchzuführen.*

  Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sehr gering sei, dadurch, dass es sich um eine Fahrbahnverbreiterung in Richtung Kinzig handle. Auch in der Bauphase mit Baustellenumfahrung würden nur in geringem Maße private landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Der Großteil der Baustellenumfahrung liege auf dem Flurstück des vorhandenen Wirtschaftsweges. Weiteres Einsparungspotential werde von Seiten des Vorhabenträgers nicht gesehen.

  Diesen Vortrag hat die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und macht ihn sich zu eigen.

- *Wie in Nr. 9.9 des Erläuterungsberichts zum Grunderwerb dargelegt, komme es zu vorübergehender Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. In diesem Fall seien die Bewirtschafter vom Bauträger frühzeitig zu unterrichten und es sei darauf zu achten, dass es zu keiner Bodenverdichtung durch Baumaschinen bzw. zu keiner Kontamination des Bodens z.B. durch Öl- und Treibstoffe komme. Die Bodenverdichtung könne durch den Einsatz von Raupenfahrzeugen erheblich verringert werden.*

  Der Vorhabenträger sagt zu, die Bodenverdichtung und Kontaminierung nach Möglichkeit zu vermeiden.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Je nach Art der temporären Nutzung sei der Oberboden fachgerecht abzuschieben, vor Ort zu lagern und später wieder aufzubringen. Um ggf. entstandene Bodenverdichtungen zu beseitigen, sei der betreffende Bereich vor einer Rückgabe tiefgründig zu lockern.*

  Der Vorhabenträger sagt zu, den Oberboden fachgerecht zu behandeln sowie entstandene Bodenverdichtungen zu beseitigen. Die vorübergehend in Anspruch genommenen

Flächen würden nach Abschluss der Straßenbauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand bzw. Nutzung zurückgeführt. Ggfs. vorhandenen Verdichtungen würden tiefengelockert.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Sollte eine landwirtschaftliche Nutzung vorübergehend durch mehrwöchige Lagerung von Erde oder Baustoffen nicht möglich sein, sei der Nutzungsausfall zu entschädigen. Weiterhin könnten auch bei einem nur temporären Flächenentzug den Landwirten die Flächenprämien entzogen werden. Auch ein solcher Prämienentzug müsse entschädigt werden.*

  Sollte eine landwirtschaftliche Nutzung vorübergehend durch mehrwöchige Lagerung von Erde oder Baustoffen nicht möglich sein, sei eine Entschädigung zu prüfen. Ein entsprechender Prämienentzug könne auf Nachweis entschädigt werden.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Das Landratsamt weise darauf hin, dass die Wirtschaftswege auch während der Bauphase zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen angeschlossen werden müssten. Eine parallele Inanspruchnahme der Wirtschaftswege für den Baustellenverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr führten zu massiver Beeinträchtigung für die Landwirtschaft. Gerade in Erntezeiten bei Abtransport von Ernteerzeugnissen müsse der reibungslose, landwirtschaftliche Betrieb durch die Notwendigkeit des Maschinen- und Geräteeinsatzes ungestört möglich sein.*

  Der Vorhabenträger hat hierzu zugesichert, dass die Erreichbarkeit sämtlicher Flurstücke auch in der Bauphase mit Baustellenumfahrung gewährleistet sei.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Nach Nr. 6.4.1 des Erläuterungsberichts seien die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen überwiegend im Trassenbereich und auf den unmittelbar angrenzenden Flächen vorgesehen (z.B. Ersatzpflanzungen auf den neuen Böschungen). Zur Kompensation aller Resteingriffe werde eine Ersatzmaßnahme umgesetzt (Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Kinzig bei Steinach am „Steinacher Wehr"). Belange der Landwirtschaft würden durch diese Ersatzmaßnahme nicht tangiert. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion seien CEF-Maßnahmen erforderlich. Es handle sich um die Anlage von wilden Hecken, das Aufhängen von Kästen und die Anlage von Steinriegeln (2.880 m²).*

Würden bei der Durchführung der CEF-Maßnahmen landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht, seien den Bewirtschaftern bei Bedarf gleichwertige Ersatzflächen zuzuweisen. Sofern die Umsetzung der Baumaßnahme wie in der Planung dargestellt erfolge und die genannten Hinweise Beachtung fänden, würden aus landwirtschaftlicher Sicht keine weiteren Anregungen und Bedenken geäußert.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger erwidert, dass die vorgesehenen CEF-Maßnahmen (Wilde Hecken) ausschließlich auf Flächen der Bundesstraßenbauverwaltung stattfänden (Flurstücknummern 3461, 1436, 2892). Eine landwirtschaftliche Nutzung sei im Bereich außerhalb der Hecken nach wie vor möglich. Eine Ersatzfläche könne nicht gestellt werden.

Dies hat die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und sieht die landwirtschaftlichen Belange damit als gewahrt an.

Auch in der Gesamtschau kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass den Belangen der Landwirtschaft in der Planung hinreichend Rechnung getragen wurde.

6.12
Fischerei

Belange der Fischerei stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Staatliche Fischereiaufsicht (Regierungspräsidium Freiburg, Referat 33) hat mit Schreiben vom 23.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Bei der Umsetzung des Vorhabens erfolgten keine Eingriffe in Gewässer. Fischereifachliche Belange seien von dem Vorhaben daher lediglich durch die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme betroffen, durch die Ersatzmaßnahme E 1 „Wiederherstellung der Durchgängigkeit in der Kinzig bei Steinach am „Steinacher Wehr" (Stadtwerke Haslach)".

Die diesbezügliche Detailplanung werde derzeit erstellt; der Fischereireferent am RP Freiburg sei in die Planung eingebunden.

Diese Ersatzmaßnahme werde aus fischereifachlicher Sicht zu einer erheblichen Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation führen und werde daher aus fischereifachlicher Sicht ausdrücklich begrüßt. Im Übrigen bestünden aus fischereifachlicher Sicht keine Bedenken bezüglich des Vorhabens.

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass der Bau mittlerweile abgeschlossen sei. Der Fischereireferent des RP Freiburg sei im gesamten Planungsablauf beteiligt gewesen und begleite auch das noch ausstehende Monitoring.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Belange der Fischerei deshalb als ausreichend berücksichtigt an.

6.13
Wasserversorgung

Der Wasserzweckverband Kleine Kinzig hat mit Schreiben vom 29.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Wie in den Planunterlagen dargestellt, verlaufe die Fernwasserleitung DN 250 entlang der B 33. Zur Information werde mitgeteilt, dass die Fernwasserleitung DN 250 des Zweckverbandes Wasserversorgung Kleine Kinzig samt Steuerkabel in einem Schutzstreifen verlegt sei. Der Schutzstreifenbereich umfasse eine Fläche von 3 m links und 3 m rechts der Leitungsachse. In diesem Schutzstreifen dürften keine Einrichtungen und Arbeiten vorgenommen werden, die die Sicherheit und den Betrieb der Fernwasserleitung beeinträchtigten oder gefährdeten.*

  Der Vorhabenträger hat zugesagt, für die Bauzeit Maßnahmen zur Leitungssicherung festzulegen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in Punkt III. dieses Beschlusses aufgenommen.

- *Im Bereich zwischen Bau-Km 1+720 und 1+780 kreuze die Fernwasserleitung die B 33. Im Kreuzungsbereich werde darum gebeten, bei den Bauarbeiten diese Leitung zu berücksichtigen. Hierzu würde der Verband auch gerne vorab für einen Vor-Ort-Termin zur Verfügung stehen.*

  Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Wasserleitung während der Bauarbeiten entsprechend zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *In der Nähe des Bereiches Bau-Km 0+000 und 0+100 verlaufe ebenfalls eine Fernwasserleitung und kreuze die Unterführung. Es werde davon ausgegangen, dass dieser Bereich durch den Ausbau nicht betroffen werde.*

  Der Vorhabenträger hat dies bestätigt. Die Wasserleitung an der Anschlussstelle Steinach liege außerhalb des Baufeldes.

Der Wasserzweckverband Kleine Kinzig hat im Rahmen der Online-Konsultation mit Schreiben vom 21.07.2020 ergänzend vorgetragen:

- *In dem Bereich des Abschnittes der Achsen 299 und 300 der Straßenplanung plane der Zweckverband eine Umlegung der Fernwasserleitung von der nördlichen auf die südliche Seite der Kinzig. In diesem Bereich werde die Fernwasserleitung von DN 250 auf DN 400 aufdimensioniert. Zur Information werde ein Entwurfsplan mit der derzeitigen favorisierten*

noch nicht abgestimmten Planungsvariante beigefügt. Für einen eventuellen Abstimmungsbedarf hierzu stünde der Zweckverband gerne zur Verfügung.

Der Vorhabenträger hat angemerkt, dass im Zuge des angedachten Abstimmungsprozesses insbesondere Details zur Querung der B 33 sowie die Abstände der parallelen Leitung zum Fahrbahnrand zu klären seien. Regelungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde ergibt sich hierzu jedoch nicht.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu dem Ergebnis, dass die Belange der Strom-, Gas- und Wasserversorgung ausreichend berücksichtigt wurden.

6.14
Internet-, Telefon- und TV-Versorgung

Die Deutsche Telekom AG hat mit Schreiben vom 20.12.2017 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

- *Die in den vorliegenden Plänen bereits eingezeichneten Telekommunikationslinien der Telekom seien überprüft worden und es seien zusätzliche Anregungen und Berührungspunkte der vorhandenen Telekommunikationslinien mit der geplanten Baumaßnahme ermittelt worden.*

  Die vorhandenen Kabelschutzrohre im Bereich der Straßenkreuzung bei Station 0+320 müssten verlängert oder auch eventuell durch neue ersetzt werden.

  Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Schutzrohre führten bereits unter dem Bereich der geplanten Fahrstreifenerweiterung hindurch. Es werde kein Bedarf für eine zusätzliche Verlängerung gesehen.

  Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Telekom AG bestätigt, dass ein Leerrohr bereits unter der geplanten Fahrstreifenerweiterung hindurchführe. Fünf weitere Leerrohre endeten jedoch nach Sichtung der Pläne in der neuen Fahrstreifenerweiterung und müssten verlängert oder durch neue Querungen ersetzt werden.

  Der Vorhabenträger hat daraufhin zugesagt, dies vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort ggf. in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Im Bereich des geplanten dreispurigen Ausbaus ab der Kinzigbrücke in Steinach bei Station 0+130 bis 0+190 sei durch den geplanten Bau der Gabionenwand nicht ausgeschlossen, dass die vorhandenen fünf Kabelschutzrohre in diesem Bereich überbaut würden.*

Einer Überbauung der Telekommunikationslinien der Telekom werde nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinie verhindert werde und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinie bestehe.

Der Vorhabenträger hat jedoch mitgeteilt, dass auf eine Gabionenwand an dieser Stelle nicht verzichtet werden könne. Er sage zu, dass während der Bauzeit durch entsprechende Maßnahmen Beschädigungen an den Leitungen verhindert würden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Telekom AG zur Frage der Lärmschutzwand wie folgt weiter vorgetragen:

Bei Achse 299 Station 0+153 und Achse 300 Station 0+173 kreuze jeweils ein Telekommunikationskabel die geplante Lärmschutzwand. Es werde darum gebeten, sicherzustellen, dass im Bereich der kreuzenden Anlage keine Gründung für das Fundament der Lärmschutzwand erfolge. Die Bauausführenden müssten sich unbedingt zum Zeitpunkt der Bauausführung über die Lage der vorhandenen Kabel informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH sei zu beachten.

Im Bestand werde bei Achse 299, Station 0+153 an derselben Stelle die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m gekreuzt. Zum jetzigen Zeitpunkt sei die Planungstiefe der geplanten 2 m hohen Lärmschutzwand noch nicht ausreichend detailliert, um entsprechende Aussagen treffen zu können. Sobald im Zuge der Ausführungsplanung konkrete Planunterlagen erstellt würden, sagt der Vorhabenträger eine Abstimmung diesbezüglich zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Im Bereich der Versickerungsmulde bei Station 0+320 bis 0+940 sei nicht ausgeschlossen, dass die vorhandenen fünf Kabelschutzrohre in diesem Bereich von der Maßnahme betroffen seien. Diese vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom könnten nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden. Es werde daher gefordert, die Baumaßnahme so mit der Telekom abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden würden.*

  Analog der bisherigen Ausbauabschnitte zwischen Offenburg und Gengenbach müsse gegebenenfalls eine Umverlegung der Leitungen stattfinden. Der Vorhabenträger sagt zu, dass falls erforderlich entsprechende Abstimmungen mit der Telekom angesetzt würden.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Die im Planbereich vorhandenen Notruftelefone seien bisher mit einer Telekommunikationslinie der Telekom versorgt worden. Wenn diese Versorgung weiterhin bestehen bleiben solle, müssten diese Zuführungskabel an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.*

  Gemäß Angaben der Björn-Steiger-Stiftung sei die Notrufsäule bereits am 02.08.2019 abgebaut worden und solle nicht ersetzt werden.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat im Rahmen der Online-Konsultation mit Schreiben vom 24.08.2020 ergänzend vorgetragen:

- *Durch den geplanten Bau der Gabionenwand Achse 501 bei Station 0+125 bis 0+195 sei nicht ausgeschlossen, dass die vorhandenen fünf Kabelschutzrohre in diesem Bereich überbaut würden. Es werde nochmals darauf hingewiesen, dass einer Überbauung der Telekommunikationslinien nicht zugestimmt werde, da die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinie verhindert werde, auch wenn während der Bauphase die Rohre gesichert würden. Es werde daher darum gebeten, die Gabionenwand so zu überplanen, dass auch zukünftig der Zugang zu den Rohranlagen gewährleistet sei. Es handle sich aus Sicht der Telekom dabei nur um eine geringfüge Verschiebung der Gabionenwand. Eine sonst nötige Umlegung der Telekommunikationslinien wäre mit hohen Kosten verbunden.*

  Der Vorhabenträger sagt zu, im Zuge der Ausführungsplanung eine Verschiebung der Gabionenwand zu prüfen. Sicherheitsrelevante Abstände zum Schutz der Verkehrsteilnehmer müssten dabei erhalten bleiben.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Der vorrangigen Gewichtung von Sicherheitsaspekten stehen jedoch keine Bedenken gegenüber.

- *Durch die geplante Pflanzung von Bäumen bei Achse 501 Station 1+240 bis 1+425 sei nicht ausgeschlossen, dass die vorhandenen fünf Kabelschutzrohre in diesem Bereich überbaut würden. Einer Überbauung der Telekommunikationslinien der Telekom werde nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinie verhindert werde und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinie bestehe. Sollte eine Baumpflanzung im Schutzstreifen der Telekommunikationslinie stattfinden, werde trotzdem um den Einbau eines entsprechenden Wurzelschutzes gebeten. Ebenfalls sei sicherzustellen, dass eine spätere Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien ohne Einschränkungen möglich sei.*

  Aufgrund der beengten Verhältnisse zwischen Böschung und Wirtschaftsweg sei eine Verschiebung der Bepflanzung nicht möglich.

Der Vorhabenträger sagt aber zu, dass die weiteren Aspekte bei der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt würden. Der Vorhabenträger sagt auch die Herstellung eines Wurzelschutzes, falls erforderlich, zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Im Ergebnis sind die Belange der Internet-, Telefon- und TV-Versorgung unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss in der Planung gewahrt.

6.15
Freiwillige Feuerwehr Haslach i.K.

Die Freiwillige Feuerwehr Haslach i.K. hat mit Schreiben vom 23.01.2018 zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die Anmerkungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit wurden unter 6.3 dieses Beschlusses zusammen mit dem Vorbringen weiterer Träger öffentlicher Belange erörtert. Darüber hinaus hat die Feuerwehr die folgenden Aspekte vorgebracht:

- *Es befinde sich im Bereich zwischen Ausbaukilometer 1,860 und 1,880 eine fest eingebaute Löschwasserdurchführung unter der B 33, damit im Einsatzfall der Verkehr nicht behindert werden müsse. Diese Leitung müsse im Zuge des Ausbaus soweit verlängert werden, dass sie auf beiden Seiten der neuen Trasse wieder problemlos zugänglich und voll funktionsfähig sei. Hier sei unbedingt zu beachten, dass diese Leitung während der Bauphase (abgesehen von der Zeit der Änderung an der Leitung selbst) für die Feuerwehr zugänglich und funktionsfähig sei.*

  Der Vorhabenträger sagt zu, bei der zukünftigen Planung des Bauablaufes darauf Rücksicht zu nehmen. Die Leitung inklusive deren geplante Verlängerung würden in Unterlage 5, Blatt-Nr. 4 ergänzt.

  Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusage zur Rücksichtnahme unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat zudem eine Verpflichtung in die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen, die Löschwasserleitung und ihre Verlängerung im Rahmen der Ausführungsplanung in die Planunterlagen aufzunehmen.

- *Im Bereich des Ausbaus befänden sich zwei Unterführungen. Beim Umbau dieser müsse Folgendes beachtet werden: Die Unterführungen dürften nicht nur verlängert, sondern müssten auch tiefer werden, um eine größere Durchfahrtshöhe zu erhalten.*

  Dieses Vorbringen wurde im Rahmen der Kommunalen Belange unter 6.2 ausführlich erörtert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier daher auf eine erneute Widergabe verzichtet und auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.

Die in diesem Zusammenhang vom Vorhabenträger getroffenen Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde unter III. in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- *Momentan sei keine der Unterführungen mit einem Großfahrzeug befahrbar. Auch die Durchfahrtshöhe unter der Brücke der Anschlussstelle Haslach (BW 7714 615) sei ebenfalls zu gering. Um auf den Kinzigdamm zu kommen, müsse momentan entweder im Bereich der Brücke Anschlussstelle Haslach oder der Kinzigbrücke Steinach umständlich vor der Brücke in das Kinzigvorland hinabgefahren und danach wieder auf den Damm hinaufgefahren werden. Bei einem Hochwasser sei somit der Zugang zu diesem Dammabschnitt nicht möglich um im Einsatzfall beispielsweise Sandsäcke oder Gerätschaften dort hin zu bringen. Ein weiterer Vorteil einer größeren Durchfahrtshöhe der Unterführung sei, dass auch bei einem Verkehrsunfall auf der B 33 bei Bedarf die Unfallstelle problemlos in kürzester Zeit über den Kinzigdamm erreicht werden könne, sollte die Zufahrt über die normale Fahrbahn versperrt sein. Auch bei einem Brandeinsatz, der die Wasserentnahme aus der Kinzig erfordere, spare es den Einsatzkräften wertvolle Zeit, wenn das Vorland direkt durch die Unterführung angefahren werden könne.*

  Die vorhandene Kinzigbrücke bei Haslach (BW 7714 615) ist nicht Teil der vorliegenden Planfeststellung.

6.16
Träger öffentlicher Belange, die im Verfahren angehört wurden und keine Stellungnahme abgegeben haben bzw. nicht betroffen sind

Folgende Träger öffentlicher Belange und Verbände wurden von der Planfeststellungsbehörde am Verfahren beteiligt und angehört, haben jedoch keine Stellungnahme abgegeben oder sind nicht betroffen:

- Landratsamt Ortenaukreis, Untere Flurneuordnungsbehörde und Untere Vermessungsbehörde
- Landratsamt Ortenaukreis, Selbstverwaltungsbehörde
- Landratsamt Ortenaukreis, Untere Forstbehörde
- Landratsamt Ortenaukreis, Untere Baurechtsbehörde
- Landratsamt Ortenaukreis, Untere Denkmalschutzbehörde
- Landratsamt Ortenaukreis, Untere Brand- und Katastrophenschutzbehörde
- Referat 21 beim RP Freiburg, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Referat 46.2 beim RP Stuttgart, Landesluftfahrtbehörde
- Referat 46 beim RP Freiburg, Höhere Straßenverkehrsbehörde
- Referat 52 beim RP Freiburg, Gewässer und Boden
- Referat 56 beim RP Freiburg, Naturschutz und Landschaftspflege
- Referat 82 beim P Freiburg, Forstpolitik und forstliche Förderung

- Abteilung 9, Referat 91 beim RP Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Landesbergdirektion
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg
- RP Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
- IHK, Südlicher Oberrhein
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Freiburg
- Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- BUND Landesverband Baden-Württemberg e.V., Landesgeschäftsstelle
- Naturschutzbund Deutschland, LV Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg, Landesgeschäftsstelle
- Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband e.V.
- Südbadenbus GmbH
- Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO)
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest
- SWEG
- bnNetze
- Netze BW GmbH
- Netze Mittelbaden GmbH & Co. KG
- Unitymedia GmbH
- NetCom BW
- Transnet BW GmbH
- terranets.bw
- Stadtwerke Haslach
- Abwasserzweckverband Kinzig- und Harmersbachtal

7.
Berücksichtigung und Abwägung privater Belange

Im Folgenden wird das Vorbringen der Einwender dargestellt und geprüft. Aus Datenschutzgründen sind in den öffentlich ausgelegten bzw. den an die Beteiligten versandten Fassungen dieses Planfeststellungsbeschlusses die Namen und Adressen der Einwender sowie die Flurstücksbezeichnungen der betroffenen Grundstücke nicht enthalten.

Die am Verfahren Beteiligten können von der Planfeststellungsbehörde auf schriftlichen Antrag Auskunft über die Daten der anonymisierten Einwender oder darüber erhalten, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist (§§ 74 Abs. 1 Satz 2, 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG).

7.1
Einwender mit Vorbringen wegen Immissionen

Im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen wurden Einwendungen erhoben, in denen unzumutbare Immissionsauswirkungen im Wohnbereich der Einwender befürchtet und verbesserte Schutzmaßnahmen gefordert werden.

In den Einwendungen werden gleichlautende oder ähnliche Forderungen erhoben. Deshalb wird in diesem Planfeststellungsbeschluss zur Vermeidung von Wiederholungen an dieser Stelle nicht das Vorbringen jedes einzelnen Einwenders wegen befürchteter Immissionsbetroffenheit dargestellt, sondern die Forderungen und Argumente im Kapitel zum Immissionsschutz (Ziff. 6.5.1.2.7) zusammengefasst erörtert. Es wird insoweit auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Hinblick auf die Lärmauswirkungen wird dort festgestellt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV in allen vom Ausbau tangierten Wohngebieten ohne bzw. erforderlichenfalls mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung kommt das für das Vorhaben in Auftrag gegebene Schadstoffgutachten zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungswerte der 22. BImSchV bereits am Fahrbahnrand deutlich unterschritten werden. Somit sind alle entlang des Vorhabens gelegenen Flächen, insbesondere auch die bewohnten Bereiche, keiner unzumutbaren Schadstoffbelastung ausgesetzt.

Mithin ist festzustellen, dass die Belange der Anwohner im Hinblick auf den Schallschutz und den Schutz vor Schadstoffen durch die Planung gewahrt werden.

Die Einwendungen in Bezug auf den Immissionsschutz werden daher zurückgewiesen.

7.2
Einwender mit Vorbringen zur Nutzung des Wirtschaftswegs und zur veränderten Verkehrsführung während der Bauzeit

Einwendungen, die sich auf die Verkehrsführung während der Bauzeit beziehen, wurden bereits unter Gliederungspunkt 6.3 zusammen mit dem Vorbringen verschiedener Träger öffentlicher Belange erörtert. Daher wird hier auf eine erneute Widergabe verzichtet. Private Belange werden durch die Planung insoweit nicht verletzt.

7.3
Einwender mit Vorbringen wegen Unterführungen

Bedenken und Anregungen zu den Unterführungen entlang der Ausbaustrecke wurden ebenfalls von verschiedenen Einwendern vorgetragen und werden hier zusammengefasst wiedergegeben und behandelt:

Die Unterführungen entlang der Ausbaustrecken müssten den neuen landwirtschaftlichen Gerätschaften angepasst und vergrößert werden. Mit neuen landwirtschaftlichen Gerätschaften sei das Passieren der Unterführungen teilweise heute schon nicht mehr möglich. Die Möglichkeit zur Durchquerung der Unterführung zu landwirtschaftlichen Zwecken müsse gewährleistet sein. Sollte die Umleitung tatsächlich über den Wirtschaftsweg erfolgen, wären die Unterführungen blockiert und es wäre somit unmöglich, die Fläche auf dem Kinzigvorland mit landwirtschaftlichen Geräten zu erreichen. Sollten die Auffahrten auf Grund einer Verlängerung der Unterführung noch steiler werden, wäre diese Situation nicht mehr akzeptabel.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich darauf hingewiesen, dass eine Verbreiterung der Unterführungen ohne Sperrung technisch nicht möglich sei. Eine provisorische Zufahrt ins Kinzigvorland werde unter der Kinzigbrücke am Anschluss Haslach geschaffen.

