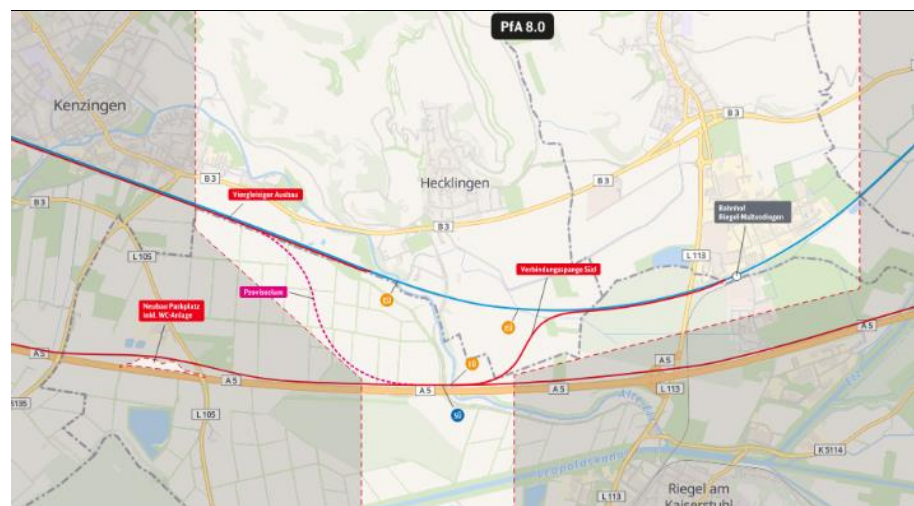

Stadt Kenzingen, Stadt Herbolzheim

**DB AG: Ausbau- u. Neubaustrecke
Karlsruhe–Basel;
Planfeststellungsabschnitt 8.0
(Kenzingen–Riegel/Malterdingen)**

**Überprüfung der Umweltbelange
(Offenlageunterlagen) sowie
gutachterliche Voreinschätzung zur
„Bündelungslösung“**

Freiburg, den 30.09.2021



Stadt Kenzingen, Stadt Herbolzheim, DB AG: Ausbau- u. Neubaustrecke Karlsruhe–
Basel; Planfeststellungsabschnitt 8.0 (Kenzingen–Riegel/Malterdingen), Überprüfung
der Umweltbelange (Offenlageunterlagen) sowie gutachterliche Voreinschätzung zur
„Bündelungslösung“, Stand: 30.09.2021

Projektleitung und Bearbeitung:
Dipl.-Forstwirt Dr. Manuel Oelke

faktorgruen
79100 Freiburg
Merzhauser Straße 110
Tel. 07 61 / 70 76 47 0
Fax 07 61 / 70 76 47 50
freiburg@faktorgruen.de

79100 Freiburg
78628 Rottweil
69115 Heidelberg
70565 Stuttgart
www.faktorgruen.de

Landschaftsarchitekten bdla
Beratende Ingenieure
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Pfaff, Schütze, Schedlbauer, Moosmann, Rötzer, Glaser

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Prüfung der Offenlage-Unterlagen	2
2.1	Zugrunde gelegte Zugzahlen	2
2.2	Schallschutzwände	2
2.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	3
2.4	Maßnahmen Artenschutz	5
3	Voreinschätzung zur „Bündelungslösung“	6
3.1	Aufgabenstellung und Beschreibung der Planung	6
3.2	Auswirkungen auf geschützte Bereiche im Trassenverlauf.....	7
3.3	Untersuchung von Engstellen im Trassenverlauf	9
3.4	Betrachtung: Beeinträchtigungen im Bereich der bestehenden Rheintalbahn	11
3.5	Zusammenfassung und Fazit	12

1 Einleitung

Prüfumfang

Der vorliegende Bericht hat das Ziel, die im Rahmen der Offenlage zum PfA 8.0 Kenzingen–Riegel/Malterdingen zur Verfügung gestellten umweltrelevanten Unterlagen einer überschlägigen Prüfung zu unterziehen. Es erfolgte sowohl eine Überprüfung hinsichtlich der angewandten Methodik als auch hinsichtlich der Plausibilität der Inhalte und Ergebnisse.

Gegen das Vorhaben – Errichtung von zwei neuen Gleisen östlich der BAB 5 in Verbindung mit dem abschnittswisen Abriss und viergleisigen Neubau der RTB – wenden die Städte Herbolzheim und Kenzingen ein, dass es vorzugswürdig ist, die RTB unberührt zu lassen und die notwendigen neuen Gleise allesamt gebündelt an der Autobahn zu errichten (sog. „Bündelungslösung“), so dass auch der Personenfernverkehr auf der NBS geführt werden kann. Zu diesem Vorschlag erfolgt im Rahmen des Gutachtens eine Voreinschätzung hinsichtlich der Machbarkeit unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten.

