



Landratsamt Ortenaukreis

**K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße
zwischen Ringsheim und Lahr**

PSP-Element:

VARIANTENUNTERSUCHUNG

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt: Landratsamt Ortenaukreis - Straßenbauamt - Offenburg, den 04.09.20	geprüft: Landratsamt Ortenaukreis - Straßenbauamt - Offenburg, den

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Vorhabens	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
1.3	Streckengestaltung	5
2	Begründung des Vorhabens	6
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	6
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	7
2.3	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.3.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	8
2.3.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	10
2.3.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	12
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	13
2.5	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	13
3	Varianten und Variantenvergleich	14
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	14
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	15
3.2.1	Variantenübersicht	15
3.2.2	Variante 1	16
3.2.3	Variante 2	18
3.2.4	Variante 2a	19
3.2.5	Variante 4	20
3.2.6	Variante 5	21
3.2.7	Variante 6	22
3.2.8	Variante 7	23
3.2.9	Nullvariante	23
3.3	Variantenvergleich	24
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	24
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	29
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	30
3.3.4	Umweltverträglichkeit	36
3.3.5	Wirtschaftlichkeit	40
3.3.6	Kommunaler Konsens	42
4	Gewählte Linie	44

Anhang

1. Tabelle mit Zahlenwerten der Varianten
2. Tabelle Naturgüter der Varianten
3. Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich
4. Stellungnahme Amt für Umweltschutz – Untere Naturschutzbehörde
5. Stellungnahme Amt für Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz
6. Stellungnahme Amt für Landwirtschaft
7. Stellungnahme Amt für Waldwirtschaft
8. Stellungnahme Amt für Straßenverkehr & ÖPNV
9. Stellungnahme Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht
10. Stellungnahme Regionalverband Südlicher Oberrhein
11. Übersicht Kosten und Finanzierung

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das Planvorhaben beinhaltet eine neue Straßenverbindung zwischen der Bundesstraße 3 (B 3) bei Ringsheim, der Bundesstraße 3 bei Kippenheim ("Sulzer Kreuz") sowie der Bundesstraße 415 (B 415) bei Lahr-Langenwinkel.

Der Untersuchungsraum beginnt im Süden am Knotenpunkt Bundesstraße 3 / Kreisstraße 5349 (Nordumfahrung Ringsheim) in Ringsheim, führt über das Gewerbegebiet "DYN A5" der Städte Mahlberg und Ettenheim bis zur B 415 bei Lahr-Langenwinkel. Der Korridor verläuft bahnparallel in einer Breite von ca. 500 m westlich der Rheintalbahn. Zusätzlich ist die Anbindung des Knotenpunktes B 3 / K 5352 ("Sulzer Kreuz") bei Kippenheim einschließlich der hierfür erforderlichen Querung der DB-Rheintalstrecke Karlsruhe - Basel zu berücksichtigen. Begleitend zur neuen Kreisstraße soll entlang des gesamten Neubaus ein gemeinsamer Rad- und Gehweg geführt werden.

Ziel der Maßnahme ist es, eine Verringerung der Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten von Ringsheim, Ettenheim-Altdorf, Mahlberg und Mahlberg-Orschweier, Kippenheim und Lahr-Kippenheimweiler zu erreichen. Die Infrastruktur zur verkehrlichen Erschließung der vorhandenen und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete soll ebenfalls deutlich verbessert werden.

Der Verkehr konzentriert sich derzeit auf die Bundesstraße 3, Landesstraße 103 sowie die Kreisstraßen 5342, 5344 und 5345. Mit der neuen Trassenführung sollen insbesondere die Ortsdurchfahrten von Kippenheim und Lahr-Kippenheimweiler vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit dem Lückenschluss zwischen der L 103 bei Mahlberg-Orschweier und der Nordumfahrung Ringsheim werden weitere Ortsdurchfahrten zusätzlich entlastet.

Die neue Verbindung hat eine regionale Verbindungsfunktionsstufe und entspricht damit der Kategorie III nach RIN¹.

Träger der Straßenbaulast für die neue Kreisstraße ist der Landkreis Ortenaukreis und Vorhabensträger (Straßenbaubehörde) das Landratsamt Ortenaukreis.

¹ "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Länge

Die Gesamtlänge der neuen Straßenverbindung beträgt je nach Variante und Anschluss an die Ortschaften zwischen ca. 8,4 km und 13,3 km, wobei in allen Varianten Teilstrecken auf schon vorhandenen Straßen verlaufen, die nicht angepasst werden müssen. Die reine Baustrecke beläuft sich je nach Variante auf 5,6 km bis 12,0 km.

Querschnitt

Für Straßen der Kategorie LS III nach RIN gilt die Entwurfsklasse 3 gemäß RAL.

Hierfür ist der Regelquerschnitt RQ 11 nach RAL vorgesehen. Dies ist ein einbah-niger zweistreifiger Querschnitt. Die Fahrbahnbreite beträgt in der Regel 8,00 m. In Ausnahmefällen kann unter Voraussetzung einer geringen Schwerverkehrsstärke die Fahrstreifenbreite reduziert werden.

Der Querschnitt der neuen Kreisstraße erhält eine bituminös befestigte Fahrbahnbreite von 7,00 m einschließlich der Randstreifen von je 0,50 m, zuzüglich beid-seitiger Bankette mit einer Breite von je 1,50 m. Dies entspricht der vorhandenen Fahrbahnbreite des anschließenden Bestandsnetzes, insbesondere der B 3 im südlichen Abschnitt zwischen Ringsheim und Herbolzheim.

Der einseitige, gegenläufige und gemeinsame Rad- und Gehweg wird mit einer Regelbreite von 2,50 m und einem Sicherheitstrennstreifen von max. 2,00 m zur Fahrbahn sowie einem Bankett von 0,50 m Breite angelegt.

Für die Linienführung wurden die empfohlenen Vorgaben für die Entwurfselemente nach RAL berücksichtigt.

Vorhabenprägende Bauwerke

Für die Querung der DB-Rheintalstrecke Karlsruhe - Basel ist ein Neubau eines Querungsbauwerkes notwendig. Darüber hinaus ist je nach Variante auch ein Kreuzungsbauwerk mit der B 415 in Lahr erforderlich.

1.3 Streckengestaltung

Bei der Streckengestaltung wurde darauf geachtet, dass vorhandene Wirtschaftswege, soweit möglich und sinnvoll, mitbenutzt werden, um den Flächenverbrauch weitestgehend zu minimieren.

Der Ausbau und die Dimensionierung der einzelnen Knotenpunkte an den Anschlussstellen werden auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung festgelegt.

Eine Optimierung der vorhandenen Knotenpunkte und des Lärmschutzes bei Lahr-Langenwinkel ist im Zuge der Maßnahme, je nach Variante, zu berücksichtigen.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Historie Bahnausbau:

Die Deutsche Bundesbahn (seit 1994 Deutsche Bahn AG) begann Ausgangs des Jahres 1990 (Entwurfsplanung von 1993) mit den Planungen zum 4-gleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel. Schnell kamen auch Überlegungen ins Spiel, die zum Bau dieser Trasse erforderliche Baustraße als Basis für die Herstellung einer bahnparallelen Kreisstraße zwischen Mahlberg-Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung zu nutzen. Insofern bestand für die Straßentrasse eine unmittelbare Abhängigkeit vom Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel.

Für den betreffenden Planfeststellungsabschnitt 7.3 (Lahr - Mahlberg) zum Aus- und Neubau der Rheintalbahn wurde am 1. Oktober 2008 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dieses ruht jedoch seit 2010 wegen der Beratungen und Beschlussfassungen des eingerichteten Projektbeirates Rheintalbahn. Der Projektbeirat sprach sich am 26. Juni 2015 für den Neubau der zweigleisigen Güterzugtrasse östlich entlang der Autobahn 5 zwischen Offenburg und Riegel aus. Für den schnellen Personenfernverkehr sollen die Gleise der vorhandenen Rheintalbahn für höhere Geschwindigkeiten im Bestand ertüchtigt werden. Am 31. Januar 2016 forderte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, die vom Projektbeirat befürwortete autobahnparallele zweigleisige Güterzugtrasse zwischen Offenburg und Riegel sowie die Ertüchtigung der Bestandsstrecke für die Aufnahme des Personennah- und -fernverkehrs als Teil des Bedarfsplanvorhabens "Neu- und Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe - Basel" umzusetzen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (aufgestellt im Jahr 2016) wurde der Neubau einer zweigleisigen Güterzugtrasse östlich der A 5 in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit änderten sich die Rahmenbedingungen für die Planungen zum Neubau der Kreisstraße grundlegend.

Historie Kreisstraße:

Die Gemeinde Kippenheim hat bereits 1979 erste Überlegungen zur Entlastung ihrer Ortsdurchfahrt durch den Bau einer Umgehungsstraße angestellt. Die seinerzeit geplante Trasse hätte neben der Entlastung in Kippenheim zu Mehrbelastungen in Mahlberg geführt und war deshalb nicht planfeststellungsfähig. Die zwischenzeitlichen Planungsüberlegungen der Deutschen Bundesbahn 1993 zum 4-gleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel (siehe hierzu auch "Historie Bahnausbau") führte zur Idee einer bahnparallelen Trasse für den Neubau der Kreisstraße.

Da die Bahn in diesem Bereich eine Baustraße zur Erstellung der Neubaustrasse benötigt, wurde angeregt, die Synergieeffekte zu nutzen und diese Baustraße als Basis für eine spätere Umgehung von Kippenheim nach Mahlberg zu nutzen.

Für den Neubau der K 5344 zwischen Mahlberg-Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung in Parallellage zur bestehenden Trasse der Rheintalbahn (heutige Variante 4 ohne Abschnitt Ringsheim – südlicher Gebietsrand des Gewerbegebietes "DYN A5") wurde vom Ortenaukreis am 18. Juni 2003 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Seit dem Erörterungstermin, der am 29. Juni 2005 stattfand, ruht das Verfahren. Vor dem Hintergrund der zum damaligen Zeitpunkt noch ausstehenden Entscheidung hinsichtlich der künftigen Trassenführung der Rheintalbahn bat der Ortenaukreis das Regierungspräsidium Freiburg mit Schreiben vom 17. Januar 2011 darum, das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der K 5344 / K 5345 weiterhin zurückzustellen. Daraufhin gab das Regierungspräsidium Freiburg mit Schreiben vom 02. September 2011 die Antragsunterlagen zur Entlastung der dortigen Registratur an den Ortenaukreis zurück.

In den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde der Neubau einer zweigleisigen Güterzugtrasse östlich der Autobahn 5 aufgenommen, die Pläne zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn waren damit hinfällig. Die auf dieser Annahme basierende Planung für den Neubau der K 5344 zwischen Mahlberg-Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung musste deshalb überarbeitet werden. Mit der Entscheidung, eine separate Güterzugtrasse östlich der A 5 umzusetzen, ergaben sich ganz neue Planungsmöglichkeiten für das Straßenbauvorhaben, so konnte die Trasse der neuen K 5344 unabhängig von den Ausbauplänen der Bahn festgelegt werden.

Im Februar 2018 wurde das Ingenieurbüro Rapp Trans AG in Freiburg vom Straßenbauamt Ortenaukreis beauftragt, im Untersuchungsraum Verkehrserhebungen durchzuführen. Die Auswertung der Untersuchungen liegt seit Anfang 2019 vor.

Im Ausschuss für Umwelt und Technik (UTA) des Kreistags Ortenaukreis wurde die neue, aktuelle Planung am 2. Oktober 2018 in einem Kreisgremium erstmalig vorgestellt.

2019 vergab das Landratsamt Ortenaukreis nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren die Planungsaufträge für einen Straßenneubau zur Entlastung der Ortsdurchfahrten in 3 Losen (Verkehrsanlage, Ingenieurbauwerke / Tragwerksplanung, umweltfachliche Untersuchung).

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die umweltfachlichen Untersuchungen werden vom Büro "faktorgruen" aus Freiburg erbracht und befinden sich aktuell in Bearbeitung. Die Ergebnisse werden im Zuge des weiteren Verfahrens eingearbeitet.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Im Landesentwicklungsplan ist die Verbindung Freiburg im Breisgau – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen – Teningen – Kenzingen – Herbolzheim – Ettenheim – Lahr/Schwarzwald – Friesenheim – Offenburg als Entwicklungsachse festgelegt. Neben der Sicherung und Steuerung einer Siedlungsentwicklung schaffen Entwicklungsachsen die Voraussetzungen zu einer günstigen Erschließung, Erreichbarkeit und Anbindung, zur Bündelung von Verkehrsstrassen, zur Tragfähigkeit von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des schienengebundenen Nahverkehrs sowie zum Leistungsaustausch von zentralen Orten untereinander und zu den sie umgebenden Räumen. Die Entwicklungsachsen in der Region Südlicher Oberrhein orientieren sich an dem überörtlich bedeutsamen Straßennetz, den bestehenden Schienenstrecken und der regionalen Siedlungsstruktur.²