Beim Bauwerk an Station 0+455 handle es sich um eine Geh- und Radwegunterführung. Für die Belange von Fußgängern und Radfahrern bestehe aufgrund der ausreichenden Dimensionen kein Anpassungsbedarf. Die Wirtschaftswegeunterführung bei Station 1+340 unterschreite mit einer lichten Höhe von 3,20 m deutlich die Anforderungen an moderne landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die erforderliche lichte Höhe von 4,50 m könne nur mit einem Komplettneubau erzielt werden. Gemäß den vorliegenden Planunterlagen sei kein Neubau, sondern eine Verbreiterung des vorhandenen Bauwerks vorgesehen. Da das vorhandene Bauwerk in einem guten Zustand sei, ließen sich die deutlich höheren Kosten für einen Neubau nicht rechtfertigen. Rein baulich sei eine Vertiefung der Wirtschaftswegeunterführung um bis zu 50 cm möglich. Der mittlere Grundwasserstand an dieser Stelle liege vermutlich bei rund 205 mNN und damit bereits dicht unter der heutigen Unterführungsfahrbahn. Der Vorhabenträger sage zu, die Wirtschaftswegeunterführung bei Station 1+340 soweit wie möglich zu vertiefen. Für eine endgültige Festlegung der Vertiefung sei im weiteren Planungsverlauf der Schwankungsbereich des Grundwassers zu erheben sowie eine Risikoanalyse möglicher Einstauungen durchzuführen. Weiterhin werde zugesagt, die Rampe zwischen Unterführungsbauwerk und Kinzigdamm mit befahrbaren Neigungen auszuführen und die Lage der vorhandenen Wege gegebenenfalls anzupassen.

Diese Argumentation hat die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und macht sie sich unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger abgegebenen Zusagen zu eigen. Die entsprechenden Zusagen wurden in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss

aufgenommen. Die durchgängige Erreichbarkeit der Flächen auf dem Kinzigvorland ist damit gewährleistet.

7.4
Einwender mit Vorbringen Knotenpunkt Bollenbach/Schnellingen

Mehrere Einwender haben sich zur bestehenden Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung Bollenbach/Schnellingen geäußert und Verbesserungen eingefordert.

Zur Vermeidung von Wiederholungen werden die vorgebrachten Punkte hier zusammenfassend dargestellt und erörtert:

Für die Einwohner aus Bollenbach sei es bereits heute zeitweise fast unmöglich, die Kreuzung aus Bollenbach in Richtung Haslach zu queren, da zu Stoßzeiten viele Fahrzeuge auf die Nebenstrecke durch Schnellingen auswichen, um den Stau in Haslach zu umfahren. Diese Fahrzeuge hätten von Offenburg kommend an der Kreuzung gegenüber Bollenbach und Schnellingen Vorfahrt.

Die genannte Kreuzung, welche erhebliche Gefahren berge und an der es ständig zu Verkehrsunfällen komme, müsse ebenfalls täglich von Schulkindern auf dem Weg zur Schule zumeist mit dem Rad überquert werden. Ein sicherer Übergang sei nicht vorhanden. Dies betreffe auch den beliebten Kinzigtalradweg, der hier kreuze.

*Um die oben genannten Probleme zu lösen, werde für das Ende der Ausbaustrecke Haslach-West dringend eine Verbesserung benötigt. Es solle zeitnah eine alternative Lösung der heute sehr problematischen Verkehrsführung zur Verfügung stehen. [*Eine Einwendung enthält bildlichen Vorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes.*] Daher solle diese Planung weiterhin zusammen mit dem dreistreifigen Ausbau bearbeitet werden.*

Der Vorhabenträger hat erwidert, dass der Knotenpunkt nicht Teil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sei. Unabhängig davon hätten Untersuchungen vom März 2020 ergeben, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes im heutigen Zustand überschritten sei. Vom Regierungspräsidium sei deshalb bereits zugesagt worden, eine Planung auszuarbeiten, die verkehrlich und wirtschaftlich den größten Nutzen habe. Dabei sei das Ergebnis noch offen. Die von den Einwendern vorgeschlagene Variante sei bereits Teil der Untersuchung.

Seit 2010 hätten sich an dieser Kreuzung keine Unfälle mit schweren Personenschäden oder Toten ereignet. Es liege keine Unfallhäufungsstelle vor. In Baden-Württemberg gebe es zahlreiche Kreuzungen an denen sich bedauerlicherweise bereits schwere Unfälle ereignet hätten. Da nicht die personellen und finanziellen Kapazitäten vorhanden seien, um alle Gefahrenstellen gleichzeitig zu beseitigen, müsse priorisiert werden. Dabei würden die Kreuzungen vorgezogen, an denen es am meisten Unfälle gibt.

Wie vom Vorhabenträger zutreffend erläutert, ist die angesprochene Kreuzung nicht Gegenstand der hier festzustellenden Planung. Aus der beantragten Baumaßnahme ergeben sich auch keine unmittelbaren, neuen Auswirkungen auf die Kreuzung, sodass Maßnahmen im Hinblick darauf anzuordnen wären. Demgemäß sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Regelungsbedarf im Rahmen dieses Beschlusses.

Die Ausarbeitung einer eigenständigen Planung zur Umgestaltungen des Knotenpunktes zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit steht dem Straßenbaulastträger im Rahmen seiner Aufgaben frei. Im Falle einer Gefahrsituation kann die zuständige Untere Straßenverkehrsbehörde überdies die entsprechend notwendigen verkehrsrechtliche Anordnungen treffen.

7.5
Vorbringen einzelner Einwender wegen Grundstücksinanspruchnahmen bzw. Betriebsbetroffenheit

7.5.1 Allgemeines zum Grunderwerb

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt. Hierzu gehören nicht der zum Bau des Vorhabens erforderliche Grunderwerb und die damit zusammenhängenden Entschädigungsleistungen (wie Bewirtschaftungserschwernisse, An- und Zerschneidungsschäden, Verlust des Aufwuchses) sowie ein eventueller Flächentausch.

Diese Fragen sind Gegenstand der vor Baubeginn durch den Vorhabenträger durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen:

Im Fall von Grunderwerbsverhandlungen durch den Vorhabenträger wird diesen ein durch vereidigte Sachverständige ermittelter Kaufpreis zugrunde gelegt. Dieser richtet sich nach dem Nutzwert des Grundstückes. Sollte keine Einigung erreicht werden können, werden diese Fragen in einem separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren behandelt. In diesem Verfahren hat der Planfeststellungsbeschluss eine enteignungsrechtliche Vorwirkung – dies bedeutet, dass der festgestellte Plan für die Enteignungsbehörde verbindlich ist und die Zulässigkeit der Enteignung begründet.

Im Übrigen ist eine solche Grundstücksinanspruchnahme nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann zulässig, wenn die Planung vernünftigerweise geboten ist und das Gemeinwohl nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander die Enteignung des privaten Grundbesitzes des konkreten Betroffenen rechtfertigt.

Im Folgenden wird das Vorbringen der Einwender dargestellt und geprüft, welche Einwendungen im Hinblick auf Grundstücksinanspruchnahmen und/oder auf die Betroffenheit ihres landwirtschaftlichen Betriebes erhoben wurden. Aus Gründen des Datenschutzes sind

in den öffentlich ausgelegten bzw. den an die Beteiligten versandten Fassungen dieses Planfeststellungsbeschlusses die Namen und Adressen der Einwender sowie die Flurstücksbezeichnungen der betroffenen Grundstücke geschwärzt. Die jeweiligen Einwender erhalten mit der nach § 74 Abs. 4 LVwVfG vorgeschriebenen Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses einen Auszug der Ausführungen zu ihrer Einwendung ohne Schwärzungen.

7.5.2 Vorbringen der Einwender im Einzelnen

Nachfolgend wird das Vorbringen einzelner Einwender wiedergegeben und geprüft, soweit es sich auf individuelle Belange bezieht. Vorbringen, das übergreifende Belange von privaten Betroffenen thematisiert, wurde zur besseren Lesbarkeit bereits in den vorstehenden Gliederungspunkten 7.1 - 7.4 zusammengefasst erörtert. Auf eine wörtliche Wiedergabe wird insoweit im Folgenden verzichtet.

Einwender Nr. 1

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 17.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben. Er ist Miteigentümer der von der Planung betroffenen Grundstücke Flst. Nr. 1426 und 1449 auf Gemarkung Bollenbach.

