

Bender & Philipp – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Regierungspräsidium  
Freiburg  
Abteilung 4  
Mobilität, Verkehr, Straßen  
79083 Freiburg

## ENTWURF

### zur Vorlage an die Einwohnerversammlung

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
DR. FRANK BRÜNNER  
Fachanwalt für Medizinrecht  
BEN EISFELD

M Ü N C H E N

DR. ALBRECHT PHILIPP  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Fachanwalt für Sozialrecht  
DR. SEBASTIAN WEBER  
Fachanwalt für Sozialrecht  
DR. DAVID PREISNER  
Fachanwalt für Medizinrecht

[www.bender-rechtsanwaelte.de](http://www.bender-rechtsanwaelte.de)  
[info@bender-rechtsanwaelte.de](mailto:info@bender-rechtsanwaelte.de)

1. Dezember 2022 (MB-30-04 / UC)

Bitte angeben  
8329/22

**Gemeinde Gottenheim**  
**B 31 West, 2. Bauabschnitt Breisach-Gottenheim**  
**Ihr Zeichen 44-39 B31 West / 2. BA Breisach-Gottenheim**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Dörr,

die Gemeinde Gottenheim dankt für die Beteiligung bereits in der Phase der Vorplanung. Die Gemeinde Gottenheim nutzt die Gelegenheit zur Äußerung gerne, um ihre kommunalen Interessen und Belange in die Planung einzubringen.

Die gemeinderätlichen Gremien haben sich intensiv mit dem Ergebnis der Voruntersuchung befasst. Die Gemeinde hat überdies am 18.01.2023 eine Einwohnerversammlung veranstaltet, und der Gemeinderat hat auf der Sitzung am 26.01.2023 diese Stellungnahme beschlossen. Auf Grundlage dieser Befassung und einer Gesamtabwägung lehnt die Gemeinde Gottenheim die Vorzugsvariante der B 31 West 2. Bauabschnitt Breisach-Gottenheim ab.

Denn einer höchstens geringfügigen Entlastung der Gemeinde und ihrer Bürger steht eine erhebliche und unverhältnismäßige Belastung gegenüber.

## 1. Stand der Vorplanung und Beteiligung der Gemeinde Gottenheim

- a) Die Straßenbaubehörde ist nicht verpflichtet, schon nach der Vorplanung detaillierte Untersuchungen und Planungen vorzulegen. Ebenso wenig ist in dieser Phase eine Träger- und erst recht keine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

Gleichwohl ist eine Vielzahl der Planungsunterlagen, Gutachten und Untersuchungen, die der Vorplanung zu Grunde liegen, vorgelegt worden. Diese Unterlagen sind teilweise äußerst detailliert, und die Untersuchungen und Planungen gehen sehr tief. So sind umfängliche Kostenprognosen für die verschiedenen Varianten vorgelegt worden. Es liegen eine umfängliche UVS einschließlich faunistischer Detailuntersuchungen vor, eine Hochwasserbilanzierung mit Entwässerungsgutachten, eine Schallimmissionsprognose, eine verkehrstechnische Untersuchung und auch schon ein Sicherheitsaudit.

- b) Die Gemeinde Gottenheim begrüßt diesen Detaillierungsgrad und diese Sorgfalt der Planung.

Sie begrüßt weiterhin die Transparenz, die das Regierungspräsidium durch die frühzeitige Anhörung der Gemeinden schafft.

Durch die umfassende Offenlegung der bisher vorliegenden Untersuchungen und Fachgutachten wird die Gemeinde Gottenheim in die Lage versetzt, fachkundigen Rat einzuholen sowie fundiert und substantiiert zur Planung Stellung zu nehmen. Soweit Untersuchungen vorliegen, kann sich die Gemeinde Gottenheim ein Bild von den Auswirkungen der geplanten Straße insbesondere auf ihre kommunalen Belange und Interessen machen.

Dabei geht die Gemeinde Gottenheim von der Vorzugsvariante aus.

## 2. Belastungen der Gemeinde Gottenheim und Unklarheiten

Aus dem Erläuterungsbericht sowie den Plänen und Untersuchungen ergeben sich teils konkrete Belastungen und Nachteile für die Gemeinde Gottenheim. Teils sind solche Belastungen wahrscheinlich, aber im Ausmaß noch offen und unklar.

- a) Der 2. Bauabschnitt soll am westlichen Widerlager der Brücke über die L 115 enden. Der Knoten B 31-West / L 115 ist nicht Bestandteil der RE-Voruntersuchung. Sie sieht einen belastungsgerechten Umbau dieses Knotens nicht vor.
  - aa) Durch den Bau des 2. Bauabschnitts der B 31 West ohne leistungsfähigen Knoten zur L 115 wird die Verkehrsführung massiv überlastet werden. Bereits derzeit ist der Knoten nicht ausreichend leistungsfähig, den Verkehr von und nach Gottenheim und in Richtung des südlichen Kaiserstuhls zu bewältigen, vor allem, wenn Verkehr morgens von Norden und Westen in Richtung Freiburg fließt, wie auch, wenn der Verkehr am Nachmittag aus Freiburg auf die L 115 abfließen muss.

Es kommt zu einem Schleichverkehr durch Gottenheim, der aus Freiburg die B 31 an der Ausfahrt zum Gewerbegebiet (Buchheimer Straße) verlässt, durch den Ort auf die L 115 und dann auf der bevorrechtigten L 115 in Richtung Norden (Bötzingen) fährt, und auch umgekehrt.

- bb) Die Gemeinde Gottenheim widerspricht dieser Begrenzung des Straßenabschnitts nachdrücklich. Sie erwartet, dass der Knoten B 31 / L 115 Bestandteil der Planung für den 2. Bauabschnitt wird.

Es liegt fern, eine Straße mit einem ersten Teilabschnitt bis zu einem Verkehrsknoten zu bauen, dann einen zweiten Teilabschnitt gewissermaßen von der anderen Seite her bis zu diesem Knoten zu planen, nun aber den Verkehr auf diesem Knoten sich selbst zu überlassen.

Die Aussparung des Knotens ist ein Fall unzulässiger Abschnittsbildung. Denn sie wird planerisch und technisch nicht bewältigt. Es fehlt spätestens an einer selbstständigen Verkehrsfunktion des gebildeten Abschnitts (dazu

Steinberg /Wickel / Müller, Fachplanung, 4. Auflage 2012, Rn. 94; zu aufeinander folgender Verkehrsplanung durch Bebauungspläne BVerwGE 140, 41: „zwangsläufige Folge der vorausgehenden Planung“ < Rn. 21 > ; „enger konzeptioneller Zusammenhang zwischen den Planungsbereichen“ < Rn. 22 > ; vgl. auch VGH Mannheim 03.03.2015 – 5 S 1591/13 – Juris Rn. 44).

- cc) Hinzu kommt, dass der Mangel auch die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft macht, in doppelter Hinsicht:

Zunächst hinsichtlich einer angeblichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Gottenheim, da der Ausweichverkehr wegen mangelnder Leistungsfähigkeit des Knotens B 31 / L 115 nicht berücksichtigt ist.

Und dann, weil wegen des Rückstaus auf der B 31 deren Verbindungsfunktion erheblich beeinträchtigt sein wird, namentlich in den Zeiten hoher Belastungen, für die sie gedacht ist. Dies wird so bleiben, wenn im Verlauf der B 31 Linksabbiegespuren eingeführt werden müssen, auch lichtzeichenge-regelte.

- b) Die Verkehrsuntersuchung ist überholt.

- aa) Die Verkehrsuntersuchung stützt sich auf eine durchweg überholte Grundlage. Sie beruht auf Prognosewerten der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008. Eingearbeitet wurde lediglich eine automatische Verkehrszählung 2016. Diese ist heute bereits veraltet. Quell- und Zielbefragungen gab es nicht. Der Prognosehorizont liegt bei dem Jahr 2030.

Es heißt zur Verkehrsuntersuchung, dass der 1. und 2. Bauabschnitt der Umfahrung Bötzingen / Eichstetten berücksichtigt worden sei. Inwieweit aber damit die Erreichbarkeit des Verkehrsraums südlicher Kaiserstuhl und Tuniberg über die A 5, Anschlussstelle Teningen / Nimburg, in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen ist, ergibt sich weder aus ihr noch aus dem Erläuterungsbericht.

- bb) Erforderlich ist jetzt eine neue Zählung einschließlich Ziel- und Quellbefragungen. Es muss einen neuen Prognosehorizont geben, der zumindest den Zeitpunkt der Fertigstellung der Straße umfasst.

Der Aufwand für die Prognose muss der erheblichen Bedeutung der Straße und ihrer Auswirkungen entsprechen. Das ist bei der bloßen Fortschreibung alter Untersuchungen und relevanten Veränderungen im Verkehrsraum nicht gewährleistet. Es wird zu fragen sein, ob bei den zugrunde liegenden Untersuchungen auch die Entwicklung der Verkehrszahlen im Zuge der verpflichtenden Klimaziele und der Verkehrswende berücksichtigt werden.

- cc) Von der korrekten Verkehrsuntersuchung hängt zunächst die Planrechtfertigung an Hand der fernstraßenrechtlichen Ziele ab, also vor allem der Verbindungsfunktion, dem ausreichend hohen Maß der Auslastung der B 31 und der Bündelungswirkung sowie der Entlastung der Ortsdurchfahren.

Namentlich an der Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt von Gottenheim gibt es erhebliche Zweifel. Die Zahlen beruhen auf der ungenügenden Verkehrsuntersuchung. Die Planung bietet keinesfalls „ein hohes Entlastungspotential“, wie im Erläuterungsbericht unter 2.5 (Seite 12) behauptet wird.

Bedeutung haben die Verkehrszahlen und insbesondere der Schwerverkehrsanteil auch für die Lärmbelastung der Umgebung.

Von den Verkehrszahlen hängt ebenso die Dimensionierung der Entwässerungsbauwerke (RW-Bauwerke) ab. Da diese das Oberflächenwasser vor der Einleitung in den Vorfluter vorklären, ist das Ausmaß der Verschmutzung des Oberflächenwassers relevant, und dafür wiederum die Verkehrsbelastung.

Die Dimensionierung der RW-Bauwerke (Bauhöhe) wirkt sich wiederum auf die Straßengradiente aus. Muss die Straße höher gebaut werden, verstärken sich der Flächenverbrauch und damit der Bedarf an Ausgleichsflächen sowie die Dammwirkung des Fahrdamms im Überschwemmungsgebiet.

- c) Zum Oberflächenwasser aus der Straßenentwässerung, dem Hochwasserschutz und zu den Retentionsflächen fehlen ausreichende Untersuchungen (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 84 f.).

- aa) Sicher ist zunächst: Der Fahrdamm wird auf Gottenheimer Gemarkung 700 m innerhalb von Überschwemmungsflächen HQ 100 liegen.

Sicher ist weiter, dass die Oberflächengewässer, also der Riedgraben, der (Merdinger) Neugraben und der Hauptgraben, nicht leistungsfähig genug sind, um den Hochwasserabfluss zu gewährleisten. Hinzu kommt ein hoher Grundwasserspiegel.

Ebenso steht fest, dass zum Schutz der Straße vor Überschwemmung wie auch zur Sicherung der Retentionsflächen erhebliche Geländeveränderungen erforderlich sind, nämlich Vorlandabgrabungen und Gewässeraufweitung. Mit ihnen sind auch auf Gottenheimer Gemarkung erhebliche bauliche Eingriffe und Verluste an Landwirtschaftsfläche verbunden.

- bb) Die Hochlage der Straße ist notwendig durch die hohen Grundwasserstände, die Vermeidung der Überströmung bei HQ 100 und das Freispiegelgefälle der Straßenentwässerung.

Nicht bekannt sind die Wasserspiegellagen der Überschwemmungsgebiete. Die Behandlungsbauwerke müssen oberhalb dieser Wasserspiegellagen liegen. Deshalb wirken sich diese auf die Höhenplanung der Straße aus.

- cc) Von der Höhenlage der Straße (Gradientenverlauf) hängen das Ausmaß der flächigen Eingriffe und deren Umweltauswirkungen ab. In welchem Umfang aber diese Maßnahmen notwendig sind, ist nicht klar.

Dieses Ausmaß hängt ebenfalls von der Dimensionierung der Straße ab. Diese scheint angesichts eines Regelquerschnitts, der der gewählten Entwurfsklasse nicht exakt entspricht, bisher nicht gesichert.

Die Dammlage erhöht den Flächenverbrauch und damit den Verlust an Flächen für andere Nutzungen, zum Beispiel die Landwirtschaft, erheblich,

sowie den Erdmassenbedarf. Diese Nachteile kommen auch auf Gemarkung Gottenheim zum Tragen. Sie wirkt sich außerdem erheblich auf die Lärmimmissionen aus.

- d) Ein erhebliches Manko der Unterlagen ist das Fehlen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Es liegt noch nicht einmal ein Entwurf vor.

Sein für die Beurteilung der Trasse wesentlicher Inhalt ist die Darstellung der Eingriffe und der Ausgleichsmaßnahmen sowie der Maßnahmen zum Artenschutz. Dabei wird in besonderem Maße das Moorbiotop zu betrachten sein. Damit ist der LBP für die Flächeninanspruchnahme von besonderer Bedeutung.

Erst mit den Ausgleichsmaßnahmen steht fest, wie groß die Beeinträchtigung der Landwirtschaft sein wird. Hinzu kommen die Darstellung der Lebensräume, der (artenschutzbezogenen) Leitstrukturen wie des Generalwildwegeplans, der Blend- und Irritationsschutzwände sowie Schutzzäune und ihre Planung und Darstellung. Dabei handelt es sich um große und landschaftsprägende Bauwerke, die die Tierwelt (Individuen) in Richtung auf die Grünbrücken leiten soll. Allerdings ist eine Grünbrücke in Richtung des Waldgebiets Nötig außerhalb des Generalwildwegs (Wildkatze) geplant.

- e) Auch die Vorzugsvariante sieht die Unterquerung der Bahnlinie Freiburg-Breisach in einem Trogbauwerk, Länge 360 Meter, vor. Dieses Trogbauwerk wird bis zu vier Meter tief in das Grundwasser eingreifen, während der Bauzeit bis sechs Meter tief. Dieses Bauwerk hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser. Ob es den Grundwasserfluss verändert, ist unbekannt.
- f) Mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Moors ist außerdem zu rechnen, da das Trogbauwerk erheblich in das Moor eingreifen wird.

Aber auch unabhängig vom und zusätzlich zum Trogbauwerk ist möglicherweise nicht ausreichend gewürdigt, dass die ökologische Funktion der Moore westlich Gottenheim stark gemindert wird oder durch Versiegelung ganz entfällt. Der Verlust von Moorboden ist örtlich nicht ausgleichbar, teilweise auch überhaupt nicht.

Der Moorboden erzeugt zudem kritische Baugrundverhältnisse, die wiederum besondere Straßengründungen mit Bodenaustausch oder mit Pfahlgründung nach sich ziehen.

- g) Für die Straße wird eine Vielzahl von Ingenieurbauwerken benötigt. Alle diese Bauwerke sind mit erheblichen Eingriffen verbunden und beeinträchtigen das Landschaftsbild.

Zu nennen ist auch erheblicher Flächenverbrauch durch Grünbrücken, Leitstrukturen sowie für Ausgleichsmaßnahmen und Schaffung von Retentionsraum, mit entsprechender Auswirkung auf das Landschaftsbild.

- h) Mit der Vorzugsvariante wird die Naherholung stark beeinträchtigt.

In diesem und den folgenden Zusammenhängen wendet sich die Gemeinde Gottenheim dagegen, dass in der Voruntersuchung wie in der Planung insgesamt die Auswirkungen des 2. Bauabschnitts isoliert betrachtet werden. Diese Betrachtung ist in der Sache unrichtig. Denn Gottenheim liegt zwischen zwei Teilabschnitten und trägt die Belastung beider Teilabschnitte des einheitlichen Straßenbauprojekts B 31 West. Eine „Abschnittsbildung“ in Hinblick auf die Auswirkungen verkennt den Zusammenhang des Projekts und ist lebensfremd.

So bildet der 2. Bauabschnitt der B 31-West ein weiteres Hindernis auf dem Weg zum Nötigwald und umgebende Flächen. Sie sind deshalb für die Naherholung noch schwerer erreichbar.

Deshalb müssen dringend Wegeverbindungen geschaffen werden.

- i) Die Landwirtschaft soll im Trassenverlauf des 2. Bauabschnitts einen Flächenverlust von insgesamt 91 Hektar erleiden. Davon 43 Hektar für die Straßenführung selbst und 48 Hektar für Ausgleichsmaßnahmen.

Es ist mangels LBP völlig offen, ob diese Zahl den endgültigen Flächenverlust in Fläche und Lage repräsentiert. Hinzu kommen Erschwernisse in der Bewirtschaftung durch Zerschneidungswirkungen und Umwege.

Wieviel von diesen Verlustflächen auf Gottenheimer Gemarkung liegt und wie konkret die Auswirkungen auf die Landwirtschaft in Gottenheim sind, ergibt sich aus den Unterlagen des Regierungspräsidiums nicht.

Viele Landwirte haben schon Flächen auf Gottenheimer und Umkircher Gemarkung verloren. Auch hier: Die Abschnittsbildung würde das Ausmaß der Existenzgefährdung nicht realistisch erfassen.

k) Die Gemeinde Gottenheim rügt die zu erwartenden Lärmimmissionen auf ihrer Gemarkung.

aa) Richtigerweise muss auch die Schallimmissionsbelastung aus dem ersten Teilabschnitt berücksichtigt werden.

Dies zeigt sich schon an den Rasterlärmkarten, die am Ostende des geplanten Teilabschnitts ein unrichtiges Bild von der Schallbelastung abgeben: Es gibt dort keine Keulenform der Isophonen, sondern die Schallbelastung ist linear. Dies wirkt sich vor allem nachts aus.

bb) Auch in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht ist eine „Abschnittsbildung“ lebensfremd, und sie verkennt den Zusammenhang des Projekts.

Zu berücksichtigen ist der Verkehrslärm insgesamt. Der noch verbleibende Anteil zulässiger Geräusche für den 2. Bauabschnitt der B 31-West ist damit gering.

cc) Betroffen von der Straße ist der nordwestliche Randbereich des Baugebiets „Steinacker-Berg“ der Gemeinde Gottenheim. Die Schallimmissionsbelastung ist abwägungsrelevant.

Besonders betroffen von der Straße ist die Bebauung im Sondergebiet „Ponyhof“. Für diesen Bereich müssen die Grenzwerte für Mischgebiet gelten.

Besonders betroffen sind auch die Aussiedlerhöfe. Der Orientierungswert von 45 dB(A) nach DIN 18005 für Wohngebiete wird nachts überschritten.

Selbst wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden, benötigen die Aussiedlerhöfe Schallschutz.

### 3. Gesamtabwägung

Die Gemeinde Gottenheim kommt in Betracht und nach Abwägung aller dieser Aspekte zur Ablehnung der Planung.

- a) Einigkeit besteht mit dem Regierungspräsidium, dass die Verkehrsbelastung der Gemeinden am südlichen Kaiserstuhl und am Tuniberg dringend eine Entlastung erfordert.
- b) Allerdings kann eine überregionale Verkehrsachse von Ost nach West diese Entlastung nicht bewirken.
  - aa) Das oberste Ziel dieser Planung ist die Verbindung von Osten in Richtung Breisach und Frankreich. Weitere Ziele sind die hohe Auslastung und die Bündelung von möglichst viel Verkehr aus dem nachgeordneten Netz und die Entlastung der Ortsdurchfahrten.

Kommunale Ziele dagegen sind zuvorderst die Verkehrsentslastung des Verkehrsraums am südlichen Kaiserstuhl, vor allem der Ortsdurchfahrten, die Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen der Straße, zumal wenn diese bisher noch nicht einmal absehbar sind, und die Förderung des Klimaschutzes und der Mobilitätswende.

- bb) Diese Ziele überörtlicher und örtlicher Straßenplanung sind teilweise miteinander unvereinbar. So gelingt die Anbindung der Gemeinden des südlichen Kaiserstuhls nicht.

Eigentlich sollte die Trasse alle lokalen Verknüpfungen enthalten. Damit entfiele – das andere Ziel – ein wesentlicher Teil der Verbindungsfunktion der Straße.

Diese Verknüpfungen werden aber nicht geschaffen. Damit kommt es wiederum nicht zur nennenswerten Entlastung der Ortsdurchfahrten.

- c) Die negativen Auswirkungen in der Fläche und auf die Gemarkung Gottenheim sind ganz erheblich. Die Straßenplanung geht einher mit Flächenverbrauch, Lärm, der Verschlechterung der Grundwasser- und Oberflächenwasser- und Hochwassersituation, der Beeinträchtigung der Landwirtschaft sowie weiteren Umweltfolgen. Sie sind durch die – geringen – positiven Auswirkungen der Straße nicht gerechtfertigt.
- d) Das Sicherheitsaudit hat Abweichungen der Vorplanung von den technischen Regelwerken aufgedeckt. Es ist beabsichtigt, diese im Zuge der Entwurfsplanung zu korrigieren. Die Gemeinde Gottenheim muss deshalb auch beim Vorhabenträger eine Unsicherheit erkennen, ob es bei der Vorplanung überhaupt bleibt. Dabei geht die Gemeinde Gottenheim davon aus, dass bei der Entwurfsplanung die geltenden Regelwerke angewendet werden.
- e) Die Kosten des Straßenbaus sind mittlerweile exorbitant. Sie sind gegenüber der Bundesverkehrswegeplanung 2030 um den Faktor 3 gestiegen. In gleichem Verhältnis hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechtert, sogar aus dem Blickwinkel einer überregionalen Verkehrsverbindung.
- f) Es fehlt eine Betrachtung der Planungsalternativen.

Dazu gehört zunächst die Betrachtung der vorhandenen B 31, deren Verkehrsbedeutung durch Verbesserungen an der A 5 südlich von Freiburg erhöht werden kann. Die Entlastung von Wasenweiler und Ihringen kann über örtliche Umgehungen geplant werden.

Hinzu kommen die Verbesserung des Schienennahverkehrs sowie die Reaktivierung der Bahntrasse Colmar-Freiburg.

Die Gemeinde Gottenheim lehnt die Planung in der Gesamtschau ab.

Die Straße mag einen gewissen positiven Effekt haben. Eine geringfügige Entlastung steht aber in keinem Verhältnis zu den mit ihr verbundenen Belastungen und schwerwiegenden Nachteilen:

Es fehlt ein leistungsfähiger Knoten B 31 / L 115. Die Verkehrsuntersuchung ist überholt. Es fehlen wesentliche Details zur Straßenentwässerung, zum Oberflächenwasser sowie zum Schutz vor Hochwasser, mit Auswirkungen auf den Straßenverlauf, auf den Flächenverbrauch und die Entwässerungswirkung. Es gibt keinen Landschaftspflegerischen Begleitplan, sodass es keine belastbaren Angaben zu naturschutzrechtlichem Eingriff und Ausgleich gibt. Die Planung sieht ein massives, tief in das Grundwasser reichendes Trogbauwerk zur Unterführung unter die Bahnlinie mit unbekanntem Auswirkungen auf die Grundwasserfließrichtung vor, wie insgesamt eine Vielzahl von weiteren höchst aufwändigen und landschaftsprägenden Ingenieurbauwerken. Das Moor wird beeinträchtigt, die Landwirtschaft erleidet erhebliche Flächen- und Betriebsverluste, und der 2. Bauabschnitt wird die Lärmbelastung von Gottenheim weiter erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht