



Unterlage 0

Bundesstraße Nr. 3

Verlegung zwischen Sinzheim und Steinbach

Streckenteil 1 und 2

Allgemeinverständliche Zusammenfassung

gemäß § 6 UVPG

- Planfeststellung -

<p>Aufgestellt:</p> <p>Karlsruhe, den 23.11.2012 Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr</p> <p>gez. H. Burkart</p>	

November 2012

**Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG
zur Verlegung der Bundesstraße Nr. 3 zwischen Sinzheim und Steinbach
Streckenteil 1 und 2**

- Planfeststellung -

Auftraggeber: Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Regierungspräsidium Karlsruhe
Abt. IV Straßenwesen und Verkehr, Ref. 44

Bearbeitung: Emch+Berger GmbH
Ingenieure und Planer
Umwelt- und Landschaftsplanung
Lorenzstraße 34
76135 Karlsruhe

Projektbearbeitung: Dipl.-Biologe M. Riehle
Dipl.-Ing. M. Kern

Koordination: Dipl.-Ing. (FH) H. Burkart

Karlsruhe, November 2012

Impressum

Erstelldatum: November 2012
letzte Änderung: 15.02.2013
Autor: M. Kern/M. Riehle
Auftragsnummer: 000.08.030
Datei: E_130215_AVZ_B3_Sinzheim
Seitenzahl: 17

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Einleitung	1
2	Beschreibung des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 1)	2
2.1	Begründung und verkehrliche Zielsetzung	2
2.2	Beschreibung des Projektes und seiner wichtigsten Merkmale	2
2.3	Bedarf an Grund und Boden	3
3	Anderweitige Lösungsmöglichkeiten (§ 6 (3) Nr. 5)	4
4	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (§ 6 (3) Nr. 4)	5
4.1	Boden	5
4.2	Wasser	6
4.2.1	Grundwasser	6
4.2.2	Oberflächenwasser	6
4.3	Klima/Luft	6
4.4	Tiere und Pflanzen	7
4.5	Landschaftsbild	8
4.6	Schutzgut Mensch	8
4.7	Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter	8
5	Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 3)	9
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation der erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 2)	11
6.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	11
6.2	Kompensationsmaßnahmen	13
7	Überprüfung bezüglich Natura 2000 (§ 34 BNatSchG) und Betroffenheit streng geschützter Arten (§ 44 BNatSchG)	15
7.1	Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“	15
7.2	Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten	16
8	Hinweise zu Schwierigkeiten und Defiziten (§ 6 (4) Nr. 3)	17

1 Einleitung

Im aktuellen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I 2010 S. 94) wird in Anlage 1 geregelt, für welche Vorhaben eine UVP-Pflicht besteht. Entsprechend Nr. 14.6 „Bau einer sonstigen Bundesstraße“ ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3c Satz 1 UVPG) erforderlich. Wird für ein Vorhaben ohnehin ein Planfeststellungsverfahren mit UVP vorgesehen und durchgeführt, erübrigt sich die Vorprüfung des Einzelfalls.

Aufgrund der langen Planungsgeschichte und den zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen wurde bereits im Jahr 1996 eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt, in der die drei Varianten

1. Bündelungstrasse,
2. Westumgehung,
3. 4-spuriger Ausbau der Ortsdurchfahrt Sinzheim

untersucht wurden.

Die UVS kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 1 (Bündelungstrasse) in Anlehnung an die bestehende Zäsur (DB-Rheintalbahn und ABS/NBS Karlsruhe - Basel) Belastungen bündeln kann, ohne städtebauliche Zusammenhänge neu zu zerschneiden.

Die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die Artenschutzrechtlichen Belange sowie die Belange von Natura 2000 erfolgte in 2 Planungs- und Zeitspannen:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) für den Streckenabschnitt P&R-Platz Sinzheim bis K 9608 Süd (Bau-km 2+560 bis Bau-km 6+521, **Streckenteil 2**) einschließlich Artenschutzrechtlicher Prüfung und FFH-Prüfung, der bereits im Mai 2010 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt wurde; im Juni 2011 wurde für diesen Streckenteil das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) für den Streckenabschnitt B 500 bis P&R-Platz Sinzheim (Bau-km 0+085 bis Bau-km 2+560, **Streckenteil 1**) im November 2012.

Im Zuge der Offenlage des Streckenteil 2 (Juni 2011) kam bei eingegangenen Stellungnahmen zum Ausdruck, dass der Fahrbahnquerschnitt der L 80 (inkl. deren Anschlüsse) sowie die Lärmschutzsituation den zu erwartenden B 3 neu-Verkehrsbelastungen nicht gewachsen ist. Aus diesem Grund wurde der Streckenteil 1 neu beplant. Dieser soll nun zusammen mit dem Streckenteil 2 offengelegt und planfestgestellt werden.

Die naturschutzrechtlich relevanten Unterlagen des Streckenteils 1 wurden ergänzend zu denen des Streckenteils 2 erstellt, die Bezeichnung von Konflikten und Maßnahmen erfolgt nach Streckenteil 1 und 2 getrennt (siehe auch Kapitel 8). Der LPB des Streckenteils 2 (einschließlich Artenschutzrechtlicher Prüfung und FFH-Prüfung) bleibt in der Fassung der Offenlage vom Juni 2011.

2 Beschreibung des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 1)

2.1 Begründung und verkehrliche Zielsetzung

Die verkehrliche Notwendigkeit für den Bau der B 3 Verbindung zwischen Sinzheim und Steinbach wurde bereits in den 90'er Jahren durch das Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung nachgewiesen. Danach war die ca. 1,5 km lange B 3-Ortsdurchfahrt Sinzheim stark belastet (vgl. INGENIEURBÜRO SCHAECHTERLE/SIEBBRAND).

Die Verkehrsmengen beruhen auf einem erheblichen Ziel- und Quellverkehr, der vom Binnenverkehr überlagert wird, jedoch mit 55 % einen hohen Anteil von ortsfremdem Durchgangsverkehr aufweist.