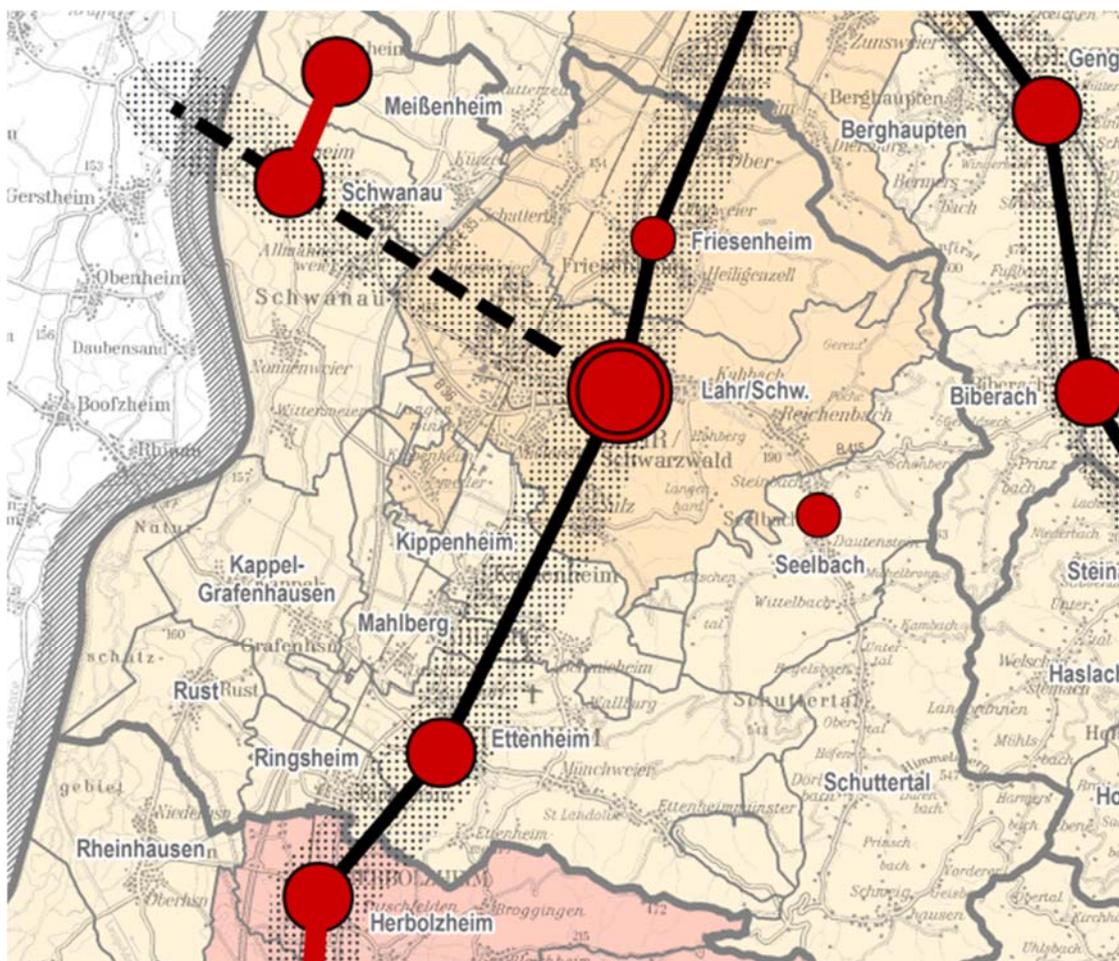


Abbildung 1: Auszug aus der Strukturkarte des Regionalplans südlicher Oberrhein; Stand Juni 2019

Der Raum Lahr einschließlich der Orte Ettenheim, Kappel-Grafenhausen, Kippenheim, Mahlberg, Ringsheim u.a. ist im Landesentwicklungsplan als Mittelbereich

² Siehe Regionalplan südlicher Oberrhein, Kapitel 2.2; Stand Juni 2019

festgelegt, in dem auf eine mit den Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsangeboten abgestimmte Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie auf ausgewogene Raumfunktionen hingewirkt werden³. Die Stadt Lahr selbst ist hierbei als Mittelzentrum, die Stadt Ettenheim als Unterzentrum zu beachten.

Innerhalb dieses Bereiches sind über die Eigenentwicklung hinaus die Städte Lahr und Ettenheim als Gemeinden mit verstärkter Siedlungstätigkeit für die Funktion Wohnen hervorgehoben, im Bereich Gewerbe werden die Städte Lahr und Ettenheim sowie die Gemeinde Kippenheim benannt.

Als allgemeiner Grundsatz für das Verkehrssystem und dessen Entwicklung gibt der Regionalplan südlicher Oberrhein vor, dass dieses zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen sowie zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen soll.

Das Verkehrsnetz soll effizient, sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltschonend ausgestaltet werden. Hierzu sollen

- Sicherheit und Gesundheit der aktiven Verkehrsteilnehmer sowie der passiv Betroffenen (z.B. Anwohner der Ortsdurchfahrten) gewährleistet,
- Lärmbelastungen vermindert,
- der Ausstoß von Feinstaub, Luftschadstoffen und klimaschädlichen Treibhausgasen reduziert,
- eine weitere Zerschneidung der Landschaft und Störungen des Landschaftsbilds vermieden und bestehende Zerschneidungen abgebaut,
- möglichst wenig neue Flächen für Verkehrszwecke in Anspruch genommen und
- nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zurückgebaut, renaturiert oder rekultiviert

werden.⁴

Die Region an sich ist insgesamt gut an das übergeordnete Netz angebunden. Bei der Einzelbetrachtung ist aber festzustellen, dass das wachsende Verkehrsaufkommen zunehmend die Wohn-, Aufenthalts- und Umweltqualität, insbesondere in den Ortsdurchfahrten, durch Lärm und Luftverschmutzung massiv beeinträchtigt. Ist die Sanierung, die Ertüchtigung oder der Ausbau bestehender Verkehrswege nicht zielführend, gibt der Regionalplan neu vor, soweit möglich, anzulegende Trassen mit bereits bestehenden Trassen zu bündeln, um eine weitere Zerschneidung der Freiräume zu vermeiden. Darüber hinaus sollen Neu- und Ausbaumaßnahmen dazu beitragen, das Fuß- und Radwegenetz weiter auszubauen.

Zum funktionsgerechten Erhalt und zur Weiterentwicklung der regionalen Gesamtverkehrskonzeption wird bereits im Regionalplan der Neubau einer Umfahrung

³ Siehe Regionalplan südlicher Oberrhein, Kapitel 2.3; Stand Juni 2019

⁴ Siehe Regionalplan südlicher Oberrhein, Kapitel 4.1; Stand Juni 2019

Kippenheim / Mahlberg als regionalbedeutsames Straßenprojekt in der Region zur Umsetzung vorgeschlagen.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Das Unternehmen Rapp Trans AG, Freiburg, hat für die aktuellen Varianten eine Verkehrsanalyse durchgeführt und diese auf den Prognosehorizont 2030 hochgerechnet. Für die Erstellung und Kalibration des Verkehrsmodells waren aktuelle Belastungsdaten des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet erforderlich, weshalb im Juni 2018 sowohl eine Verkehrsbefragung als auch eine umfangreiche Verkehrszählung durchgeführt wurden.

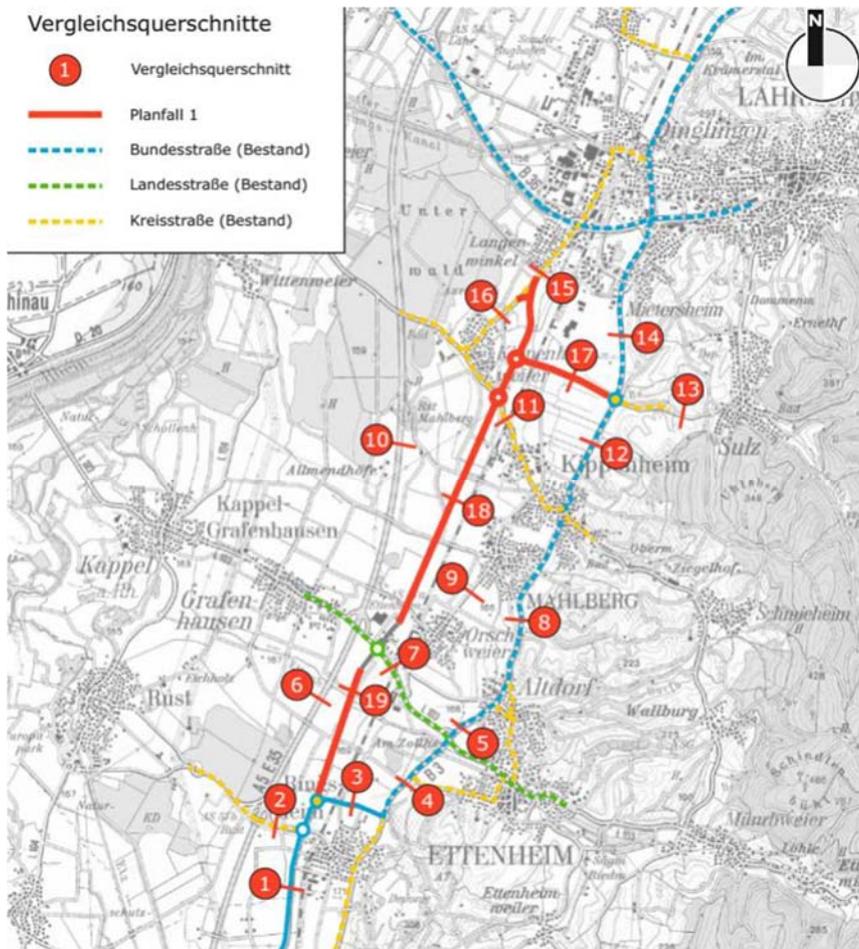


Abbildung 2: Vergleichsquerschnitte Bahnparallele Lahr - Ringsheim

Gegenüber dem Analysefall 2018 erhöht sich die Gesamtfahrleistung 2030 im Modellgebiet um rund 10 % auf 9,25 Mio. Fahrzeugkilometer pro Tag.

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Die Querschnittsbelastungen für den DTV_w können folgender Tabelle entnommen werden.

Nr.	Straße	DTV _w (Kfz)	SV-Anteil	Differenz AF2018
1	B3 (neu) zwischen Herbolzheim und Ringsheim	9300	6.2%	+6%
2	K5359 westl. A5 AS Rust	10700	5.2%	+9%
3	K5349 / B3 (neu) OU Ringsheim	12000	5.7%	+2%
4	B3 zwischen Ringsheim und Ettenheim südl. K5348 Freibg. Str.	19200	4.6%	+4%
5	B3 nördl. L103 Ettenheim/Altdorf	12100	4.0%	-4%
6	A5 zwischen AS Rust und AS Ringsheim	70100	22.3%	+11%
7	L103 in Höhe Bahnüberführung Orschweier	15400	11.4%	+10%
8	B3 zwischen Altdorf und Mahlberg	16300	3.1%	+2%
9	K5345 (alt) zwischen Orschweier und Mahlberg	6300	7.8%	+9%
10	A5 zwischen AS Ettenheim und AS Lahr	70200	22.5%	+11%
11	K5342 Kippenheimweiler - Kippenheim in Höhe Bahnüberführung	8600	7.8%	+12%
12	B3 südl. Sulzer Kreuz	22600	2.6%	+5%
13	K5352 östl. Sulzer Kreuz	5500	5.4%	+6%
14	B3 nördl. Sulzer Kreuz	21900	3.0%	+6%
15	K5344 südl. Ortseingang Lahr-Langenwinkel	9900	7.3%	+11%
16	K5344 nördl. Ortseingang Kippenheimweiler	9900	7.3%	+11%
17	geplante Querspange zwischen Sulzer Kreuz und KVP Rebweg	0	0.0%	+0%
18	geplante Bahnparallele zwischen Orschweier und K5342 Kippenheimweiler	0	0.0%	+0%
19	geplante Bahnparallele zwischen Ringsheim und L103 Orschweier	0	0.0%	+0%

Abbildung 3: Verkehrsbelastung Vergleichsfall 2030

Es ist zu erkennen, dass mit einer Belastungszunahme von bis zu 12 % zu rechnen ist und es in fast allen Querschnitten zu einer Zunahme des Verkehrs kommen wird.

Daraufhin wurden verschiedene Planfälle mithilfe des Verkehrsmodells untersucht. Dabei wurde betrachtet, welche Entlastungen für die Vergleichsquerschnitte entstehen.

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Die folgende Tabelle beinhaltet die Differenzen des Vergleichsfalles 2030 zum Planfall der verschiedenen Varianten. Hierbei wurden jeweils die Verkehrswerte der Plus-Varianten zugrunde gelegt. Diese Varianten beinhalten flankierende Maßnahmen in den vorhandenen Ortsdurchfahrten im Zuge der B 3.

Die Zahlenwerte stellen die Zunahme/Abnahme in Kfz/24h dar.

Verkehrliche Wirkung	Var. 1+	Var. 2+	Var. 2a+	Var. 4+ mit Süd	Var. 5+	Var. 6+	Var. 7+
OD Langenwinkel K5344	1550	-6500	-6800	-6900	-400	-1650	2450
OD Kippenheimer K 5344	-6450	-6500	-6800	-6900	-400	-1650	2450
OD Kippenheim B3	-5950	-6050	-7200	-7900	1050	-6750	-1050
OD Mahlberg K5345	-1500	-1300	-1450	-750	-1650	-1800	-1650
OD Mahlberg-Orschweier K5345	-1500	-1300	-1200	-700	-1350	-900	-1250
OD Ettenheim-Altdorf B3	-3250	-3300	-3050	-3450	-3850	-3050	-2850
OD Ringsheim K5349	-2300	-2300	-2300	-2150	-1850	-2250	-2000
OD Lahr-Miettersheim B3	2650	-750	1750	5400	450	5200	-1350
Summe	-16750	-28000	-27050	-23350	-8000	-12850	-5250

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es ist mit einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu rechnen, da der Verkehr in den Ortsdurchfahrten reduziert wird. Dort erhöht sich neben der Sicherheit im Kfz-Verkehr insbesondere auch die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, nämlich der Radfahrer und Fußgänger.

Durch den straßenbegleitenden Rad- und Gehweg entlang der geplanten Kreisstraße ist für die Radfahrer sowie Fußgänger ein eigenständiger Weg gegeben, wodurch sich die Sicherheit durch die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten (motorisiert-unmotorisiert) für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die geplante Kreisstraße werden die vorhandenen Ortsdurchfahrten im Planungsgebiet entlastet. Dies führt zu geringeren Schadstoffeinwirkungen sowie zu einer Reduzierung des Fahrzeuglärms in den Ortschaften. Im Allgemeinen werden dadurch die schädlichen, verkehrsbedingten Immissionen reduziert. Solche Immissionen sind auf Menschen einwirkende Luftverunreinigungen (Luftschadstoffe), Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.

Lärm ist unerwünschter Schall, der störend und belästigend wirkt und der bei längerer Einwirkungszeit Auswirkungen auf die allgemeine Lebensqualität und auf die menschliche Gesundheit haben kann. Die häufigsten Folgen können sein: Schädigungen der Gehörorgane, Schlafstörungen, Lern- und Konzentrationsstörungen, Leistungsabfall / Produktivitätsverlust, Stressempfindungen und Erhöhung des Herzinfarkttrisikos.

Lärm im Straßenverkehr entsteht im Wesentlichen durch Motorgeräusche und Rollgeräusche von Fahrzeugen. Aber auch Poltergeräusche (abhängig von Fahrwerk, Karosserie, Ladung, Fahrbahn, usw.) und Strömungsgeräusche (Windgeräusche) spielen eine Rolle. Dabei wird die Quellstärke des entstehenden Lärms in erster Linie durch

- die Anzahl der Fahrzeuge (pro Zeiteinheit),
- die Art der Fahrzeuge (Schwerlastverkehr (Lkw-Verkehr), Gewicht, Antrieb, Achsen, Bereifung, Zustand, Ladung) und
- die Geschwindigkeit der Fahrzeuge

bestimmt. Hinzu kommen Art, Ausbildung und Zustand der Fahrbahn sowie die individuelle Fahrweise.

