



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

**Begründung für die Festlegung eines Planungsgebiets
zur Sicherung des Neubaus einer bewirtschafteten Rastanlage
am Standort ‚March‘
durch Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Freiburg
vom 29.09.2010**

Die Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Freiburg plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, die bestehende Tankstelle mit Kiosk ‚Schauinsland‘ auf der Westseite der BAB A 5 bei Freiburg-Hochdorf durch eine neue Tank- und Rastanlage ‚March‘ auf Gemarkung March-Holzhausen bei Autobahnkilometer 748 (ebenfalls Westseite) zu ersetzen. Zur Sicherung des Standortes macht das Regierungspräsidium von der Ermächtigung des § 9a Abs. 3 Fernstraßengesetz iVm § 6 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz Gebrauch und erlässt eine Planungsgebietsverordnung.

Die Planungsgebietsverordnung wird wie folgt begründet:

**1.
Zuständigkeit und Verfahren**

Nach § 9a Abs. 3 FStrG können die Landesregierungen zur Sicherung der Planung von Bundesfernstraßen durch Rechtsverordnung für die Dauer von höchstens zwei Jahren Planungsgebiete festlegen. Die Ermächtigung hierzu kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden. Dies ist in Baden-Württemberg durch die Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 29. August 1988 erfolgt, die in § 6 Nr. 2 die Zuständigkeit der Regierungspräsidien festlegt.

Die nach § 9a Abs. 3 Satz 2 vorgesehene Anhörung der betroffenen Gemeinden und Kreise wurde mit Schreiben vom 07.05.2010 durchgeführt. Angehört wurden die flächenbetreffende Gemeinde March und die unmittelbar angrenzende Stadt Freiburg sowie der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald.

Die beiden Gemeinden und der Landkreis haben im Verfahren zur Absicht der Festsetzung eines Plangebietes Stellung genommen. Die Stellungnahmen wurden in die Abwägung über den Erlass der Verordnung eingestellt.

2. Sicherungsbedürfnis

Das Sicherungsbedürfnis für die Festlegung eines Planungsgebietes durch Rechtsverordnung besteht:

Die Gemeinde March hat im Bereich südlich des Ortsteils Holzhausen einen Bebauungsplan für das ‚Gewerbegebiet Neufeld‘ aufgestellt. Die geplante bewirtschaftete Rastanlage liegt zu einem großen Teil auf in diesem Bebauungsplan festgelegten Bauflächen für Gewerbebetriebe. Würde der Bebauungsplan realisiert und die Ansiedlung von Betrieben erfolgen, wäre dadurch eine Realisierung der Anlage an diesem Standort faktisch ausgeschlossen. Ein Sicherungsbedürfnis ist somit gegeben.

Der Sicherungszweck kann auch noch erreicht werden, da Baumaßnahmen durch ansiedlungswillige Betriebe noch nicht begonnen wurden. Der Beginn der Erdarbeiten für die Erschließung unterfällt nicht der Regelung des § 9a Abs. 1 Satz 2 FStrG, da im Verhältnis zwischen überörtlicher Fachplanung und Bauleitplanung das Abwägungsgebot und das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme maßgeblich sind.

3. Zulässigkeit der Sicherung

Die Sicherung des Planungsgebietes ist nach derzeitiger Sach- und Rechtslage auch zulässig, da das Projekt erforderlich ist (3.1), es sich bei dem Standort March um den unter Berücksichtigung und Abwägung aller Belange günstigsten Standort im zu untersuchenden Autobahnabschnitt handelt (3.2), die Lage und Ausdehnung an diesem Standort richtig und angemessen (3.3) und in der Gesamtabwägung auch mit den Belangen der Gemeinde March vereinbar ist (3.4).

3.1 Erforderlichkeit des Projekts

Die bestehende Tankstelle mit Kiosk ‚Schauinsland‘ erfüllt aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens (insbesondere an LKWs) nicht mehr die heutigen Anforderungen. Die wenigen Stellplätze sind permanent belegt und daher vor allem im Hinblick auf die gesetzlich geforderten Ruhezeiten der Fahrer nicht bedarfsdeckend.

Die vorhandene Anlage ist auch hinsichtlich des Erholungswerts nicht mehr zeitgemäß. Sie lädt nicht zum Verweilen ein und es sind zu wenige Sitzplätze im Kiosk vorhanden. Die

fehlende Abschirmung trägt ebenfalls nicht zu einer längeren Verweildauer ein. Weiterhin ist die Anlage derzeit wegen ihrer geringen Fläche schlecht strukturierbar. Insbesondere haben PKW für eine Rast nach dem Tanken nur die Möglichkeit, auf freien Stellflächen zwischen den LKW zu parken.

3.2

Planungsgebiet als günstigster Standort für eine bewirtschaftete Rastanlage:

Ziel der Bundesrepublik Deutschland ist es, zwischen den bestehenden bewirtschafteten Rastanlagen ‚Mahlberg-West‘ und ‚Bad Bellingen-West‘ eine vollwertige bewirtschaftete Rastanlage in Fahrtrichtung Basel zu errichten. Die neue Anlage sollte sich dabei möglichst auf halber Strecke zwischen den ca. 74 km voneinander entfernten vorhandenen Anlagen befinden. Gleichzeitig sollte sie aber vor dem Verteilungspunkt der Autobahnausfahrt Freiburg Mitte zu liegen kommen, um auch den dort in beide Richtungen abfahrenden Verkehrsteilnehmern einen vorherigen Tank- und Rastaufenthalt zu ermöglichen. Aus diesem Grund hat die Straßenbauverwaltung zwischen den Autobahnkilometern 746 (ca. 26 km südlich der Tank- und Rastanlage ‚Mahlberg-West‘) und 754 (Autobahnausfahrt Freiburg Mitte) mögliche Standorte untersuchen lassen.

Folgende Standorte waren Gegenstand der Untersuchung:

- Standort ‚Glotterbach‘ ca. bei km 746
- Standort ‚Kaiserstuhl‘ ca. bei km 747
- ‚Standort ‚Schauinsland Nord‘ ca. bei km 750
- Standort ‚Schauinsland West‘ ca. bei km 750
- Standort ‚Neumatt‘ ca. bei km 752 und
- Standort ‚March‘ bei ca. km 748 (in der Standortuntersuchung als ‚Benzhauser Mühlmatt‘ bezeichnet)

Weitere Standorte neben den genannten waren von vorneherein fachlich ausgeschlossen: Nördlich des Standorts ‚Glotterbach‘ befindet sich die ‚Riegeler Pforte‘, bei der sich das Grundgebirge des Schwarzwaldes und der Kaiserstuhl so stark nähern, dass im Bereich südlich von Riegel sehr hohe Grundwasserstände teils wenige Zentimeter unter Gelände den Bau einer Tank- und Rastanlage erheblich erschweren würden. Außerdem befände sich die Anlage deutlich zu nahe an derjenigen in Mahlberg. Alle nicht näher untersuchten Bereiche zwischen dem Standort ‚Glotterbach‘ und der Anschlussstelle Freiburg Mitte scheiden aus umweltfachlichen bzw. aus anschlusstechnischen Gründen ersichtlich aus, so dass diese nicht in die Standortuntersuchung aufzunehmen waren.

Die Standortuntersuchung bei den sechs näher geprüften Varianten führte zu folgenden Ergebnissen:

3.2.1

Darlegung der für die Auswahl des günstigsten Standorts relevanten Gesichtspunkte

3.2.1.1

Standort ‚Glotterbach‘

Raumordnung

Der Standort ‚Glotterbach‘ hat im Vergleich aller Standorte mit 26 km den geringsten Abstand zur Rastanlage ‚Mahlberg-West‘. Er kommt damit dem Ziel, in der Mitte (diese läge bei 37 km Abstand) zwischen den vorhandenen Rastanlagen zu liegen, am wenigsten nahe.

Zielerreichung und Funktionalität

Am Standort Glotterbach ist es möglich eine den heutigen Anforderungen entsprechende bewirtschaftete Rastanlage zu errichten. Nachteilig ist aber, dass die nähere Umgebung für die Gestaltung der Anlage kaum Spielraum lässt: Sie ist eingekreist von der Brücke der K 5130 im Norden, höherwertigen Flächen im Süden und dem Überschwemmungsgebiet des Glotterbach im Westen. Diese Lage führt zu einem ungünstigen Zuschnitt und zu einem nachteiligen Winkel zur Autobahn.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

Am Standort ‚Glotterbach‘ können Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des nahe liegenden FFH-Gebietes ‚Glotter und nördlicher Mooswald‘ nicht ausgeschlossen werden. Zudem würde das Grundwasser in hohem Maß gefährdet, da die Anlage in einem Grundwasserschonbereich zu liegen käme. Weiter kommt es zu einem kleinflächigen Verlust von Gehölzflächen, die als § 30-Biotop eingestuft sind.

Wirtschaftlichkeit

Die Lage im Grundwasserschonbereich und am Rand eines Überschwemmungsgebietes macht zusätzliche Aufwendungen für Geländeauffüllungen und die Abdichtung baulicher Anlagen erforderlich. Nach einer groben Kostenschätzung belaufen sich die Baukosten für eine bewirtschaftete Rastanlage am Standort ‚Glotterbach‘ auf ca. 4,1 Mio. Euro.

3.2.1.2

Standort ‚Kaiserstuhl‘

Raumordnung

Auch der Standort ‚Kaiserstuhl‘ besitzt den Nachteil der Nähe (27 km) zur nördlich gelegenen bewirtschafteten Rastanlage ‚Mahlberg-West‘.

Zielerreichung und Funktionalität

Es ist nur eingeschränkt möglich, an diesem Standort eine funktionierende und zeitgemäß gestaltete bewirtschaftete Rastanlage zu errichten:

Die durch ein Landschaftsschutzgebiet und ein Überschwemmungsgebiet begrenzte und in einem Grundwasserschonbereich liegende Fläche wird durch 3 nahezu parallele Hochspannungsleitungen durchschnitten, unter denen keine LKW-Stellplätze angeordnet werden sollen. Es ist ausgeschlossen, eine kompakte und ansprechend gestaltete bewirtschaftete Rastanlage auf einer der beiden Teilflächen anzuordnen. Daher könnte die Anlage nur in Zweiteilung nördlich und südlich der Hochspannungsleitungen realisiert werden. Der Kernbereich der Anlage läge nördlich der Hochspannungsleitungen, das Parkmodul für die LKW auf der Südseite. Durch die Gliederung in zwei Teile ergeben sich lange Wege zum Rasthaus und eine hohe Gesamtflächeninanspruchnahme.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

Auch bei diesem Standort können Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen eines nahe liegenden FFH-Gebietes (‚Glötter und nördlicher Mooswald‘) nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Zweiteilung kommt es zu einem sehr hohen Flächenbedarf mit entsprechend hoher Versiegelung sowie zu einem großflächigen Verlust von relativ hochwertigen Wiesenflächen. Hinzu kommen die Beeinträchtigung eines zeitweise wasserführenden Bachlaufs durch Verlegung, der Verlust von Bäumen und Gehölzen in der Feldflur mit hohem Biotopwert, der kleinflächige Verlust von Gehölzflächen (als § 30-Biotop geschützt), der Verlust einer Teilfläche eines siedlungsnahen Freiraums sowie einer Wegeverbindung für die Erholungsnutzung und schließlich eine hohe Gefährdung des Grundwassers.

Wirtschaftlichkeit

Wegen der Lage im Grundwasserschonbereich und in der Nähe eines Überschwemmungsgebiets sind zusätzliche Aufwendungen für Geländeauffüllungen und die Abdichtung baulicher Anlagen notwendig. Die Baukosten für eine bewirtschaftete Rastanlage am Standort ‚Kaiserstuhl‘ belaufen sich nach einer groben Schätzung auf ca. 4,9 Mio. Euro.

3.2.1.3

Standort ‚Schauinsland Nord‘

Raumordnung

Der Standort ‚Schauinsland-Nord‘ befindet sich im Bereich der vorhandenen Tankstelle mit Kiosk und würde damit keine Veränderung gegenüber dem bestehenden Versorgungsnetz darstellen. Er würde eine Kompromisslösung zwischen der Beibehaltung des vorhandenen Standortes und der Verringerung der negativen Einflüsse auf die vorhandene bzw. geplante Wohnbebauung des Ortsteils Hochdorf darstellen.

Zielerreichung und Funktionalität

Am Standort ‚Schauinsland-Nord‘ ist es möglich, eine sehr gut funktionierende und nach heutigen Ansprüchen gestaltete bewirtschaftete Rastanlage einzurichten. Allerdings entstehen durch die gestreckte Anordnung der Anlage (zur Abrückung vom Hochdorfer Wohngebiet) lange Wege zwischen den Stellplätzen und dem Rasthaus.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

Die Verwirklichung an diesem Standort würde zu einem großflächigen Verlust von Gehölzen führen, die als § 30-Biotop geschützt sind. Zudem käme es zum Verlust siedlungsnaher Freiraumflächen. Weiter würde die Anlage zu einer bedeutenden Veränderung der Erlebnisqualität und zum Verlust einer Streuobstwiese führen. Auch die Lage in einer Grünzäsur ist nachteilig. Zwar hätte sie einen größeren Abstand zur Wohnbebauung als die Variante ‚Schauinsland-West‘, aber dennoch sind auch hier mit einem Abstand von ca. 150 Metern zur vorhandenen bzw. ca. 80 Metern zur geplanten Wohnbebauung Immissionsauswirkungen zu erwarten.

Wirtschaftlichkeit

Die langgestreckte Lage der Anlage entlang der Autobahn führt zu tiefen Einschnitten in das nach Westen deutlich ansteigende Gelände. Der guten Schallabschirmung in Richtung der Wohngebiete stehen hohe Kosten für den Erdbau gegenüber. Damit würde die Anlage an diesem Standort mit Abstand die teuerste im Vergleich untereinander. Die Baukosten beliefen sich nach einer groben Kostenschätzung auf ca. 5,7 Mio. Euro.

3.2.1.4

Standort ‚Schauinsland West‘

Raumordnung

Der Standort ‚Schauinsland-West‘ stimmt in der Lage mit der vorhandenen Tankstelle mit Kiosk überein und würde damit ebenfalls keine Veränderung gegenüber dem bestehenden Versorgungsnetz darstellen. Der verbleibende Teil der bestehenden Tankstelle würde gut

in das neue Konzept integriert. Der Flächenverbrauch würde damit auf das unbedingt nötige Maß reduziert.

Funktionalität

Am Standort „Schauinsland-West“ ist es möglich, eine gut funktionierende und zeitgemäß gestaltete bewirtschaftete Rastanlage zu errichten.