Datengrundlage

Offengelegte Planungsunterlagen zum PfA 8.0:

- Erläuterungsbericht
- Lagepläne
- Bauwerksverzeichnis, Bauwerkspläne
- Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne
- LBP
- UVS
- Artenschutz-Fachbeitrag
- FFH-Verträglichkeitsstudie

sowie:

- Daten der LUBW zu geschützten Bereichen
- LGRB-Kartendienst

2 Prüfung der Offenlage-Unterlagen

2.1 Zugrunde gelegte Zugzahlen

In ihren Einwendungen legen die Städte Herbolzheim und Kenzingen dar, dass die von der Vorhabenträgerin zugrunde gelegten Zugzahlen als nicht realistisch zu betrachten sind, da sie auf einer fehlerhaften Verkehrsprognose beruhen. Näheres ist den Einwendungsdokumenten jeweils unter Kap. 2.1.3.1.1 zu entnehmen.

Zahlreiche der offengelegten Planunterlagen beruhen in ihren Ausführungen und Prüfungen auf den kritisierten Zugzahlen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen hat maßgeblichen Einfluss auf die betriebsbedingten Wirkfaktoren. Insbesondere dürften mit höheren Zugzahlen stärkere Beeinträchtigungen durch ein verändertes Kollisionsrisiko, durch stärkere nicht-stoffliche Emissionen (u.a. Schall, optische Störreize) und durch höhere Risiken von Schadstoffeinträgen bzw. stofflichen Emissionen einhergehen.

Sofern – wie in den Einwendungen der Städte erläutert – höhere Zugzahlen als Grundlage für die Planung herangezogen werden müssen, bedürfen folgende Dokumente einer erneuten Prüfung:

- U13 (Landschaftspflegerischer Begleitplan),
- U14 (Umweltverträglichkeitsstudie),
- U15.2 (Natura 2000-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 7712-402 „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“),
- U15.3 (Natura 2000-Vorprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 7712-401 „Rheinniederung Sasbach-Wittenweier“),
- U16 (Artenschutzrechtliche Beurteilung),
- U17.1–17.3 (Schalltechnische Untersuchungen).

2.2 Schallschutzwände

Schallschutzwände

Es finden sich in den Unterlagen teils widersprüchliche Angaben zu Schallschutzwänden. So ist im Erläuterungsbericht, Tab. 4 die Schallschutzwand BW-Nr. 204 zweifach genannt, mit unterschiedlichen Streckenangaben. Nach dieser Angabe besteht die Wand aus zwei Teilen, zwischen denen eine Lücke besteht. Nach den Angaben im Bauwerksverzeichnis handelt es sich hingegen um eine durchgehende Wand. In dem Lageplan Unterlage 3.1, Blatt 6 hingegen ist die Wand aus drei Teilstücken bestehend dargestellt.

→ Eine Prüfung der Konsistenz ist erforderlich.

2.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Neophyten

In einigen Bereichen der Trasse sowie auf trassenfernen Maßnahmenflächen bestehen teils Vorkommen des Jap. Staudenknöterichs – u.a. entlang kreuzender Verkehrswege und Gewässer.

In UVS und LBP (Einschließlich Maßnahmenblätter) sollte die Thematik aufgenommen werden. Im Rahmen der Umsetzung werden Konzepte zum Umgang mit Pflanzenmaterial und Erdaushub, sowie zur Baustellenhygiene erforderlich.

Biotopverbund

In der UVS werden außer bei den Planungsgrundlagen kaum Aussagen zum Biotopverbund getroffen.

Durch das Plangebiet verläuft der Wildtierkorridor „Moosmichelskopf / Rheinhausen (Offenburger Rheinebene) – "Riegeler Pforte Nord" - Vierdörfer Wald / Malterdingen (Mittlerer Schwarzwald)“. Hierbei handelt es sich um einen Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung, welcher von den geplanten Trassen an zwei Stellen durchschnitten wird. Auf diesen Korridor wird nur im Zusammenhang mit der Wildkatze kurz eingegangen.

- ➔ Eine eingehendere Betrachtung des Biotopverbunds, und ob dieser Korridor beeinträchtigt wird, bzw. ob ggfs. weitere Maßnahmen erforderlich werden, ist notwendig.

Betriebsbedingte Störungen von Brutvögeln

In der artenschutzrechtlichen Beurteilung werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Arten abgeprüft. Auf S. 179 werden die Wirkungen für die im Gebiet nachgewiesenen Brutvögel aufgeführt. Unter anderem können betriebsbedingt „Störungen durch Zugverkehr (Lärm, Licht, Vibrationen)“ auftreten. Nicht beachtet wurden hierbei die optischen Störreize. Diese sind in die Prüfung aufzunehmen.

In der Prüfung der Verbotstatbestände wird in Kap. 7.3.1.3 der artenschutzrechtlichen Beurteilung („Erhebliche Störung der lokalen Population zu bestimmten Zeiten“) bei den betriebsbedingten Störungen ausschließlich auf betriebsbedingte Störungen durch Lärm eingegangen. Die übrigen betriebsbedingten Störreize werden nicht behandelt. Auf S. 186 wird das Fazit gezogen: „Erhebliche betriebsbedingte Störungen durch den Zugverkehr sind im PfA 8.0 an keiner Trasse zu erwarten.“ Es bleibt unklar, ob die übrigen betriebsbedingten Störreize hierbei berücksichtigt wurden. Dies ist zu ergänzen.

Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten durch Zugverkehr (Lärm, Licht, Vibrationen)

In der artenschutzrechtlichen Beurteilung werden auf S. 179 die Wirkungen für die im Gebiet nachgewiesenen Brutvögel aufgeführt. Unter anderem können betriebsbedingt „Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten durch Zugverkehr (Lärm, Licht, Vibrationen)“ auftreten. Auch hier sind die optischen Störreize aufzunehmen.

In der Prüfung der Verbotstatbestände (Kap. 7.3.1.4; Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungsstätten) werden diese betriebsbedingten Wirkungen nicht behandelt. Dies ist zu ergänzen.

Betriebsbedingte Wirkungen
in der Natura 2000-
Verträglichkeitsstudie für das
FFH-Gebiet DE 7712-341
„Taubergrießen, Elz und
Ettenbach“ (Unterlage 15.1)

In der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet „Taubergrießen, Elz und Ettenbach“ werden u.a. die betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens auf vorhandene Lebensraumtypen sowie Arten gemäß Anhang II geprüft. Hierbei sind folgende Punkte unzureichend behandelt:

1. Bei den stofflichen Emissionen (U15.1, Tab. 7) werden Schadstoffeinträge durch Maßnahmen zur Vegetationskontrolle (Einsatz von Herbiziden) und Schadstoffeinträge durch potenzielle Havarien und Leckagen als Wirkfaktoren berücksichtigt.

Unberücksichtigt bleiben stoffliche Einträge aufgrund von Feinstaub und Abrieb, beispielsweise von Bremsen und Oberleitungen. So findet sich keine Aussage in der Studie, ob durch einen möglichen Eintrag von Schwermetallen eine Beeinträchtigung des LRT 3260 (Fließgewässer mit flutender Wasservegetation) zu erwarten wäre. Die Prüfung dieses Wirkfaktors ist daher zu ergänzen, zumal auch laut UVS (U14, Tab. 10) Auswirkungen durch „stoffliche Emissionen (Feinstaub, Abrieb) über den Luftweg oder die Versickerung bzw. Einleitung des Niederschlagswassers“ für alle Abschnitte (außer PWC) zu erwarten sind.

2. Die zu erwartenden Zugzahlen werden in der Studie in keiner Weise berücksichtigt, zumindest sind sie nicht erwähnt. Für die Prüfung der betriebsbedingten Wirkfaktoren wäre die zu erwartende Belastung jedoch eine elementare Grundlage. Dies ist zu ergänzen.
3. Bei den betriebsbedingten Wirkungen (hier: Kollisionsrisiko) wird für die Fledermausarten im Bereich der ABS nicht auf die geplante Erhöhung der Geschwindigkeiten von 160 Km/h auf 200 bzw. 250 Km/h eingegangen. So wird beispielsweise auf S. 122 zum Kollisionsrisiko dargelegt:

Im Bereich der ABS verändert sich die Trasse im Vergleich zum Bestand kaum, sodass von einem Gewöhnungseffekt ausgegangen werden kann und sich keine Beeinträchtigung gegenüber der bestehenden Situation ergibt.

Sofern aktuell von einer Gewöhnung ausgegangen werden kann ist fraglich, ob bei den geplanten Geschwindigkeitserhöhungen und geänderten Zugzahlen tatsächlich keine veränderte Wirkung zu erwarten ist. Dies ist für alle Fledermausarten in die Prüfung des Kollisionsrisikos an der ABS aufzunehmen.

2.4 Maßnahmen Artenschutz

Berücksichtigung von Bauzeitenbeschränkungen in der Planung

In der artenschutzrechtlichen Beurteilung wird auf das Erfordernis von Bauzeitenbeschränkungen zum Schutz verschiedener Arten bzw. Artengruppen eingegangen.

Demnach ist für den Malterdinger Dorfbach eine Bauzeitenbeschränkung vom 30.10. – 15.07. einzuhalten (artenschutzrechtlichen Beurteilung, S. 280, Tab. 40). Im LBP ist eine Bauzeitenbeschränkung für den Malterdinger Dorfbach aufgeführt (037_SB), allerdings abweichend vom 15. März bis 30. Juni.

- Die korrekte Bauzeitenbeschränkung ist in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Nach der artenschutzrechtlichen Beurteilung, S. 280, Tab. 40 ist für die Kreitelz für den Schlammpeitzger eine Bauzeitenbeschränkung vom 01.04. – 01.07. einzuhalten. Im LBP ist die Bauzeitenbeschränkung nicht aufgenommen worden.

- Die Bauzeitenbeschränkung ist in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Nach der artenschutzrechtlichen Beurteilung, S. 280, Tab. 40 ist für den Stockfeldgraben / Kreuzmattengraben für den Bitterling und Schlammpeitzger eine Bauzeitenbeschränkung vom 01.04. – 01.07. einzuhalten. Im LBP ist keine entsprechende Bauzeitenbeschränkung aufgenommen worden.

- Die Bauzeitenbeschränkung ist in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Fisch- und Neunaugenbergungen

Nach der artenschutzrechtlichen Beurteilung, S. 281 werden „Sowohl in der Alten Elz, im Malterdinger Dorfbach, in der Kreitelz als auch in den von Schlammpeitzgern besiedelten Gräben im Vorfeld der Baumaßnahmen Fisch- und Neunaugenbergungen notwendig“. Eine entsprechende Maßnahme ist im LBP lediglich für die Kreitelz für den Schlammpeitzger vorgesehen.

- Die Maßnahme ist in den LBP aufzunehmen und bei der Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Erhöhung geplanter Schallschutzwände bzw. Errichtung zusätzlicher Irritationsschutzwände

Im LBP ist auf S. 139 ausgeführt:

„Eine Erhöhung geplanter Schallschutzwände bzw. die Errichtung zusätzlicher Irritationsschutzwände ist an folgenden Stellen erforderlich: [...]

- *Erhöhung der für den Endzustand geplanten Schallschutzwand westlich der NBS auf mindestens 4 m von NBS-km 183,500 bis 30 m südlich der Eisenbahnüberführung über die Alte Elz (NBS-km 184,130)“*

Im Bauwerksverzeichnis (BW-Nr. 208) ist die Erhöhung der Schutzwand abweichend für den Abschnitt von NBS-km 183,620 – 184,125 angegeben.

- Die Angaben bedürfen einer Prüfung.

3 Voreinschätzung zur „Bündelungslösung“

3.1 Aufgabenstellung und Beschreibung der Planung

Aufgabenstellung

Gegen das Vorhaben – Errichtung von zwei neuen Gleisen östlich der BAB 5 in Verbindung mit dem abschnittswisen Abriss und viergleisigen Neubau der RTB – wenden die Städte Herbolzheim und Kenzingen ein, dass es vorzugswürdig ist, die RTB unberührt zu lassen. Aus Sicht der Städte Herbolzheim und Kenzingen ist der gebündelte Neubau aller erforderlichen Gleise an der BAB 5, „Neubau ausschließlich entlang der BAB 5“ – sog. „Bündelungslösung“ – vorzugswürdig.

Auch die über die zwei – bereits nach Ansicht der Vorhabenträgerin – an der BAB A5 zu errichtenden Gleise hinausgehenden weiteren Gleise sollen aus der Ortslage heraus an die BAB 5 verschoben werden, so dass auch der Personenfernverkehr auf der NBS geführt werden kann. Dabei ist es der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde überlassen, ob sie zwei, drei oder mehr Gleise für erforderlich halten.

Im Rahmen dieses Gutachtens soll die Voreinschätzung vorgenommen werden, ob diese Bündelungslösung mit Hinblick auf die im Trassenbereich gegebenen Schutzbelange grundsätzlich realisierbar scheint.

Untersuchungsumfang

Der Fokus der Voreinschätzung liegt hierbei auf den vorhandenen Schutzgebieten und insbesondere auf den Natura 2000-Gebieten. Die Untersuchungstiefe kann nicht die Anforderungen an eine Natura 2000 Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 (1) BNatSchG erfüllen. Die Durchführung einer Vollprüfung bleibt Aufgabe der Vorhabenträgerin. Eine artenschutzrechtliche Beurteilung oder Erfassungen von Arten wurden für die Bewertung nicht vorgenommen.

Trassenverlauf und Betrachtungsraum

Zwischen Offenburg und Müllheim plant die Bahn eine zweigleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr, welche in weiten Teilen parallel zur BAB 5 verläuft. Der PfA 8.0 zwischen Kenzingen und Riegel/Malterdingen verbindet die Rheintalbahn mit der Neubaustrecke. Die vorgeschlagene Bündelungslösung sieht den Ausbau entlang der BAB 5 mit drei bis vier, statt wie bisher vorgesehen mit zwei Gleisen vor. Entsprechend könnte der bislang vorgesehene Ausbau der Abschnitte an der bestehenden Rheintalbahn entfallen.

Der vorgeschlagene Bau von drei bis vier Gleisen entlang der BAB 5 betrifft den Abschnitt ab der Südspange im PfA 8.0 bis zum Tunnel im PfA 7.1. Als wesentliches Merkmal im Unterschied zur bisherigen Planung weist die Trasse in der vorgeschlagenen Bündelungslösung eine größere Gesamtbreite auf. Wie viele (zusätzlichen) Gleise tatsächlich für diese Lösung benötigt würden, wäre durch die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde festzulegen. In dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass der für das Vorhaben benötigte Streifen entlang der BAB 5 im Regelfall eine Breite von rund 45 m (ab Standstreifen der BAB 5) aufweisen würde.

Wirkfaktoren der Planung

Die Wirkfaktoren der Bündelungslösung entsprechen grundsätzlich denjenigen, die auch für die bisherige Planung des Baus von zwei Gleisen entlang der BAB 5 relevant sind. An dieser Stelle sei auf die Aufstellung der Wirkfaktoren in den Unterlagen zur Offenlage PfA 8.0; VS01, U14 UVS, Kap. 1.3.5.2 verwiesen.

Die Bündelungslösung unterscheidet sich von der bisherigen Planung insbesondere durch eine erhöhte bauzeitliche und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme. Zusätzlich ist die vermehrte Gründung von Bauwerken im Grundwasser nicht ausgeschlossen. Die Zerschneidungs- und Trennwirkung kann beim Bau von mehr als zwei Gleisen für verschiedene Artengruppen erhöht sein. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass entlang der bestehenden Rheintalbahn diese Wirkungen durch den Wegfall des weiteren Ausbaus nicht weiter zunehmen.

Bei Gewässerquerungen ist relevant, dass die querenden Bauwerke bei der Bündelungslösung eine größere Breite aufweisen, was einen Einfluss auf die Oberflächengewässer haben kann. Durch die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Strecke entlang der BAB 5 kommt es hier zudem zu stärkeren betriebsbedingten Wirkungen (Schall, Kollisionsrisiko, etc.). Auch hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Wirkungen entlang der bestehenden Rheintalbahn entsprechend geringer ausfallen.

3.2 Auswirkungen auf geschützte Bereiche im Trassenverlauf

Biotope

Im Trassenverlauf entlang der BAB 5 befinden sich zahlreiche gesetzlich geschützte Offenland- und Waldbiotope. Meist handelt es sich hierbei um Gehölzbiotope im Umfeld der BAB 5, teils jedoch auch um Nasswiesen. Auch das Waldbiotop „Überschwemmungsbereich der Unditz“ ist von der Planung betroffen. In viele dieser Biotope muss im Rahmen der bisherigen Planung bereits eingegriffen werden. Durch die betrachtete Bündelungslösung ergibt sich eine stärkere Beeinträchtigung, in den meisten Fällen durch eine größere Flächeninanspruchnahme. In einzelnen Fällen muss in Biotope eingegriffen werden, welche bislang von der Planung nicht berührt wurden.

Vogelschutzgebiete

Von der Trasse sind folgende Vogelschutzgebiete betroffen:

- Kinzig-Schutter-Niederung
- Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust

Für diese sind im Rahmen der bisherigen Planung aufgrund der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Diese Gebiete werden durch die Bündelungslösung zusätzlich betroffen. Offensichtlich ist eine erhöhte Flächeninanspruchnahme innerhalb dieser Gebiete erforderlich. Ob diese mit Hinblick auf die Erhaltungsziele der Gebiete eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt, ist im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen.

Zusätzlich ist eine stärkere Beeinträchtigung der Gebiete durch das erhöhte Verkehrsaufkommen der Bündelungslösung in diesem Bereich nicht ausgeschlossen. Ob sich hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Gebiete ergeben, ist ebenfalls im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen.

Durch die Umsetzung einer Tunnellösung (Verlegung von einem oder mehreren Gleisen unter die BAB 5 bzw. unter die anderen Gleise) ließen sich die Beeinträchtigungen auf die Gebiete voraussichtlich verringern.

Das VSG „Kinzig-Schutter-Niederung“ grenzt an die bestehende Trasse der Rheintalbahn an. In diesem Bereich ist bei Umsetzung der Bündelungslösung durch die Verlagerung von Verkehr an die BAB 5 mit einer Verminderung der Beeinträchtigungen im Vergleich zur bisherigen Planung zu rechnen.

FFH-Gebiete

Von der Trasse sind folgende FFH-Gebiete betroffen:

- Untere Schutter und Unditz
- Taubergießen, Elz und Ettenbach

Beide Gebiete setzen sich aus zahlreichen Teilflächen zusammen, von denen mehrere durch die bisherige Planung bereits betroffen sind. Teils handelt es sich um Gewässerabschnitte, welche von der Trasse gequert werden, teils handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen und Waldflächen.

Für diese Flächen sind im Rahmen der bisherigen Planung aufgrund der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Diese Gebiete werden durch die Bündelungslösung zusätzlich betroffen. Offensichtlich ist eine erhöhte Flächeninanspruchnahme innerhalb dieser Gebiete erforderlich. Ob diese mit Hinblick auf die Erhaltungsziele der Gebiete eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt, ist im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen.

Zusätzlich ist eine stärkere Beeinträchtigung der Gebiete durch das erhöhte Verkehrsaufkommen der Bündelungslösung nicht ausgeschlossen. Ob sich hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Gebiete ergeben, ist ebenfalls im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen.

Durch die Umsetzung einer Tunnellösung (Verlegung von einem oder mehreren Gleisen unter die BAB 5 bzw. unter die anderen Gleise) ließen sich die Beeinträchtigungen auf die Gebiete voraussichtlich verringern.

Naturschutzgebiete

Westlich der BAB 5 befindet sich nahe des Trassenverlaufs das NSG „Elzwiesen“. Eine zusätzliche Beeinträchtigung im Vergleich zu der bisherigen Planung ist durch die Bündelungslösung voraussichtlich nicht gegeben.

<i>FFH-Mähwiesen</i>	Im Trassenverlauf entlang der BAB 5 befinden sich im Norden des Betrachtungsraums verschiedene Grünlandflächen, welche als Mägere Flachland-Mähwiesen ausgebildet sind und dem FFH-Lebensraumtyp 6510 entsprechen. In mehrere dieser Flächen muss im Rahmen der bisherigen Planung bereits eingegriffen werden. Durch die betrachtete Bündelungslösung ergibt sich eine stärkere Beeinträchtigung durch die größere Flächeninanspruchnahme. In einzelnen Fällen muss voraussichtlich in Mähwiesen eingegriffen werden, welche bislang von der Planung nicht berührt wurden.
<i>Waldschutzgebiete</i>	Waldschutzgebiete sind von der Bündelungslösung voraussichtlich nicht betroffen.
<i>Landschaftsschutzgebiete</i>	Es befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete direkt im Trassenverlauf, jedoch im räumlichen Umfeld. Dies sind die LSG „Elzwiesen“ und „Johanniterwald“ westlich der BAB 5. Eine zusätzliche Beeinträchtigung der Gebiete im Vergleich zu der bisherigen Planung ist durch die Bündelungslösung nicht anzunehmen.
<i>Naturpark</i>	Nördlich von Lahr verläuft die Trasse auf ca. 5 Km innerhalb des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“. Hier ergibt sich durch die Bündelungslösung eine erhöhte Flächeninanspruchnahme.
<i>Naturdenkmale</i>	Naturdenkmale sind von der Bündelungslösung voraussichtlich nicht betroffen.

3.3 Untersuchung von Engstellen im Trassenverlauf

<i>Aufgabenstellung</i>	<p>Im Trassenverlauf entlang der BAB 5 befinden sich mehrere Zonen, in denen ein Ausbau der NBS über das bisher geplante Maß aufgrund vorhandener baulicher Anlagen einer weiteren Betrachtung bedarf. Im Bereich dieser Engstellen wären prinzipiell folgende Vorgehensweisen denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderung des Abstandes zwischen BAB 5 und NBS; • Verlagerung von einem oder mehreren Gleisen in einen Tunnel unter den anderen Gleisen bzw. unter der BAB 5; • Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen. <p>Die Möglichkeiten zur Umsetzung der beiden letztgenannten Lösungen im Rahmen der Bündelungslösung könnte aufgrund einer Betroffenheit von hochwertigen geschützten Bereichen limitiert werden. Aus diesem Grund wurde für die Engstellen eine Voreinschätzung aus naturschutzfachlicher Sicht vorgenommen.</p> <p>Folgende Engstellen wurden hierbei betrachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Anschlussstelle Ettenheim, insbesondere Anlagen der Firma Ernst- Caravan- u. Freizeit-Center GmbH; • Gewerbegebiet Herbolzheim, insbesondere Anlagen der Firma BBS GmbH.
-------------------------	---

*Gewerbegebiet
Anschlussstelle Ettenheim*

In dieser Zone der Trasse besteht ein geringer Abstand zwischen der BAB 5 und Anlagen der ansässigen Firmen.

Bei einer Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen wären kleinere Flächen von Gehölzbiotopen betroffen, jedoch voraussichtlich keine weiteren Schutzgebiete oder höherwertige Bereiche.

Sollte in diesem Bereich ein Tunnel vorgesehen werden, müsste die Planung auf den ca. 500 m südlich verlaufenden Ettenbach Rücksicht nehmen, welcher von der Trasse gekreuzt wird. Der Bereich des Ettenbachs ist Teil des FFH-Gebietes „Taubergießen, Elz und Ettenbach“. Sollte in diesem Bereich ein Tunnelbauwerk erstellt werden, wäre für die Querung des Gewässers voraussichtlich die Planung einer Landschaftsbrücke erforderlich. Ein solches Bauwerk ist bereits im PfA 8.3 vorgesehen, wo mehrere Fließgewässer von der Trasse gequert werden.

Gewerbegebiet Herbolzheim

Auch in dieser Zone der Trasse besteht ein geringer Abstand zwischen der BAB 5 und Anlagen der ansässigen Firmen.

Bei einer Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen wären das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ und das Vogelschutzgebiet „Elzniederung zwischen Kenzingen und Rust“ direkt betroffen. Aus diesem Grund stellt die Verlagerung der BAB 5 in diesem Bereich keine gangbare Option dar.

Hingegen ist die Erstellung eines Tunnels in diesem Bereich eine mit Hinblick auf die Schutzgebiete mögliche Lösung. In der Planung müsste auf die direkt südlich des Gewerbegebietes verlaufenden Gewässer Bleibach und Filingraben Rücksicht genommen werden, welche von der Trasse gekreuzt werden. Beide Gewässer verlaufen westlich der BAB 5 im Bereich der vorgenannten Natura 2000-Gebiete. Von einer entsprechenden Schutzwürdigkeit ist auszugehen.

Sollte in diesem Bereich ein Tunnelbauwerk erstellt werden, wäre für die Querung der Gewässer voraussichtlich die Planung einer Landschaftsbrücke erforderlich. Ein solches Bauwerk ist bereits im PfA 8.3 vorgesehen, wo mehrere Fließgewässer von der Trasse gequert werden.

Da die Trasse im südlichen Anschluss an diesen Bereich zudem Flächen der beiden Natura 2000-Gebiete quert, sollte im Rahmen der weiteren Prüfung untersucht werden, ob auch hier die Erstellung eines Tunnelbauwerks möglich wäre. In diesem Fall ließen sich die Flächeninanspruchnahmen und weitere Beeinträchtigungen der Schutzgebiete vermindern, was die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Gebiete voraussichtlich verbessern würde.

3.4 Betrachtung: Beeinträchtigungen im Bereich der bestehenden Rheintalbahn

Bei Umsetzung der von den Städten Herbolzheim und Kenzingen vorgeschlagenen Bündelungslösung entfällt der von der Vorhabenträgerin vorgesehene Ausbau der Rheintalbahn (ABS) zwischen dem PfA 8.0 und Offenburg. Entsprechend würde die abschnittsweise Erweiterung der Strecke auf vier Gleise (westlich der Bestandsgleise) sowie die Erhöhung der möglichen Geschwindigkeiten auf 200 bzw. 250 Km/h nicht erforderlich werden.

Im Bereich der ABS würden daher die bislang erwarteten baubedingten Wirkfaktoren entfallen, die anlagebedingten Wirkfaktoren würden im bisher vorhandenen Umfang bestehen bleiben. Insbesondere in Bezug auf die notwendigen Gewässerquerungen wäre dies positiv zu beurteilen. Die betriebsbedingten Wirkfaktoren würden mit Hinblick auf die Geschwindigkeiten ebenfalls auf dem bisherigen Niveau verbleiben. Mit Hinblick auf die zu erwartenden Zugzahlen an der Rheintalbahn sind hingegen Änderungen der betriebsbedingten Wirkungen denkbar.

Von dem Ausbau bzw. der Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn sind verschiedene geschützte Bereiche betroffen, für welche (zusätzliche) Beeinträchtigungen im Voraus nicht ausgeschlossen werden können. Sofern der Ausbau unterbleibt, würden zusätzliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete voraussichtlich entfallen. Die von der bisherigen Planung der Vorhabenträgerin betroffenen Flächen werden im Folgenden aufgeführt.

Gesetzlich geschützte Biotope

Im Bereich der Trasse befinden sich zahlreiche Offenlandbiotope. Hierbei handelt es sich überwiegend um Gehölzstrukturen, abschnittsweise sind zudem Schilfröhrichte vorhanden. Zusätzlich sind auf Höhe von Lahr Waldbiotop-Flächen an der Trasse vorhanden.

Naturpark

Nördlich von Lahr verläuft die Rheintalbahn auf einer Strecke von rund 5,6 Km durch die Kulisse des Naturparks „Schwarzwald Mitte/Nord“.

Vogelschutzgebiet

Südwestlich von Niederschopfheim verläuft die Trasse direkt an der Grenze des VSG „Kinzig-Schutter-Niederung“.

FFH-Gebiete

Das FFH-Gebiet „Taubergießen, Elz und Ettenbach“ wird in drei Bereichen von der Trasse gequert. Eine weitere Teilfläche des Gebietes ist direkt an der Trasse gelegen.

Das FFH-Gebiet „Untere Schutter und Unditz“ wird in zwei Bereichen von der Trasse gequert. Drei weitere Teilflächen des Gebietes sind im direkten Umfeld der Trasse gelegen.

Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510)

Im direkten Umfeld der Trasse befinden sich neun Magere Flachland-Mähwiesen.

3.5 Zusammenfassung und Fazit

Gegen das Vorhaben – Errichtung von zwei neuen Gleisen östlich der BAB 5 in Verbindung mit dem abschnittswisen Abriss und viergleisigen Neubau der RTB – wenden die Städte Herbolzheim und Kenzingen ein, dass es vorzugswürdig ist, die RTB unberührt zu lassen. Die über die zwei an der BAB A5 zu errichtenden Gleise hinausgehenden weiteren Gleise sollen aus der Ortslage heraus an die BAB 5 verschoben werden. Im Rahmen dieses Gutachtens wurde die Voreinschätzung vorgenommen, ob diese Bündelungslösung mit Hinblick auf die im Trassenbereich gegebenen Schutzbelange grundsätzlich realisierbar scheint.

Der Fokus der Voreinschätzung liegt auf den vorhandenen Schutzgebieten und insbesondere auf den Natura 2000-Gebieten. Der vorgeschlagene Bau von drei bis vier Gleisen entlang der BAB 5 betrifft den Abschnitt ab der Südspange im PfA 8.0 bis zum Offenburger Tunnel im PfA 7.1.

Die Bündelungslösung unterscheidet sich von der bisherigen Planung insbesondere durch eine erhöhte Flächeninanspruchnahme entlang der BAB 5. Die Zerschneidungs- und Trennwirkung kann beim Bau von mehr als zwei Gleisen erhöht sein. Gleichzeitig entfallen vorhabenbedingte Wirkungen an der Trasse der bestehenden Rheintalbahn.

Für die Natura 2000-Gebiete im Bereich der Trasse entlang der BAB 5 sind im Rahmen der Planung der Vorhabenträgerin erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Diese Gebiete werden durch die Bündelungslösung zusätzlich betroffen (erhöhte Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen der Bündelungslösung). Ob sich hierdurch erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Gebiete ergeben, ist im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen. Die Beeinträchtigung der Natura 2000-Gebiete könnte durch die abschnittsweise Umsetzung einer Tunnellösung voraussichtlich reduziert werden.

Im Trassenverlauf entlang der BAB 5 befinden sich Engstellen (Gewerbegebiet Anschlussstelle Ettenheim, Gewerbegebiet Herbolzheim), in denen ein Ausbau über das bisher geplante Maß einer weiteren Betrachtung bedarf. Hier wären prinzipiell die Verminderung des Abstandes zwischen BAB 5 und NBS, die Verlagerung von einem oder mehreren Gleisen in einen Tunnel unter den anderen Gleisen bzw. unter der BAB 5 sowie die Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen denkbare Lösungen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre eine Verlagerung der BAB 5 um einige Meter nach Westen im Bereich des Gewerbegebiets Herbolzheim aufgrund der westlich der BAB 5 gelegenen Schutzgebiete keine vertretbare Option. In beiden Bereichen wäre die Planung eines Tunnels für ein oder mehrere Gleise denkbar, um den Flächenbedarf zu reduzieren. In beiden Fällen müsste die Planung die jeweils südlich verlaufenden Gewässer berücksichtigen, welche von der Trasse gekreuzt werden. Für die Querung der Gewässer wäre voraussichtlich

die Planung von Landschaftsbrücken erforderlich. Ein solches Bauwerk ist bereits im PfA 8.3 vorgesehen, wo mehrere Fließgewässer von der Trasse gequert werden.

Da die Trasse im südlichen Anschluss an das Gewerbegebiet Herbolzheim Natura 2000-Gebiete quert, sollte im Rahmen der weiteren Prüfung untersucht werden, ob auch hier die Erstellung eines Tunnelbauwerks möglich wäre. In diesem Fall ließen sich die Flächeninanspruchnahmen und weitere Beeinträchtigungen der Schutzgebiete vermindern, was die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Gebiete voraussichtlich verbessern würde.

Insgesamt bestehen auf Grundlage der hier betrachteten geschützten Bereiche vorab keine Argumente, welche grundsätzlich gegen die weitere Verfolgung der von den Städten Herbolzheim und Kenzingen vorgeschlagenen „Bündelungslösung“ sprechen. Es ist anzunehmen, dass im Bereich der Trasse entlang der BAB 5 eine stärkere Beeinträchtigung insbesondere von Natura 2000-Gebieten zu erwarten wäre. Durch die Umsetzung einer Tunnellösung lassen sich diese Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten voraussichtlich vermindern. Ob eine Verträglichkeit der Bündelungslösung mit den Erhaltungszielen der betreffenden Natura 2000-Gebieten besteht, ist im Rahmen einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen.

Entlang der Rheintalbahn treten bei Umsetzung der Kombinationslösung und Ausbau der Trasse Beeinträchtigungen auf, welche verschiedene geschützte Bereiche, darunter voraussichtlich auch das VSG „Kinzig-Schutter-Niederung“ sowie die FFH-Gebiete „Taubergrießen, Elz und Ettenbach“ und „Untere Schutter und Unditz“ betreffen. Bei Umsetzung der Bündelungslösung würden diese zusätzlichen Beeinträchtigungen an der Rheintalbahn entfallen.

Welche der beiden Lösungen unter umweltfachlichen Gesichtspunkten insgesamt als besser geeignet zu beurteilen ist, kann nur im Rahmen einer eingehenderen Variantenanalyse beantwortet werden.