Vorrangig sind die sogenannten schutzbedürftigen Räume vor Lärm zu schützen. Dies sind Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Gerade in den Nachtstunden, die hauptsächlich der Erholung dienen, ist eine Lärmminimierung besonders wichtig.

2.5 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses liegen vor, wenn FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) oder der besondere Artenschutz betroffen sind und Ausnahmeprüfungen hierfür durchzuführen sind. Die Untersuchungen hierzu werden derzeit vom Landschaftsarchitekturbüro "faktorgruen" für Freiraumplanung und Landschaftsplanung aus Freiburg erbracht und befinden sich noch in der Bearbeitungsphase. Ein stetiger Austausch von Zwischenergebnissen findet statt. Die Ergebnisse werden im Zuge des weiteren Verfahrens aufgenommen und eingearbeitet.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet für die Planung liegt in Nord-Süd-Richtung zwischen Lahr-Langenwinkel und Ringsheim. In Ost-West-Richtung ist das Untersuchungsgebiet durch die Autobahn 5 und die Bundesstraße 3 abgegrenzt. In dem Untersuchungsgebiet liegen die Ortschaften Ringsheim, Ettenheim-Altdorf, Mahlberg und Mahlberg-Orschweier, Kippenheim, Lahr-Kippenheimweiler und Lahr-Langenwinkel sowie deren Industriegebiete. Des Weiteren verläuft die Rheintalstrecke Karlsruhe - Basel der Deutschen Bahn AG von Süd nach Nord mittig durch das Untersuchungsgebiet.

Der Korridor für die geplante Kreisstraße ist ca. 500 m breit und liegt innerhalb des Untersuchungsgebietes westlich der DB-Rheintalstrecke.

Vom "Sulzer Kreuz" ist ein Anschluss nach Westen an die Plantrasse vorgesehen. Die Lage des Anschlusses unterscheidet sich in den einzelnen Varianten, wodurch zwischen dem Rebweg und der K 5342 ein Korridor für die unterschiedlichen Varianten entsteht.

Das Gelände in dem Untersuchungsgebiet ist weitestgehend flach und weist keine Gewässer I. Ordnung auf; Gewässer II. und III. Ordnung sind jedoch zu beachten. Abseits der Bebauung ist die Nutzung der Bodenfläche überwiegend landwirtschaftlich geprägt.

Im Untersuchungsgebiet liegen Schutzzonen der Wasserschutzgebiete W IIIB, W I/II/IIA, W III/IIIA, wobei nur die Wasserschutzzonen W IIIB sowie W III/IIIA in einem kurzen Bereich innerhalb des Plankorridors liegen.

Des Weiteren sind vereinzelt FFH-Mähwiesen, FFH-Gebiete sowie Biotope im Bereich von Bächen oder Entwässerungsgräben sowie entlang der Bahnstrecke zu beachten.

Erste Voruntersuchungen haben ergeben, dass im Untersuchungsgebiet auch einzelne Vogelrevierzentren von bedrohten und gefährdeten Arten zu berücksichtigen sind.

Die Fläche in dem Planungskorridor besteht mit Ausnahme der zu durchfahrenden Gewerbegebiete und bestehenden Verkehrswege, ausschließlich aus landwirtschaftlichen Flächen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht



Der Übersichtslageplan zur Variantenübersicht befindet sich in Unterlage 3.

Zu Beginn der Planung wurden acht verschiedene Trassenvarianten aufgezeigt. Alle Varianten sind Neuplanungen, bis auf Variante 4, welche dem Entwurf aus dem Planfeststellungsverfahren im Jahr 2003 entspricht.

Die Variante 3 schied frühzeitig aus, da der Anschluss an den vorhandenen Knotenpunkt im Gewerbegebiet von Langenwinkel bautechnisch nur schwer zu realisieren ist und sich eine Trassenführung durch das Gewerbegebiet auch negativ auf den Verkehrsfluss auswirkt.

Somit ergeben sich sieben Varianten, die im weiteren Verlauf untersucht werden. Als 8. Variante wird der sogenannte Nullfall (Nullvariante) betrachtet, der die momentane Situation abbildet.

Bis auf Variante 4 besitzen alle übrigen Trassenvarianten beginnend am Knotenpunkt B 3 / K 5349 (Nordumfahrung Ringsheim) bis zum Industriegebiet "DYN A5" denselben Streckenverlauf. Diese Varianten führen von Ringsheim entlang der östlichen Gemarkungsgrenze von Kappel-Grafenhausen bis zum südlichen Ende des Industriegebietes "DYN A5". Dieses Teilstück bildet den ersten Abschnitt der Gesamtstrecke und besitzt bereits einen eigenen Verkehrswert.

Die ursprüngliche Baustrecke der Variante 4 (Planfeststellungsverfahren 2003) begann erst am nördlichen Ende des Gewerbegebietes "DYN A5"/Orschweier mit einem Schwenk nach Osten direkt an die Bahngleise und endet in der Einbindestrecke auf Höhe des heutigen "Mosolf-Geländes" in die B 3 bei Lahr-Miettersheim. Die Kreisstraße als Umgehungsstraße der Gemeinde Kippenheimweiler beginnt am Anschluss zur K 5342 und verläuft in nördliche Richtung wiederum bahnparallel und schließt an den nördlichen Straßenast zur B 415 an die Raiffeisenstraße in Langenwinkel an.

Um eine bessere Vergleichbarkeit der Varianten herbeizuführen, wurde bei der Variante 4 der südliche Anschluss nach Ringsheim ergänzt. Die Einzellängen der Abschnitte sind jeweils aufgeführt und können einzeln verglichen werden.

Die übrigen Trassenvarianten verlaufen ab dem Nordende des Gewerbegebietes "DYN A5"/Orschweier in einem Abstand von ca. 225 m westlich der Bahnstrecke. An der Gemarkungsgrenze von Kippenheim, auf Höhe des Schmiedewegs, knickt

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

die Variante 5 nach Osten ab, folgt dessen weiteren Verlauf und schließt über die vorhandene Franken- und Keltenstraße über den bestehenden Kreisverkehr in Kippenheim an die B 3 an.

3.2.2 Variante 1



Der Lageplan zur Variante 1 befindet sich in Unterlage 5, Blatt 1.

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 1 erreicht eine Gesamtlänge von 11,2 km und eine Baulänge von 9,9 km und schließt, wie schon in Kapitel 3.2.1 beschrieben, am Knotenpunkt B 3 / K 5349 (Nordumfahrung Ringsheim) an. Nach ersten Berechnungen ist der bestehende Kreisverkehr B 3 / K 5349 auch mit dem zusätzlichen Verkehr noch leistungsfähig. Ca. 500 m nördlich des bestehenden Knotenpunktes ist ein Anschluss der geplanten K 5344 (neu) notwendig. Hier ist ein einspuriger Standardkreisverkehr mit drei Armen ausreichend.

Nach dem Knotenpunkt verläuft die Variante 1 ca. 750 m auf dem bestehenden Wirtschaftsweg nach Norden. Im Bereich der Gemarkung von Kappel-Grafenhausen schwenkt die Achse nach Osten für ca. 325 m auf einen bestehenden Wirtschaftsweg. Danach schwenkt die Achse wieder nach Westen, um an das südliche Ende des Industriegebietes "DYN A5" anzuschließen. In diesem Bereich muss eine ca. 5 m lange Gewässerbrücke (Station 2+070) zur Querung des Ettenbachs errichtet werden.

Die Variante 1 durchquert das Industriegebiet Orschweier von Süd nach Nord. Am nördlichen Ende des Industriegebietes ist ein leistungsgerechter Ausbau des vorhandenen Knotenpunktes Carl-Benz-Straße / Feldstraße notwendig.

Nach dem Industriegebiet "DYN A5"/Orschweier verläuft die Variante 1 ca. 370 m weiter nach Norden auf dem bestehenden Wirtschaftsweg und verschwenkt danach etwas nach Osten, um beim Schmiedeweg auf den vorh. Wirtschaftsweg, ca. 170 m westlich der Bahntrasse zu stoßen. Der neue Knotenpunkt Schmiedeweg / K 5344 (neu) kann als nicht signalisierte Kreuzung erstellt werden.

Nach dem Knotenpunkt verläuft die Variante 1 ca. 375 m auf dem bestehenden Wirtschaftsweg und danach parallel zur Bahn bis zum Modellflugplatz Mahlberg. Danach verschwenkt die Achse nach Osten, um nach ca. 250 m auf den bestehenden Wirtschaftsweg zu gelangen, wonach die geplante Kreisstraße an die

K 5342 in Kippenheimweiler mit einem neuen Knotenpunkt anschließt. An diesem Knotenpunkt ist ein einspuriger Kreisverkehr mit vier Armen vorgesehen.

Nach dem Knotenpunkt verschwenkt die K 5344 (neu) zwischen dem Rebweg und der K 5342 nochmals auf einen bestehenden Wirtschaftsweg für ca. 135 m und tangiert dabei ein "Vorranggebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege" westlich der Bahntrasse. Im Bereich Rebweg entsteht westlich der Rheintalbahn ein neuer Knotenpunkt mit einem östlichen Anschluss (Querspange) an das "Sulzer Kreuz" (B 3 nördlich von Kippenheim). Dieser neue Knotenpunkt wird als einspuriger Kreisverkehr mit drei Armen ausgebildet.

Nach Süden schließt die Variante 1 über den bestehenden Rebweg auf einer Länge von ca. 1.600 m an das "Sulzer Kreuz" an (Querspange). Die vorhandene Bahnbrücke über die Rheintalbahn muss abgerissen und neu erstellt werden. Diese soll als Einfeldbrücke mit einer lichten Höhe von 7,40 m und einer Breite von 13,80 m zwischen den Geländern ausgebildet werden. Die Rampenlänge beträgt bei einer Steigung von 4 % pro Seite ca. 390 m, die lichte Weite beträgt 38 m.

Der bestehende Knotenpunkt am "Sulzer Kreuz" (B 3 / K 5352) muss für eine ausreichende Leistungsfähigkeit umgebaut werden. Hier ist ein einspuriger Kreisverkehr mit vier Armen sowie zwei Bypässen in Nord- und Südrichtung notwendig.

Von dem oben beschriebenen neuen Knotenpunkt Rebweg / K 5344 (neu) westlich der Rheintalbahn, schließt die Variante 1 nach Norden an die K 5344 südlich von Lahr-Langenwinkel an. Die Variante 1 schließt südlich von Langenwinkel an die bestehende K 5344 an. Hier ist ein Neubau einer nicht signalisierten Kreuzung notwendig. Um einen leistungsfähigen Verkehrsfluss zur B 415 zu gewährleisten, müssen bei Variante 1 die zwei bestehenden Kreisverkehre in Langenwinkel sowie der nördliche und südliche Teilknoten der Anschlussstelle B 415 leistungsgerecht ausgebaut werden.

Im ganzen Gebiet wurde darauf geachtet, FFH-Gebiete und Biotop zu meiden und nur zu tangieren, wenn keine Alternativen möglich sind. Zwangspunkte in Lage und Höhe sind alle bestehenden Knotenpunkte an die angeschlossen wird, die geplanten Knotenpunkte für den Anschluss an die K 5342 und der Rebweg. Darüber hinaus sind, insbesondere für die Bauwerke, auch die Ausbaupläne der Bahn (neue Gradienten, Gleisabstände, ggfls. freizuhaltende Flächen für eine Baustraße etc.) als Zwangspunkte zu beachten.

3.2.3 Variante 2



Der Lageplan zur Variante 2 befindet sich in Unterlage 5, Blatt 2.

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 2 unterscheidet sich in Lage und Anschlüssen (Knotenpunkte) bis zu dem neu geplanten Kreisverkehr am Rebweg westlich der Rheintalbahn nicht von der Variante 1. Auch die Querspange (Anschluss "Sulzer Kreuz") sowie die Bahnbrücke über die Rheintalbahn sind identisch zu Variante 1.

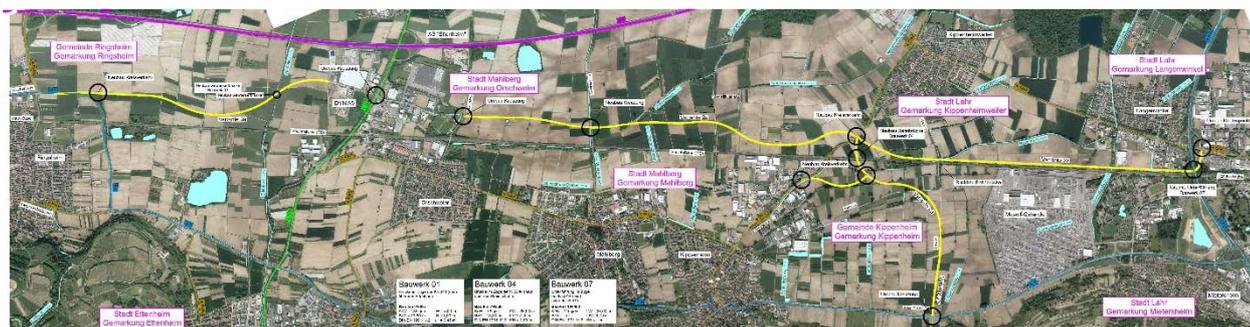
Nach dem erwähnten Knotenpunkt K 5344 (neu) / Rebweg westlich der Rheintalbahn verschwenkt die Variante 2 nach Osten, quert den Neugraben und verläuft dann parallel zur Rheintalbahn bis zum Industriegebiet Lahr-Langenwinkel. Hier wird eine Teilfläche des Gewerbegebietes für die Trasse benötigt. Die geplante Kreisstraße unterquert die vorhandene B 415 und schließt danach an den Knotenpunkt K 5344 / B 415 an. Um diesen Anschluss herstellen zu können, muss die geplante K 5344 (neu) im Gewerbegebiet Langenwinkel unter der bestehenden B 415 geführt werden. Hierfür ist eine Unterführung der K 5344 (neu) notwendig. Die lichte Höhe der Unterführung beträgt 4,70 m, sie hat eine Breite von 13,30 m und eine Länge von 38 m.

Der Knotenpunkt K 5344 / B 415, an den die geplante Kreisstraße anschließt, muss leistungsgerecht umgebaut werden. Hierfür ist es erforderlich den bestehenden Knotenpunkt zu einem einspurigen Kreisverkehr mit vier Armen umzubauen. Der bestehende, unsignalisierte südliche Teilknoten hat nach aktuellen Berechnungen genügend Restkapazitäten und muss nicht umgebaut werden.

