

Gegenstand dieser Petition:

Planfeststellungsverfahren Bundesstraße 3 neu Ortsumfahrung Baden-Baden/Sandweier und Anschlussstelle Rastatt Süd,
Planfeststellungsbeschluss vom 27.12.1997, Az. 15a-05313.2 (B3/50a
Ziel der Planfeststellung: Entlastung Ortsdurchfahrten Sandweier,
Rastatt und Haueneberstein
Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes mit erheblichen
Umverlagerungen von Verkehrsanteilen

Themenschwerpunkte dieser Petition:

- Verstoß in der Planfeststellung gegen die in den Grundrechten der Bürger begründete Schutzpflicht des Staates zur Vorsorge gegen die Überschreitung der in Wohngebieten geltenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle)
- Verstoß gegen das Abwägungsgebot im Rahmen des § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG bei einer räumlich bedeutsamen Neubaumaßnahme
- Funktionsänderung Badener Straße bzw. Zugehörigkeit zu einer Gesamtbaumaßnahme

A)Wohnbebauung Siedlung und Münchfeld

Die südliche Anbindung Rastatts und des Pkw-Montagewerks der Mercedes-Benz AG in Rastatt an die Bundesautobahn 5 erfolgt über die Anschlussstelle Rastatt-Süd und die Bundesstraße 3, die als Badener Straße durch die Wohngebiete Münchfeld und Siedlung verläuft. Die Wohnbebauung östlich der Badener Straße (Wohngebiet „Siedlung“) ist größtenteils geprägt durch Einfamilien- und Doppelhäuser, deren Gartengrundstücke, Balkone und Terrassen in Richtung Badener Straße ausgerichtet sind, an einem innenstadtnahen Teil der Badener Straße sind die Grundstücke durch eine unmittelbar parallel zur Badener Straße verlaufende Wohnstraße von der in Richtung Norden verlaufenden Fahrbahn getrennt.

Westlich der Badener Straße (Wohngebiet „Münchfeld“) gibt es Wohnbebauung südlich der Kreuzung Donaustraße bestehend aus mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern, die im rechten Winkel zur Fahrbahn angeordnet sind und über Südbalkone verfügen. Zwischen der Einmündung der Badener Straße in die Kehler Straße und der Einmündung des Südrings in die Badener Straße befinden sich ein Seniorenheim, ein Supermarkt sowie ein Ein- und zwei Mehrfamilienhäuser.

An der Kreuzung Donaustraße/B 3 befindet sich eine Lichtsignalanlage; zwei stark frequentierte Fußgänger-Ampelanlagen befinden sich im Bereich Rohngraben/Badener Straße (Schulweg Grundschule) und im nördlichen Bereich Südring/Badener Straße (Fußweg zum Supermarkt).

Im nördlichen Abschnitt der Badener Straße wird diese von einer Bahnstrecke gekreuzt (Streckennummer 4000).

B) Das Planfeststellungsverfahren

Zu den Fakten betr. die von der Bürgerinitiative Lärmschutz Rastatt Münchfeld/Siedlung e.V. beanstandete Planung wird ein Auszug aus dem Kapitel „Tatbestand“ des Urteils des Verwaltungsgerichtes Karlsruhe mit Auszügen aus dem Planfeststellungsbeschluss vorgelegt:

Mit bestandskräftigem Beschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 29.12.1997 (verlängert mit Beschluss vom 06.06.2003) wurde u. a. der Neubau der Bundesstraße 3, Umgehung Baden-Baden/Sandweier, und der Bau eines Anschlusses an die Bundesautobahn 5, der spätere Anschluss Rastatt-Süd, planfestgestellt.

Die Umgehung Baden-Baden/ Sandweier sollte Teil einer durchgehenden Entlastungsstraße Bundesstraße B 3 - neu zwischen Achern im Süden und Rastatt im Norden sein. Im Anschluss an den Abschnitt Umgehung Baden-Baden/Sandweier sollte das nördliche Teilstück der Bundesstraße 3 - neu an die weiter nördlich verlaufende Bundesstraße 462 angebunden werden. Damit sollte u. a. Rastatt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. U. a. dieses Teilstück wurde bislang nicht verwirklicht.

Die Bundesstraße 3 - neu zwischen Achern und Rastatt war im Bedarfsplan für Bundesstraßen vom 15.11.1993 als vordringliche Maßnahme ausgewiesen.

Die Anschlussstelle Rastatt-Süd und die Neubaustrecke der Bundesstraße 3 - neu, Umgehung Baden-Baden/Sandweier, sind im Straßennetz miteinander verbunden. Die Neubaustrecke mündet süd-östlich der Anschlussstelle nach der Umgehung von Sandweier und westlich der Anschlussstelle kurz vor der südlichen Stadtgrenze von Rastatt (Stadtteil Münchfeld) in die bestehende Bundesstraße 3. Der zwischen den Einmündungspunkten verlaufende Teil der Bundesstraße 3 wurde herabgestuft (Landesstraße 67/Kreisstraße 9617) (Urteil Seite 2)

Die bestehende Bundesstraße 3 führt ab dem westlichen Einmündungspunkt als Badener Straße in den Rastatter Stadtteil Münchfeld und über die Bundesstraße 36 weiter in die Stadtmitte von Rastatt. Am nordöstlichen Rand des Stadtteils Münchfeld münden die Landesstraße 75/Bundesstraße 36 (Kehler Straße) sowie die Oberwaldstrasse in die Badener Straße (Bundesstraße 3 -alt) (Urteil Seite 4)

Die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses enthält mit Blick auf den Stadtteil Münchfeld folgende Ausführungen:

„Durch Verlagerung von Verkehrsanteilen können sich auch nachteilige Auswirkungen für die Bewohner der Münchfeldsiedlung in Rastatt ergeben. Der Straßenbaulastträger hat dies untersucht. Er kam dabei zu dem Ergebnis, dass bei zukünftig 11.351 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 8% der Beurteilungspegel um 1,7 dB (A) höher liegen wird. Erst bei einer täglichen Verkehrsmenge von 15.400 Kfz mit einem LKW-Anteil von 8% käme es zu einer subjektiv wahrnehmbaren Erhöhung des Pegels um 3 % (gemeint ist dB(A)). (Vgl. Stellungnahme vom 10.08.1089).“ (PFB S. 20) (Urteil Seite 11/12)

Weiterhin: „Die Verlängerung der L 78b, [...] ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bundesfernstraßenplanung. Sie fällt in die Straßenbaulastträger des Landes. Unabhängig von der Planung der Landesstraße ist die B3 neu in Verbindung mit dem Autobahnanschluss geeignet, die Innenstadt von Rastatt insgesamt vom Verkehr zu entlasten, auch wenn dabei die B 3 innerhalb von Münchfeld bis zum Verkehrsknoten B 3/B36 durch die beabsichtigten Verlagerungen in Zukunft stärker vom Ziel- und Quellverkehr frequentiert sein wird. Der Straßenbaulastträger hat untersucht, ob durch den Verkehr auf der B 3 neu die Bewohner der Münchfeldsiedlung unzumutbaren Belästigungen durch Verkehrslärm ausgesetzt werden. Er ist zu dem Ergebnis gekommen, dass dies nicht der Fall sein wird. Der mit der Zunahme des Verkehrs in dem vom Verkehrsgutachter prognostizierten Umfang verbundene zusätzliche Lärm wird weniger als 3 dB(A) betragen und somit subjektiv nicht wahrnehmbar sein [...].“ (PFB S. 27)

„Auch im Bereich der Wohnsiedlung Münchfeld in Rastatt wird sich die Immissionssituation nicht wesentlich ändern. Durch die Verkehrszunahme infolge der B3 neu und des Autobahnanschlusses kommt es zu einer Erhöhung des Immissionspegels, die unter 3 dB(A)

und damit in einer Größenordnung liegt, die nicht wahrnehmbar ist.“
(PFB S. 32) (Urteil Seite 12)

Der Planfeststellungsbeschluss sieht keine Schallschutzmaßnahmen für den Stadtteil Münchfeld vor. Es wurden diesbezüglich auch keine gebäudescharfen Immissionspegel für den Ist- und Planfall ermittelt und planfestgestellt. Die im Planfeststellungsbeschluss erwähnte, in den Akten des Planfeststellungsverfahrens befindliche Stellungnahme vom 10.08.1089 wurde ebenfalls nicht ausdrücklich, etwa als Anlage zum Planfeststellungsbeschluss planfestgestellt. Berechnet wurden darin für den Stadtteil Münchfeld die generellen Emissionspegel Lm 25 in 25 m Entfernung von der Straße (ohne Differenzierung für den Straßenverlauf) für den Ist- und den Planfall. Für das „Wohngebiet Münchfeld“ werden darin die derzeitigen Lärmwerte (bei 10.918 Kfz/24h, 4% LKW-Anteil) mit tags 63,5 dB (A) und nachts 56,1 dB(A), die Planfallwerte (bei 11.351 Kfz/24h, 8 % LKW-Anteil) mit 65,2 dB (A) tags und 57,8 dB(A) nachts angegeben. Die Stellungnahme nimmt für die Berechnung der Lärmwerte Bezug auf die Verkehrsmengenkarte 1985 und eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 1987/88.(Urteil Seite 12/13)

Die (als Anlage 9 zum Planfeststellungsbeschluss) für den Planungsfall 2.1 planfestgestellte Verkehrsuntersuchung von November 1992 enthält auf der Grundlage von 1992 aktualisierten Verkehrsdaten, bei Fortschreibung der bisher erstellten Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 1995/2000 für das Planjahr 2010 und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Verkehrsentwicklung und Ergänzungen im Straßennetz (u. a. Nordumgehung Rastatt und Anbindung des Werkes Daimler-Benz (...), Oberwaldstraße südlich Rastatt, Baulandstraße östlich Rastatt) Daten für einen südlich des Grundstücks der Klägerin liegenden Teil der Münchfeldsiedlung (Bundesstraße 3 südlich Stadionstraße, Bundesstraße 3 zwischen Stadion- und Donaustraße) ohne ausgewiesenen Schwerverkehrsanteil. Im Übrigen wurden die Verkehrszahlen für die Münchfeldsiedlung nicht fortgeschrieben. Das (als Anlage 11 a zum Planfeststellungsbeschluss) planfestgestellte Gutachten zu Schall und Erschütterungen enthält keine Angaben zur Münchfeldsiedlung.

(Mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 08.07.2008 wurde Ziffer 4. 3 (Freigabe der Gemeindeverbindungsstrasse von Haueneberstein nach Sandweier) des verfügbaren Teils des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.12.1997 aufgehoben. In der Begründung heißt es u. a., die

Fortführung der Bundesstraße 3 - neu - bis zur Bundesstraße 462 sei in absehbarer Zeit nicht realistisch.)

Die Bundesstraße 3 -neu-, Ortsumgehung Baden-Baden/Sandweier, wurde am 28.04.2008 für den Verkehr freigegeben. Sie und die Badener Straße wurden mit Verfügung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 10.03.2008 als Teilbedarfsumleitungen U 33a/ U 22 der Bundesautobahn 5 festgelegt. (Urteil Seite 13)

C) Querspange L 78b als Entlastungsstraße im Maßnahmenplan Landesstraße 1995

Bereits während der Planfeststellung für die B 3 neu und den Autobahnanschluss Rastatt-Süd war die sog. Querspange, eine Verbindung von der B 3 neu südlich des Ortseingangs zu der weiter westlich gelegenen damaligen B 36 in Höhe der Einmündung der sog. Natostraße L 78 b als Entlastungsstraße für die Badener Straße geplant.

1995 war sie im Maßnahmenplan Landesstrassen des Landes BW als Projekt des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Sie war allerdings nicht Gegenstand der Bundesfernstraßenplanung und damit auch nicht Bestandteil der Planfeststellung für B 3 neu bzw. Autobahnanschluss. Vgl. dazu Seite 14 Gerichtsurteil“[....]

Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Anschlussstelle Rastatt-Süd steht ein planerischer Vorschlag der Stadt Rastatt zur Entlastung der Rastatter Quartiere Münchfeld und Münchfeld-Siedlung vom Durchgangsverkehr der heutigen B 3 (Badener Straße)[...]

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat als Baulastträger Variantenuntersuchungen und naturfachliche Untersuchungen beauftragt, mit deren Ergebnis 2012 gerechnet wird [....]

Klagen über Lärmprobleme aus dem Kreis der Anlieger der Ortsdurchfahrt sind der Verwaltung aus dem Stadtgebiet Münchfeld bekannt. Zu dieser [...] Situation teilte das Regierungspräsidium zunächst mit, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 3 -neu-Umgehung Sandweier eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der künftigen Lärmsituation durchgeführt worden sei. Dabei seien keine Überschreitungen der Lärmvorsorgegrenzwerte festgestellt worden, sodass durch den Baulastträger Bund hier keine aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden könnten. Für die von der Stadt Rastatt zur Verkehrsentslastung geforderte Querspange

zwischen B 3 und B 36 im Süden der Kernstadt seien Gutachten in Arbeit. Es könne allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass das Projekt am Ende aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht realisiert werden könne. Auf jeden Fall wolle man ein Gutachten zur Vorbereitung eines Lärmsanierungsprogramms in Auftrag geben.“

Der Planungsstand der Querspange war über viele Jahre Gegenstand von Pressemitteilungen der Verwaltung und wurde auch von deren Mitgliedern regelmäßig öffentlich kommuniziert.

Nach Informationen, die den Petenten vorliegen, wurde das Projekt bereits im April 2011 aus umweltrechtlichen Bedenken fallen gelassen ohne dass daraufhin andere adäquate Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung in Münchfeld und Siedlung geplant oder getroffen worden wären.

2018 ist das Projekt einer Entlastungsstraße zwischen B 3 und L 75 (ehem. B 36) auf Betreiben der Bürgerinitiative Lärmschutz für Münchfeld und Siedlung wieder aufgenommen worden.

Dokumente hierzu:

http://www.buergerinfo-rastatt.de/vo0050.php?_kvonr=751

D) Klage nachträgliche Schutzmaßnahmen und Entscheidung Verwaltungsgericht Karlsruhe

Anträge auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen:

2015 haben betroffene Anwohner aufgrund der seit der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses bestehenden massiven Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Badener Straße beim Regierungspräsidium Karlsruhe Anträge auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nach § 75 LVwVfG gestellt.

Bisher durchgeführte Maßnahmen des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur Reduzierung des Verkehrslärms in Münchfeld und Siedlung:

Im Sommer 2017 wurde die Fahrbahn der Badener Straße zwischen dem Knotenpunkt B 3/B 36 und dem Ortseingang erneuert und eine lärmoptimierte Asphaltdeckschicht SMA LA 08 aufgebracht. (Anm.: Angesichts des hohen Schwerverkehrsaufkommens bestehen Zweifel, ob der lärmoptimierte Asphalt die an ihn gestellten Erwartungen noch erfüllt, da von einem Verlust von 0,5 dB (A) an lärmmindernder Wirkung im Jahr auszugehen ist. Die lärmmindernde Wirkung ist auch dadurch

eingeschränkt, dass die von der Maßnahme betroffenen Strecke an einer Stelle Bahngleise quert und Kurven sowie mehrere Lichtsignalanlagen enthält. Vor allem bei Nässe zeigen sich die Grenzen der lärmreduzierenden Wirkung: Aufgrund mangelhafter Drainage bleibt Regenwasser über weite Strecken zentimeterhoch auf der Oberfläche stehen und trägt so zur Erhöhung der Lärmpegel bei).

Etwa zeitgleich wurde auf der Badener Straße zwischen 22:00 und 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich von jeweils 90 m zu beiden Seiten der Ampelkreuzung Donaustraße/Münchfeldstraße ausgeschildert, da an den hier angrenzenden Grundstücken die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts überschritten war. (Anm.: angesichts der geringen Ausdehnung der Verbotsstrecke ist die Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung zweifelhaft, da die notwendigen Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge mit einer Steigerung der Lärmpegel verbunden sind.

Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe:

Nachdem Ihre Anträge auf die nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen mit Bescheid vom 22.03.2017 abgewiesen wurden, haben die Antragsteller beim Verwaltungsgericht Karlsruhe Klage eingereicht.

Entscheidung des Verwaltungsgerichts Karlsruhe:

Die Klagen der betroffenen Anwohner wurden mit Beschluss vom 06. August 2020 in allen Anträgen abgewiesen. Dabei hat das Gericht durchaus anerkannt, dass im Zeitraum der Planfeststellung ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der Verkehrszunahme auf der Bundesstraße 3 alt (Badener Straße) bestanden hat und dass dieser nach dem Abwägungsgebot des § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG bereits zur Zeit der Planfeststellung einen Anspruch auf Vorkehrungen zum Schutz der Anwohner generiert hätte. An anderer Stelle hat das Gericht dann aber den Ursachenzusammenhang relativiert und festgestellt, dass die §§ 41 ff BImSchG nur den Lärm erfasse, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgehe, nicht aber den Lärmzuwachs, der entstehe, wenn als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, bestehenden Straße zunehme (Fernwirkung). Der räumliche Bereich, innerhalb dessen für Lärmschutz nach §41 ff BImSchG zu sorgen sei, sei außerhalb des Neu- oder Ausbauabschnitts auf den Bereich beschränkt, auf den der Lärm des zu bauenden oder zu

verändernden Verkehrswegs noch ausstrahlt. Die Kläger hatten eine Lärmbelastung durch den infolge der Neubaustrecke auf der bestehenden B 3 - alt (Badener Straße) gesteigerten Verkehr geltend gemacht, die in der Nähe ihrer Grundstücke vorbeiführt, nicht eine Lärmbelastung durch den Verkehr auf dem planfestgestellten Straßenstück. Das Gericht stellte dazu weiter fest, dass auch keine Ausnahmekonstellation vorliege, in der die Rechtsprechung §§41 ff BImSchG auf Lärmemissionen angewandt hätte, die als Folge einer Neubaustrecke von einer Bestandsstraße ausgehen. Weder habe sich vorhabenbedingt die Gesamtfunktion der Straße geändert noch sei sie Teil eines Gesamtkonzeptes i. S. einer Gesamtbaumaßnahme.(S. 32 Ende).

Nach Aussage des Verwaltungsgericht liegen die formellen Voraussetzungen eines Anspruchs auf nachträgliche Schutzanordnung nach vor, das Gericht bestreitet aber, dass nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen vorliegen.

Bei einer auf Verkehrsmengen als Einsatzdaten beruhenden Lärmprognose ist für die Ermittlung, ob ein Anspruch nach § 75 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG dem Grunde nach besteht, ein Vergleich der Prognose des PFB (aufgrund der damaligen Einsatzdaten) mit dem Ist-Zustand (aufgrund der aktuellen Einsatzdaten) bezogen auf das Grundstück des Betroffenen anzustellen, mithin ohne dass eine gesonderte Prüfung der (Nichtvorhersehbarkeit der) Ursachen einer etwaigen Differenz erfolgt. (Seite 42).

Nachteilige Wirkungen liegen vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Immissionen kommt. Die zusätzlichen Immissionen müssen als schädlich Umwelteinwirkungen i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG zu werten sein. Bei Lärmimmissionen liegt die Erheblichkeitsschwelle gemäß der vom Ordnungsgeber in der Verkehrslärmschutzverordnung getroffenen Wertung bei (zusätzlich) 3 dB (A)(§1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) wobei die Aufrundungsregel gemäß Anlage 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV anzuwenden ist, sodass die Schwelle bereits bei (zusätzlich) 2,1 dB (A) beginnt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007). Bezugspunkt ist der nach der ursprünglichen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel. Dieser muss um mindestens 3 dB(A) (2,1 dB(A)) überschritten werden (BVerwG, Urt. vom 07.03.2007). Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) (2,1 dB(A)) gegenüber der ursprünglichen, methodisch korrekten Prognose kann nur dann

ausnahmsweise erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt, die in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts beginnt, aber nicht schematisch bestimmt werden darf. Mit einer nicht prognostizierten Lärmerhöhung auf derart hohe Werte mussten die Beteiligten schon deshalb nicht rechnen, weil der Staat durch die in den Grundrechten der Lärmbetroffenen begründete Schutzpflicht zur Vorsorge gegen die Überschreitung dieser Schwelle verpflichtet war und ist. Entsprechendes gilt für die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (BVerwG, Urt. vom 07.03.2007)

Weitere Entscheidungsgründe waren u. a., dass es im PFB für die ganze Münchfeldsiedlung (gemeint sind die OT Münchfeld und Siedlung) an einer methodisch korrekten Lärmprognose fehle. Für die Gebäude der Kläger lege der PFB keine von ihnen zu duldenen Beurteilungspegel (Immissionspegel) fest. Solche Pegel seien für die Gebäude der Kläger im Planfeststellungsverfahren bereits nicht ermittelt und dementsprechend auch nicht festgesetzt worden. Es sei für die „Münchfeldsiedlung“ lediglich der in der Stellungnahme vom 10.08.89 wiedergegebene Emissionspegel Lm 25 ermittelt worden. Auf der Grundlage dieses Emissionspegels seien erstmals 2016 Beurteilungspegel auch für die Gebäude der Kläger errechnet worden, die in dem angefochtenen Bescheid zu Unrecht als Prognosewerte des PFB bezeichnet würden. Die Feststellung des Plans bestehe aber darin, dass die zuständige Behörde genau bestimmte Planunterlagen in Bezug nehme und dadurch billige. Mit der Feststellung werde das Vorhaben in der Gestalt, die es in den aufgeführten Unterlagen gefunden hat, zulässig und könne damit realisiert werden. Damit scheidet schon formal mangels individueller Duldungswirkung ein Anspruch auf nachträgliche Planergänzung, mit dem die Duldungswirkung des PFB durchbrochen werden könnte, aus. Auch inhaltlich sind nach Ansicht des Gerichts nachteilige Wirkungen im Sinne einer Steigerung der Immissionen individuell nicht feststellbar, da es an einem festgelegten Bezugspunkt für einen Vergleich zwischen den prognostizierten Immissionen und dem Ist-Zustand fehlt. Die Stellungnahme vom 10.08.89 sei auch als Teil der Planfeststellungsunterlagen nicht Teil des PFB geworden, sodass der Emissionspegel Lm 25 an den verbindlichen Festsetzungen des PFB teilnehmen würde. Unabhängig davon sei jedenfalls die weitere Schlussfolgerung, daraus ließen sich eindeutige Beurteilungspegel für das Gebäude der Klägerin berechnen, die zu dulden seien und Bezugspunkt hätten, weil der Emissionspegel zu dulden sei, so dass die Festlegung von Beurteilungspegeln im PFB nicht erforderlich

gewesen sei, unzutreffend. Denn es fehle bereits an eindeutigen Berechnungsergebnissen. (S. 44)

Der im PFB prognostisch berechnete Emissionspegel aus der Stellungnahme vom 10.08.89 erfülle auch nicht die Anforderungen an eine methodisch korrekte Lärmprognose. Für Vorhaben, die - wie der Ausbau der Bundesstraße 3 - neu zwischen Achern und Rastatt - im Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz 1993 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen sind, habe es das Bundesverwaltungsgericht für naheliegend, wenn nicht geboten erachtet, wie beim Bedarfsplan auf das Jahr 2010 abzustellen. Hiervon gehe auch die planfestgestellte, räumlich allerdings nicht einschlägige Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage von 1992 aktualisierten Verkehrsdaten (s. Anlage 9 zum PFB) aus, nicht aber die Stellungnahme vom 10.08.89. Dieser lägen vielmehr eine Verkehrsuntersuchung von 1987 bis 1989 und ein Prognosezeitraum bis zum Jahr 2000 zu Grunde. Die Prognose dürfe aber nicht auf einen Zeitraum begrenzt werden, für den bei Erlass des PFB bereits verlässlich absehbar ist, dass er bereits vor der Inbetriebnahme des planfestzustellenden Vorhabens endet. Dies sei bei der Prognose aus der Stellungnahme vom 10.08.89 mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2000 der Fall. Der hier fragliche PFB sei am 29.12.1997 erlassen worden. Es liege auf der Hand, dass das planfestgestellte Vorhaben nicht bis zum Jahr 2000 in Betrieb genommen werden konnte. Die Inbetriebnahme sei vielmehr im Jahr 2008 erfolgt. Hinzu komme, dass der zwischenzeitliche erhebliche Ausbau des Straßennetzes in den Jahren 1985 bis 1995 in der Stellungnahme nicht berücksichtigt werden konnte. Dabei sei aber auch der der Prognose zugrundeliegende Sachverhalt nicht ordnungsgemäß ermittelt worden. (s. S. 47)

Verletzung der in den Grundrechten der Bürger begründeten Schutzpflicht des Staates durch mangelnde Vorsorge gegen eine Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und gegen Gesundheitsgefährdung.

Unzureichende Berücksichtigung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen des Abwägungsgebotes nach § 17 FStrG. Verstoß gegen das fachplanerische Abwägungsgebot bei einer räumlich bedeutenden Straßenbaumaßnahme:

Anmerkungen und Fragen zum Planfeststellungsverfahren und zum Gerichtsurteil:

1. In seiner Entscheidung vertritt das Verwaltungsgericht Karlsruhe die

Auffassung, dass die Kläger keinen Anspruch auf nachträgliche Schutzanordnung haben, weil sie außerhalb des Bereiches wohnhaft sind, innerhalb dessen für Lärmschutz nach §§ 41 ff BImSchG zu sorgen ist. Es ist zwar zutreffend, dass die 16. BImSchV explizit nur für den Neubau oder die sog. wesentliche Änderung von Verkehrswegen verordnet wurde. Gleichwohl hat die ständige Rechtsprechung auch für bestehende Straßen Kriterien entwickelt, mit denen unzumutbare Lärmbelastungen ermittelt und abgestellt werden können. Ermessensauslösend sind hier die Orientierungswerte der 16. BImSchV. Begründet wird dies damit, dass die als Schutzkriterien für Anwohner beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen beschlossenen Grenzwerte ebenso auf bestehenden Straßen anzuwenden sind, weil die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm hier gesundheitlich nicht anders zu bewerten sind. Nach unserer Auffassung entspricht das Verkehrsaufkommen auf der Badener Straße dem auf der Neubaustrecke, da keine weiteren Straßen existieren, über die der Verkehr von der B 3 neu bzw. dem neu entstandenen Autobahnanschluss Rastatt-Süd in dessen Zielgebiet d. h. in Richtung Rastatter Kernstadt oder zum Mercedes-Benz Werk geführt werden könnte. Damit ist auch die Lärmbelastung auf der Badener Straße keine andere als auf der Neubaustrecke d. h. die Neubaustrecke hatte Veränderungen i. S. einer wesentlichen Änderung an der Badener Straße zufolge.“

2. Wenn das Gericht argumentiert, es gebe keine Ausnahmesituation die Badener Straße betreffen, weil keine Funktionsänderung der Straße vorliege, ist das ebenfalls nicht nachvollziehbar: Vor der Einrichtung des Autobahnanschlusses war die B 3 zwar auch vom überregionalen Verkehr genutzt, hierbei handelte es sich jedoch um Verkehre zwischen den Mittelstädten der näheren Umgebung d. h. zwischen Achern, Bühl, Baden-Baden und Rastatt, wohingegen der Verkehr zu bzw. von den Metropolen bzw. Metropolregionen von der A 5 über die Anschlussstellen Baden-Baden und Rastatt- Nord abgewickelt wurde. Durch den Autobahnanschluss wurde die Badener Straße an eine der am meisten befahrenen Autobahnen Deutschlands, die die Metropolregionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main mit denen der Schweiz und Oberitaliens verbindet, angebunden und eine direkte Verbindung zwischen der Autobahn und dem Mercedes-Benz-Werk für den Schwerverkehr geschaffen. Es liegt auf der Hand, dass dies zu einer nicht nur quantitativen, sondern durch die erheblich höheren Lkw-Anteile auch zu einer qualitativen Änderung des Verkehrs auf der Badener Straße geführt hat. Auch das Argument des Gerichtes, die Badener

Straße sei nicht Teil des Gesamtkonzeptes, erschließt sich den Petitionen nicht. Das Gericht verkennt dabei, dass die B 3 - neu - und der Autobahnanschluss nur über die Badener Straße an die Kernstadt und das im Süden derselben gelegene Mercedes-Werk angeschlossen werden konnte d.h. dass die Baumaßnahme ohne die bereits vorhandene Badener Straße nicht möglich gewesen wäre.

3. Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, stützt sich die Entscheidung gegen Lärmschutzmaßnahmen für die Wohngebiete Münchfeld und Siedlung ausschließlich auf die nicht planfestgestellte Stellungnahme vom 10.08.89. Hierzu ist festzustellen, dass die Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren und im Gerichtsurteil stark verkürzt wiedergegeben wurde. Es werden in der Stellungnahme nämlich nicht nur eines, sondern mehrere mögliche Szenarien und die Lärmpegeländerungen, die sich daraus ergeben könnten, beschrieben. Ausgehend von einem DTV von 10.918 Kfz./24 h (Nullfall ohne Baumaßnahme) behandelt eines dieser Szenarien eine bloße Verdoppelung des LKW-Anteils von 4 auf 8% mit dann insgesamt 11.351 Kfz. und einem um 1,7 dB (A) höheren Beurteilungspegel. Ein weiteres stellt die Auswirkungen einer Verkehrszunahme auf 15.400 Kfz. / 24 h bei gleichzeitiger Verdoppelung des LKW-Anteils dar (Pegeländerung um 3 dB (A)), während in einem dritten Szenario die Lärmsituation bei einem LKW-Anteil von 10% beschrieben wird. Hervorzuheben ist, dass für die beiden letztgenannten Szenarien Pegeländerungen von 3 bzw. 2.4 (aufgerundet ebenfalls 3) dB(A) angenommen werden. Die planende Behörde hatte demnach Kenntnis davon, dass es durchaus nicht ausgeschlossen war, dass die Baumaßnahme B 3 -neu-/ Anschlussstelle Rastatt-Süd auf der Badener Straße zu einer Verkehrszunahme mit erheblichen Lärmzuwächsen führen würde, so wie allen an der Planung Beteiligten klar sein musste, dass es angesichts der Aufgaben, die die Badener Straße als Zubringer und einzige Verbindung zum Autobahnanschluss übernehmen sollte, unmöglich war, dass die zu erwartenden Änderungen des Verkehrsaufkommens nur geringfügiger Natur sein würden. Dennoch hat das Regierungspräsidium sich bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die am wenigsten wahrscheinliche, die Auswirkungen des Bauvorhabens verharmlosende Variante entschieden, bei der von nicht wahrnehmbaren Pegeländerungen die Rede war. Dies ist auch deshalb verwunderlich, weil es eine weitere Verkehrsuntersuchung gibt, die eine erhebliche Verkehrszunahme auf der Badener Straße vorhersagt. In einer 1992 durchgeführten und dieses Mal auch planfestgestellten Analyse werden 16.300 Kfz/24 h für den

Bereich südlich und 14.600 Kfz/24 h für den Abschnitt nördlich der Einmündung der Stadionstraße in die Badener Straße prognostiziert. Bezeichnenderweise fehlen hier projektbezogene Daten zum LKW-Aufkommen legt man gemäß BImSchV pauschal einen Anteil von 8% zugrunde, ergeben sich auch hier bedeutende Pegeländerungen. Es gab also schon bei der Planfeststellung genügend Hinweise dafür, dass die geplante Baumaßnahme erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrs- und Lärmsituation auf der Badener Straße haben würde. Offensichtlich wurden diese jedoch ignoriert.

Laut Gerichtsurteil mussten die Anwohner der Badener Straße nicht mit einer nicht prognostizierten Steigerung des Verkehrslärms auf die Werte der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle rechnen, weil der Staat durch die in den Grundrechten der Lärmbetroffenen begründete Schutzpflicht zur Vorsorge gegen die Überschreitung dieser Schwelle verpflichtet war. Entsprechendes gilt für die Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Die Planungsbehörde war demnach dazu verpflichtet, für die Einhaltung der Grenzwerte der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zu sorgen, wenn die Grundrechte der Anwohner nicht verletzt werden sollten. Da sie aus der o. a. Stellungnahme und der Verkehrsuntersuchung von 1992 erkennen konnte, dass dies möglicherweise nicht der Fall sein würde, hätte sie daher eine eingehende und planfestgestellte Analyse der durch das Bauvorhaben auf der Badener Straße zu erwartenden Verkehrssteigerungen vornehmen müssen. Dazu ist es nicht gekommen. Stattdessen wurden bei der Entscheidung über die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen entscheidende Erkenntnisse ausgeblendet. Die Petenten sehen in diesem Vorgehen eine Verletzung der in den Grundrechten der Bürger begründeten Schutzpflicht des Staates durch mangelnde Vorsorge gegen eine Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie gegen eine Gesundheitsgefährdung.

D) Schalltechnische Berechnungen der Wohnbebauung entlang der Badener Straße

Verkehrszahlen Badener Straße im Rahmen Überprüfung nachträgliche Lärmschutzanordnung

Auf der Grundlage von 2015 und 2016 vom Regierungspräsidium

Karlsruhe beauftragten Verkehrszählungen wurde am 14.09.2016 durch das Ingenieurbüro Fischer, Karlsruhe eine erste schalltechnische Berechnung mit individuellen Lärmbelastungspegeln der Wohngebäude entlang der Badener Straße erstellt. An drei Zählpunkten wurde abschnittsweise die Verkehrszahlen erhoben. Die Berechnungen des Gutachtens 2016 wurden mit DTV alle Tage erstellt.

Berechnete Emissions-Lärmwerte;DTV alle Tage, Prognose
 Planfeststellungs-beschluss

DTV/Kfz/24h	P(T) %	P(N) %	LmE(T) dB(A)	LmE(N) dB(A)
11351	8	8	63,5	56,1

Berechnete Lärmwerte (Emissionswerte); DTV alle Tage, Analyse

DTV/Kfz/24h	P(T) %	P(N) %	LmE(T) dB(A)	LmE(N) dB(A)
14708	9,2	8,9	64,7	57,8
13448	8,9	8,8	64,2	57,3
14576	8,6	8,7	64,5	57,5

Um die individuelle Lärmbelastung darzustellen, wird nachfolgend an einem Wohngebäude (Petent) die Lärmpegel aufgezeigt.

Berechnete Immissions-Lärmwerte Gebäude DTV alle Tage, (14.576 Kfz, 8,6 %/8,7 % SV-Anteil)

Hausfront Albert-Schweitzer-Str.1/1	Prognose PF in dB(A)	Analyse 2016 in dB(A) DTV alle Tage	Differenz in dB(A)
	TAG/NACHT	TAG/NACHT	TAG/NACHT
SW/1.OG	65,8/58,4	66,9/59,8	1,1/1,4
SO/1.OG	61,8/54,4	62,8/55,8	1,0/1,4
SO/EG	60,6/53,2	61,6/54,6	1,0/1,4
NW/EG	61,5/54,1	62,5/55,5	1,0/1,4
NW/1.OG	62,8/55,4	63,9/56,8	1,1/1,4
SW/EG	64,7/57,4	65,8/58,7	1,1/1,3

Auf Anordnung des Verwaltungsgerichts Karlsruhe mussten die Lärmwerte mit den Verkehrszahlen der Kategorie DTV Dienstag – Donnerstag neu berechnet werden, weil es sich bei den in der

Planfeststellung prognostizierten Verkehrszahlen für Münchfeld und Siedlung um den werktäglichen 24h Tagesverkehr handelt. Am 27.08.2019 wurden durch das Ingenieurbüro Fischer, Karlsruhe die Immissions- und Emissionspegel neu berechnet.

Berechnete Emissions-Lärmwerte, DTV Di-Do

DTV/Kfz/24h	P(T) %	P(N) %	LmE(T) dB(A)	LmE(N) dB(A)
16336	9,8	9,5	65,4	58,3
14864	9,5	9,3	64,9	57,7
16569	9,3	9,4	65,3	58,0

Um die Lärmwerte zu verdeutlichen, werden für das Wohngebäude Albert-Schweitzer-Straße 1/1 die Immissionspegel auf Grundlage DTV Di-Do nachfolgend dargestellt (16.569 Kfz, 9,3 %/9,4 % SV-Anteil)

Hausfront Albert- Schweitzer- Str.1/1	Prognose PF in dB(A)	Analyse 2016 in dB(A) DTV Di- Do
	TAG/NACHT	TAG/NACHT
SW/1.OG	65,8/58,4	67,6/60,3
SO/1.OG	61,8/54,4	63,6/56,3
SO/EG	60,6/53,2	62,4/55,1
NW/EG	61,5/54,1	63,4/56,1
NW/1.OG	62,8/55,4	64,7/57,4
SW/EG	64,7/57,4	66,6/59,3

Immissionsberechnung Wohngebäude Albert-Schweitzer-Straße 1/1 in Rastatt vom 27.01.2020, Dipl. Ing. Tasch, Würzburg

Aufgrund erheblicher Abweichungen in den vom Regierungspräsidium Karlsruhe vorgelegten schalltechnischen Berechnungen wurde durch die Petenten für eine Vergleichsberechnung das Sachverständigenbüro Tasch in Würzburg beauftragt. Es wurden die Immissions-Lärmwerte vergleichend zu den Gutachten Fischer, Karlsruhe vom 14.09.2016 und 27.08.2019 berechnet. Nachfolgend für die Fassade Albert-Schweitzer-Straße 1/1, EG/NW:

Albert-Schweitzer- Straße 1/1, EG/NW	Lr,Tag /dB(A)	Lr,Nacht /dB(A)

Berechnung RP KA Prognose Planfest- stellung	61,5	54,1
Gegenrechnung Tasch Prognose Planfest- stellung	63,0	55,7
Berechnung Alle Tage, RP KA	62,6	55,5
Gegenrechnung Alle Tage, Tasch	64,3	57,0
Berechnung Di-Do, RP KA	63,4	56,1
Gegenrechnung Di-Do, Tasch	65,1	57,8

Die Vergleichsberechnung der Lärmwerte auf Grundlage der DTV Di-Do durch das Ingenieurbüro Tasch haben ergeben, dass die Analyse-Lärmwerte 1,7 dB(A) tags und 1,7 dB(A) nachts höher sind, als im schalltechnischen Gutachten des Regierungspräsidiums Karlsruhe berechnet. Unter der Annahme, dass sich die Erhöhung an allen Fassaden ungefähr gleich widerspiegeln, lassen sich die nachfolgenden maximalen Lärmwerte darstellen (grün).

Hausfront Albert- Schweitzer- Str.1/1	Analyse 2016 in dB(A) DTV Di-Do Regierungspräsidium Karlsruhe	Analyse 2016 in dB(A) DTV Di-Do Berechnung Tasch, Würzburg
	TAG/NACHT	TAG/NACHT
SW/1.OG	67,6/60,3	69,3/62,0
SO/1.OG	63,6/56,3	65,3/58,0
SO/EG	62,4/55,1	64,1/56,8
NW/EG	63,4/56,1	65,1/57,8
NW/1.OG	64,7/57,4	66,4/59,1
SW/EG	66,9/59,3	68,6/61,0

Die Vergleichsberechnung der Prognose-Lärmwerte auf Grundlage DTV 11.351 Kfz/24 h und 8 % SV-Anteil (lt. Planfeststellungsbeschluss 1997) durch das Ingenieurbüro Tasch haben ergeben, dass die Prognose-Lärmwerte 1,5 dB(A) tags und 1,6 dB(A) nachts höher sind, als im schalltechnischen Gutachten des Regierungspräsidiums Karlsruhe berechnet. Unter der Annahme, dass sich die Erhöhung an allen

Fassaden ungefähr gleich widerspiegelt, lassen sich die nachfolgenden maximalen Prognose-Lärmwerte darstellen (grün).

Prognosezahlen: 11.351 Kfz, 8 % SV-Anteil

Hausfront Albert- Schweitzer- Str.1/1	Prognose PF in dB(A) Regierungspräsi dium Karlsruhe	Prognose Berechnung Tasch, Würzburg
	TAG/NACHT	TAG/NACHT
SW/1.OG	65,8/58,4	67,3/60,0
SO/1.OG	61,8/54,4	63,3/56,0
SO/EG	62,1/53,2	62,4/55,8
NW/EG	61,5/54,1	63,0/55,7
NW/1.OG	62,8/55,4	64,3/57,0
SW/EG	64,7/57,4	66,2/59,0

Ergebnis:

Die Vergleichsberechnung zeigt auf, dass die Prognose- und Immissionswerte von den Berechnungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe abweichen.

E) Grundrechtsverletzung in der Planfeststellung

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe stellt in seiner Entscheidung fest, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen Verkehrszahlen von 11.351 Kfz/24 h und 8 % SV-Anteil für Münchfeld/Siedlung nicht den Prognosehorizont der Planung 2005/2010 abdecken.

Weiter stellt das Gericht fest (Urteil Seite 43):

Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) (2,1 dB(A) gegenüber der ursprünglichen, methodisch korrekten Prognose kann nur ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt, die in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts beginnt, aber nicht schematisch bestimmt werden darf. Mit einer nicht prognostizierten Lärmerhöhung auf derart hohe Werte mussten die Beteiligten schon deshalb nicht rechnen, weil der Staat durch die in den Grundrechten der Lärmbetroffenen begründeten Schutzpflicht zur Vorsorge gegen die Überschreitung dieser Schwelle verpflichtet war und ist. Entsprechendes gilt für die Schwelle der Gesundheitsgefährdung

Hierzu stellen die Petenten fest:

Mit den zu geringen Verkehrszahlen der Prognose wurde bereits an 6 Wohngebäuden der Badener Straße die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in der Nacht von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten (Schalltechnische Berechnung 2016).

Im Analysefall DTV alle Tage (Schalltechnische Berechnung 2016) werden an 23 Wohngebäuden Beurteilungspegel im Nachtzeitraum von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten.

Die Orientierungswerte von 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts werden mit DTV alle Tage an 67 Gebäuden im Tageszeitraum und 89 Gebäuden im Nachtzeitraum überschritten.

Der Neubau der Bundesstraße 3 neu und der Anschlussstelle Rastatt Süd haben zu einer erheblichen Lärmpegelerhöhung von 4 dB(A) geführt.

E) Verkehrszahlen in Münchfeld und Siedlung

-Stellungnahme Regierungspräsidium Karlsruhe vom 10.08.1989
-Planfestgestellte Verkehrsuntersuchung B 3 Raum Baden-Baden-Kuppenheim 1992 (Planfall 2.1)
Stellungnahme Regierungspräsidium Karlsruhe vom 16.03.1998 Verkehr in Rastatt Münchfeld
Verkehrsuntersuchung B 3 Baden-Baden Kuppenheim/Ortsumfahrung Sandweier vom 12.02.2008 Modus Consult Ulm
Verkehrsuntersuchung B 3 Baden-Baden Kuppenheim/L 78b Südumgehung Rastatt vom 12.02.2008 Modus Consult Ulm

F) Aufnahme Planung Querspange zwischen Bundesstraße 3 neu und Landesstraße 75

Obwohl die Querspange L 78 b bereits 1995 im Generalwegeplan des Landes BW im vordringlichen Bedarf enthalten war wurde die Planung 2011 wegen umweltrechtlicher Bedenken eingestellt.
Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat daraufhin Lärmsanierung mit Schallschutzwänden geplant, diese aber wieder verworfen.

Im Jahr 2018 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe die Querspange L 78b erneut in den Maßnahmenplan des Landes BW aufgenommen und mit der Planung begonnen.

Zum Zeitpunkt der Petition und nach 3 Jahren ist die Vorplanung immer noch nicht abgeschlossen und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen immer noch nicht vor. Das Regierungspräsidium Karlsruhe geht von einer Realisierung der Entlastungsstraße im Jahr 2027/2028 aus.

Im Regionalen Mobilitätskonzept Mittelbaden – Weißbuch, Modus Consult wird die Maßnahme Querspange L 78 b nur mit dem Realisierungshorizont „mittelfristig“ gelistet.

Forderungen der Petenten

Deutliche Verbesserung der Lärmsituation in den Wohngebieten Münchfeld/Siedlung Ortsteil Rastatt (Einhalten der Orientierungswerte 64 dB(A) tags/54 dB(A))

-die beschleunigte Planung der Querspange L 78 b zwischen B 3 neu und L 75 als geeignete Lärmschutzmaßnahme vor unzumutbarer Lärmbelastung im Zuge der Neubaustrecken

Rastatt, 09. März 2021