Die hohe Verkehrsbelastung schränkt die Verkehrssicherheit ein und führt zu erheblichen Lärm und Abgasbelastungen. Die Verkehrssituation kann weder durch Restriktionen noch durch verkehrslenkende Maßnahmen verbessert werden.

Das Verkehrsgutachten prognostiziert für den Zeitraum nach dem Bau der Umgehungsstraße eine Entlastung am nördlichen Ortsende von 54 % und am südlichen Ortsende von 63 % gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Die Prognosebelastung im Nullfall 2025 (ohne neuen Autobahnanschluss) wird durch das Verkehrsgutachten zum Neubau der Anschlussstelle A 5 Baden-Airpark (AS A 5 / L 80) mit 17.600 Kfz/24 h auf der B3 neu angegeben. Für den Fall mit einer neuen AS A 5 / L 80 reduziert sich der Verkehr auf 14.400 Kfz/24 h.

2.2 Beschreibung des Projektes und seiner wichtigsten Merkmale

Die Maßnahme sieht den Neubau der B 3 auf einer Länge von 5,17 km von der Anschlussrampe der B 500 bis zum Knotenpunkt K 9608 Nord parallel zur Aus-/Neubaustrecke der DB AG vor (Streckenteil 1 und Streckenteil 2). In den naturschutzrechtlich erforderlichen Unterlagen ist weiterhin die ca. 1,32 km lange Strecke zwischen K 9608 Nord und K 9608 Süd inbegriffen. Für den Straßenbereich wird der **Regelquerschnitt** RQ 11 mit 8,00 m Straßenbreite und beidseitig Banketten von je 1,50 m Breite zu Grunde gelegt.

Zwischen der B 500 und dem P&R-Platz Sinzheim wird überwiegend auf die Trasse der neu gebauten L 80 zurückgegriffen, welche um ca. 1,0 bzw. 1,5 m in Richtung DB-Strecke verbreitert wird. Zusätzlich sind im Bereich der Ortslage Kartung Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes vorgesehen (z.B. Verlängerung oder Erhöhung von Lärmschutzwänden).

Westlich der B 3 neu ist vom Knotenpunkt L 80 in südlicher Richtung bis zur Brücke über den Grünbach, von ca. km 2+560 bis ca. km 4+700, ein befestigter **Wirtschaftsweg** geplant, mit einer Breite von 3,00 m und beidseitigen Banketten von 0,75 m. Dieser Wirtschaftsweg dient auch als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Das im Jahr 2003 abgestimmte Wirtschaftswegekonzept sieht vor, dass zwischen der Grünbach-Niederung und der K 9608 Nord kein paralleler Wirtschaftsweg geplant wird, um zusätzliche Eingriffe in wertvolle Biotopbereiche zu vermeiden.

Der Streckenteil 1 zwischen der Anschlussrampe zur B 500 und dem Knotenpunkt B 3 / L 80 ist als L 80 gewidmet und verläuft durch die bebaute Ortslage mit aufeinanderfolgenden Anschlüssen von Erschließungsstraßen und von Grundstücken. Im Bereich der bebauten Ortslage zwischen den Ortstafeln ist die **Geschwindigkeit** auf $V_{zul} = 50$ km/h und außerhalb auf $V_{zul} = 70$ km/h beschränkt. Die Planung sieht eine Verringerung der Anschlussstellen durch Schließung des Anschlusses Kartunger Straße und Schließung der bisher vorhandenen Grundstückszufahrten vor. Der Streckenteil 2 der B 3 neu verläuft in der freien Strecke überwiegend im Bereich der vorhandenen Trasse eines vorhandenen Wirtschaftsweges. Die Entwurfsgeschwindigkeit V_e wird sowohl im Bereich der freien Strecke als auch im Bereich der Knotenpunkte L 80 und K 3738 mit $V_e = 100$ km/h festgelegt.

Die für die bisherige L 80 funktionierenden **Entwässerungsanlagen**, die keine Lageänderung erfordern werden beibehalten. In bestimmten Abschnitten sind gemeinsame Entwässerungsanlagen mit der DB erforderlich. Die Entwässerung erfolgt in weiten Teilen des Streckenteils über die Ortskanalisation der Gemeinde Sinzheim, Teilabschnitte werden auch in die Vorfluter Hilzmattgraben, Dorfbach und Markbach entwässert. Die Entwässerung erfolgt vom Anfang des Streckenteils 2 (Bau-km 2+560) bis Bau-km 3+500 über den Seitengraben, der in den Vorfluter Steckenmattgraben mündet, von Bau-km 3+500 bis Bauende (Bau-km 6+521) wird die Straße über die Bankette ins freie Gelände entwässert.

Ausgehend von den Verkehrszahlen des Verkehrsgutachtens zum Neubau der Anschlussstelle BAB A 5 Baden-Airpark (AS BAB A 5 / L 80) und angenommenen Belastungszahlen von 19.000 Kfz/24h wurden 2011 gegenüber der in der Offenlage (Juni 2011) ausgelegten schalltechnischen Untersuchungen weitere Untersuchungen durchgeführt (INGENIEURBÜRO FISCHER). Die Immissionsberechnung hat ergeben, dass der Lärm aus der neu zu bauenden Straße durch 4,0 bis 6,0 m hohe **Schallschutzwände** westlich der B 3 neu zwischen den Wohngebieten im Bereich Sandweg und Kornblumenweg gegenüber der Situation ohne zusätzliche Schallschutzwände um bis zu 14 dB (A) reduziert wird. Zusätzlich wird die bahnseitig bestehende DB-Lärmschutzwand abschnittsweise auf der der B 3 zugewandten Seite nachträglich mit angebrachten Absorberelementen ausgestattet.

2.3 Bedarf an Grund und Boden

Streckenteil 1

Durch die Verbreiterung der L 80-Fahrbahn werden ca. 4.670 m² neu neuversiegelt. Es handelt sich dabei überwiegend um straßenbegleitende und damit vorbelastete Ruderalfluren; in geringfügigem Umfang werden durch die Ausbaumaßnahme auch Gehölze beeinträchtigt. Die Straßennebenflächen (Böschungen, Mulden, Bankette) nehmen rund 6.600 m² in Anspruch.

Streckenteil 2

Durch den Fahrbahnausbau entsteht eine Neuversiegelung von ca. 41.650 m² (unter der Annahme, dass die Baustraße der DB AG komplett zurückgebaut wurde). Die Flächenumwandlung durch Bankette, Böschungen und Mulden beträgt ca. 62.470 m². Neben Ackerflächen mit geringer Biotopwertigkeit werden auch hochwertige Biotopflächen (u.a. Nasswiesen, Streuobst, Gehölze) in Anspruch genommen. Durch den 5 m breiten Arbeitsstreifen werden zusätzlich ca. 11.390 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Ökologisch wertvolle Biotopbereiche werden dabei durch Tabuzonen vom Arbeitsstreifen ausgenommen, Baustelleneinrichtungsflächen werden derzeit nicht abgegrenzt, sie werden aber nicht auf ökologisch wertvollen Flächen platziert.

3 Anderweitige Lösungsmöglichkeiten (§ 6 (3) Nr. 5)

Im Verlauf der Planungen wurden drei Varianten untersucht:

Variante 1 (Bündelungstrasse)

Die Variante 1 beginnt im Norden an der B 500 und schließt hier an die B 3-Umgehung Baden-Oos an. Sie verläuft eng gebündelt mit der ABS/NBS Karlsruhe - Basel der Deutschen Bahn AG. Die Umgehungsstraße endet an der Kreisstraße K 9608-Süd mit der Anbindung an den Nordabschnitt der B 3-Umgehung Bühl - Ottersweier.

Variante 2 (Westumgehung)

Die Variante 2 weicht südlich der B 500 nach Westen aus und umgeht die Sinzheimer Ortsteile Kartung und Litzlung in einem Bogen mit rd. 400 m Abstand zur Bebauung. Ab der L 80 wird die Variante 2 gebündelt mit der ABS/NBS weitergeführt. Als Untervariante 2 A wurde auch im Bereich des Gewerbegebietes Steinbach-West eine Westumgehung untersucht.

Variante 3 (4-spuriger Ausbau der Ortsdurchfahrt)

Die Variante 3 sieht einen vierspurigen Ausbau der bestehenden B 3-Ortsdurchfahrt Sinzheim vor. Eine Trassenverlagerung ist hierbei nicht vorgesehen.

Die UVS aus dem Jahr 2006 kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 1 (Bündelungstrasse) in Anlehnung an die bestehende Zäsur (DB-Rheintalbahn und ABS/NBS Karlsruhe - Basel) Belastungen bündeln kann, ohne städtebauliche Zusammenhänge neu zu zerschneiden.

Durch die Bündelungstrasse sind insbesondere deutlich weniger bau- und anlagebedingte Risiken für alle Freiraumfunktionen bzw. Schutzgüter im landschaftlichen Freiraum zu erwarten. Ferner wird eine zusätzliche Zerschneidung der größeren zusammenhängenden Freiflächen zwischen der Vorbergzone und der BAB A 5 vermieden.

In der Zwischenzeit wurde westlich und in unmittelbarer Nähe zur DB-Neubaustrecke die L 80 neu gebaut. Durch die Verlegung der L 80, deren Lage der in der UVS präferierten „Bündelungsvariante“ entspricht, ist die Trassenlage der B 3 neu, die unmittelbar südlich an die L 80 anschließt, vorgegeben. Eine Alternative zur Variante 1 der Bündelungstrasse steht daher nicht mehr zur Disposition.

Aus diesem Grund wurde auch auf eine erneute kosten- und zeitaufwendige Überprüfung durch eine UVS verzichtet, zumal bezüglich der örtlichen Bestandsituation, der Schutzgebietsausweisungen etc. keine relevanten Änderungen eingetreten sind.

4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (§ 6 (3) Nr. 4)

Der Planungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Streckenteil 1 und 2) umfasst in West-Ost-Ausdehnung den gesamten Bereich vom Sandbach westlich der geplanten B 3 neu bis zur bestehenden B 3 östlich der Rheintalbahn und erstreckt sich von der B 500 bis zur K 9608-Süd südlich des Gewerbegebietes Steinbach-West.

Der Charakter des Planungsraumes wird außerhalb der Siedlungsbereiche überwiegend durch die Geologie und die Geomorphologie bestimmt und unterscheidet sich deutlich in ackerbaulich genutzte Niederterrassenbereiche und grünlandgeprägte feuchtere Standorte der Kinzig-Murg-Rinne.

4.1 Boden

Im Planungsraum werden folgende Bodengruppen unterschieden:

Böden der Niederterrassenflächen

Entsprechende Flächen finden sich westlich von Sinzheim insbesondere zwischen den Niederungszügen des Steckenmattgrabens und Grünbachs. Grundlage der Bodenbildung waren hier die pleistozänen Sande und Kiese der Niederterrasse. Im Bereich des Planungsraumes haben sich hieraus Parabraunerden entwickelt, die aus lehmigem Schluff oder schluffigem Lehm bestehen.

Böden der Auenflächen

Diese semiterrestrischen Böden haben sich aus Auenlehm entwickelt, der z.T. über tonreichen Altwassersedimenten, im Bereich des Sinzheimer Dorfbachs über Niedermoortorf lagert. Es haben sich verschiedene Typen von Auenböden gebildet, wobei die durch den Grundwassereinfluss geprägten Auengleye und Braunen Auengleye überwiegen. Im Bereich nördlich des Gewerbegebietes Steinbach-West bis zur Grünbach-Niederung sowie im Bereich Steckenmattgraben sind Auengley-Pseudogley und Auenpseudogley verbreitet. Als Bodenart wird für die Böden der Auenflächen lehmiger Schluff bis schluffiger Lehm angegeben.

Anthropogene Böden

Im Gegensatz zu den bisher genannten "gewachsenen" Böden finden sich insbesondere in den Siedlungsbereichen durch Abtragung, Aufschüttung, Verdichtung und sonstige anthropogene Eingriffe stark veränderte Böden. Eine allgemeine Charakterisierung ist aufgrund der kleinräumigen Gliederung entsprechender Flächen nicht möglich.

4.2 Wasser

4.2.1 Grundwasser

Aufgrund der ausgeprägten morphologischen Gestaltung des Planungsraumes durch die Kinzig-Murg-Rinne (Hurste, Niederungen) und die von Schwarzwaldgewässern geschützten Schwemmfächer, variieren die Grundwasserflurabstände erheblich. Im Bereich der Niederterrasse und der Kinzig-Murg-Rinne sind die Grundwasserstände hauptsächlich von der Versickerung von Niederschlägen abhängig.

Bei Grundwasserstandshöhen zwischen 125 m NN im Süden und 120 m NN im Norden des Planungsraumes differieren die Grundwasserflurabstände zwischen < 1 m in den Niederungsbereichen (Haupt- und Nebenrinnen der Kinzig-Murg-Rinne) und > 8 m im Bereich der Aufhöhungen zwischen den Rinnen (Hurste) und im Randbereich der Vorbergzone.

4.2.2 Oberflächenwasser

Im Planungsraum sind mehrere Oberflächengewässer vorhanden, die mit Ausnahme des Stillgewässers von der Vorbergzone kommend den Planungsraum in Ost-West-Richtung durchqueren und i.d.R. in den von Süden nach Norden verlaufenden Sandbach einmünden:

- Hohbach
- Hohbächle
- Hilzmattgraben
- Sandbach
- Steckenmattgraben
- Grünbach
- Mührichgraben
- Steinbach
- Bollgraben/Schöttlinggraben
- Teich im Gewann "Holzmatten"

4.3 Klima/Luft

Der Planungsraum befindet sich innerhalb des Klimabezirks 'Südliches Oberrhein-Tiefland' (Makroklima). Gekennzeichnet ist dieser Klimabezirk durch warme Sommer und milde Winter; das Gebiet gehört zu den wärmsten Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Die mittlere Jahrestemperatur liegt in der Oberrheinebene bei 9° - 10° C, in den Monaten Mai bis Juli bei 16 - 17° C. Geprägt wird das Klima weiterhin durch die meist aus südwestlicher Richtung wehenden Winde. Für den Planungsraum ist von etwa 1000 mm/Jahr Niederschlag auszugehen (vgl. Deutscher Wetterdienst, 1953). Die hohen durchschnittlichen Temperaturen bei gleichzeitig relativ hohen Niederschlagssummen ergeben ein besonders günstiges Wuchsklima.

Zwischen Sinzheim und Steinbach befinden sich, im Hinblick auf das Meso- und Mikroklima, ausgedehnte landwirtschaftliche Nutzflächen, die aufgrund ihrer nächtlichen Ausstrahlung sehr gute Kaltluftproduzenten darstellen. Ein Abfließen dieser Kaltluft ist aufgrund der fehlenden Neigung der Flächen jedoch kaum möglich. Es kommt deshalb vermehrt zu Nebelbildung. Insbesondere in Geländemulden und den Niederungszügen ist mit besonderer Früh- und Spätfrostgefahr durch Kaltluftansammlungen zu rechnen.

4.4 Tiere und Pflanzen

Die Vegetation des Planungsraumes ist gekennzeichnet durch den Wechsel von Niederterrassenbereichen, die überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt werden, und Niederungszügen, den Resten der Kinzig-Murg-Rinne, die weitgehend als Grünland ausgebildet sind. Besonders hervorzuheben sind die Feuchtstandorte, von denen östlich der Bahnlinie ausgedehnte Bereiche als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind. Auch westlich der Bahn befinden sich, wenn auch vereinzelter, Biotop-(Lebensraumtypen feuchter Standorte (Nasswiesen etc.), die z.T. durch § 30 BNatSchG / § 32 NatSchG Bad.-Württ. geschützt bzw. als FFH-(Teil-)Gebiet ausgewiesen sind.

Im Rahmen von tierökologischen Erhebungen konnten folgende Nachweise erbracht werden:

Im Zuge der Kartierungen der **Avifauna** 2009 konnten insgesamt 46 Vogelarten bzw. 33 Arten mit Brutrevieren im Trassenbereich bzw. bis 350 m westlich der Trasse ermittelt werden, darunter u.a. die wertgebenden Arten Kiebitz, Feldlerche und Feldsperling.

Drei **Amphibienarten** konnten im Planungsraum nachgewiesen werden. Neben den ubiquitären Arten Grasfrosch und Erdkröte wurde die Wechselkröte angetroffen. Der Kammmolch konnte dagegen anders als in früheren Jahren nicht mehr nachgewiesen werden.

Die **Reptilienart** Zauneidechse (*Lacerta agilis*) konnte nachgewiesen werden. Der Lebensraum der Population erstreckt sich zwischen der Bahntrasse und einem westlich davon gelegenen betonierte Wirtschaftsweg im Bereich des Steckmattengrabens. Ein isolierter Teil Lebensraum befindet sich zwischen der Bahntrasse und einem unbefestigtem Weg südlich der K 3738.

24 **Tagfalterarten** wurden im Planungsraum angetroffen. Besonders hervorzuheben sind die in Baden-Württemberg stark gefährdeten, und in der FFH-Richtlinie in Anhang II gelisteten Arten Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Großer Feuerfalter.

Bei den tierökologischen Erhebungen konnten 12 **Libellenarten** nachgewiesen werden. Darunter wurde die wertgebende Art Helm-Azurjungfer entlang des Mührichgrabens und nach dessen Mündung in den Grünbach entlang des Grünbaches sowie am Steckenmattgraben festgestellt.

Bei faunistischen Untersuchungen im Zuge der Anbindung zum Baden-Airpark sowie bei bislang unveröffentlichten Untersuchungen durch die Forstliche Versuchsanstalt Baden-Württemberg wurde belegt, dass die **Wildkatze** im Umfeld des Planungsraumes großräumige Wanderungen zwischen der Rheinebene und dem Nordschwarzwald unternimmt. Für den Planungsraum liegen zwar keine Hinweise zu Wanderungsbewegungen der Katze vor, dennoch besteht die Möglichkeit, dass Wildkatzen im gesamten Raum Baden-Baden/Rastatt vorkommen.

4.5 Landschaftsbild

Der Planungsraum kann bezüglich des Landschaftsbildes in folgende Teilbereiche mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen definiert werden:

- Landwirtschaftlich geprägte Bereiche der Niederterrasse mit vorwiegend intensiver Ackernutzung
- Bereich Steckenmattgraben in den Niederungen der Kinzig-Murg-Rinne mit extensiver (Feucht-)Grünland- und Streuobstnutzung
- Bereich Grünbach und Korbmatten/Im Mäthi in den Niederungen der Kinzig-Murg-Rinne mit vorwiegend Nasswiesen, Röhricht und Gebüsch feuchter Standorte
- Siedlungs- und Gewerbegebiete mit wenigen, vorwiegend straßenbegleitenden Landschaftselementen.

4.6 Schutzgut Mensch

Für den Menschen stehen die Aspekte Wohnen/Wohnumfeld und Erholung im Mittelpunkt der Betrachtung.

Die Siedlungen im Planungsraum sind mit Ausnahme der Gewerbegebiete Steinbach-West und Kartung überwiegend ländlich geprägt. Zentrale Orte sind Kartung und Sinzheim; kleinere Siedlungen (Halberstung, Müllhofen und Weitenung) befinden sich im Umfeld.

Für die Naherholung besitzen insbesondere Landschaftsräume erholungswirksame Qualitäten, die i.d.R. ein hohes Maß an naturraumtypischen Strukturen aufweisen.

Für die Erholungsnutzung eignen sich daher insbesondere die strukturreicheren Niederungsbereiche des Steckenmattengrabens und des Grünbaches. Doch auch die überwiegend ackerbaulich genutzten Bereiche der Niederterrassen weisen durch das Vorhandensein von kleinflächigen Obstwiesen und Feldgehölzen/Feldhecken erholungswirksame Qualitäten auf.

4.7 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Archäologische Fundstellen wurden nicht aktuell abgefragt. Aufgrund früherer Abfragen ist im unmittelbaren Straßenbauumfeld nicht mit Kulturgütern zu rechnen.

Folgende Sachgüter sind im Planungsraum vorhanden:

- Wohngebäude inkl. Gärten
- öffentliche, soziale oder kulturelle Einrichtungen (Gebäude inkl. Außenanlagen)
- gewerblich oder industriell genutzte Gebäude und Anlagen
- Anlagen der Ver- und Entsorgung (z.B. Freileitungen)
- sowie Verkehrswege und -anlagen.

5 Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 3)

Die Konfliktbeurteilung beruht auf der Feststellung, dass die Intensität der von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen in bestimmten Wirkungsbereichen zum Ausdruck kommt und berücksichtigt die Vorbelastungssituation im Planungsraum. Eine erhebliche Beeinträchtigung von Naturhaushalt und Landschaftsbild liegt vor, wenn Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (d.h. Umweltbestandteile, die aufgrund ihrer Funktionen für den Naturhaushalt besonders wertvoll sind) beeinträchtigt werden bzw. wenn Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung derart beeinträchtigt werden, dass deren Funktionserfüllung auf Dauer nicht mehr oder nur teilweise gewährleistet ist. Es wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Konflikten unterschieden.

Folgende unvermeidbare Konflikte können zusammengefasst werden:

Für den Streckenteil 1	
Nr.	Erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft
K1	Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W), insb. Flächen mit ruderaler Vegetation und vereinzelt Flächen von Entwässerungsgräben durch Überbauung und Versiegelung
K2	Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W) mit ökologischer Biotopwertigkeit, insb. Flächen mit Feldhecken sowie Einzelbäumen u.a. im Bereich der Lärmschutzwälle, im Bereich des Anschlusses an die Straße "In den Lissen", im Bereich des Anschlusses an die Firma Nomos und im Bereich des Anschlusses an die Verbindungsstraße durch Erhöhung der Lärmschutzanlagen, Überbauung und Versiegelung. Minimierung des Verlustes von Einzelbäumen durch Verpflanzung innerhalb der Streckenteile 1 und 2
Für den Streckenteil 2	
Nr.	Erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft
K1	Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W), insb. Flächen mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung im Bereich der Niederterrasse zwischen der L 80 und dem Niederungszug des Steckenmattgrabens durch Versiegelung und Flächenumwandlung; vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch einen ca. 5m breiten Arbeitsstreifen
K2	Eingriff in Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W) im Niederungszug des Steckenmattgrabens durch Versiegelung und Flächenumwandlung und damit einhergehende Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten des Feuerfalters sowie des Lebensraumes der Zauneidechse; betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigung von Lebensräumen durch Störwirkungen (Lärm) und Kollisionen

Für den Streckenteil 2	
Nr.	Erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft
K3	Eingriff in den Steckenmattgraben (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung: B, L/E, W) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B3 und einer Wirtschaftswegbrücke sowie Einleitung von Straßenoberflächenwasser und damit einhergehende potenzielle Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten der Helm-Azurjungfer bzw. der Wasserqualität des Sandbaches (FFH-Teilgebiet)
K4	Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W), insb. Flächen mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung im Bereich der Niederterrasse zwischen dem Niederungszug des Steckenmattgrabens und der Grünbach-Niederung durch Versiegelung und Flächenumwandlung; vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch einen ca. 5m breiten Arbeitsstreifen
K5	Eingriff in Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W) im als FFH-Gebiet ausgewiesenen Niederungszug des Grünbaches und südlich angrenzender Flächen (insb. Nasswiesen, Ackerbrachen, Ruderalflächen, Verlust des Teiches im Gewann "Auf der Holz matt") durch Versiegelung und Flächenumwandlung und damit einhergehende Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten des Feuerfalters und der Wiesenknopf-Ameisenbläulinge; betriebsbedingte Funktionsbeeinträchtigung von Lebensräumen durch Störwirkungen (Lärm) und Kollisionen
K6	Eingriff in den Grünbach (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung B, L/E, W) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B3 und einer Wirtschaftswegbrücke
K7	Eingriff in den Mührichgraben (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung B, L/E, W) durch den Bau einer Brücke im Zuge der B3 und einer Wirtschaftswegbrücke und damit einhergehende potenzielle Beeinträchtigung von Reproduktionshabitaten der Helm-Azurjungfer, Gebänderten Prachtlibelle und Plattbauch-Libelle
K8	Eingriff in Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (B, Bo, K, L/E, W), insb. Flächen mit ruderaler Vegetation im Bereich des Gewerbegebietes Steinbach West durch Versiegelung und Flächenumwandlung; vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch einen Arbeitsstreifen