Zu dem Vorhaben trägt er das Folgende vor:

- *Durch den dreistreifigen Ausbau der B 33 sei sein Eigentumsrecht maßgeblich betroffen und die Bewirtschaftung seiner landwirtschaftlichen Flächen signifikant eingeschränkt bzw. während der Bauphase unmöglich.*

  Wie sich der Unterlage 10 Blatt Nr. 3 und dem Grunderwerbsverzeichnis habe entnehmen lassen, beanspruche der Bauträger während der Bauzeit vorübergehend 500 m² landwirtschaftliche Fläche (FIst.Nr. 1426) für eine provisorische Verkehrsführung.

  Dies habe u.a. zur Folge, dass die landwirtschaftliche Fläche nur eingeschränkt von einer Seite (Bollenbacher Talbach im Nordwesten) zugänglich sei. Der Zugang mit schweren landwirtschaftlichen Geräten wie z.B. Traktoren sei sogar nur über Umwege und zahlreiche fremde Grundstücke möglich, da eine Zufahrtsmöglichkeit über den angrenzenden Bollenbacher Talbach nicht bestehe. Dies stelle eine nicht zumutbare Einschränkung und Eingriffe in Eigentumsrechte aller Anlieger dar. Eine Bewirtschaftung der Fläche sei somit zumindest während der Bauphase nur eingeschränkt oder gar nicht möglich.

  Der Vorhabenträger entgegnet dazu, das Flurstück 1426 werde auch während der provisorischen Verkehrsführung zugänglich sein. Der parallel zur Bundesstraße verlaufende Wirtschaftsweg werde während der Bauzeit der angrenzenden Unterführung neben die

provisorische Verkehrsführung verlegt um die Durchgängigkeit dieses Wirtschaftsweges aufrechtzuerhalten.

Diese Argumentation wurde von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und mitgetragen. Die Zugänglichkeit aller Flurstücke auch während der Bauphase wird darüber hinaus durch eine entsprechende Nebenbestimmung zu diesem Beschluss gewährleistet.

- *Laut Unterlage 9 Blatt Nr. 3 solle die auf dem Flurstück 1426 befindliche Bepflanzung in Form von ertragreichen Obstbäumen entfallen und danach ersetzt werden. Das Entfernen bestehender und landwirtschaftlich genutzter Obstbäume stelle einen gravierenden Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwenders dar. Alle auf dem Flurstück befindlichen Obstbäume seien noch tragend und würden landwirtschaftlich genutzt. Ein Wegfall der ertragreichen Obstbäume für die Zeit der Baumaßnahmen habe somit erhebliche Ernteausfälle zur Folge. Eine Bepflanzung mit neuen Obstbäumen nach Ende der Baumaßnahmen führe mindestens zu einer verminderten oder einem kompletten Ausfall der Ernte in den ersten Jahren nach Wiederherstellung.*

  Der vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächenanteil von 22,6% der landwirtschaftlichen Fläche des Flurstücks 1426 sowie die zu erwartenden Ernteminderungen oder -ausfälle führten zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden.

  Der Vorhabenträger erläutert, dass gemäß der Planung einer der insgesamt vier Bäume für den Bau entfernt werden müsse. Die Entschädigung werde auf Grundlage eines Gutachters festgelegt. Sowohl Baum als auch Ertrag würden gutachterlich geschätzt, der verminderte Ertrag von Jungbäumen werde dabei berücksichtigt. Ernteminderungen und Ertragsausfälle würden im Zuge eines landwirtschaftlichen Gutachtens von einem Sachverständigen erhoben und entschädigt.

  Bei den Anmerkungen des Einwenders handelt es sich tatsächlich um Fragen, die dem Planfeststellungsverfahren nachgelagert sind und die erst im Rahmen von Grundstücksverhandlungen oder einem potentiellen Enteignungsverfahren zum Tragen kommen. Die Ausführungen des Einwenders betreffen die Modalitäten für den Ausgleich des zu erwartenden Eigentumsverlustes. Eine Regelung im Rahmen dieses Beschlusses kann daher nicht vorgenommen werden.

- *Zudem werde das charakteristische Landschaftsbild durch das Zerstören markanter und über Jahrzehnte gewachsener Streuobstwiesen unumkehrbar verschlechtert. Eine Wiederherstellung der Bepflanzung nach Beendigung der Baumaßnahmen könne den entstandenen Schaden für das Landschaftsbild nicht wiederherstellen.*

  Der Vorhabenträger erwidert, dass die umweltfachlichen Aspekte umfassend in Unterlage 19 abgewogen worden seien. Die Planfeststellungsbehörde hat umweltfachliche Aspekte im Vorangegangenen bereits umfassend beleuchtet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf verwiesen.

Einwender Nr. 2

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 21.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben. Er ist Eigentümer der vom Vorhaben betroffenen Grundstücke Flst. Nr. 1284 und 1468 auf Gemarkung Bollenbach.

Zu dem Vorhaben trägt er das Folgende vor:

- *Bisher würde die Fläche entlang des Wirtschaftsweges (Flurstück 1283 bis 1285 und 1290) für Weidetierhaltung (Mutter-Kuh-Haltung) genutzt. Es gestalte sich dann sehr gefährlich, in diesem Bereich in unmittelbarer Nähe zur Umleitungsstrecke, welche dann ein hohes Verkehrsaufkommen (auch nachts) habe, die Tiere auf der Weide zu halten (Gefahr: Tiere könnten durch die direkte Störung durch den Verkehr trotz Elektrozaun ausbrechen und liefen direkt auf die vielbefahrene Straße).*

  Durch die geringen Geschwindigkeiten von voraussichtlich 30 bis max. 50 km/h auf der provisorischen Verkehrsführung sei selbst bei einem Zusammenstoß mit einem ausgewachsenen Rind kein Personenschaden zu erwarten.

  Der Einwender hat im Rahmen der Online-Konsultation mit Schreiben vom 06.09.2020 mitgeteilt, dass er diese Argumentation absolut nicht nachvollziehen könne. Er selbst wolle nicht mit 30 km/h einen Zusammenstoß mit einem Bullen, welcher knapp eine Tonne wiege und selbst auch in "Bewegung" sei, haben. Außerdem seien nicht nur Autos, sondern auch Motorräder unterwegs. Nicht auszudenken, wenn es hier zu einem Vorfall käme. Wer übernehme dann die Verantwortung?

  Gemäß Euro-NCAP sei der Test "Mobiles, progressives, verformbares Hindernis" mit zwei beweglichen Verkehrsteilnehmern mit jeweils 50 km/h mittlerweile Bestandteil der Fahrzeugbewertungen. Dies spiegele ungefähr den schlimmsten Fall eines Zusammenstoßes mit einem direkt auf das Fahrzeug zu rennenden Rinds wieder.

  Wie bisher auch, obliege dem Einwender als Eigentümer gemäß § 833 BGB die Verkehrssicherungspflicht für Gefahren, die von einem Grundstück ausgingen. Konkret für den Einwender bedeute das, dass der Weidezaun ausreichend hoch und stabil sein müsse, um ein Überspringen und Durchbrechen zu verhindern. Sollten dann trotz geeigneter Einzäunung Tiere ausbrechen, sei die Verantwortung im Einzelfall zu klären. Von Seiten des Vorhabenträgers werde versucht, die Gefahren durch eine angemessene Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 50 km/h weitestgehend zu minimieren. Auch der Fahrzeugführer könne je nach den Umständen des Einzelfalls herangezogen werden, wenn er sich nicht vorausschauend verhalten habe.

  Ergänzend zu diesem Thema hat der Einwender mit Schreiben vom 24.09.2023 weiter vorgetragen:

Nach derzeitiger Planung führe die Baustellenumfahrung entlang seiner Rinderweide (Flurstücks-Nr. 1284 und 1285). Hier habe man seitlich des Wirtschaftsweges, welcher für die Umfahrung genutzt werden solle, die Zufahrt zur Rinderweide. Diese könne dann im Falle einer Umfahrung nicht mehr genutzt werden. Da es sich hier auch um einen Wolfszaun handele, sei eine Abänderung nicht ohne erhebliche Kosten möglich. Denkbar sei allenfalls, eine neue Zufahrt außerhalb der Baustellenumfahrung zu errichten, um einen ungehinderten Zugang zur Rinderweide zu gewährleisten.

Diesem Einwand hat der Vorhabenträger zugestimmt. Eine Vorort-Begehung habe bestätigt, dass aufgrund der zukünftig eingerichteten Baustellenumfahrung eine Nutzung bzw. Zutritt zur Rinderweite nicht ohne Weiteres und Einschränkung möglich sei. Der Zugang zur Weide werde an einem anderen Ort ermöglicht, durch entsprechende Umverlegung des Tores. Die neue Position des Eingangstores solle im Weiteren gemeinsam mit dem Einwender abgestimmt werden.

Diese Zusage wurde in die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss aufgenommen und ist damit verbindlich. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die Argumentation des Vorhabenträgers nachvollzogen und schließt sich dieser an.

- *Des Weiteren wären noch weitere Flächen des Einwenders betroffen, welche vorübergehend für die Umleitungsstrecke in Anspruch genommen würden. Dies hätte zur Folge, dass eine die Winterfuttergewinnung für die Tiere des Einwenders nicht mehr in vollem Umfang gewährleistet wäre.*

  Ernteminderungen und Ertragsausfälle würden im Zuge eines landwirtschaftlichen Gutachtens von einem Sachverständigen erhoben und entschädigt.

  Auch hier muss die Planfeststellungsbehörde darauf hinweisen, dass es sich um Aspekte des Grunderwerbs handelt, die nicht in diesem Beschluss geregelt werden können.

- *Ebenso würden die Waldzufahrten auf der Gemeindeverbindungsstraße blockiert, was bedeute, dass eine Bewirtschaftung des Waldes und die Holzabfuhr in diesem Bereich unmöglich seien, da die Holzabfuhren alle Richtung Bollenbach (entgegen des Verkehrsflusses der Umleitung) erfolgen würden.*

  Zusammen mit dem Amt für Waldwirtschaft sei ein Konzept für die Erreichbarkeit der Waldwege während der provisorischen Verkehrsführung ausgearbeitet worden. Eine An- und Abfahrt werde weiterhin, wenn auch eingeschränkt, möglich sein.

  Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die obenstehenden Ausführungen unter 6.3 dieses Beschlusses.

- *Abschließend werde mitgeteilt, dass die private Fläche des Einwenders nicht zur Verfügung gestellt werde, da es bereits eine bestehende und intakte Umfahrung gebe, die jetzt*

schon zeige, dass sie funktioniere (s. Umbau/Sanierung Ortdurchfahrung Haslach) und somit auch nicht unnötige Steuergelder verschwendet würden.

Im Hinblick auf Fragen des Grunderwerbs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter 7.5.1 verwiesen.

- *Im Rahmen der Online-Konsultation hat der Einwender mit Schreiben vom 06.09.2020 angemerkt, dass ein Teil der benötigten privaten/landwirtschaftlichen Flächen von der Naturschutzbehörde als FFH-Mähwiesen kartiert seien, d.h. dem Landwirt sei jegliche Umnutzung, Verschlechterung oder Bebauung untersagt. Wie könne es dann sein, dass das Regierungspräsidium hier solch enorme Eingriffe in den Naturschutz vornehmen wolle? Somit erübrige sich auch ein provisorischer Umbau zur Bewirtschaftung des Kinzigvorlandes und somit auch die z.T. sehr langen und umständlichen Wege für den Landwirt.*

  Zur Problematik der FFH-Mähwiesen hat der Vorhabenträger ein Ergänzungsdokument zum LBP erstellt. Da es sich um eine vorübergehende Inanspruchnahme handle, sei die Wiederherstellung der FFH-Mähwiesen nach Abschluss der Straßenbauarbeiten vorgesehen. Durch ein Monitoring werde die Wiederherstellung der ökologischen Qualität der FFH-Wiesen sichergestellt. Eine dauerhafte Beeinträchtigung sei nicht gegeben.

  Durch die in jedem Fall erforderliche Sperrung der beiden Unterführungen während deren Verbreiterung, seien die Einschränkungen für das regionale Wegenetz in beiden Umleitungsfällen (sowohl über die K 5358 sowie die Gemeindeverbindungsstraße) vergleichbar. Ziel des Vorhabenträgers sei es, den gesamten Kfz-Verkehr nach möglichst zügiger Fertigstellung der Ingenieurbauwerke wieder auf die heutige Trasse der B 33 zu legen.

  Die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf die gesetzlich geschützten FFH-Mähwiesen hat die Planfeststellungsbehörde unter Gliederungspunkt 6.7.1.3 ausführlich erörtert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.

Einwender Nr. 3

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 28.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben:

- *Der Einwender bewirtschafte auf der Gemarkung Bollenbach die Flurstücke Nr. 1325, 1343 und 1469 im Intensivobstbau. Diese Grundstücke seien nur über den Wirtschaftsweg zu erreichen. Deshalb werde Einspruch gegen die geplante Umleitung des Verkehrs über die Wirtschaftswege erhoben. Eine normale Bewirtschaftung der Grundstücke würde unmöglich.*

Der Vorhabenträger hat darauf verwiesen, dass die genannten Flurstücke auch während der provisorischen Verkehrsführung anfahrbar sein würden. Lediglich die Wegekreuzung direkt vor der Geh- und Radwegunterführung werde nicht zur Verfügung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Vortrag auf den Plänen nachvollzogen und geht ebenfalls davon aus, dass eine Anfahrbarkeit der genannten Grundstücke auch während des Umleitungsverkehrs gewährleistet ist.

- *Gleichzeitig sei der Einwender Waldbesitzer im Gewann Fenschenberg. Zwei Waldwege mündeten in die Gemeindeverbindungsstraße Steinach - Bollenbach. Auch in diesem Bereich würden Waldarbeiten erheblich behindert und die Ausfahrt von den Waldwegen in die Verbindungsstraße würde unmöglich.*

  Aufgrund des Vorbringens dieses Einwenders und weiterer Verfahrensbeteiligter hat der Vorhabenträger zusammen mit dem Amt für Waldwirtschaft zwischenzeitlich ein Konzept für die Erreichbarkeit der Waldwege während der provisorischen Verkehrsführung ausgearbeitet. Eine An- und Abfahrt wird dadurch weiterhin, wenn auch eingeschränkt, möglich sein.

Einwender Nr. 6

[redacted]

Die Einwender haben mit Schreiben vom 22.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben:

- *Die Einwender seien vor ca. 1,5 Jahren in ihr neues Haus im Neubaugebiet Zillmatt eingezogen. Bei der Auswahl des Grundstücks sei eine möglichst große Entfernung zur B 33 ein wichtiger Auswahlfaktor gewesen. Der Abstand werde durch den Ausbau nicht verändert, allerdings ändere sich das Fahrprofil und Geräuschprofil. […] Das bedeute unterm Strich sehr viel höhere Schallwerte. Höher als die Berechnung des Vorhabenträgers angebe.*

  Die immissionsschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens wurde unter Gliederungspunkt 6.5.1.2 ausführlich erörtert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.

- *Im Regelfall müsse man bei derartigen Planungen zur Verifizierung* [Anm.: der Verkehrsprognose und der Immissionsberechnungen] *ein Gutachterbüro bzw. Ingenieurbüro befragen, ob diese Annahmen zutreffend sein könnten. Dies erfordere indessen einen erheblichen zeitlichen Vorlauf. Das bedeute auch, dass die Bevölkerung absichtlich sehr spät über das Planfeststellungsverfahren informiert worden sei, um Gegenmaßnahmen zu erschweren oder gar zu verhindern. Solch eine Vorgehensweise sei nicht zu akzeptieren.*

Der Vorhabenträger hat hierzu auf seine Verpflichtung hingewiesen, die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Planungen müssten fachlich entsprechend ausgearbeitet sein, da spätestens bei der Anhörung der Träger öffentlicher Belange derartige Defizite hinterfragt würden. Die Erforderlichkeit einer Überprüfung durch Dritte entfalle damit, schade aber natürlich nicht.

Am 19.09.2017 sei die Planung in den Gemeinden Steinach und Haslach öffentlich vorgestellt worden. Die Auslegung des Planfeststellungsverfahrens habe am 05.12.2017 begonnen, Einwendungen seien noch bis zum 01.02.2018 akzeptiert worden.

Wie dem Verfahrensablauf (siehe Gliederungspunkt 1) zu entnehmen ist, wurden in dem von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Anhörungsverfahren alle gesetzlichen Fristen eingehalten. Zudem bestand in der Online-Konsultation erneut die Gelegenheit zur ergänzenden Stellungnahme. Insofern ergibt sich hieraus keine Verletzung der Einwender in ihren Rechten.

Im Rahmen der Online-Konsultation haben die Einwender mit Schreiben vom 24.09.2020 zu dem Vorhaben ergänzend vorgetragen.

- *Die Einwender erwarteten eine Berechnung der dB(A) Werte für ihr Haus, der Steinbruch wirke wie ein Resonanzkörper und außerdem könne mit den vom Vorhabenträger zur Grundlage benutzten 3m/s Windgeschwindigkeit im Kinzigtal nicht gerechnet werden. Hier sei von deutlich höheren Windwerten auszugehen, was die Lärmbelastung für das Haus in exponierter Lage teilweise unerträglich mache (Flurstück Nr. 1558).*

  An allen Berechnungspunkten im Baugebiet Zillmatt (erste Häuserzeile) würden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Für das Flurstück Nr. 1558, das unmittelbar hinter dem IP 66 Zillmatt A liege, könnten diese Beurteilungspegel (Tag 55 dB(A) Nacht 49 dB(A)) herangezogen werden. Aufgrund der Entfernung, den topografischen und geometrischen Gegebenheiten habe der Steinbruch rechnerisch keine Auswirkungen auf den Beurteilungspegel. Die nach den RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gälten für leichten Wind (etwa 3 m/s) und/oder Temperaturinversion. Das Rechenverfahren sei gesetzlich vorgeschrieben. Eine Abweichung sei nicht zulässig.

  Diesen Ausführungen schließt sich auch die Planfeststellungsbehörde an.

Die Einwendung wird daher insgesamt zurückgewiesen.

Einwender Nr. 7

[redacted]

Die Einwender haben mit Schreiben vom 30.01.2018 Einwendungen erhoben:

Als unmittelbar betroffene Anlieger und Eigentümer des Anwesens Kinzigstr. 15 in Bollenbach (IP 89) hätten die Einwender folgende Einwände:

Die Entfernung von Emission zu Immission für das Haus der Einwender Kinzigstr. 15 (IP 89) werde mit 220 m berechnet. Nach Kenntnis der Einwender seien es maximal 200 m. 20 m weniger Abstand bedeuteten 0,6 dB(A) mehr Lärm.

Die Berechnung beziehe sich auf die Fahrbahnmitte. Datengrundlage sei das Automatisierte Liegenschaftskataster (ALKIS) der Vermessungsverwaltung.

Das Berechnungsverfahren ist insoweit von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden und die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 11

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 17.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben:

Er sei Eigentümer von FISt. Nr. 1563, In der Zillmatt 14 in Haslach-Bollenbach und somit von dem geplanten dreistreifigen Ausbau der B 33 betroffen.

Den Dokumenten der Offenlage habe er für das Baugebiet Zillmatt II die Berechnungsergebnisse Zillmatt A-E entnehmen können. Allerdings scheine die zugrunde gelegte Entfernung nicht zu passen. [Bild beigefügt] *Daher fordere der Einwender, dass die genauen Positionen der Berechnung für diesen Bereich überprüft, eventuell korrigiert und nach der TA Lärm bewertet würden.*

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Berechnungspunkte A bis E lägen auf der straßenzugewandten Seite der Bebauung des Neubaugebietes Zielmatt II, die der Bundesstraße am nächsten liege. An dem Grundstück 1563 des Einwenders sei kein Berechnungspunkt erstellt worden, da durch die zusätzliche Entfernung geringere Lärmbelastungen als an diesen Punkten zu erwarten seien.

Der Einwender habe vom Fahrbahnrand bis zu seiner Grundstücksgrenze eine Entfernung von knapp 257 m gemessen. Die ergänzende Berechnung des Vorhabenträgers komme zu folgendem Ergebnis:

Abstand Grundstücksgrenze-Fahrbahnachse = ca.355m

Beurteilungspegel Freifeldpunkt (h=2,0m) auf Grundstücksgrenze = 53 dB(A) Tag / 48 dB(A) Nacht

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage (Verhältnismäßigkeit/Wirtschaftlichkeit) könne der Forderung nach aktivem Lärmschutz nicht abgeholfen werden.

Diese Ausführungen sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und Anhaltspunkte für eine Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte nicht ersichtlich. Ergänzend wird auf die obenstehenden Ausführungen zur heranzuziehenden Rechtsgrundlage

und zur immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens verwiesen (vgl. Gliederungspunkt 6.5.1.2).

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Einwender Nr. 12

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 13.01.2018 zu dem Vorhaben Einwendungen erhoben.

Der Einwender sei Eigentümer des Grundstücks Kinzigstr. 19 in Haslach-Bollenbach und somit betroffen von dem geplanten dreistreifigen Ausbau der B 33.

Den Dokumenten der Offenlage habe er für sein Grundstück eine Überschreitung des Grenzwertes entnehmen können. Allerdings scheine ihm die zugrunde gelegte Entfernung nicht zu stimmen. In der Tabelle würde eine Entfernung von 183 m angegeben. Wenn der Einwender mit dem Entfernungstool von Google Maps nachmesse, dann erhalte dieser eine Entfernung von 170 m. Daher fordere er, dass die genaue Position der Berechnung für dessen Grundstück überprüft, eventuell korrigiert und dann neu bewertet werde.

Die B 33 werde nach Süden verbreitert. Die rechnerische Bezugsachse für den 3-streifigen Ausbau (Achse 501) liege 2,85 m rechts von der bestehenden Fahrbahnachse. Die Entfernung SA sei der rechnerisch ermittelte Abstand von Mitte Gebäude zu Achse 501.

Die Gebäude- und Achsdaten seien digital ohne Genauigkeitsverluste importiert worden.

Die Berechnungen sind daher auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Einwender Nr. 13

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 22.01.2018 gegen das Vorhaben Einwendungen erhoben.

Wenn sich der Einwender die Berechnungen des Vorhabenträgers anschaue und die Entfernungen darin mit den tatsächlichen Entfernungen vergleiche, komme er auf keine annähernd gleichen Werte. Wenn der Einwender die realen Werte in die Berechnungsformel einbaue, ergäben sich andere Werte, die schlechter ausfielen. Auch wenn die korrekte Grundlage vorgelegt werde.

In der Offenlage seien Berechnungen für die Anwesen in der Bollenbacherstraße 55 und 53 angegeben, diese überschritten den Wert der TA Lärm. Für das Anwesen in dem der

Einwender momentan seinen Wohnsitz habe, Bollenbacherstraße 52, gebe es keine Berechnungswerte. Daher gehe der Einwender davon aus, dass diese gleich denen der benachbarten Anwesen seien.

Der Vorhabenträger hat darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der TA Lärm bei Erschließung von Baugebieten den Gemeinden obliege. Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sei das Bundesimmissionsschutzgesetz. Die TA-Lärm finde hier keine Anwendung.

Ergebnis der ergänzenden Berechnung für Bollenbacherstraße 52:
Abstand Grundstücksgrenze-Fahrbahnachse = ca.495m
Beurteilungspegel 1.OG = 50 dB(A) Tag / 45 dB(A) Nacht

Wie im Vorangegangenen bereits ausgeführt, ist die vom Vorhabenträger zugrunde gelegte Berechnungsgrundlage korrekt (vgl. Punkt 6.5.1.2). Auch die ergänzenden Nachberechnungen haben keine Überschreitung der immissionsschutzrechtlichen Lärmgrenzwerte ergeben.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Einwender Nr. 14

[redacted]

Die Einwender haben mit Schreiben vom 25.01.2018 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben:

Die Einwender hätten Lärmmessungen mit dem Messgerät Cirrus Research 261 der Firma Vega aus Schiltach durchgeführt: Nachts liege der durchschnittliche Wert bei Pkw und Lkw Verkehr bei 58-62 dB(A).

Der Vorhabenträger hat hierzu darauf hingewiesen, dass aufgrund der 16. BImSchV der Beurteilungspegel am Immissionsort in der in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden müsse. Es handle sich bei den RLS-90 um ein an Messungen geeichtes Rechenverfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen, das untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft sei.

Die Berechnung mit ihren Parametern (Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrgeschwindigkeit, Längsneigung, etc.) stelle eine Grundlage zur Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen dar. Mit Hilfe des Rechenverfahrens ermittelte Lärmpegel ließen sich durch einzelne Messungen vor Ort nicht überprüfen, da solche Messungen nur Momentaufnahmen unter sich ständig ändernden Randbedingungen sein könnten.

Die von Betroffenen häufig geforderte Messung des Verkehrslärms stelle ein ungeeignetes Mittel für die Ermittlung von Lärmimmissionen dar. Bei erst in der Zukunft eintretenden

Lärmereignissen scheide eine Messung schon von der Natur der Sache her aus. Aber auch bei der Ermittlung bestehender Lärmverhältnisse könnten Messungen repräsentative, vergleichbare, hinreichend genaue und nicht zuletzt auch reproduzierbare Ergebnisse nicht erbringen, so dass der Berechnung des Lärms der Vorzug gegeben werden müsse.

Wie in diesem Beschluss bereits ausgeführt, entspricht das Berechnungsverfahren nach der 16. BImSchV den gesetzlichen Vorgaben und ist daher von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Einwender Nr. 15

[redacted]

Der Einwender hat mit Schreiben vom 26.01.2018 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben:

- *Der Einwender sei Eigentümer von Flurstück 1306 in der Weihermatte 1, in Haslach - Bollenbach, und somit von dem geplanten Ausbau der B 33 betroffen.*

  Die vom Regierungspräsidium erteilte Baugenehmigung im August 1972 sei eine Sondergenehmigung gewesen. Zum damaligen Zeitpunkt sei noch keine Rede davon gewesen, dass die B 33 ab Steinach auf Bollenbacher Gemarkung ca. 300 Meter an seinem Haus vorbeiführe, sonst hätte er von diesem Platz Abstand genommen.

  Die Lärmschutzwand auf der Steinacher Seite habe zur Folge, dass der Lärm an der entlangführenden Betonschutzwand verstärkt auf die Bollenbacher Seite auf das Wohnhaus des Einwenders breitflächig aufpralle. Die Windwetterströmungen seien meistens in dem offenen Kinzigtal von westlicher Seite her nach südöstlicher Richtung zu beobachten und brächten somit in verstärktem Maße den Verkehrslärm auf das in Lagebuch-Nr. 1306 stehende Wohnhaus zur vollen Entfaltung.

  Der Vorhabenträger führt aus, dass sich das Flurstück rechts vor dem Fenschenberg in einigen Metern Entfernung zur Gemeindeverbindungsstraße von Bollenbach nach Steinach befinde. Nach 16. BImSchV gälten die Grenzwerte für Außenbereiche und Mischgebiete 64 und 54 dB(A) Tag/Nacht. Der Abstand Grundstücksgrenze-Fahrbahnachse betrage ca. 310 m. Der Beurteilungspegel im 1.OG sei 54 dB(A) Tag / 48 dB(A) Nacht.

  Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungspegel (maßgebendes Rechenverfahren) gälten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort.

  Wie vielfach ausgeführt, sind die von Vorhabenträger herangezogenen Berechnungsmethoden rechtlich korrekt und durch die Planfeststellungsbehörde mithin nicht zu beanstanden. Die 16. BImSchV sieht mit ihrem pauschalierten Berechnungsverfahren lediglich die

Berücksichtigung einer pauschalierten, durchschnittlichen Windsituation vor und keine individuelle Betrachtung der Windverhältnisse im Einzelnen. Selbst wenn man eine Erhöhung der Beurteilungspegel durch Reflexionen der Lärmschutzwand unterstellen würde, ist jedenfalls nicht von einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte auszugehen.

- *Schon bei Freigabe der B 33 1987 sei es eine Frechheit der Fachbehörden gewesen, eine Lärmschutzwand ab Kinzigbrücke Steinach bis kurz vor der kleinen Unterführung Bollenbach Steinach zu erstellen, zumal sein Wohnhaus 15 Jahre vor der Fertigstellung der B 33 nur 300 Meter von der Straße entfernt in nordöstlicher Richtung stehe.*

  Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass der Planfeststellungsbeschluss der B 33 im Jahr 1979 erlassen worden sei. Spätestens ein Jahr zuvor müssten die Absichten öffentlich gemacht worden sein. Auch im Zuge des damaligen Verfahrens sei den Betroffenen die Möglichkeit gegeben worden, Einwände geltend zu machen.

  Auch die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung an, dass Bedenken zum damaligen Bauvorhaben im entsprechenden Verfahren hätten geltend gemacht werden müssen und hier nicht erneut zu überprüfen sind.

Einwender Nr. 4-5, 8-10 und 16-47

[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];

[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];
[redacted];

Das Vorbringen der Einwender mit den laufenden Nummern 4 und 5, 8 bis 10 und 16 bis 47 ist wörtlich bzw. inhaltlich in der Stellungnahme der Stadt Haslach, des Ortschaftsrats Bollenbach und/oder den zusammenfassend behandelten Einwendungen enthalten. Die entsprechenden Einwände und Bedenken wurde in den obenstehenden Punkten dieses Beschlusses ausführlich dargestellt und diskutiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen und zur besseren Lesbarkeit wird daher auf eine erneute Widergabe verzichtet.

8.
Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde hält das Vorhaben unter Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange für gerechtfertigt und im überwiegenden öffentlichen Interesse für geboten. Die Planfeststellungsbehörde vollzieht die Planung in eigener planerischer Abwägung nach und spricht sich für sie aus. Die vorgelegte Planung wird den betroffenen Belangen am besten gerecht.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie unter Einbeziehung der sonstigen Erkenntnisse aus dem Verfahren ergeben sich folgende Abwägungsergebnisse:

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass das Vorhaben für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und auch im Hinblick auf die konkreten Planungsziele, nämlich die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie die Verminderung des Überholungsdrucks und damit insgesamt die Erhöhung der Verkehrssicherheit, erforderlich ist.

Unter Abwägung aller in Frage kommenden, offenkundigen und vorgetragenen öffentlichen und privaten Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Planung mit den ergänzenden Zusagen und Maßgaben angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verbesserung der Infrastruktur, der Verbesserung des Verkehrsflusses, die Verminderung des Überholungsdrucks sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für verhältnismäßig.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen.

Es wird nicht verkannt, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Hierzu zählen insbesondere Eingriffe in Natur und Landschaft, Geräuschemissionen und die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum, sowie von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt wurden. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden. Die trotz der verfügten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens hingenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde räumt dem Interesse an der Realisierung der Maßnahme Vorrang vor den betroffenen privaten Interessen, auch wenn dies unstreitig zu Betroffenheiten führt.

Angesichts der öffentlichen Belange, die für die Realisierung des beantragten Vorhabens sprechen, müssen die verbleibenden Flächenverluste bzw. Nutzungseinschränkungen hingenommen werden.

Maßvoll und gerechtfertigt sind darüber hinaus die zur vorübergehenden Inanspruchnahme während der Bauzeit ausgewiesenen Grundstücksflächen sowie die aus den bauzeitlichen Umleitungen resultierenden Verkehrsbehinderungen und Umweg-Fahrten für Bewirtschafter und Grundstückseigentümer.

Die Planfeststellungsbehörde hält daher bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in private Rechte gegenüber dem planerischen Ziel für verhältnismäßig und auch zumutbar.

Auswirkungen im Hinblick auf den Klimawandel sind nur in geringem Umfang zu erwarten. Es ist durch den Ausbau nicht mit einer wesentlichen Verkehrszunahme zu rechnen und es werden auch keine besonders klimarelevanten Böden oder Treibhaussenken in Anspruch genommen. Auch die Berücksichtigungsgebote der Klimaschutzgesetze gebieten daher keine abweichende Gesamtbewertung des beantragten Vorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen durch die Planung insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt wurden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Dem Antrag auf Planfeststellung konnte deshalb entsprochen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erhoben werden beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim.

Hinweis

Der Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung mit einem Hinweis auf die Zugänglichmachung im Internet für die Dauer von zwei Wochen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Freiburg eingestellt. Gegenüber den Betroffenen und demjenigen, der Einwendungen erhoben hat, gilt der Beschluss mit Ablauf von zwei Wochen seit der Zugänglichmachung als bekanntgegeben. Einem Betroffenen oder demjenigen, der Einwendungen erhoben hat, wird eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt, wenn er oder sie während der gesetzlich vorgesehenen Dauer der Veröffentlichung ein entsprechendes Verlangen an das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 24 richtet. Dies ist in der Regel die

Übersendung eines gängigen elektronischen Speichermediums, auf dem die auszulegenden Unterlagen gespeichert sind.

Simone Etter