Gegebenenfalls wird eine Optimierung des Lärmschutzes erforderlich.

Die Variante 2 besitzt eine Gesamtlänge von 12,3 km und eine Baulänge von 11,0 km.

3.2.4 Variante 2a



Der Lageplan zur Variante 2a befindet sich in Unterlage 5, Blatt 3.

Allgemeine Beschreibung

Diese Variante wurde im Laufe der Vorberatungen als Variante 2+ bezeichnet. Allerdings wird die Bezeichnung "2 Plus" im Verkehrsgutachten schon für eine andere Variantenkombination verwendet. Um hier Missverständnissen vorzubeugen, wird die ursprüngliche Variante 2+ nun und im Weiteren als Variante 2a bezeichnet.

Die Variante 2a verläuft bis zum neuen Knotenpunkt an der K 5342 bei Kippenheimweiler analog zur Variante 1 und 2. Von diesem Knotenpunkt verläuft die Variante 2a direkt nach Osten und quert die Rheintalbahn zwischen der K 5342 bei Kippenheimweiler und dem Rebweg. In diesem Bereich gibt es kein vorhandenes Brückenbauwerk, hier ist ein Neubau vorgesehen. Die Brücke ist von der Dimensionierung identisch zur geplanten Bahnbrücke bei Variante 1 und 2 im Bereich Rebweg. Die Brücke hat eine lichte Höhe von 7,40 m und eine Breite von 13,80 m zwischen den Geländern. Die Rampenlänge beträgt bei einer Steigung von 4 % pro Seite ca. 370 m. Die lichte Weite beträgt 38 m.

Nach der Querung der Rheintalbahn teilt sich die Variante 2a in Richtung Süden und Norden auf. Dafür ist ein neuer Knotenpunkt notwendig. Der Knotenpunkt ist als einspuriger Kreisverkehr mit drei Armen vorgesehen.

Nach Süden schließt die Variante 2a mit einem neuen einspurigen Kreisverkehr mit drei Armen an das Industriegebiet von Kippenheim an. Nach Norden verschwenkt die Variante 2a an den vorhandenen Rebweg. Von hier aus schließt die Trasse nach ca. 800 m über den bestehenden Rebweg Richtung Osten an das "Sulzer Kreuz" an. Für diesen Anschluss ist ein leistungsgerechter Umbau des bestehenden Knotenpunktes B 3 / K 5352 notwendig. Dieser könnte als einspuriger Kreisverkehr mit vier Armen sowie zwei Bypässen in Nord- und Südrichtung umgebaut werden.

Die vorhandene Wirtschaftswegbrücke des Rebweges über die Rheintalbahn wird bei Variante 2a nicht mehr benötigt und kann rückgebaut werden.

Ein Anschluss nach Langenwinkel ist auf der Trasse analog zu Variante 2 geplant, wodurch auch bei Variante 2a eine Unterführung der B 415 und ein Ausbau des Knotenpunktes B 415 / K 5344 notwendig wird. Lediglich die Verschwenkung direkt an die Rheintalbahn erfolgt schon nach dem geplanten Knotenpunkt an der

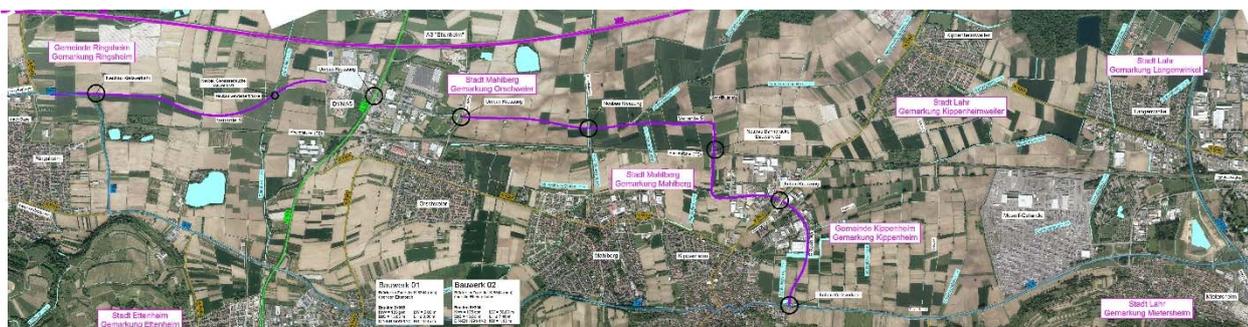
K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Auch für den Anschluss an die B 3, südlich des "Mosolf-Geländes", ist ein einspuriger Kreisverkehr mit drei Armen geplant. Für die Querung der Rheintalbahn ist ein neues Brückenbauwerk notwendig. Die Brücke erhält wie bei den anderen Varianten eine lichte Höhe von 7,40 m und eine Breite von 13,80 m zwischen den Geländern. Die lichte Weite ist vom endgültigen Abstand zwischen Bahnkörper und parallel verlaufender Straße der Variante 4 abhängig.

Vom neuen Knotenpunkt auf Höhe des Rebweges, westlich der Rheintalbahn, verläuft die Variante 4 bahnparallel bis nach Langenwinkel und schließt wie die Variante 2 und 2a über das Industriegebiet an die B 415 an, wodurch auch hier ein Neubau der Unterführung der B 415 sowie der Umbau des nördlichen Teilknotens des bestehenden Knotenpunktes B 415 / K 5344 notwendig wird.

Die Gesamtlänge der Variante 4 (mit Süd) beträgt 13,2 km, die Baulänge 12,0 km.

3.2.6 Variante 5



Der Lageplan zur Variante 5 befindet sich in Unterlage 5, Blatt 5.

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 5 ist in der Linienführung und den Knotenpunkten analog zur Variante 1 bis zur südlichen Gemarkungsgrenze von Kippenheim. Hier knickt die Variante 5 auf dem bestehenden Wirtschaftsweg zwischen dem Schmiedeweg und der K 5342 nach Osten über die Rheintalbahn weg. Die vorhandene Brücke muss in diesem Zuge als Neubau leistungsgerecht erneuert werden. Die geplante Brücke hat eine lichte Höhe von 7,40 m und eine Breite von 13,80 m zwischen den Geländern. Die Rampenlänge beträgt bei einer Steigung von 4 % pro Seite ca. 420 m. Die lichte Weite beträgt 38 m.

Nach der Überquerung der Rheintalbahn schließt die Variante 5 an das südliche Ende des Industriegebiets in Kippenheim an. Hier verläuft die Variante 5 durch das Industriegebiet auf der bestehenden Frankenstraße. Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Kelttenstraße / Kehnerfeld in der Mitte des Industriegebietes muss im Zuge der Variante 5 leistungsgerecht umgebaut werden.

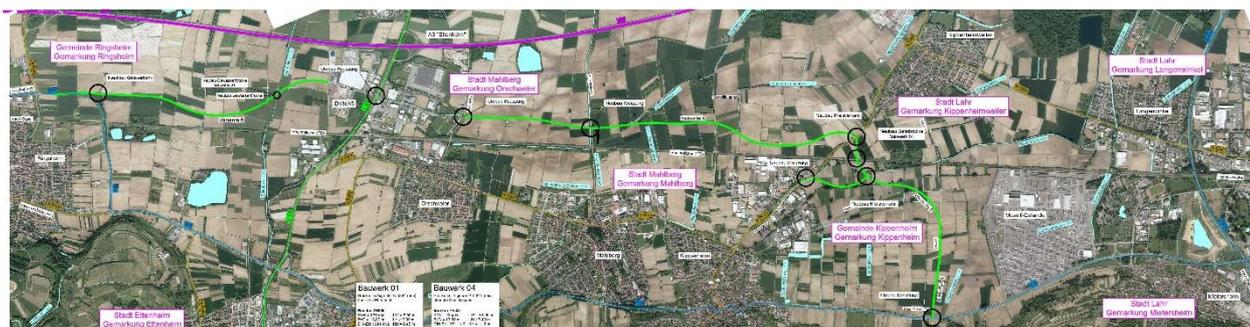
Über die Kelttenstraße und den Mattweg schließt die Trasse nördlich von Kippenheim an den bestehenden Kreisverkehr B 3 / Mattweg an. Dieser Kreisverkehr muss für einen ausreichenden Verkehrsfluss ausgebaut werden.

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Ein neuer Anschluss nach Langenwinkel ist nicht vorgesehen. Die Anbindung an die B 415 erfolgt über die bestehende Kreisstraße durch Lahr-Kippenheimweiler und Lahr-Langenwinkel.

Somit hat die Variante 5 eine Gesamtlänge von 8,4 km und eine Baulänge von 5,6 km.

3.2.7 Variante 6



Der Lageplan zur Variante 6 befindet sich in Unterlage 5, Blatt 6.

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 6 entspricht in der Linienführung, der Brückenbauwerke sowie den Anschlüssen der Variante 2a. Sie besitzt lediglich keinen Anschluss nach Langenwinkel. Dies bedeutet, dass der neu geplante Knotenpunkt an der K 5342, westlich der Rheintalbahn, nur als einspuriger Kreisverkehr mit drei Armen ausgebildet wird wobei der vierte Arm nach Langenwinkel entfällt.

Daraus folgt eine Gesamtlänge der Variante 6 von 10,0 km und eine Baulänge von 8,8 km.

3.2.8 Variante 7



Der Lageplan zur Variante 7 befindet sich in Unterlage 5, Blatt 7.

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 7 verläuft analog zur Variante 1 bis zum Anschluss an die K 5342 bei Kippenheimweiler. Ab hier verläuft die Variante 7 nach Osten auf der bestehenden K 5342 über die bestehende Rheintalbahnbrücke in das Industriegebiet Kippenheim zum Knotenpunkt Bahnhofstraße / Keltenstraße / Kehnerfeld in der Mitte des Industriegebiets. Der bestehende Knotenpunkt muss im Zuge der Variante 7 leistungsgerecht ausgebaut werden.

Ab diesem Knotenpunkt schließt die Variante 7, analog zur Variante 5, an den bestehenden Kreisverkehr der B 3 nördlich von Kippenheim an. Auch hier ist der Ausbau des vorhandenen Kreisverkehrs an der B 3 für einen leistungsgerechten Verkehrsfluss notwendig. Ein neuer Anschluss an die B 415 in Lahr-Langenwinkel ist nicht vorgesehen.

Somit hat die Variante 7 eine Gesamtlänge von 9,3 km und eine Baulänge von 6,1 km.

3.2.9 Nullvariante

Allgemeine Beschreibung

Die Variante 8 stellt als reine Vergleichsvariante den Nullfall dar. Das entspricht dem heutigen Straßennetz ohne Neubaumaßnahmen.

Hierbei gibt es keinerlei Verkehrsentslastungen.

Die Ortsdurchfahrten von Lahr-Langenwinkel, Lahr-Kippenheimweiler, Kippenheim, Mahlberg, Mahlberg-Orschweier, Ettenheim-Aldorf und Ringsheim werden nicht entlastet. Die Lärm- und Schadstoffbelastung der betroffenen Anwohner bleibt unverändert bzw. steigt weiter an. Die Verkehrssicherheit wird nicht verbessert. Dies geht auch zu Lasten des innerörtlichen Rad- und Fußverkehrs.

Durch die allgemeine Zunahme des Verkehrs wird die Bestandssituation noch weiter verschlechtert.

3.3 Variantenvergleich

Ziel des Variantenvergleiches ist es, den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen bei gleichzeitiger Minimierung der Beeinträchtigungen auf die vorhandenen Schutzgüter (Menschen, Tiere, Pflanzen, etc.) herauszuarbeiten.

Bei der Linienbestimmung geht es primär darum, einen optimalen Verlauf einer neuen Straße zu finden. Für jede Variante werden innerhalb des festgelegten Korridors Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie die verkehrliche Funktionalität untersucht und bewertet. Anschließend werden die Vor- und Nachteile aller Varianten in einem Vergleich ermittelt. Dazu müssen verschiedene Kriterien untersucht werden.

Unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien wird aus allen untersuchten Streckenverläufen eine Vorzugsvariante herausgearbeitet. Nach Sichtung aller entscheidungsrelevanten Unterlagen erfolgt die endgültige Linienbestimmung.

Folgende Bewertungskriterien werden im vorliegenden Variantenvergleich berücksichtigt:

- Raumstrukturelle Wirkungen (Raumordnung, Eigentumsverhältnisse, Realisierung)
- Verkehrliche Beurteilung (Be- und Entlastungswirkungen)
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Linienführung, Knotenpunkte, Flächenbilanz)
- Umweltverträglichkeit (Eingriff in die Umwelt / Emissionen)
- Wirtschaftlichkeit (Baukosten)
- Kommunaler Konsens

Um eine Wertung zu ermöglichen, werden für jedes Kriterium Benotungspunkte vergeben. Diese reichen (entsprechend der Anzahl der Varianten) von 1 (beste Bewertung) bis zu 8 (schlechteste Bewertung).

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

3.3.1.1 Raumordnung

Sämtliche vorgelegte Varianten durchschneiden und/oder tangieren verschiedene freiraumschützende Festlegungen des Regionalplans Südlicher Oberrhein.

Dazu gehören regionale Grünzüge, die dem großräumigen Freiraumzusammenhang zwischen der Vorbergzone und der Rheinniederung sichern.

Des Weiteren sind Grünzäsuren betroffen. Diese dienen der Vermeidung einer bandartigen Siedlungsentwicklung und dem Erhalt eines Freiraumbereiches zwischen Schwarzwald und Rheinaue.

Östlich der Ortslage von Kippenheimweiler liegt ein Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege. Dieses wird von den Varianten 1, 2, 2a, 3 und 4 durchschnitten, wobei die Variante 4 den größten Eingriff darstellt. Die Varianten 5, 6, und 7 umgehen dieses Gebiet.

Die Variante 4 bündelt ab dem Gewerbegebiet Orschweier die Verkehrswege von Straße und Bahn. Damit können Synergieeffekte, z. B. bei den Kreuzungsbauwerken, Schallschutzmaßnahmen, Erhaltung des Biotopverbundes, erreicht werden. Auch die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen wird hier reduziert. Die Varianten 2 und 2a erfüllen zumindest im nördlichen Abschnitt den Bündelungsvorrang.

Die verschiedenen Varianten queren oder tangieren Biotopverbundkorridore, sowohl der regionalen Biotopverbundkonzeption als auch des landesweiten Biotopverbundes einschließlich des Generalwildwegeplans. Hier werden weitere Untersuchungen zum Erhalt oder der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Biotopverbundes notwendig.

Es kann zum jetzigen Untersuchungsstand nur sehr schwierig eine Reihenfolge der Varianten festgelegt werden. Es wurde das Kriterium der Bündelung von Verkehrswegen und Zerschneidung von Freiflächen am stärksten bewertet.

Die Variante mit der besten Einpassung in die Raumstruktur erhält die beste Benotung.

Raumordnung	Bemerkung	Benotungspunkte
Variante 1		7
Variante 2		3
Variante 2a		2
Variante 4		1
Variante 5		5
Variante 6		6
Variante 7		4
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.1.2 Grunderwerb

Die Trassenführung über private Grundstücksflächen oder die Notwendigkeit, Gebäude abzureißen, sind schwerwiegende Eingriffe in das Privateigentum. Nach dem allgemeinen Empfinden sind solche Eingriffe mindestens gleichartig zu bewerten wie Eingriffe in den Naturraum. Nach dem Planungsverständnis sind hier Alternativen zu bevorzugen, die solche Eingriffe nicht verursachen.

Im Vergleich sind bei den Varianten 5, 6 und 7 beim Grunderwerb die geringsten Probleme zu erwarten. Durch die Maßnahme sind keine bebauten oder bebaubaren Flächen betroffen. Es muss kein Gebäude abgebrochen werden. Die Flächen

werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt und es werden größere Streckenabschnitte auf bestehenden Verkehrsflächen geführt.

Mit der Variante 1 werden durch Umgestaltung der Knotenpunkte im Bereich Langenwinkel und der Optimierung der bestehenden Lärmschutzanlagen geringe Eingriffe in den Randbereichen der vorhandenen Verkehrsflächen zu erwarten sein.

Bei den Varianten 2, 2a und 4 sind die Eingriffe in den Privatgrund und die zu erwerbenden Flächen insgesamt am größten. Im Bereich des Gewerbegebietes von Langenwinkel werden größere Flächenteile von bereits bebauten Gewerbegrundstücken durch die Trasse entlang der Bahnlinie in Anspruch genommen (rückwärtige Grundstücksflächen). Nördlich der B 415 muss ein vorhandener Gewerbebetrieb mit mehreren Gebäuden abgebrochen werden.

Bei diesem Kriterium schneiden aufgrund der geringsten Flächeninanspruchnahmen die Varianten 5, 6 und 7 am besten ab. Die Variante 1 beansprucht zwar mehr landwirtschaftliche Flächen, es werden aber nur geringe Eingriffe in den Randbereichen der bestehenden Kreisstraße in Langenwinkel erforderlich. Die Varianten 2, 2a und 4 weisen die größten Nachteile für das private Grundeigentum auf. Wobei bei Variante 4 der gesamte Flächenverbrauch (bebaute und landwirtschaftlich genutzte Flächen) am größten ist.

Die Variante mit dem geringsten Grunderwerb erhält die beste Benotung.

Grunderwerb	Fläche	Benotungspunkte
Variante 1	16,3 ha	6
Variante 2	16,5 ha	6
Variante 2a	18,0 ha	7
Variante 4	20,2 ha	8
Variante 5	9,6 ha	1
Variante 6	14,6 ha	4
Variante 7	9,3 ha	1
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.1.3 Zeitliche Realisierung / Verfügbarkeit

Mit diesem Bewertungskriterium soll die möglichst zeitnahe Realisierung der neuen Kreisstraße abgeprüft werden. Insgesamt ist eine zügige Umsetzung abhängig vom erfolgreichen Grunderwerb sowie bei einigen Varianten vom Vorschreiten der Bahnplanung zum Ausbau der bestehenden Rheintalbahnstrecke, aber auch vom Umfang der Bautätigkeiten, d. h. von der Streckenlänge und der Anzahl bzw. Größe neu zu errichtender Bauwerke und Knotenpunkte.

Es wird angestrebt, die Maßnahme möglichst zeitnah mit Hilfe des freiwilligen Grunderwerbes, zu realisieren. Hierbei ist es erforderlich, dass alle betroffenen

Grundstückseigentümer mit dem Verkauf ihrer für den Straßenbau in Anspruch zu nehmenden Flächen einverstanden sind. Im Industriegebiet Langenwinkel sind bebaute Grundstücke betroffen, sodass durchaus Schwierigkeiten beim freiwilligen Grunderwerb zu erwarten sind. Die Stadt Lahr erklärt sich bereit, den Grunderwerb im Industriegebiet von Langenwinkel zu übernehmen. Da die Freiwilligkeit scheitern kann, werden alle Voraussetzungen, die ein Planfeststellungsverfahren erfordert, bereits im laufenden Planungs- und Untersuchungsprozess geschaffen. Die hierfür erforderlichen Leistungen werden bereits mitbeauftragt, z. B. naturschutzfachliche Untersuchungen.

Die Deutsche Bahn erarbeitet aktuell die Planfeststellungsunterlagen zur Neubau- strecke der Güterzugtrasse entlang der Autobahn BAB 5. Bis wann aussagefähige Planunterlagen zur Ausbauplanung der Bestandsstrecke vorliegen, ist derzeit nicht bekannt. Aktuell liegt die Aussage vor, dass für den Ausbau entlang der bestehen- den Bahnstrecke eine Baustraße benötigt wird. Davon abhängig ist die Lage bzw. der Abstand der neuen Kreisstraße sowie die Ermittlung der benötigten Grunder- werbsflächen.

Da das Planfeststellungsverfahren für die Variante 4 seinerzeit bereits am Verkauf eines Grundstückes im Bereich des Industriegebietes von Langenwinkel schei- terte, ist die Bewertung zur Verfügbarkeit für diese Varianten (2, 2a und 4) als eher schlecht einzuschätzen. Ebenso kann es zu Verzögerungen kommen, solange keine Detailplanungen zum Bahnausbau vorliegen. Es bleibt ggfls. sogar das Plan- feststellungsverfahren der Bahn abzuwarten. Dennoch ist die Stadt Lahr zuver- sichtlich, den Grunderwerb außerhalb der von der Bahn zu beanspruchenden Flä- chen zu realisieren.

Die Variante 4 ist in ihrer Planung heute so nicht mehr umsetzbar, da sie auf den 4-gleisigen Ausbau der Rheintalbahnstrecke beruhte und nach Fertigstellung auf die vorgesehene Baustraße der Bahn gelegt werden sollte. Es wäre eine Neupla- nung in Abhängigkeit von der Planung der Bahn erforderlich. Die neue Kreisstraße kann erst nach Fertigstellung des Bahnausbaus hergestellt werden. Die Bahn rechnet mit einem frühestmöglichen Baubeginn zum Ausbau der Rheintalbahn- strecke ab 2036 / 37. Bei einem optimalen Verlauf rechnet die Bahn mit der Fer- tigstellung bis 2041. Ein Baubeginn für die Variante 4 ist deshalb frühestens ab 2042 denkbar. Das Straßenbauamt sieht bei optimalem Verlauf der Planungen ei- nem Baubeginn für die neue Ortsumfahrung ab ca. 2022 / 2023 entgegen. Deshalb scheidet die Variante 4 als Vorschlagsvariante aus der Gesamtbetrachtung aus.

Die Varianten 2 und 2a sind ebenfalls von diesen Faktoren stark abhängig. Von Vorteil ist, dass nur ein Brückenbauwerk über die Bahn neu errichtet werden muss, im Gegensatz zur Variante 4. Hier wären es 4 Bahnbrücken. Im Bereich der ge- planten Unterquerung der Bundesstraße B 415 ist angedacht, ein Unterführungs- bauwerk in Fertigteilkonstruktion herzustellen und anschließend in den Straßen- körper der B 415 einzuschieben. Somit kann unabhängig vom neu zu errichtenden Brückenbauwerk der Bahn der Straßenneubau vorzeitig realisiert werden. Für die

Herstellung dieses Fertigteiltes vor Ort müssen großzügige Flächen außerhalb der von der Bahn in Anspruch zu nehmenden Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Die Varianten 1, 5, 6 und 7 können weitestgehend unabhängig von den Ausbauplänen der Bahn realisiert werden. Bebaute Grundstücksflächen sind ebenfalls nicht betroffen. Hier richtet sich die zeitliche Umsetzung neben dem Grunderwerb von hauptsächlich landwirtschaftlichen Grundstücksteilen nach dem Umfang der zu errichtenden Straßen- und Bauwerkskörper. Die kürzeste Streckenlänge besitzt Variante 5 mit einem neu zu errichtenden Bauwerk über die Bahn. Variante 7 ist ca. 1000 m länger, es wird allerdings keine Bahnbrücke erforderlich. Mit dieser Lösung lässt sich die früheste Fertigstellung realisieren, gefolgt von Variante 5.

Variante 6 benötigt ebenfalls eine Brücke über die Bahn. Die Neubaulänge ist größer als bei Variante 7 und deutlich kürzer als bei Variante 1.

Variante 1 liegt im Mittelfeld der zeitlichen Realisierbarkeit. Neben der etwas größeren Streckenlänge gegenüber Variante 6 kommen noch die zusätzlichen Umbauten an den bestehenden Knotenpunkten in Langenwinkel hinzu.

Die Variante mit der frühesten Verfügbarkeit erhält die beste Benotung.

Verfügbarkeit	Bemerkung	Benotungspunkte
Variante 1		5
Variante 2		6
Variante 2a		7
Variante 4		8
Variante 5		2
Variante 6		4
Variante 7		3
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die verkehrliche Beurteilung ist der Verkehrsuntersuchung der Firma Rapp Trans AG zu entnehmen. Hierbei wird die Differenz der Verkehrszahlen der verschiedenen Planfälle im Vergleich zur Vergleichsvariante 2030 ermittelt.

Dabei wurden jeweils die Verkehrswerte der Plus-Varianten zu Grunde gelegt. Diese Varianten beinhalten flankierende Maßnahmen in den vorhandenen Ortsdurchfahrten entlang der B 3.

Die Zahlenwerte stellen die Zunahme / Abnahme in Kfz/24h dar. Die Variante mit der höchsten Entlastung erhält die beste Benotung.

Verkehrliche Wirkung	Var. 1+	Var. 2+	Var. 2a +	Var. 4+ mit Süd	Var. 5+	Var. 6+	Var. 7+	Var. 0
OD Langenwinkel K 5344	+1550 7	-6500 1	-6800 1	-6900 1	-400 6	-1650 5	+2450 8	0 6
OD Kippenheimweiler K 5344	-6450 1	-6500 1	-6800 1	-6900 1	-400 6	-1650 5	+2450 8 (Ausschluss)	0 6
OD Kippenheim B 3	-5950 3	-6050 3	-7200 2	-7900 1	+1050 8 (Ausschluss)	-6750 2	-1050 6	0 7
OD Mahlberg K 5345	-1500 2	-1300 3	-1450 2	-750 5	-1650 2	-1800 1	-1650 2	0 8
OD Mahlberg-Orschweier K 5345	-1500 1	-1300 2	-1200 2	-700 5	-1350 2	-900 4	-1250 2	0 8
OD Ettenheim-Altdorf B 3	-3250 2	-3300 2	-3050 2	-3450 2	-3850 1	-3050 2	-2850 3	0 8
OD Ringsheim K 5349	-2300 1	-2300 1	-2300 1	-2150 1	-1850 2	-2250 1	-2000 2	0 8
OD Lahr-Mietersheim B3	+2650 5	-750 2	+1750 4	+5400 8	+450 3	+5200 8	-1350 1	0 2

In der OD Langenwinkel K 5344 sorgen vor allem die Varianten 2, 2a und 4 für eine große Entlastung, da diese Varianten direkt an den Knotenpunkt B 415 /

K 5344 anschließen. Durch den Anschluss an die K 5344 am südlichen Ortsausgang von Langenwinkel führt die Variante 1 zu einer Erhöhung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt.

In der OD Lahr-Kippenheimweiler K 5344 entlasten vor allem die Varianten 1, 2, 2a sowie 4 die Ortsdurchfahrt. Dies liegt überwiegend an dem Anschluss in Langenwinkel. Die restlichen Varianten erreichen nur eine geringe Entlastungswirkung. Die Variante 7 führt sogar zu einer Erhöhung des Verkehrs von 2450 Kfz/24h.

Die OD Kippenheim B 3 erfährt durch die Querspange der Varianten 1, 2, 2a, 4, und 6 eine deutliche Verkehrsentslastung. Die Variante 7 erzielt nur eine geringe Entlastung und die Variante 5 verursacht eine Verkehrszunahme in Kippenheim.

In der OD Mahlberg K 5345, OD Mahlberg-Orschweier K 5345, OD Ettenheim-Altendorf B 3 und OD Ringsheim K 5349 erzielen alle Varianten eine nahezu identische Entlastung.

In der OD Lahr-Mietersheim B 3 entsteht durch die Varianten 1, 2a, 4, 5 und 6 eine Belastung. Lediglich die Varianten 2 und 7 führen zu einer Entlastung.

Von allen untersuchten Varianten ist die Variante 2 die Einzige, welche in allen Ortsdurchfahrten zu einer Entlastung führt. Werden die Be- und Entlastungen aller Ortsdurchfahrten zusammengezählt hat auch hier die Variante 2 die größte Gesamtentlastung. Am schlechtesten schneidet die Variante 7 ab.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

3.3.3.1 Linienführung

Die „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen RAL“ bildet die Grundlage des Straßenentwurfes.

Die vorgeschlagenen Parameter aus Kapitel 5 - Linienführung sind auf der freien Strecke bei allen Varianten nach RAL als "gut" einzustufen. Lediglich die Länge der Geraden ist bei Variante 2, 2a und vor allem 4 größer als die empfohlene Länge von 1.500 m. Daher ist die Linienführung der Varianten 1, 5, 6 und 7 als gut und die der Varianten 2, 2a und 4 als befriedigend einzustufen.

Linienführung	Einstufung nach RAL	Benotungspunkte
Variante 1	gut	2
Variante 2	befriedigend	3
Variante 2a	befriedigend	3
Variante 4	befriedigend	3
Variante 5	gut	2
Variante 6	gut	2
Variante 7	gut	2
Nullvariante	(keine Neuplanung)	Nicht bewertbar

3.3.3.2 Knotenpunkte

Bei der Neuanlage von Straßen müssen an allen Anschlüssen an das vorhandene Straßennetz Knotenpunkte neu erstellt werden.

Zum Vergleich der Varianten wurde die Anzahl der neuen und umzubauenden Knotenpunkte ermittelt. Die einzelnen Zahlen sind in der Tabelle Anhang 1 enthalten.

Die Variante mit den wenigsten Knotenpunkten erhält die beste Benotung.

Die benötigten Neu- bzw. Umbauten der Knotenpunkte wurde in „3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten“ geschildert. Im Folgenden werden die einzelnen Varianten mit ihren benötigten Knotenpunkten aufgelistet.

Variante 1:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Rebweg westlich Rheintalbahn / Querspange
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5344 Langenwinkel
- Umbau Knotenpunkt Querspange K 5344 (neu) / B 3 / K 5352 (Sulzer Kreuz)
- Umbau von vier Knotenpunkten in Langenwinkel

Variante 2:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Rebweg westlich Rheintalbahn / Querspange
- Umbau Knotenpunkt B 415 / K 5344 / K 5344 (neu)
- Umbau Knotenpunkt Querspange K 5344 (neu) / B 3 / K 5352 (Sulzer Kreuz)

Variante 2a:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler
- Umbau Knotenpunkt B 415 / K 5344 / K 5344 (neu)
- Umbau Knotenpunkt Querspange K 5344 (neu) / B 3 / K 5352 (Sulzer Kreuz)
- Neubau Knotenpunkt K 5342 Bahnhofstraße / K 5344 (neu) Querspange (ein Kreisverkehr Bahnhofstraße, ein Kreisverkehr auf K 5344(neu))

Variante 4:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg (zwei nicht signalisierte Kreuzungen)
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler (Kreuzung und Kreisverkehr)
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Rebweg westlich Rheintalbahn / Querspange
- Umbau Knotenpunkt B 415 / K 5344 / K 5344 (neu)
- Neubau Kreisverkehr östlich Mosolf-Gelände

Variante 5:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Keltenstraße / Kehnerfeld
- Umbau Kreisverkehr Mattweg / B 3 nördlich Kippenheim

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Variante 6:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler
- Umbau Knotenpunkt Querspange K 5344 (neu) / B 3 / K 5352 (Sulzer Kreuz)
- Neubau Knotenpunkt K 5342 Bahnhofstraße / K 5344 (neu) Querspange (ein Kreisverkehr Bahnhofstraße, ein Kreisverkehr auf K 5344 (neu))

Variante 7:

- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / B 3 Ringsheim
- Umbau Knotenpunkt Nikola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße / L 103
- Umbau Knotenpunkt Carl-Benz-Straße / Feldstraße
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / Schmiedeweg
- Neubau Knotenpunkt K 5344 (neu) / K 5342 Kippenheimweiler
- Umbau Knotenpunkt Bahnhofstraße / Kelttenstraße / Kehnerfeld
- Umbau Kreisverkehr Mattweg / B 3 nördlich Kippenheim

Knotenpunkte	Anzahl	Benotungspunkte
Variante 1	12	7
Variante 2	8	3
Variante 2a	9	5
Variante 4	10	6
Variante 5	6	1
Variante 6	8	3
Variante 7	7	2
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.3.3 Bauwerke

Bei allen Varianten ist ein Anschluss an die B 3 nördlich von Kippenheim (Querspange) vorgesehen. Da die Trasse von Ringsheim nach Langenwinkel westlich der Rheintalbahn verläuft, ist ein Querungsbauwerk im Bereich der Bahnstrecke bei allen Varianten notwendig, um die Rückführung des Verkehrs zur B 3 zu gewährleisten. Die Variante 7 ist die einzige Variante, welche auf der bestehenden Brücke der K 5342 bei Kippenheim die Bahnstrecke überquert und somit kein zusätzliches Bauwerk zur Bahnquerung benötigt.

Zum Vergleich der Varianten wurde die Anzahl der notwendigen Brückenbauwerke ermittelt. Die einzelnen Zahlen sind in der Tabelle Anhang 1 enthalten.

Die Variante mit den wenigsten Brückenbauwerken erhält die beste Benotung.

Brückenbauwerke	Bahnbrücke	Unterführung B 415	Gewässerbrücke	Benotungspunkte
Variante 1	1	0	1	2
Variante 2	1	1	1	5
Variante 2a	1	1	1	5
Variante 4	4	1	1	7
Variante 5	1	0	1	2
Variante 6	1	0	1	2
Variante 7	0	0	1	1
Nullvariante	(kein Neubau)	(kein Neubau)	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.3.4 Flächenbilanz

Um die gesamte Flächenversiegelung zu bestimmen, wurde die Versiegelung pro laufendem Meter Straße berechnet. Bei einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und einer Radwegbreite von 2,50 m wurde eine Gesamtbreite an Asphaltfläche von 9,50 m ermittelt. Dies entspricht 9,50 m² pro lfm. Zusätzliche Versiegelung durch Kreisverkehre oder Kreuzungen werden vorerst nicht berücksichtigt, da diese bei der Streckenlänge kaum ins Gewicht fallen und bei jeder Variante eine vergleichbare Anzahl anzupassender Knotenpunkte notwendig sind.

Zur Ermittlung der Neuversiegelung muss von der gesamten Flächenversiegelung die vorhandene Asphaltfläche der mitbenutzen Wirtschaftswege abgezogen werden. Diese Fläche wurde anhand von Luftbildern geschätzt.

Baulängen

Die Baulängen wurden aus den geplanten Achsen ermittelt. Hierfür wurden, zur besseren Vergleichbarkeit, Planungsabschnitte festgelegt. Diese Bereiche sind:

- Ringsheim – Gewerbegebiet "DYN A5"

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

- Gewerbegebiet Orschweier – K 5342 bei Kippenheim
- K 5342 – B 415
- Anschluss an die B 3 nördlich von Kippenheim

Der Abschnitt innerhalb des Gewerbegebietes "DYN A5" / Orschweier (Nicola-Tesla-Straße / Carl-Benz-Straße – ca. 1,25 km) bleibt unberücksichtigt, da der Bestand ausreichend dimensioniert und geeignet ist, den Durchgangsverkehr aufzunehmen. Hier sind keine baulichen Veränderungen erforderlich.

Diese Einzelbereiche sind in der Tabelle Anhang 1 enthalten.

Die Variante mit der kürzesten Baulänge erhält die beste Benotung.

Baulängen	Neubaustrecke	Benotungspunkte
Variante 1	9,9 km	5
Variante 2	11,0 km	7
Variante 2a	12,1 km	8
Variante 4 mit Süd	12,0 km	8
Variante 5	5,6 km	1
Variante 6	8,8 km	3
Variante 7	6,1 km	2
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

In einigen Teilbereichen werden vorhandene Wirtschaftswege im Trassenverlauf integriert. Damit verringert sich der Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Flächen. Diese Bereiche sind in der Tabelle Anhang 1 enthalten.

Die Variante mit der längsten Nutzung von vorh. Wegen erhält die beste Benotung.

Längen	Vorh. Wirtschaftswege	Benotungspunkte
Variante 1	4,2 km	6
Variante 2	3,9 km	6
Variante 2a	3,0 km	7
Variante 4	7,1 km (mit Baustraße DB)	1
Variante 5	2,6 km	8
Variante 6	3,0 km	7
Variante 7	2,2 km	8
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

Bei einigen Varianten erfolgt ein Neubau innerhalb bebauter Gebiete oder es werden bebaute Wohngebiete durchfahren.

Die Variante ohne Beeinträchtigung vorhandener bebauter Gebiete erhält die beste Benotung.

Eingriff	Bebaute Gebiete	Benotungspunkte
Variante 1	OD Langenwinkel	3
Variante 2	Gewerbegebiet Langenw.	5
Variante 2a	Gewerbegebiet Langenw.	5
Variante 4	Gewerbegebiet Langenw.	5
Variante 5	Ohne	1
Variante 6	Ohne	1
Variante 7	Ohne	1
Nullvariante	(kein Neubau)	Nicht bewertbar

3.3.4 Umweltverträglichkeit

3.3.4.1 Eingriff in die Umwelt

Um die naturschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen, wurde im Februar 2020 die Erstellung eines Landschaftsplanerischen Begleitplans (LBP) beauftragt (Planungsbüro FAKTORGRUEN, Freiburg). Der LBP untersucht die mit der gewählten Straßentrasse verbundenen Eingriffe und stellt die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich dar.

FAKTORGRUEN wurde zudem mit drei obligatorischen Vorprüfungen beauftragt: Einer artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung (klärt den Arten-Untersuchungsumfang), einer FFH-Vorprüfung (prüft die Erforderlichkeit einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung) und einer UVP-Vorprüfung (prüft die Erforderlichkeit einer UVP).

Die im März 2020 durchgeführte artenschutzrechtliche Relevanzprüfung wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und hat die Erforderlichkeit folgender vor-Ort-Bestanderfassungen zum Ergebnis: Biotoptypen, Vögel, Fledermäuse sowie einige planungsraumspezifische Arten aus den Artengruppen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge, Käfer, Libellen und Muscheln. Die Untersuchungen der Biotoptypen und der Vögel werden großflächig für alle Trassenvarianten und alle Abschnitte durchgeführt. Die anderen Arten werden ausschließlich im südlichen Teilabschnitt – von Ringsheim bis zur K4352 zwischen Kippenheim und Kippenheimweiler (im südlichen Teil besteht nur eine Variante) – durchgeführt. Alle Artenuntersuchungen finden zwischen April und September 2020 statt.

Vom Vorhaben werden die FFH-Schutzgebiete "Untere Schutter und Unditz" und "Taubergießen, Elz und Ettenbach" berührt. Fließgewässerabschnitte dieser FFH-Gebiete werden – je nach Variante – einmal bis mehrmals gequert. Die im März 2020 von FAKTORGRUEN und der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführte

FFH-Vorprüfung führt zum Ergebnis, dass trotz Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgebietserhaltungsziele bzw. der mit ihnen verknüpften Arten (Bitterling, Kleine Flussmuschel, Mausohr- Wimper- und Bechsteinfledermaus) nicht mit hinreichender Gewissheit ausgeschlossen werden kann. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsvollprüfung wird erforderlich.

Die UVP-Vorprüfung wurde bisher (bis 9/2020) noch nicht durchgeführt.

Die angewandten Prüfkriterien resultieren zum einen aus denjenigen umweltrelevanten Daten, die bis Juni 2020 vom Büro FAKTORGRUEN erhoben worden sind:

- Vogelbestand (bis 6/2020 noch nicht vollständig erfasst): Berücksichtigt werden nur die Arten der Roten Liste Baden-Württembergs gewichtet nach ihrem jeweiligen Grad ihrer Gefährdung. Dabei gilt ein Brutvorkommen als betroffen, soweit eine Trasse das 100 m Umfeld um das Revierzentrum durchquert.
- FFH-Betroffenheit: FFH-Gebietsflächen werden in Form von Fließgewässern (Ettenbach, Neugraben) gequert. Gezählt wird bei jeder Variante die Anzahl solcher Querungen unter Berücksichtigung der Anzahl von FFH-Arten, die in dem jeweiligen Bachabschnitt vorkommen.
- Wertvolle Biotoptypen: Ermittelt wird für jede Trasse die durchfahrene Streckenlänge (in km) derjenigen (nicht gesetzlich geschützten) Biotoptypen, deren naturschutzfachliche Wertigkeit als "hoch" oder "mittel bis hoch" einzustufen ist.

Zum anderen wurden Prüfkriterien berücksichtigt, die leicht verfügbar und für einen Variantenvergleich mit einem vertretbaren Aufwand mittels Geografischen Informationssystem abprüfbar sind:

- Gesetzlich geschützte Biotope: Für jede Trasse wird die Anzahl der geschützten Biotope gezählt, die nach aktuellem Planungsstand von dieser Trasse durchquert wird. Bei jeder Querung, bei der durch eine kleinräumige Trassenverschiebung (bis ca. 40 m) das jeweilige Biotop evtl. weitgehend erhalten werden kann, wird dieses Biotop nur als halbe Querung gezählt.
- Wasserschutzgebiete: Ermittelt wird die von der jeweiligen Variante durchfahrenen Stecke in einem Wasserschutzgebiet. Betroffen ist bei allen Varianten ausschließlich die Schutzzonen III (III a und III b). Der engere Schutzbereich (Zone II) wird von keiner Variante berührt.
- Überschwemmungsgebiete HQ₁₀₀ (Gebiete, die min. einmal in 100 Jahren durch ein Fließgewässer überschwemmt werden): Ermittelt werden die Strecken, die bei der jeweiligen Variante durch HQ₁₀₀-Gebiete führen.
- Bodenversiegelung: Flächeninanspruchnahme in Form der Boden-Neuversiegelung.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Variantenvergleich ein erheblicher Teil der naturschutzrechtlich erforderlichen Belange noch nicht bzw. nur cursorisch abgeprüft wurde: Boden, Wasser, Klima/ Luft, Landschaftsbild, (Nah-)Erholung, Biotopverbund.

Der Variantenvergleich berücksichtigt insgesamt acht Varianten einschließlich der Null-Variante und der Var. 4-Schwarz (Bahnparallele). Da die Var.4 bereits Ende

des Winters 2020 ausgeschieden wurde, erfolgte für diese bei den Bestandserfassungen im Gelände (FAKTORGRUEN 2020) keine flächendeckende Untersuchung, so dass für diese Varianten nur unvollständiges Datenmaterial vorliegt. Anfang 2020 wurde zudem die Variante 3-Blau ausgeschieden.

Für die geprüften acht Varianten wurde eine Rangfolge ihrer Verträglichkeit mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erstellt. Zunächst wurde für jedes Hauptkriterium (insgesamt 7) die Varianten-Rangfolge ermittelt. Danach erfolgte die Erstellung einer Gesamt-Rangfolge, die alle Kriterien zusammenführt. Um die Unterschiede zwischen den Varianten noch detaillierter darzustellen, wird eine Benotung durchgeführt. Die acht Varianten (einschließlich der Null-Variante) werden innerhalb einer Noten-Spanne von Note 1 bis Note 8 bewertet. Dabei erfolgt für die Rangfolgensummen-Spanne (20 – 47) aller Trassenvarianten (außer für Variante 0) eine lineare Zuordnung zur Notenspanne 2 bis 8. Für die Var.0 wird vorab die Note 1,0 festgesetzt.

In der Gesamtrangfolge ergibt sich hinsichtlich der Verträglichkeit der Trassenvarianten mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege folgendes Bild: Die Varianten V5–Violett (Rang 2) und V7–Braun (Rang 3) sind - nach der Null-Variante - mit den geringsten Risiken für den Naturhaushalt verbunden. Von allen aktuellen Varianten schneiden sie - mit Ausnahme der durchfahrenen Wasserschutzgebiete - bei allen Kriterien am besten ab. Es folgen nacheinander die Varianten V6–Grün, V1–Rot und V2–Gelb. Am ungünstigsten erweist sich die Variante 2a–Gelb, die somit - nach aktuellem Stand - mit den größten Risiken für den Naturhaushalt verbunden ist.

Bei der Benotung treten die Unterschiede zwischen den Varianten deutlicher hervor. Die Varianten V5–Violett (Note 2,0) und V7–Braun (Note 2,7) heben sich deutlich positiv vom "Mittelfeld" mit den Varianten V6–Grün, V1–Rot, V2–Gelb und V4–Schwarz (Noten 4,9; 5,3; 5,8; 6,2) ab. Deutlich abgesetzt erzielt die Variante V2a–Gelb die Note 8,0.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorläufigen Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde und des Amtes für Waldwirtschaft eine im Ergebnis gleichartige Ersteinschätzung abgegeben haben.

Eingriff Umwelt	Gesamtbewertung A	Benotungspunkte
Variante 1	Rang 5	5
Variante 2	Rang 6	6
Variante 2a	Rang 8	8
Variante 4	Rang 7	6
Variante 5	Rang 2	2
Variante 6	Rang 4	5
Variante 7	Rang 3	3
Nullvariante	Rang 1 (kein Eingriff)	(1)(nicht bewertbar)

3.3.4.2 Emissionen / Immisionen

In diesem Planungsstand erfolgt noch keine lärmtechnische Berechnung. Trotzdem ist gut zu erkennen, dass verschiedene Gebietsbereiche durch Lärmeinwirkungen betroffen sein werden. Die angrenzenden Gebietsnutzungen sind in den Lageplänen (Unterlage 5) dargestellt.

Zur Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen wurden die Verkehrszahlen der aktuellen Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt. Lediglich die Bereiche von Lahr-Langenwinkel und Lahr-Kippenheimweiler kommen für die nähere Betrachtung in Frage, da hier die Wohnbebauungen am nächsten zu den geplanten Trasversenvarianten, außer der Nullvariante, liegen.

Mit den Varianten 5, 6 und 7 sind die Betroffenheiten für Kippenheimweiler und Langenwinkel am höchsten. Kippenheimweiler und Langenwinkel erhalten keine echte Umfahrung der Ortslage. Aus den Verkehrszahlen ist bei Variante 5 und 6 in den beiden Ortsdurchfahrten nur eine geringe Entlastung sowie eine deutliche Mehrbelastung bei Variante 7 zu entnehmen.

Bei Variante 1 ist eine Mehrbelastung für Langenwinkel absehbar. Hier wirkt sich besonders aus, dass die bestehende Kreisstraße entlang der bewohnten Ortsrandlage von Langenwinkel verläuft und eine Verkehrszunahme zu erwarten ist. Allerdings besteht für die betroffenen Anlieger Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Im Zuge der B 415 sind bereits Lärmschutzeinrichtungen entlang der Rampenabfahrten und der Kreisstraße vorhanden. Diese sollen im Zuge der Baumaßnahme noch deutlich verbessert werden, auch über das verpflichtende Maß hinaus. Die maßgebenden Grenzwerte können somit eingehalten werden.

Die Varianten 2, 2a und 4 verlaufen in großer Distanz zur Wohnbebauung von Kippenheimweiler und Langenwinkel weitestgehend bahnparallel. Lediglich im Industriegebiet von Langenwinkel ist eine Behinderteneinrichtung mit Wohngebäuden vorhanden. In einer noch zu beauftragenden Lärmuntersuchung wird dieser Bereich näher beleuchtet und es sind erforderlichenfalls geeignete Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Dieses Bewertungskriterium ist für die Nullvariante ein Ausschlusskriterium. Der Prognosenullfall zeigt die weitere Zunahme des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten in den nächsten Jahren auf. Schon heute ist die Ortsdurchfahrt entlang der B 3, insb. von Kippenheim längst an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Die Belastungen für die Anlieger der B 3 sind durch die enormen Lärm- und Schadstoffemissionen unerträglich geworden. Seit Jahrzehnten wird um eine Ortsumfahrung gekämpft. Eine weitere Verschlechterung der momentanen Situation ist nicht akzeptabel und deshalb muss eine echte Umfahrungsstrecke realisiert werden.

Die Variante mit der niedrigsten Lärmeinwirkung erhält die beste Benotung.

Lärmeinwirkung	Bemerkung	Benotungspunkte
Variante 1		3
Variante 2		2
Variante 2a		1
Variante 4		4
Variante 5		7
Variante 6		5
Variante 7		6
Nullvariante	Bestand / Ausschluss	8

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1 Investitionskosten

Als die Variante erstmals dem UTA im Oktober 2018 vorgestellt wurde, ist eine grobe Kostenannahme für die Baukosten in Höhe von ca. 22 Mio. € getroffen worden. Im Zuge der aktuellen Variantenuntersuchung sind für alle Varianten Kostenschätzungen durchgeführt worden. Diese hat nun für die Variante 1 Baukosten in Höhe von ca. 28,9 Mio. € ermittelt.

Gründe für diese Kostensteigerung liegen in der deutlichen Preissteigerung insb. beim Bodenmanagement. Hier sind Steigerungen in Höhe von mind. 20 % gegenüber der letzten 2 bis 3 Jahre festzustellen. Die allgemeine Baukostenentwicklung sowie deutlich höhere Anforderungen an den naturschutzrechtlichen Ausgleich erhöhen die Gesamtsumme zusätzlich.

Hierbei noch unberücksichtigt ist allerdings der aufwändigere Umbau der Knotenpunkte in Langenwinkel. Es handelt sich dabei um den Umbau der beiden Kreisverkehre und der Anschlüsse der Auffahrtsrampen zur B 415. Deshalb muss von einer weiteren Erhöhung der Baukosten auf nunmehr 30,4 Mio. EUR bzw. 36,8 Mio. EUR Gesamtkosten ausgegangen werden.

In den Baukosten sind die Bauwerke, insb. die Bahnbrücken im Vollansatz berücksichtigt. Ungeklärt ist noch, in welcher Höhe sich die Deutsche Bahn an den Bauwerkskosten beteiligen muss. Die Baukosten für die Bahnüberführungen könnten deshalb noch geringer ausfallen.

Die Gesamtkosten setzen sich aus den geschätzten Baukosten zuzüglich Planungskosten, Kosten für den naturschutzrechtlichen Ausgleich sowie einer Sicherheitsreserve für Unvorhergesehenes zusammen. Sie bilden die Kosten zum Stand der Variantenuntersuchung im September 2020 ab.

Mit der Novellierung des LGVFG in 2020 werden mittlerweile auch die Planungskosten in Höhe von 10 % der Investitionskosten gefördert.

Im Vergleich schneidet bei den Gesamtkosten die Variante 7 am günstigsten ab. Die Neubaustrecke endet in einem neuen Kreisverkehr an der K 5342. Es wird kein Brückenbauwerk an der Kreuzung mit der Bahnstrecke erforderlich. Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen und es ist keine aufwendige Straßenunterführung notwendig.

Die Variante 5 ist als kürzeste Lösung mit einem Bauwerk über die Bahnstrecke die zweitgünstigste Lösung. Variante 1 und 6 liegen bei den Baukosten im Mittelfeld.

Die kostenintensivsten Lösungen sind die Varianten 2, 2a und 4. Die Variante 4 ist die teuerste Variante, da hier der Neubau von 4 Bahnbrücken notwendig ist. Die Variante 2a verursacht mit der größten Neubaulänge die zweithöchsten Investitionskosten. Die Kosten für Variante 2a liegen ca. 50 % höher als bei der Variante 1 und für Variante 2 sind sie immer noch ca. 35 % höher als bei Variante 1.

Da die Querschnittsbreite bei allen Varianten gleich ist und eine Querung der Rheintalbahn mit einer Brücke bei allen Varianten, außer Variante 7 notwendig ist, steigen die Kosten mit steigender Streckenlänge. Die Variante 4 ist eine Ausnahme, da hier 4 Bahnbrücken neu errichtet werden müssen.

Die Variante mit den niedrigsten Gesamtkosten erhält die beste Benotung.

Gesamtkosten	Schätzung	Benotungspunkte
Variante 1	36,8 Mio. €*	3
Variante 2	49,7 Mio. €	5
Variante 2a	55,1 Mio. €	6
Variante 4	64,6 Mio. €	8
Variante 5	29,0 Mio. €	2
Variante 6	36,0 Mio. €	3
Variante 7	25,7 Mio. €	1
Nullvariante	Bestand	Nicht bewertbar

*Kosten inkl. Umbau der vorhandenen Knotenpunkte in Lahr-Langenwinkel

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung muss abgewogen werden, welche Gesamtkosten für die erreichte verkehrliche Entlastung gerechtfertigt sind. Durch den Variantenvergleich lässt sich erkennen, dass bei den Varianten mit der besten Verkehrsentslastung der Ortschaften mit den höchsten Kosten zu rechnen ist.

3.3.6 Kommunalen Konsens

Bei der baurechtlichen Durchsetzbarkeit sind Widerstände aus der Bevölkerung und den betroffenen Gemeinden insbesondere bei den Varianten 1, 5, 6 und 7 zu erwarten.

Bei Variante 1 wird die neue Kreisstraße am südlichen Ortsende von Langenwinkel an den Bestand angeschlossen. Es ist mit einer Verkehrszunahme von ca. 1.550 Kfz/Tag in der Ortslage von Langenwinkel zu rechnen. Die vorhandenen Knotenpunkte (Kreisverkehre) müssen leistungsgerecht und zudem für die schwächsten und besonders zu schützenden Verkehrsteilnehmer, welche die ansässige Behinderteneinrichtung besuchen, mit erhöhter Verkehrssicherheit ausgebaut werden. Eine sich ggfls. erhöhende Lärmemission soll über einen verbesserten Lärmschutz (z. B. Wall-Wand-Kombination) entlang der bebauten Ortslage verringert werden. Dennoch bestehen große Bedenken vor den Nachteilen, die sich aus der erhöhten Verkehrsmenge in Langenwinkel ergeben könnten.

In Kippenheimweiler wird ebenfalls die nicht bahnparallele Trassenführung, vor allem aus Lärmschutzgründen, abgelehnt. Es wird eine möglichst ortsferne Trassenführung gefordert. Weiterhin bestehen Bedenken bzgl. der Zerschneidung des Geländes zwischen Kippenheimweiler, Langenwinkel und der Bahntrasse, welches den Bewohnern als Naherholungsgebiet dient.

Variante 7 führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastungen in den Ortstagen von Kippenheimweiler und Langenwinkel (Zunahme von ca. 2.500 Kfz/Tag). Seit geraumer Zeit ist es der Gemeinde Kippenheimweiler ein großes Anliegen, die Kaiserswaldstraße (Kreisstraße 5344) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit dieser Lösung kann das verkehrliche Ziel einer geplanten Verkehrsentslastung keineswegs erreicht werden und findet deshalb in der Gemeinde keine Zustimmung. Die Variante 7 scheidet bereits beim Kriterium der verkehrlichen Beurteilung aufgrund der Verkehrszunahme in der direkten Ortsdurchfahrt aus.

Die Varianten 5 und 6 finden ebenfalls keine Zustimmung in den Gemeinden von Kippenheim, Kippenheimweiler und Lahr. Bei Variante 5 ist die Leichtigkeit des Verkehrs mit der Führung durch das Industriegebiet deutlich erschwert, da durch angrenzende Gewerbebetriebe ständige Zu- und Abfahrten erfolgen und damit der Verkehrsfluss stark behindert wird. Mit der zusätzlichen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der B3 in Kippenheim scheidet diese Variante ebenfalls als Vorschlagsvariante aus.

Bei Variante 6 erhöht sich die Verkehrsbelastung nördlich des Knotenpunktes am „Sulzer Kreuz“ auf der B 3 massiv. Mit einer Erhöhung um ca. 5200 Kfz/Tag ist hier zu rechnen. Die Stadt Lahr hat schon sehr früh Bedenken an der Überlastung der Knotenpunkte B 415 / B 3 in Lahr-Mietersheim sowie am Hirschplatz geäußert. Die Knoten stoßen heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen und sind zu Stoßzeiten bereits überlastet. Außerdem ist seitens der Stadt Lahr ebenfalls eine Umfahrung von Langenwinkel und Kippenheimweiler gewünscht. Diese wäre bei Variante 6 nicht gegeben. Im kommunalen Konsens scheidet diese Lösung deshalb aus der Gesamtbetrachtung aus.

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Den größten kommunalen Zuspruch erhält die Variante 2a. Der Lahrer Oberbürgermeister Markus Ibert und der Kippenheimer Bürgermeister Matthias Gutbrod sprachen sich im Juni 2020 in einem gemeinsamen Brief an Landrat Frank Scherer für die Umsetzung der Variante 2a aus.

Die Variante mit der besten Akzeptanz erhält die beste Benotung.

Kommunaler Konsens	Bemerkung	Benotungspunkte
Variante 1	Ausschluss	8
Variante 2		2
Variante 2a		1
Variante 4		3
Variante 5		8
Variante 6	Ausschluss	8
Variante 7		8
Nullvariante	Ausschluss	8

4 Gewählte Linie

Die Ergebnisse des Variantenvergleiches aus Kapitel 3.3 wurden in einer Tabelle zusammengefasst.

Diese Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich befindet sich in Anhang 3.

Die einzelnen Benotungen werden farblich unterschieden. 1 bis 3 werden grün dargestellt, 4 bis 6 werden gelb dargestellt, 7 und 8 werden rot dargestellt.

Die untersuchten Kriterien werden weiterhin in 7 Kategorien zusammengefasst. Diese sind:

- Raumstrukturelle Wirkung
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Kommunalen Konsens
- Erste Einschätzung der Fachbehörden

Das Bewertungskriterium „Kommunalen Konsens“ und die Ersteinschätzungen der Fachbehörden werden als Sonderkriterium betrachtet, bleiben in der Ermittlung der Gesamtbenotung aber unberücksichtigt, da teilweise aufgrund der geringen Planungstiefe noch keine aussagekräftige Bewertung vorgenommen werden konnte.

Für jede Kategorie wurde eine Benotung jeder Variante ermittelt.

Aus diesen acht Einzelnoten ergibt sich eine Gesamtbewertung auf einer Skala von „1 - sehr gut“ bis „8 – ungenügend“.

Abgesehen von der Nullvariante liegen die Gesamtnoten der Varianten in einem recht engen Bereich von 3,23 bis 4,52.

Entscheidend für die Auswahl der Linie sind auch einige Ausschlusskriterien.