Die Konzeption würde die nahezu vollständige Nutzung eines bereits im Bundeseigentum stehenden Grundstücks östlich des Ortsteils Hochdorf ermöglichen, was sich auch günstig auf die Gesamtkosten der Anlage auswirken würde. Allerdings wäre das vorhandene Tankstellengebäude abzurechen und durch eine Kompaktanlage (Tank- und Rasthaus als ein Gebäude) zu ersetzen.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

Wesentlicher Nachteil der Anlage ist das unmittelbare Angrenzen an bestehende Siedlungsflächen im Süden und geplante Wohnbebauung im Westen mit den damit verbundenen Immissionsproblemen. Zudem würde die Anlage in eine Grünstreifen des Regionalplans eingreifen. Hinzu kommt der Verlust siedlungsnaher Freiraumflächen sowie eine erhebliche Veränderung der Erlebnisqualität. Zudem würden Gehölzflächen, die als § 30-Biotop geschützt sind, und Teile einer Streuobstwiese verloren gehen.

Wirtschaftlichkeit

Ein finanzieller Vorteil ist das im Bundeseigentum befindliche Flurstück. Die Realisierung unter Einbeziehung des bundeseigenen Grundstücks und des nach Norden erheblich ansteigenden Geländes würde umfangreiche Geländemodellierungen mit Einschnitten im Nordosten und Geländeauffüllungen bzw. Aufwallungen im Südwesten erfordern. Daher läge die Anlage im Hinblick auf die Kosten im Mittelfeld. Diese beliefen sich nach einer groben Schätzung auf ca. 4.6 Mio. Euro.

3.2.1.5

Standort ‚Neumatt‘

Raumordnung

Der Standort ‚Neumatt‘ befindet sich mit einem Abstand von 32 km am weitesten im Süden und läge damit am ehesten in der Mitte zwischen den bestehenden bewirtschafteten Rastanlagen ‚Mahlberg-West‘ bzw. ‚Bad Bellingen-West‘.

Funktionalität

Der Standort ‚Neumatt‘ bietet sehr gute Bedingungen für die Errichtung einer funktionierenden und zeitgemäß gestalteten bewirtschafteten Rastanlage.

Die verfügbare Fläche hat einen guten Zuschnitt und ausreichend Freiraum zur Gestaltung der Anlage. Die Nähe zur Anschlussstelle Freiburg-Mitte und zur Kreisstraße 9860 sowie der die Autobahn säumende Waldstreifen südlich der Anlage macht die Anordnung von nahe beieinanderliegenden Ab- und Zufahrten von der Autobahn notwendig. Dies würde mittels eines Verteilerkreises ermöglicht.

Die Tieflage gegenüber der Autobahn und der angrenzende Wald schließen allerdings Blickbeziehungen in die umgebende Landschaft aus.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

An dem Standort kann eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des nachgemeldeten Vogelschutzgebietes ‚Mooswälder bei Freiburg‘ und eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes ‚March Umkirch‘ nicht ausgeschlossen werden. Zudem läge die Anlage im Landschaftsschutzgebiet ‚Mooswald‘, in welchem die Errichtung baulicher Anlagen nur ausnahmsweise möglich ist. Weiterhin würde die Anlage zu einem Verlust von Gehölzflächen, die als § 30-Biotop geschützt sind, sowie von Bäumen und Gehölzen in der Feldflur mit hohem Biotopwert führen und einen hochwertigen Wiesenbereich in Anspruch nehmen. Auch würde ein ständig wasserführender Graben durch Verlegung beeinträchtigt.

Wirtschaftlichkeit

Die Anlage wäre an diesem Standort kostengünstig zu realisieren. Die Baukosten am Standort ‚Neumatt‘ belaufen sich nach einer groben Schätzung auf ca. 3,7 Mio. Euro.

3.2.1.6

Standort ‚March‘ (in der Standortuntersuchung als ‚Benzhauser Mühlmatte‘ bezeichnet)

Raumordnung

Der Standort ‚March‘ befindet sich etwa 28 km südlich der bestehenden Rastanlage ‚Mahlberg- West‘.

Funktionalität

Der Standort bietet beste Bedingungen für eine sehr gut funktionierende und zeitgemäß gestaltete bewirtschaftete Rastanlage. Die verfügbare Fläche ist sehr groß, sehr ebenflächig, nur gering von Zwangspunkten beeinflusst und bietet genügend Freiraum zur Gestaltung der Anlage. Es ist ohne weiteres möglich, eine moderne Rastanlage unter gleichzeitiger weitgehender Vermeidung der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zu konzipieren.

Aufgrund der Nähe zur Anschlussstelle Freiburg-Nord ist die Anordnung von nah beieinanderliegenden Aus- und Auffahrten notwendig, weswegen ein Verteilerkreisel für die Konzeption gewählt wurde.

Durch die gleiche Höhe gegenüber der Autobahn und den ringsum befindlichen Flächen sind gute Blickbeziehungen in die umgebende Landschaft vorhanden.

Umweltgesichtspunkte, Schutzgüter

Die Anlage würde zu einem kleinflächigen Verlust von nach § 30 BNatschG geschützten Gehölzflächen führen. Weiter würde ein ständig wasserführender Graben durch Verlegung oder Verdolung beeinträchtigt sowie Teile des siedlungsnahen Freiraums und einer Wegeverbindung für die Erholungsnutzung verloren gehen. Eine Gefährdung des Grundwassers ist nicht auszuschließen.