Erläuterung der Wert- und Funktionselemente:

B = Biotope, Bo = Boden, K = Klima, L/E = Landschaftsbild/Erholungsnutzung, W = Wasser

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation der erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 (3) Nr. 2)

6.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Folgende Möglichkeiten wurden im Planungsverlauf geprüft:

Wahl der Bündelungstrasse

Die Wahl der raumordnerisch günstigen Bündelungstrasse ist auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie zurückzuführen bzw. dem bahnparallelen Bau der L 80 geschuldet. Durch die enge Bündelung der B 3 neu mit der Aus- und Neubaustrecke der Deutschen Bahn AG können die Zerschneidung von Freiflächen westlich der Gemeinde Sinzheim vermieden und die Neuversiegelung verringert werden.

Bau der B 3 neu im Bereich der Baustraße der DB AG

Aufgrund der engen Bündelung wird die B 3 neu in weiten Bereichen auf der Baustraße der Deutschen Bahn AG errichtet. Die Baustraße wurde von der Deutschen Bahn AG zuvor zum Bau der ABS/NBS Karlsruhe - Basel im Planfeststellungsabschnitt 2.2 benötigt, jedoch entgegen der Festsetzungen des DB-Planfeststellungsbeschlusses nach Abschluss der Bauarbeiten an der Bahnstrecke nicht mehr zurückgebaut.

Paralleler Wirtschaftsweg

In den besonders empfindlichen Bereichen zwischen der Grünbach-Niederung und dem Gewerbegebiet Steinbach-West (Bau km 4+700 bis 5+500) wird auf den parallelen Wirtschaftsweg verzichtet. Die Flächenbewirtschaftung wird über das vorhandene Wegenetz abgewickelt, bzw. durch zwei im Zuge der Baumaßnahme neu zu errichtende Wirtschaftswegeüberführungen (ca. Bau-km 4+690 und Bau-km 4+980) über den Grünbach und den Mührichgraben sicher gestellt.

Renaturierung und Rückbau der bestehenden B 3

Im Verlauf der Bearbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden über die Möglichkeiten eines Rückbaus bzw. einer Renaturierung von Teilen der bestehenden B 3 intensive Gespräche mit Vertretern der Träger öffentlicher Belange (Amt für Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenkultur Bühl, Amt für Flurneuordnung und Landentwicklung Karlsruhe) sowie den zuständigen Fachämtern der betroffenen Städte Baden-Baden und Bühl sowie der Gemeinde Sinzheim geführt. Nach Abwägung der vorgebrachten Argumente wurde beschlossen, die Renaturierung und den Teil-Rückbau der bestehenden B 3 im vorliegenden Planungsverfahren nicht weiter zu verfolgen, zumal die „Alte Landstraße“, die ein wichtiger Bestandteil einer Verkehrsführung nach Renaturierung eines Abschnittes der B 3 gewesen wäre, in einem inzwischen abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren für die L 84 a „Querspange Steinbach“ als Ausgleichsmaßnahme (Rückbau der ‘Alten Landstraße’ zu einem Wirtschaftsweg) planfestgestellt wurde und damit dem angedachten Verkehrskonzept im Zuge einer Renaturierung der B 3 nicht mehr zur Verfügung steht.

Durchlässe der kreuzenden Gewässer

Bei den kreuzenden Gewässern werden die von der Deutschen Bahn AG gebauten Durchlässe unter der Aus- und Neubaustrecke in gleicher Weise und Dimension unter der B 3 neu fortgeführt. Die Dimensionen erscheinen ggf. am Steckenmattgraben und am Grünbach geeignet, Quermöglichkeiten für Wildkatzen zu bieten. Bei der Ausgestaltung der vorgesehenen Bermen wird daher im Rahmen der Ausführungsplanung gemeinsam mit den Unteren Naturschutzbehörden überprüft, inwiefern sie wildkatzengerecht auszubilden sind. Auch am Mührichgraben werden Bermen errichtet, die zumindest Kleintieren eine Durchquerung ermöglichen sollen.

Anlage einer reinigungseffektiven Pflanzfläche am Steckenmattgraben

Durch die Etablierung einer "Pflanzenkläranlage" wird erreicht, dass das v.a. bei Starkregenereignissen in den Steckenmattgraben gelangende Straßenoberflächenwasser gefiltert und gereinigt wird. Somit wird gewährleistet, dass die Wasserqualität des Steckenmattgrabens und des Sandbachs (FFH-Teilgebiet) nicht verschlechtert wird.

Amphibienleiteinrichtungen

Es werden Amphibienleiteinrichtungen in den Niederungsbereichen des Steckenmattgrabens und des Grünbaches bis zum Gewerbegebiet Steinbach-West beim Bau der B 3 errichtet, sodass der Amphibienschutz für die B 3 gewährleistet ist.

Vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Im Bereich der ökologisch bedeutsamen Niederungszüge des Steckenmattgrabens und des Grünbaches sowie in dem Bereich zwischen der Grünbach-Niederung und der Kreisstraße K 9608 Nord wird auf eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet, d.h. die außerhalb der eigentlichen Straßentrasse gelegenen Flächen werden als Tabuflächen (vgl. Unterlage 12.2 Maßnahmenplan) ausgewiesen.

Der Baustellenverkehr wird weitgehend über das vorhandene Wegenetz abgewickelt. Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen und Baustraßen werden nach Abschluss der Baumaßnahme vollständig rekultiviert - die Funktionsfähigkeit des Bodens wird dadurch wiederhergestellt. In übrigen Bereichen wird die erforderliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch eine geringst mögliche Dimensionierung reduziert.

Sonstige Maßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ist ferner zu beachten, dass die erforderlichen Rodungsarbeiten und Rückschnitt von Röhricht zum Schutz der Tierwelt im Winterhalbjahr durchgeführt werden (vgl. § 39 (5) BNatSchG); Ober- und Unterboden getrennt gelagert und möglichst in der Nähe des Entnahmeortes wieder eingebaut werden; bestehende Gehölzstrukturen, Einzelbäume und Baumreihen wo immer möglich zu schonen und zu erhalten sind und bereits während der Bauphase Amphibienschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Zur Minderung von Baumverlusten werden die im Streckenteil 1 erst vor wenigen Jahren im Zuge der L 80 neu gepflanzten Bäume soweit möglich verpflanzt. Weiterhin werden im Bereich der zu verändernden Lärmschutzwände durch „Auf-den-Stock-setzen“ der Gehölze auf den Wällen Beeinträchtigungen gemindert.

6.2 Kompensationsmaßnahmen

In Baden-Württemberg gibt es bzgl. Straßenbaubedingter Eingriffssituationen keine landesweit eingeführte Methode zur Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs für unvermeidbare Beeinträchtigungen (Quantifikationsmodelle).

Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen werden einzelfallbezogen abgeleitet. Sie sind unter Berücksichtigung der Erheblichkeit der beeinträchtigten Funktionen (Beeinträchtigungsintensität) sowie der vorhandenen Wertigkeit/Funktionalität der potenziellen Ausgleichsflächen festzulegen.

Bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass im Einzelfall mit einer Kompensationsmaßnahme auch eine (Teil-)Kompensation für ein anderes Wert- und Funktionselement erreicht werden kann (Mehrfachfunktionalität). Bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen sind daher solche zu bevorzugen, mit deren Hilfe möglichst viele Funktionen wiederhergestellt bzw. verbessert werden können. Die Maßnahmen müssen von dauerhafter Wirksamkeit sein.

Auf Anfrage bei der Gemeinde Sinzheim sind auf der Gemarkung keine Flächen mit originären Bodenverbesserungsmöglichkeiten (z.B. Flächenentsiegelung etc.) vorhanden – eine diesbezügliche Eingriffskompensation ist somit nicht gegeben. Deshalb wurde auf eine Ersatzmaßnahmenfläche aus dem Flächenpool für Ökokontoflächen der Gemeinde Sinzheim zurückgegriffen, welche im FFH-Gebiet „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“ ökologische Vorstellungen umsetzt, ohne wertvolle landwirtschaftliche Flächen in Anspruch zu nehmen.

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt im Hinblick auf den Flächenumfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen sowohl die nicht unwesentliche (betriebsbedingte) Vorbelastung der Eingriffsfläche als auch die Tatsache, dass die Kompensationsfläche abseits von verkehrsbedingten/sonstigen Beeinträchtigungen liegt; somit wird ein höherer ökologischer Wirkungsgrad erreicht.

Bei konsequenter Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild kompensierbar.

Folgende Maßnahmen sind zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorgesehen (die Maßnahmen beinhalten einerseits die Kompensation des naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleiches sowie andererseits die Belange des Artenschutzrechts und der FFH-Verträglichkeit):

Entsiegelung und Rekultivierung von Bodenflächen im Rahmen des Rückbaus von Verkehrsflächen (Ausgleichsmaßnahme A1, Streckenteil 1 und 2)

Im Rahmen der Baumaßnahme werden alte Verkehrsflächen entsiegelt und in zukünftige Straßennebenflächen (Böschung, Bankette, etc.) überführt. Ober- und Unterbau des Straßenkörpers werden vollständig ausgebaut und soweit möglich recycelt. Der Untergrund ist vor dem Auftrag von Bodenmaterial tiefgründig zu lockern, anschließend wird Oberboden aus autochthonem Material aufgebracht. Anschließend werden Flächen begrünt.

Herstellung eines Feuchtbiotops/Stillgewässers im Gewann "Äußere Ipfenung" (Ausgleichsmaßnahme A2, Streckenteil 2)

Herstellung eines Feuchtbiotops bestehend aus einem ca. 800 m² großen, mit Ton abgedichteten Stillgewässer sowie standorttypische Gehölzpflanzungen und Entwicklung von Grünland. Die Begrünung erfolgt durch Ansaat von Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland. Die Gehölzpflanzungen bestehen aus Weidengebüschen und Hochstämmen (Silberweiden, Eschen).

Umwandlung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Extensivgrünland (Ausgleichsmaßnahme A3, Streckenteil 2)

Herstellung von standorttypischem Extensivgrünland durch Ansaat von Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland und Anlage von Flutmulden.

Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A4-CEF bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahme KS 1, Streckenteil 2)

Entwicklung von feuchtem Extensivgrünland durch 1 bis 2-malige Mahd und Erhaltung von kleinflächigen Brachebereichen zur Förderung günstiger Habitatstrukturen für Wiesenknopf-Ameisenbläulinge.

Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A5-CEF bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahme KS 2, Streckenteil 2)

Entwicklung feuchter Pioniergesellschaften durch Anlage von Flutmulden und ggf. Ansaat einer standortgerechten gebietsheimischen Gras-/Kräutermischung. Erhaltung des Pioniercharakters durch regelmäßiges Abschieben der obersten Bodenschicht und Erhaltung von kleinflächigen Brachebereichen in wechselnden Teilbereichen der Maßnahmenfläche, zwischen den streifenförmigen Pionierflächen Herstellung von standorttypischem Extensivgrünland durch Ansaat mit Wiesendrusch aus angrenzendem Feuchtgrünland zur Bereitstellung von Rendez-vous-Plätzen und Nahrungshabitaten.

Entwicklung einer Streuwiese (Ersatzmaßnahme E1, Streckenteil 1)

Im FFH-Gebiet auf Gemarkung Schiftung wird durch Rodung und Ansaat von standortheimischem Saatgut ein Mosaik aus Feuchtgebüsch und Goldrutenbeständen in eine Streuwiese umgewandelt.

7 Überprüfung bezüglich Natura 2000 (§ 34 BNatSchG) und Betroffenheit streng geschützter Arten (§ 44 BNatSchG)

7.1 Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bruch bei Bühl und Baden-Baden“

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung (vgl. Anlage 1 zum LBP Streckenteil 2) zeigt, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der **Schadensbegrenzungsmaßnahmen**

- Planung einer Grabenaufweitung am Steckenmattgraben zur Vorklärung von Straßenoberflächenwasser,
- Nichtanlage des Freizeit- / Wirtschaftsweges parallel der neuen B 3 im Bereich des FFH-Gebietes zur Reduzierung des anlagebedingten Flächenverlust von Reproduktionshabitaten von Anhang II-Arten sowie Störungsvermeidung durch Radfahrer etc.

• Ausweisung von Tabuflächen zur Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen und der bereits bestehenden Beeinträchtigungen (Trennwirkungen sowie Schadstoffeintrag durch Straßen und Siedlungen, vorhandene Baustraße) **erhebliche Beeinträchtigungen** auf drei Arten des Anhang II der FFH-RL

- Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea teleius*),
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*) und
- Großer Feuerfalter (*Lycaena dispar*)

durch unmittelbaren Flächenverlust von Reproduktionshabitaten und Rendez-vous-Flächen auslöst.

Während der Bauphase und durch den Betrieb der Bundesstraße sind Schadstoffemissionen nicht auszuschließen. Hierdurch werden die Arten

- Gemeine Flussmuschel (*Unio crassus*),
- Bitterling (*Rhodeus amarus*),
- Groppe (*Cottus gobio*) und
- Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*)

allenfalls geringfügig beeinträchtigt, so dass **nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele dieser Arten zu rechnen** ist.

In der FFH-Ausnahmeprüfung (vgl. Anlage 2 zum LBP Streckenteil 2) hat sich gezeigt, dass zumutbare Alternativen, um den mit der zur Planfeststellung beantragten Planung verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erreichen, nicht gegeben sind.

Das Vorhaben ist insbesondere aufgrund von verkehrlichen Belangen (Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsflusses) sowie zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Sinzheim von Lärm und Abgasen notwendig. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass diese zwingenden öffentlichen Interessen die Belange von Natura 2000 hier überwiegen.

Die prognostizierten erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Erhaltungsziele können jedoch durch folgende **Kohärenzsicherungsmaßnahmen** kompensiert werden:

- Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und
- Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter.

Die danach erforderlichen Maßnahmen werden in das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes integriert.

7.2 Beeinträchtigung besonders und streng geschützter Arten

Das Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zeigt, dass neben den Reproduktionshabitaten der drei Tagfalterarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Großer Feuerfalter (vgl. Kapitel 7.1) auch Lebensraumhabitate der in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten Zauneidechse anlage- und betriebsbedingt **beeinträchtigt** werden.

Für die streng geschützte Helm-Azurjungfer besteht eine **potenzielle Beeinträchtigung** ihrer Reproduktionshabitate am Steckenmattgraben und am Mührichgraben.

Außerdem ist der Betrieb der verlegten B 3 für die wertgebenden europäischen Vogelarten Dorngrasmücke, Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Grünspecht, Kiebitz, Mäusebusard, Rohrammer und Schwarzkehlchen mit einer **Abnahme der Habitateignung** verbunden.

Aufgrund folgender, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu sichernden **vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen** (CEF-Maßnahmen) werden vorzeitig Ersatzlebensräume geschaffen, um die lokalen Populationen der beeinträchtigten Arten nicht zu verschlechtern, so dass keine Verbotstatbestände prognostiziert werden:

- Anlage von Trockenmauern als Habitatstruktur für die Zauneidechse,
- Entwicklung feuchter Wiesengesellschaften für den Hellen und Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und
- Entwicklung feuchter Pionier- und Wiesengesellschaften für den Feuerfalter.

Durch weitere landschaftspflegerische Maßnahmen aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden Biotopstrukturen geschaffen, die u.a. auch das Habitatangebot wertgebender europäischer Vogelarten wieder herstellen.

Die aufgrund artenschutzrechtlicher Belange erforderlichen Maßnahmen werden in das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplanes integriert.

8 Hinweise zu Schwierigkeiten und Defiziten (§ 6 (4) Nr. 3)

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen waren allenfalls aufgrund der verschiedenen Planungs- und Zeitspannen bei der Abarbeitung umwelt- und naturschutzrechtlicher Belange zu verzeichnen:

Der B 3-Streckenabschnitt zwischen der K 9608 Nord (Bau-km 5+200) bis K 9608 Süd (Bau-km 6+521) wurde im Zuge einer Absehtentscheidung (gem. § 74 Abs. 7 LVwVG) genehmigt – die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung für diesen B 3-Streckenabschnitt erfolgt im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde im Rahmen des LBP's für den Streckenabschnitt zwischen dem P&R-Platz Sinzheim (Bau-km 2+560) und der K 9608 Nord (Bau-km 5+200, **Streckenteil 2**). Die Unterlagen wurden dazu bereits im Mai 2010 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt; im Juni wurde für diesen Streckenteil das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Im Jahr 2012 erfolgte die Erhebung und Erstellung der naturschutzrechtlich relevanten Unterlagen für den Streckenabschnitt zwischen der B 500 und dem P&R-Platz Sinzheim (Bau-km 0+085 bis 2+560, **Streckenteil 1**).

Die Planunterlagen LBP Streckenteil 1 und LBP Streckenteil 2 wurden daher unabhängig voneinander erstellt. Die Bezeichnung von Konflikten und Maßnahmen erfolgt nach den Streckenteilen 1 und 2 getrennt und ist nicht fortlaufend oder gleichbleibend.

Entscheidungsrelevante Defizite in den Unterlagen konnten nicht festgestellt werden.

Die Ergebnisse der Eingriffsbewertung und Maßnahmenplanung wurden umfassend mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt.