



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

L 1106 - Umgehung Nordhausen

Az.: 24-3912-3/303-07

03.11.2009

3 Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen und privaten Belangen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben wird den Zielen der Landesplanung und Raumordnung gerecht. Die planfestgestellte L 1106 neu ist Bestandteil des regionalbedeutsamen Straßennetzes und bündelt einerseits den Verkehr aus dem Zabergäu und andererseits den Verkehr südlich von Brackenheim (Bietigheim-Bissingen/Mühlacker) in den Heilbronner Raum. In der Straßennetzstruktur erfüllt sie daher als Landesstraße eine regionale Funktion (Straßenkategorie AII). Im Regionalplan 2020 der Region Heilbronn-Franken ist dieser Straßenzug der Kategorie III „Regional bedeutsamer Verkehr“ zugeordnet. Übergeordnet dient die L 1106 auch als Zubringer zur A 6, Anschlussstelle Bad Rappenau bzw. Heilbronn/Untereisesheim.

Der Regionalverband Heilbronn-Franken trägt die Planung in vollem Umfang mit und würde die baldige Realisierung begrüßen. Der Radweganschluss entspricht den regionalplanerischen Grundsätzen hinsichtlich des großräumigen, touristisch genutzten regionalbedeutsamen Radwegenetzes.

Das Referat 21 -Raumordnung- des Regierungspräsidiums Stuttgart hat keine Bedenken. Die nachrichtliche Übernahme der Ortsumfahrung in Plansatz 4.1.1 (Tabelle 8) und der Raumnutzungskarte des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020 ist erfolgt.

Darüber hinaus kommt der geplanten Ortsumgehung die oben beschriebene Umgehungs- und Entlastungsfunktion zu. Die rasche Realisierung dieses Straßenbauvorhabens wird daher nicht nur in Nordhausen selbst, sondern auch in der Region befürwortet und gefordert.

3.2 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist auch mit den kommunalen Belangen vereinbar. Die Gemeinde Nordheim begrüßt den Bau der Umfahrung. Die Stadt Brackenheim hat keine Einwände zu diesem Vorhaben.

3.3 Lärm

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange der betroffenen Anlieger im Hinblick auf die Belastung durch Verkehrsräusche in angemessenem Umfang. Immissionskonflikte durch Straßenverkehrslärm werden durch die Ortsumgehung nicht ausgelöst. Aus den gutachterlichen Unterlagen, auf die Bezug genommen wird, ergibt sich schlüssig

und nachvollziehbar, dass mit der Planungskonzeption den Lärmschutzbelangen der Anlieger in gebotenem Maß Rechnung getragen wird. Aufgrund der Lage der Ortsumgehung in ausreichendem Abstand zu schutzwürdigen Nutzungen und Flächen wird auch den aus § 50 BImSchG herrührenden Grundsätzen Rechnung getragen.

(1) Gemäß § 41 Abs.1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung u. a. von Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Unzumutbare Verkehrslärmimmissionen sind durch aktive, gegebenenfalls durch passive Schutzmaßnahmen zu minimieren. Die Zumutbarkeit der Immissionen bestimmt sich nach der aufgrund von § 43 Abs. 1 Nr.1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Die dort in § 2 genannten Grenzwerte dürfen durch die von dem zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehenden Immissionen nicht überschritten werden.

Die 16. BImSchV ist nach ihrem § 1 Abs. 1 anwendbar. Beantragt ist der Bau eines neuen, zusätzlichen Verkehrswegs i.S.d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Die Auswirkungen durch den Straßenverkehrslärm der Umfahrung Nordhausen sowie ihrer geänderten Anschlusspunkte wurden in einer schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11.1 und 11.2.) ermittelt. Dieses Lärmgutachten beruht auf korrekten methodischen Ansätzen und Annahmen.

Die maßgeblichen Grenzwerte werden in allen Siedlungsbereichen im Umfeld des Vorhabens im wesentlichen eingehalten. Das ergibt sich aus dem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden 8 Immissionsorte innerhalb Nordhausens, an der Wohnrandbebauung sowie westlich und östlich an den neuen Anschlüssen, zur Beurteilung herangezogen und deren Beurteilungspegel ermittelt.

Bei Immissionspunkt 1 Waldenserstraße 6 (Ortsdurchfahrt) werden die Grenzwerte für eine Lärmsanierung ohne den Bau der Umgehung mit ca. 1 dB(A) tags bzw. ca. 3 dB(A) nachts überschritten. Bis zum Prognosejahr 2020 wird sich die Lärmbelastung ohne Umgehungsstraße um ca. 1 dB(A) tags/ nachts weiter erhöhen.

Die Gegenüberstellung der Beurteilungspegel ohne Umgehung und mit Umgehung zeigt, dass durch die Realisierung der Ortsumgehung Lärmsanierungsmaßnahmen entbehrlich werden. Bei einem rechnerischen Lärmrückgang von ca. 9 dB(A) werden die betroffenen Anwohner sehr deutlich vom Verkehrslärm entlastet.

Bis auf den Immissionspunkt 1 liegen aber alle ermittelten Beurteilungspegel nach dem Bau der Ortsumgehung mit 9-13 dB(A) tags und 7- 11 dB(A) nachts sehr deut-

lich unterhalb der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher im Zuge der Baumaßnahme nicht erforderlich.

Die künftige Gemeindestraße von Knoten K1 nach Nordhausen-West wird im vorhandenen Trassenbereich der K 2075/L 1106 um- bzw. ausgebaut. In diesem Bereich handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße. Daher war zu prüfen, ob hier eine wesentliche Änderung der Straße im Sinne des §1 der 16. BImSchV vorliegt.

Bei diesem bereits bestehenden Straßenzug erfolgt keine Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen. Hinsichtlich der wesentlich geringeren Verkehrsbelastung auf der künftigen Gemeindestraße ist davon auszugehen, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm nicht um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Durch die prognostizierte hohe Verkehrsentlastung (ca. 85 %) wird die Lärmbelastung für die Wohnbebauung an der künftigen Gemeindestraße im Zuge der Ortsdurchfahrt Nordhausen nach Bau der Ortsumgehung deutlich gemindert. Um dies zu belegen, wurde für den Immissionsort I 3 (Aussiedlerhof, Gebäude 23, Mischgebiet) eine, bezogen auf die K 2075/ L 1106-alt, vergleichende schalltechnische Beurteilung durchgeführt. Dabei wurde eine Lärmbelastung im Status Quo-Fall 2020 (ohne Umgehung) von ca. 49 Dezibel (A) tags und ca. 41 Dezibel (A) nachts ermittelt. Nach Bau der Umgehung und des Knotens K1, kann künftig bezogen auf die Anschlussstrecke nach Nordhausen (ca. 1.860 Kfz/ 24 h, ca. 1-2 % SV-Anteil) von einer Lärmbelastung von ca. 44 Dezibel (A) tags und ca. 36 Dezibel (A) nachts ausgegangen werden. Somit ist, bezogen auf die künftige Gemeindestraße nach Realisierung der Maßnahme, von einem Rückgang der Lärmbelastung um ca. 5 dB (A) tags/ nachts auszugehen.

(2) Auch aus einem direkten Rückgriff auf die Bestimmung des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. aus der nach § 37 Abs. 5 StrG vorzunehmenden fachplanerischen Abwägung ergibt sich nicht die Notwendigkeit, Schallschutzmaßnahmen anzuordnen. Die Konkretisierung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch die Verkehrslärmschutzverordnung abschließend erfolgt. Lediglich ausnahmsweise können schädliche Lärmeinwirkungen unterhalb der Grenzwerte bzw. außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs der 16. BImSchV in Betracht kommen (so die Rechtsprechung z. B. VGH Mannheim vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95; vom 21.03.1997, Az. 5 S 1586/96 sowie vom 28.03.1996, Az. 5 S 1338/95).

Im Falle des beantragten Vorhabens sind keine Gesichtspunkte erkennbar, die ein Abweichen von den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV nahe legen würden. Verkehrsverlagerungen, die durch das Vorhaben entstehen können, sind hier nicht ersichtlich. Eine Veränderung der Verkehrsbeziehungen entsteht hier durch die eng angelehnte und nahezu parallel verlaufende Umfahrung, nicht.

(3) Ansprüche auf Schutzmaßnahmen ergeben sich auch nicht aus der dem Umstand, dass im Bereich der Knotenpunkte der Verkehrslärm mehrerer Straßen überlagert wird. § 41 BImSchG und die Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigen grundsätzlich nur jeden Verkehrsweg für sich. Eine Gesamtbetrachtung der (Verkehrs) Lärmimmissionen unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Eine Ausnahme von diesem Grundsatz kommt nur in Betracht, wenn die Gesamtlärmbelastung unter Berücksichtigung aller im Planungsbereich vorhandenen Verkehrswege den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG in das Eigentum eingreift. Aus den Grundrechten ergibt sich unmittelbar, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen (vgl. z. B. BVerwG vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95; vom 03.03.1999, Az. 11 A 9.97 sowie vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99 und VGH Mannheim vom 24.01.2002, Az. 5 S 2328/99).

Für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle fehlt bislang eine klare Grenzziehung. Bei einer Gesamtschau der von der 16. BImSchV als zumutbar bewerteten Beurteilungspegel, der zu dieser Frage ergangenen Rechtsprechung (vgl. z. B. BVerwG vom 17.11.1999, Az. 11 A 4.98; vom 23.04.1997, Az. 11 A 17.96 sowie VGH Mannheim vom 24.01.2002, Az. 5 S 2328/99) sowie der Lärmwirkungsforschung ergibt sich allerdings, Grundrechtseingriffe ab Außen-Dauerschallpegeln in einer Größenordnung von etwa 70-73 dB(A) bei Tag und von etwa 60-63 dB(A) bei Nacht in Betracht zu ziehen.

Dies ist vorliegend nicht gegeben. Der von den Straßen ausgehende Summenpegel liegt im Bereich der Knotenpunkte unter den oben genannten Schwellenwerten.

(4) Erhebliche Lärmbelastungen während der Bauzeit sind aufgrund des deutlichen Abstands zur Bebauung nicht zu befürchten.

3.4 Schadstoffe

Die von der Ortsumgehung Nordhausen ausgehenden Schadstoffbelastungen sind ebenfalls unkritisch. Die zu erwartenden Immissionen durch Luftschadstoffe wurden fachlich korrekt und nachvollziehbar im Rahmen einer Schadstoffabschätzung nach dem Verfahren „MLuS-02, Stand 2005, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ ermittelt. Da es sich um Bereiche mit offener oder fehlender Bebauung handelt, sind die Voraussetzungen für die Berechnung nach MLuS 02 (Stand 2005) erfüllt.

Als Berechnungsgrundlage wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Jahr 2020 zu Grunde gelegt. Hierbei handelt es sich zwischen Bauanfang und Knotenpunkt 1 um 9.860 (Fz/24 h) Gesamtverkehr davon 355 (Fz/24 h) Schwerverkehr und zwischen Knotenpunkt 1 und Knotenpunkt 2 um 11.800 (Fz/24h) davon 425 (Fz/24 h) Schwerverkehr.

Die berechneten Werte (Zusatzbelastung durch die Umfahrung + Grundbelastung) zeigen, dass entlang der Neubaustrecke die geltenden Grenzwerte (22.BImSchV, TA-Luft) deutlich unterschritten werden und schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 50 BImSchG ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben ist folglich mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar.

3.5 Natur und Landschaft, Erholung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den naturschutzrechtlichen Vorschriften.

Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sind die durch die Gesetzesänderung vom 12.12.2007 mit Wirkung vom 18.12.2007 geänderten Artenschutzbestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes in Kraft getreten. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen wurden in dem der Planfeststellung zugrundeliegenden überarbeiteten LBP (Stand Dezember 2008) und in der ergänzend vorgelegten saP (Dezember 2008) berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Überprüfung der Unterlagen zu der Auffassung gelangt, dass die naturschutzfachlichen Unterlagen mit den im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen den Anforderungen des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg und des Bundesnaturschutzgesetzes genügen.

Das planfestzustellende Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (1). Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten (2). Der Eingriff wird zugelassen, da durch die vorgesehenen Ausgleichs-