Wirtschaftlichkeit

Die Anlage würde die geringsten Baukosten von allen Vergleichenen zur Folge haben. Die Kosten würden sich nach einer groben Kostenschätzung auf ca. 3,3 Mio Euro belaufen. Ursache für die geringen Baukosten sind die niedrigen Erdbaukosten aufgrund der gleichen Höhenlage zur Autobahn. Weiterhin bestehen in der Fläche kaum Zwangspunkte, so dass durch eine kompakte Konzeption die Fahrgassenlängen minimiert werden können.

3.2.2

Abwägung unter den möglichen Standorten

Der **Standort ‚March‘** ist unter Abwägung der bau- und verkehrstechnischen Gesichtspunkte sowie der Umweltbelange nach dem gegenwärtigen Sach- und Rechtsstand mit ausreichender Wahrscheinlichkeit der geeignetste für die geplante Tank- und Rastanlage. Die Anlage erfüllt von ihrer Konzeption voll und ganz die Anforderungen, die an eine moderne Tank- und Rastanlage zu stellen sind. Sie liegt auch in akzeptabler Entfernung von der nördlich gelegenen Anlage ‚Mahlberg-West‘. Die Eingriffe in naturschutzfachliche Belange sind zwar erheblich (wie sich auch aus der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde in der Anhörung ergibt). Der gesamte Umgriff der konzipierten Anlage liegt aber in einem Bereich, dessen naturschutzfachlicher Wert deutlich unter dem von vier der fünf anderen Standorte liegt. Lediglich der Standort ‚Schauinsland-West‘ ist naturschutzfachlich etwas günstiger, aber dafür deutlich nachteiliger im Hinblick auf das Schutzgut Mensch. Die Flächen sind überwiegend ackerbaulich genutzt. Biotope sind weitestgehend nicht vorhanden. Nur ein § 30-Biotop entlang eines Wassergrabens ist auf einer Länge von ca. 50 Metern betroffen. Es sind weder FFH- noch Vogelschutzgebiete in der Nähe. Auch Wasserschutzgebiete- oder Grundwasserschonbereiche werden nicht tangiert. Der Standort hat einen Abstand von ca. 350 Metern zu den Wohngebieten von Holzhausen. Die trotz dieses Abstandes verbleibenden Immissionsauswirkungen können durch geeignete bauliche Maßnahmen kompensiert werden. Die Baukosten sind die günstigsten im Vergleich zu den anderen Standorten.

Die anderen Standorte fallen gegenüber dem in der ‚March‘ aus folgenden Gründen deutlich ab:

Der **Standort ‚Kaiserstuhl‘** ist ungünstig zugeschnitten und wird darüber hinaus noch durch drei Hochspannungstrassen zerschnitten, die eine Gliederung in zwei Anlagenteile erzwingen. Ein wichtiges Kriterium ist auch die unmittelbare Nähe zum FFH-Gebiet ‚Glötter und nördlicher Mooswald‘, bei dem Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen nicht ausgeschlossen werden können. Hinzu kommt die Lage im Grundwasserschonbereich. Angesichts der hohen Bedeutung der Umweltbelange im fraglichen Bereich und des schlechten Zuschnitts kommt der Standort ‚Kaiserstuhl‘ trotz einer günstigen Bewertung im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (Abstand von 400 Metern zur nächstgelegenen Bebauung) für die Planung einer Tank- und Rastanlage nicht weiter in Betracht.

Beim **Standort ‚Glötterbach‘** besteht im Gegensatz zum Standort ‚Kaiserstuhl‘ die Möglichkeit, eine kompakte und zusammenhängende bewirtschaftete Rastanlage einzurichten. Sie hätte allerdings wegen mehrerer Zwangspunkte einen ungünstigen Zuschnitt und einen nachteiligen Winkel zur Autobahn.

Relevante Immissionsauswirkungen auf Wohnbebauung wären nicht zu erwarten. Der Standort liegt aber am nächsten an der nördlich gelegenen Anlage ‚Mahlberg-West‘ und ist damit verkehrlich ungünstig gelegen. Obwohl hier vor allem ackerbaulich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, spricht auch gegen diesen Standort die hohe Bedeutung der Umweltgesichtspunkte: Auch hier können Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des nahe gelegenen FFH-Gebietes ‚Glötter und nördlicher Mooswald‘ nicht ausgeschlossen werden. Auch sind die Auswirkungen auf den Grundwasserschonbereich nur schwer beherrschbar. Deshalb fällt dieser Standort gegenüber der Anlage im Bereich ‚March‘ ebenfalls deutlich ab.

Der **Standort ‚Neumatt‘** ist vom Platzangebot gut geeignet für die Einrichtung einer bewirtschafteten Rastanlage. Er liegt am weitesten entfernt von der Rastanlage ‚Mahlberg-West‘ und ist deshalb verkehrlich am günstigsten gelegen. Das Schutzgut Mensch wird praktisch nicht beeinträchtigt. Auch die geringen Kosten sprechen für diesen Standort. Gravierende Nachteile ergeben sich jedoch aus landschaftsplanerischer Sicht: Bei der Fläche handelt es sich um einen sehr sensiblen Bereich, in dem Beeinträchtigungen für ein faktisches Vogelschutzgebiet, ein Wasserschutzgebiet und ein Landschaftsschutzgebiet entstehen können. Zudem würde die Errichtung der Anlage an diesem Standort zum Verlust hochwertiger landschaftlicher Bereiche führen. Dies führt zu der Beurteilung, dass der Standort ‚Neumatt‘ gegenüber demjenigen im Bereich ‚March‘, der keinerlei Schutzgebiete beeinträchtigt, als deutlich ungünstiger anzusehen ist.

Der **Standort ‚Schauinsland Nord‘** führt zu keiner Veränderung des bisherigen Standorts und fügt sich daher gut in das bestehende Rastanlagennetz ein. Auch er hat deutliche Vorteile im Hinblick auf Natur und Landschaft. Unvermeidbar ist aber die Beseitigung des zur Autobahn hin abschirmenden Gehölzstreifens, der auch als § 30-Biotop kartiert ist. Aus diesem Grund ist der Standort ‚March‘, der nicht zu solchen Beeinträchtigungen führt, aus landschaftsplanerischer Sicht als noch etwas günstiger anzusehen. Nachteilig für den Standort ist die Nähe zu vorhandenen und geplanten Wohngebieten von Hochdorf und Benzhausen. Ein weiterer erheblicher Nachteil des Standorts ‚Schauinsland-Nord‘ ist das von der Autobahn her ansteigende Gelände. Dies macht einen Geländeeinschnitt erforderlich, der die mit Abstand höchsten Baukosten im Vergleich aller Standorte zur Folge hat. Vorteil des Einschnitts ist, dass die Beeinträchtigung von Wohngebieten dadurch erheblich reduziert werden kann. Schließlich hat der Standort auch betriebliche Nachteile: Durch die gestreckte Anordnung der Anlage (zur Abrückung vom Hochdorfer Wohngebiet) entstehen lange Wege zwischen den Stellplätzen und dem Rasthaus.

Auch die Anlage am **Standort ‚Schauinsland-West‘** ist aus landschaftsplanerischer Sicht günstig. Es sind weder Schutzgebiete betroffen noch kann es zu Grundwassergefährdungen kommen. Allerdings ist nachteilig, dass die Anlage in eine nördlich gelegene Grünzäsur ausgedehnt werden müsste, um die notwendige Anzahl von Stellplätzen zu schaffen. Vorteilhaft ist der Umstand, dass sich ein Großteil der Erweiterungsfläche bereits im Bundeseigentum befindet, so dass Grunderwerbskosten gespart werden können. Eine weitere Kostenersparnis bewirkt die Möglichkeit der Weiternutzung des bisherigen Tankhauses, wobei dieser Vorteil durch die Notwendigkeit einer mittelfristigen Erneuerung eingeschränkt ist - Kostenvorteil ist also nur noch der bestehende Restwert. Alles in allem wären die Kosten für eine bewirtschaftete Rastanlage an diesem Standort im durchschnittlichen Rahmen. Erhebliche Nachteile hat der Standort im Hinblick auf das Schutzgut Mensch, da er im Süden unmittelbar an ein bestehendes Wohngebiet und im Westen unmittelbar an ein geplantes angrenzt. Diese Beeinträchtigung könnte nur durch erhöhten baulichen Aufwand mit einer Geländemodellierung vermindert werden. Daher ist der Standort im Hinblick auf die Siedlungsstruktur und den Immissionsschutz als ungünstigster einzustufen.

Aus diesen Gründen ist der Standort **‚March‘** unter Abwägung aller Belange mit für die Festsetzung des Planungsgebietes ausreichender Wahrscheinlichkeit am besten für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage geeignet.

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass diese Einschätzung für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren nicht bindend ist. Dort wird eine erneute Prüfung der Standortwahl vorgenommen. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wird im Hinblick auf alle Schutzgüter geprüft werden. Auch wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und ein

Landschaftspflegerischer Begleitplan angefertigt werden, um die Fachbehörden und die Planfeststellungsbehörde in die Lage zu versetzen, den Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen festzulegen.

3.3

Angemessenheit von Lage und Ausdehnung des Planungsgebiets am Standort ‚March‘

Das Planungsgebiet ist am vorgesehenen Standort in der Lage (3.3.1) und Ausdehnung (3.3.2) angemessen.

3.3.1.

Angemessenheit der Lage

Der Vorhabensträger hat für den Standort March mehrere Varianten für die Lage der Tank- und Rastanlage geprüft:

Bei **Variante 1** sind Ausfahrt und Kreisverkehr an der gleichen Stelle wie im dem Antrag zugrundeliegenden Standortkonzept. Es wurde aber versucht, die Anlage auf einer sehr komprimierten Fläche darzustellen. Dies hat den grundlegenden Nachteil, dass für die sehr wesentlichen Erholungsflächen kaum noch Raum vorhanden ist. Auch ist eine Erweiterung nicht möglich. Zudem befindet sich die Tankstelle so nahe an der Autobahn, dass der vorhandene Sicht- und Lärmschutzwall entfallen muss. Im Hinblick auf den Naturschutz ist nachteilig, dass am Südostrand ein weiteres Biotop überbaut wird. In der Relation zu den dargestellten Nachteilen einer so extrem verdichteten Anlage kann für das Gewerbegebiet nur eine relativ kleine Fläche freigestellt werden. In der Abwägung wird daher einer adäquaten und zeitgemäßen Gestaltung der Tank- und Rastanlage der Vorrang eingeräumt und diese Variante verworfen.

Bei **Variante 2** ist die Parkplatzeinfahrt geringfügig nach Norden verschoben, die Anlage in der Westhälfte reduziert und dieser Teil unmittelbar an der A 5 südlich des Tank- und Rasthauses angeordnet. Der Bereich Tankhaus/ Rasthaus und Pkw-Plätze ist fast unverändert. Die Zuordnung der Busparkplätze zum Rasthaus widerspricht bei dieser Variante den Richtlinien, da hier die Busfahrgäste ein bzw. zwei schnell befahrene Durchfahrten überqueren und zum Rasthaus größere Entfernungen zurücklegen müssen. Auch die Lkw-Harfen sind nicht richtlinienkonform, da ca. die Hälfte der Lkw-Führerhäuser zur Autobahn hin gewandt wären. Die Richtlinien sehen aber vor, dass die Lkw-Parkplätze so angeordnet werden, dass die Fahrerhäuser von der Autobahn weg zeigen. Als weiterer Nachteil kommt hinzu, dass die am weitesten südlich gelegenen Lkw-Parkplätze vom Rasthaus ca. 250 m entfernt sind. Neben den weiteren Wegen würde dies auch ein weiteres WC-Gebäude im hinteren Parkplatzbereich erfordern. Der wasserführende Graben zwischen den beiden Anlagenteilen wird erheblich stärker überbaut als bei den anderen Varianten.

Die Hinnahme dieser erheblichen Nachteile würde den Eingriff in das Gewerbegebiet im Bereich des Rasthauses lediglich um einen Streifen von 40 m reduzieren, da lediglich der bei der Antragsplanung im Südwesten vorspringende Teil der Lkw-Parkplätze entfallen würde. Aus diesem Grund hatte die Gesamtabwägung das Ergebnis, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Bei **Variante 3** ist die Abfahrt von der Autobahn um ca. 60 Meter nach Süden verschoben und die Auffahrt nicht mehr über einen Kreisverkehr angebunden, sondern separat um ca. 200 Meter nach Süden versetzt. Diese Variante führt zu einem sehr geringen Abstand zwischen Parkplatzausfahrt und Anschlussstelle Freiburg Nord. Dieser geringe Abstand hat ein erhebliches Gefahrenpotential, da sich die von der Rastanlage einfahrenden Fahrzeuge mit solchen mischen würden, die von der Autobahn ausfahren wollen. Hinzu kommt, dass die Wegweisung für so kurz aufeinanderfolgende Abfahrtsmöglichkeiten sehr schwierig und für die Verkehrsteilnehmer verwirrend ist. Daher hat der Vorhabensträger aus Gründen der Verkehrssicherheit und der klaren Verkehrsführung zu Recht von einer Weiterverfolgung dieser Variante abgesehen.

Würde man in einer **Abwandlung der Variante 3** Tank- und Rasthaus nach Süden und die Zufahrt nach Norden (Lage ähnlich wie bei den anderen Varianten) schieben, wäre der Anlagenaufbau zwar denkbar, würde aber ähnlich tief in das Gewerbegebiet eingreifen wie die ursprüngliche Variante. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass die nördlichste Fahrbahn um mind. 20 m nach Süden verschoben werden muss, da der umgreifende Lärmschutz-/Sichtschutzwall und die Auffüllung des Geländes um rd. 1 m nicht berücksichtigt wurden. Der verkehrstechnische Schwerpunkt einer entsprechend aufgebauten Anlage ist deutlich näher an den Wohn- und Erholungsflächen, als bei jeder anderen Variante. Auch diese Untervariante war daher in der Abwägung abzulehnen.

Damit war im **Ergebnis** festzustellen, dass die Varianten zur alternativen Lage der Anlage am Standort March nach gegenwärtiger Sach- und Rechtslage als nicht durchführbar anzusehen sind. Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass diese Feststellung ebenfalls nicht für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren bindend ist. Dort wird eine erneute Prüfung der Möglichkeiten zur Verschiebung der Anlage vorgenommen.

3.3.2

Angemessenheit der Ausdehnung

Der Vorhabensträger hat ursprünglich für eine deutlich größere Fläche den Erlass einer Planungsgebietsverordnung beantragt. Im Rahmen des Verfahrens wurden die Überlegungen für die spätere Gestaltung der Anlage noch weiter vorangetrieben und dabei festgestellt, dass bereits jetzt absehbar ist, dass für die spätere Realisierung der Anlage eine kleinere Sicherstellungsfläche ausreichen wird. Er hat daher die Flächendarstellung abge-

ändert und neue Koordinaten für die Abgrenzung des Gebiets benannt, die jetzt Bestandteil der Verordnung sind. Diese neue Abgrenzung führt dazu, dass insgesamt ca. 2,9 Hektar Fläche aus der Sicherstellung herausfallen. Ca. 1,6 Hektar davon sind Flächen, die für das Gewerbegebiet nutzbar wären.

Eine weitere Reduzierung der Sicherungsfläche ist jedenfalls im gegenwärtigen Verfahrensstadium nicht möglich, da sich an der konkreten Gestaltung noch Änderungen ergeben können. Eine letzte Flexibilität muss dem Vorhabensträger verbleiben.

In der dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Entwurfsplanung wird sich zeigen, welche Flächen tatsächlich für die Errichtung der Anlage benötigt werden. Sollten hierbei Flächen frei werden, können diese im Wege einer Ausnahme nach § 9a Abs. 5 FStrG aus der Sicherung entlassen werden.

3.4

Gesamtabwägung der Standortentscheidung mit der entgegenstehenden Bauleitplanung der Gemeinde March

An der obigen Abwägung, welcher der untersuchten Standorte für den Neubau einer bewirtschafteten Rastanlage am besten geeignet ist, ändert sich auch nichts dadurch, dass die Gemeinde am Standort ‚March‘ durch Bebauungsplan ein Gewerbegebiet ausgewiesen hat. Nach der vorgenommenen Standortauswahl war im Rahmen der Gesamtabwägung zu prüfen, ob dem Interesse der Gemeinde am ungeschmälernten Bestand des Gewerbegebiets der Vorrang vor der überörtlichen Fachplanung einzuräumen ist. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei, welche Planung auf die andere Rücksicht zu nehmen hat. In den meisten Fällen ist dies die kommunale Planung, da die überörtliche Fachplanung eine Abwägungsentscheidung über die lokalen Belange hinaus zu treffen hat, die durch die zwingende Berücksichtigung gemeindlicher Vorstellungen aus dem Gleichgewicht geraten kann. Dies ist auch hier der Fall, da wesentliche Gesichtspunkte des Immissions- und Umweltschutzes sowie die Wirtschaftlichkeit für den Standort ‚March‘ sprechen.

In die Abwägung ist auch einzustellen, dass der Gemeinde bereits zu Beginn des Flächennutzungsplanverfahrens bekannt war, dass sich im geplanten Gewerbegebiet ein in der engeren Auswahl befindlicher möglicher Standort für eine bewirtschaftete Rastanlage befindet.

Ein Überwiegen der gemeindlichen Belange in der Abwägung wäre aber dann gegeben, wenn die Umsetzung der Fachplanung der Gemeinde keinen Spielraum mehr für eigene Planungen lassen würde. Dies ist hier aber nicht der Fall:

Die Gemeinde March wird durch die Errichtung der Tank- und Rastanlage im Bereich südlich von Holzhausen nicht an der Ausweisung ausreichender Gewerbeflächen gehindert, denn ihr stehen Planungsalternativen zur Verfügung: Ursprünglich war das Gewerbegebiet

im Flächennutzungsplanverfahren in einem 150 bis 200 Meter breiten Streifen auf der gesamten Ausdehnung zwischen der BAB 5 und L 187 konzipiert gewesen. Nachdem diese Abgrenzung von den Fachbehörden als zu groß angesehen wurde, hat die Gemeinde das Gewerbegebiet verkleinert. Diese Reduzierung hätte im Ostteil erfolgen können, wodurch die Fläche für die bewirtschaftete Rastanlage frei geblieben wäre. Darüber hinaus bestünde auch die Möglichkeit, für das Gewerbegebiet zumindest in Teilen die freie Fläche zwischen dem derzeitigen Planungsraum und dem Ortsrand von Holzhausen zu nutzen. Der Gemeinde stehen somit Alternativen für die Entwicklung des Gewerbegebietes zur Verfügung. Das von der Gemeinde genannte Argument der Sichtbarkeit einzelner Betriebe ist nachvollziehbar, aber letztlich in der Abwägung mit den Belangen der überörtlichen Fachplanung nicht ausschlaggebend.

Somit ist festzustellen, dass nach derzeitiger Sach- und Rechtslage auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Gewerbegebietsausweisung der Standort ‚March‘ in der Relation zu allen anderen untersuchten Standorten aufgrund seiner Vorteile im Hinblick auf Umwelt und Immissionen der günstigste für die Einrichtung einer bewirtschafteten Rastanlage ist. Da also die überörtliche Fachplanung nur auf erheblich nachteiligere Standorte ausweichen könnte, ist diese in der Gesamtabwägung vorrangig.

3.5

Dauer der Sicherung

Die Dauer der Sicherung wurde auf zwei Jahre festgelegt, da nach den Erfahrungen aus anderen Planfeststellungsverfahren dieser Zeitraum erforderlich ist, um die Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zu erarbeiten.

Freiburg, den 29.09.2010

gez. Julian Würtenberger
Regierungspräsident