Variante 1 führt zu keiner Verkehrsentslastung in Lahr-Langenwinkel. Stattdessen ergibt sich eine Mehrbelastung. Aus diesem Grund erscheint diese Variante nicht durchsetzbar.

Für Variante 4 ist die zeitliche Realisierung durch die Abhängigkeit von der Planung der DB nicht absehbar. Zudem ist hier mit den höchsten Baukosten aufgrund der vielen Brückenbauwerke zu rechnen. Diese Variante wird zurzeit nicht weiterverfolgt.

Die Variante 5 hat nur eine geringe Entlastungswirkung in Langenwinkel und Kippenheimweiler und in Kippenheim führt sie sogar zur Mehrbelastung. Die Durchfahrt durch das Gewerbegebiet in Kippenheim führt zu verkehrlichen Problemen. Diese Variante wird zurzeit nicht weiterverfolgt.

Die Variante 6 hat nur eine geringe Entlastungswirkung in Langenwinkel und Kippenheimweiler. Eine direkte Verbindungsfunktion zur B 415 ist nicht gegeben. Im Lahrer Osten ist mit einer Mehrbelastung und Überlastung der Knotenpunkte zu rechnen. Diese Variante wird zurzeit nicht weiterverfolgt.

Variante 7 führt zu keiner Verkehrsentslastung in Lahr-Langenwinkel und Kippenheimweiler. Stattdessen ergibt sich eine Mehrbelastung. Aus diesem Grund erscheint diese Variante nicht durchsetzbar.

Somit verbleiben momentan noch die Varianten 2 und 2a. Diese Varianten besitzen eine sehr gute verkehrliche Wirkung. Dem gegenüber stehen die große Baulänge mit den damit verbundenen höheren Baukosten. Auch in der umweltfachlichen Bewertung schneiden diese beiden Varianten, insb. die Variante 2a eher schlecht ab.

Um eine gute Verkehrsverbindung mit einer hohen Entlastung der betroffenen Ortsdurchfahrten in einem überschaubaren Zeithorizont zu erstellen, wird empfohlen, die Varianten 2 und 2a weiter zu verfolgen.

Im Vergleich der empfohlenen Varianten 2 und 2a ist die Gesamtbaulänge der Variante 2a ca. 1,00 km länger als die der Variante 2. Daraus folgt ein höherer Grunderwerb (ca. 1,60 ha), eine größere Flächenversiegelung (ca. 1,30 ha). Dies führt dazu, dass die Variante 2a mit 55,1 Mio. € ca. 5,4 Mio. € teurer ist, als die Variante 2.

Bei der umweltfachlichen Bewertung wird die Variante 2 besser bewertet, als die Variante 2a, welche hierbei am schlechtesten abschneidet.

Die Variante 2 ist die einzige Variante, welche bei der Verkehrsuntersuchung in allen Ortsdurchfahrten zu einer Entlastung führt. Die Variante 2a erzielt zwar mit 7.200 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt Kippenheim eine größere Entlastung als die Variante 2 (6.050 Kfz/24h), sie verursacht allerdings auch eine Mehrbelastung auf der B 3 bei Lahr-Mietersheim von zusätzlichen 1.750 Kfz/24h. Bei Variante 2 ist an dieser Stelle jedoch eine geringe Entlastung in Höhe von 750 Kfz/24h zu verzeichnen. Ansonsten besitzen beide Varianten in den übrigen Ortsdurchfahrten nahezu identische Entlastungswirkungen.

In der Übersicht (Punkt 2.3.2) lässt sich erkennen, dass die Gesamtentlastung in den Ortsdurchfahrten bei Variante 2 am größten ist.

Aufgestellt: Achern, 04.09.2020 (FH/Mrt)

M.Sc. Fabian Hockenberger

Dipl.Ing.(FH) Rudolf Martin

Verkehrliche Wirkung		Variante 1	Variante 2	Variante 2a	Variante 4 mit Süd	Variante 5	Variante 6	Variante 7
Raumordnung		4	2	1	3	6	5	7
Grunderwerb [ha]	Erwerb Sonstige	16,24 ha	16,40 ha	17,99 ha	21,32 ha	9,58 ha	14,62 ha	9,31 ha
	Erwerb Gewerbegebiet		1,50 ha	1,50 ha	1,50 ha			
OD Langenwinkel K5344		1550	-6500	-6800	-6900	-400	-1650	2450
OD Kippenheimweiler K 5344		-6450	-6500	-6800	-6900	-400	-1650	2450
OD Kippenheim B3		-5950	-6050	-7200	-7900	1050	-6750	-1050
OD Mahlberg K5345		-1500	-1300	-1450	-750	-1650	-1800	-1650
OD Mahlberg-Orschweier K5345		-1500	-1300	-1200	-700	-1350	-900	-1250
OD Ettenheim-Altdorf B3		-3250	-3300	-3050	-3450	-3850	-3050	-2850
OD Ringsheim K5349		-2300	-2300	-2300	-2150	-1850	-2250	-2000
OD Mietersheim B 3		2650	-750	1750	5500	450	5200	-1350
Summe		-16750	-28000	-27050	-23250	-8000	-12850	-5250
Streckencharakteristik (RAL)		gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend	gut	gut	gut
Streckenlänge	Strecke gesamt (km) mitbenutzung von vorh. Straßen: - DYN A5 / GE-Orschweier - GE-Kippenheim	11,18 km	12,29 km	13,31 km	13,23 km	8,36 km	10,06 km	9,31 km
	Baulänge (km)	9,93 km	11,04 km	12,06 km	11,98 km	5,58 km	8,81 km	6,12 km
	davon im Bereich vorh. Wweg	4,16 km	3,92 km	2,98 km	7,08 km	2,58 km	2,98 km	2,18 km
	B 3 Ringsheim – DYN A5							
	Neubau	2,55 km	2,55 km	2,55 km	2,55 km	2,55 km	2,55 km	2,55 km
	• davon vorh. Wweg	1,18 km	1,18 km	1,18 km	1,18 km	1,18 km	1,18 km	1,18 km
	DYN A5 – K 5342							
Neubau	3,57 km	3,57 km	3,57 km	4,45 km	2,24 km	3,57 km	3,57 km	
• davon vorh. Wweg	1,00 km	1,00 km	1,00 km	2,87 km	0,75 km	1,00 km	1,00 km	

Verkehrliche Wirkung		Variante 1	Variante 2	Variante 2a	Variante 4 mit Süd	Variante 5	Variante 6	Variante 7
Streckenlänge	Kippenheim							
	Neubau	1,60 km	1,60 km	2,69 km	2,30 km	0,79 km	2,69 km	0,00 km
	• davon vorh. Wweg	1,60 km	1,60 km	0,80 km	0,75 km	0,65 km	0,80 km	0,00 km
	K 5342 - K 5344 / B 415							
	Neubau	2,21 km	3,32 km	3,25 km	2,68 km	0 km	0 km	0 km
• davon im Berreich vorh. Wweg	0,38 km	0,14 km	0,00 km	2,28 km	0 km	0 km	0 km	
Flächenangaben [ha]								
	mitbenutzte Asphaltfläche (vorh. Wweg)	1,47 ha	1,47 ha	1,16 ha	0,67 ha	1,16 ha	1,16 ha	0,88 ha
	Flächenverbrauch Versiegelung	9,43 ha	10,48 ha	11,45 ha	11,38 ha	5,30 ha	8,36 ha	5,81 ha
	neu zu versiegelnde Fläche	7,96 ha	9,01 ha	10,30 ha	10,71 ha	4,14 ha	7,21 ha	4,94 ha
	Rückbau versiegelte Fläche durch	0,31 ha	0,31 ha	0,93 ha	0,43 ha	0,00 ha	0,40 ha	0,11 ha
Naturschutz		5	6	8	7	2	4	3
Lärmschutz		3	2	1	4	7	5	6
Neue Bauwerke	Brücke							
	o Gewässerbrücke	1	1	1	1	1	1	1
	o Brücke über Bahn	1	1	1	4	1	1	0
	o Unterführung	0	1	1	1	0	0	0
	Knotenpunkt							
	o Kreisverkehr neu	3	3	4	4	1	4	2
	o Kreisverkehr Umbau	2	0	0	0	1	0	1
	o Kreuzung neu	2	1	1	3	1	1	1
o Kreuzung Umbau	5	4	4	3	3	3	3	
Bau- und Grunderwerbskosten [€]		30,4 Mio € *	41,1 Mio €	45,5 Mio €	53,4 Mio €	23,9 Mio €	29,7 Mio €	21,2 Mio €
Gesamtkosten [€] **		36,8 Mio € *	49,7 Mio €	55,1 Mio €	64,6 Mio €	29,0 Mio €	36,0 Mio €	25,7 Mio €

* Kosten inkl. Umbau der vorhandenen Knotenpunkte in Lahr-Langenwinkel

** inkl. Planung, naturschutzrechtlicher Ausgleich und Sicherheitsreserve

K5344 Variantenvergleich zu den Naturgütern (gemäß Datenbestand 15.06.2020)

Kriterium / betroffene Naturgüter	V 0	V 1	V 2	V 2a	V4 (BP)	V 5	V 6	V 7
Vogelarten , Anzahl der betroffenen Reviere (nur 100 m Umfeld)	1. Rang	8. Rang	7. Rang	6. Rang	2. Rang ⁽³⁾	3. Rang	4. Rang	4. Rang
vom Aussterben bedrohte Art RL:1	0	1	1	1	0	0	1	1
stark gefährdete Art RL:2	0	6	4	3	3	3	2	2
gefährdete Art RL:3	0	4	3	3	2	2	3	3
Art der Vorwarnliste RL:V	0	19	16	15	11	20	20	16
FFH-Arten (Anzahl der neu überquerten Gewässerabschnitte) ⁽¹⁾	1. Rang	4. Rang	6. Rang	8. Rang	7. Rang	2. Rang	5. Rang	2. Rang
Querung mit Vorkommen von 1 Art	0	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
Querung mit Vorkommen v. 2 Arten	0	(1)	1 (1)	4	2	0	2	0
Querung mit Vork. v. min. 3 Arten	0	0	1	0	1	0	0	0
Biotoptypen (Summe der durchfahrenen Strecken in km)	1. Rang	5. Rang	6. Rang	8. Rang	7. Rang ⁽³⁾	2. Rang	4. Rang	3. Rang
hochwertige Biotoptypen	0	0,82	0,88	1,21	0,97	0,42	0,74	0,45
mittel- bis hochwertige Biotoptypen	0	0,18	0,17	0,22	0,27	0,12	0,22	0,13
Geschützte Biotope (Anzahl der durchquerten § Biotope) ⁽²⁾	1. Rang	4. Rang	5. Rang	7. Rang	8. Rang	2. Rang	6. Rang	2. Rang
§ Biotope	0	3 (6)	5 (4)	14 (4)	12 (11)	1 (5)	7 (4)	1 (5)
Wasserschutzgebiete (durchfahrene Strecke gesamt, in km)	1. Rang	3. Rang	3. Rang	3. Rang	2. Rang	7. Rang	3. Rang	7. Rang
WSG Zone 1 und 2	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
WSG Zone 3a	0	0,55	0,55	0,55	0,2	0,84	0,55	0,84
WSG Zone 3b	0	1,5	1,5	1,5	1,8	1,5	1,5	1,5
Überschwemmungsgebiet (Summe der Streckenlänge in km)	1. Rang	6. Rang	4. Rang	8. Rang	5. Rang	2. Rang	7. Rang	2. Rang
HQ100	0	0,12	0,06	0,45	0,08	0,04	0,44	0,04
Flächeninanspruchnahme (Summe der Streckenlänge in km)	1. Rang	5. Rang	6. Rang	7. Rang	8. Rang	2. Rang	4. Rang	3. Rang
Boden-Neuversiegelung in ha	0	7,96	9,01	10,30	10,71	4,14	7,21	4,98
Summe der einzelnen Ränge Σ	7	35	37	47	39	20	33	23
Gesamtrangfolge berücksichtigt alle Kriterien u. Varianten incl. ⁽³⁾	1. Rang	5. Rang	6. Rang	8. Rang	7. Rang ⁽³⁾	2. Rang	4. Rang	3. Rang
Benotung Note nach Summe der einzelnen Ränge	(1,0)	5,3	5,8	8,0	6,2	2,0	4,9	2,7

⁽¹⁾ Anzahl der Querungsabschnitte mit bereits bestehenden Brücken wird in Klammern angegeben.

⁽²⁾ Wenn durch eine kleinräumige Trassenverschiebung (bis ca. 40 m) das jeweilige Biotop unangetastet bleiben kann, wurde dieses Biotop nicht mitgezählt, sondern die Anzahl in Klammern angegeben.

⁽³⁾ Unvollständiges Datenmaterial bei V4. Gemäß Scoping bestand kein Untersuchungsauftrag, es wurden jedoch an vielen - aber nicht allen - Trassenabschnitten trotzdem Daten erhoben.

Methode: ► Rangermittlung: Bei der Rangermittlung innerhalb der 7 Hauptkriterien (**fett**) wurde nach Wertigkeitsstufen gewichtet (bei drei Wertstufen wurden d. ermittelten Zahlen in der höchsten Wertstufe mit 3 multipliziert, in der mittleren mit 2, der geringsten mit 1; die Produkte wurden addiert, die geringste Summe ergibt den 1. Rang). Bei der Ermittlung der Gesamtrangfolge wurde für jede Variante eine Addition der Ränge bei den jeweiligen Hauptkriterien durchgeführt; die geringste Summe ergibt den 1. Rang. ► Die Benotung erfolgt durch lineare Zuordnung d. Rangfolgensummen-Spanne (20 – 47) zur Notenspanne 2 bis 8; Für Var.0 wird die Note 1,0 vorab festgesetzt.

Bewertungsmatrix zum Variantenvergleich

K 5344 (neu) - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Stand 08.09.2020		Variante	1	2	2a	4	5	6	7	Null
Ziffer(*)	Kriterium	Gewichte	Benotung Varianten							
	Gesamtnote		3,82	3,93	4,52	4,48	3,23	3,88	3,50	7,15
3.3.1	0 Raumstrukturelle Wirkungen	5	6,00	5,00	5,33	5,67	2,67	4,67	2,67	0,00
	1 Raumordnung	33	7,00	3,00	2,00	1,00	5,00	6,00	4,00	nicht bewertbar
	2 Grunderwerb	33	6,00	6,00	7,00	8,00	1,00	4,00	1,00	nicht bewertbar
	3 Zeitliche Realisierung / Verfügbarkeit	33	5,00	6,00	7,00		2,00	4,00	3,00	nicht bewertbar
3.3.2	0 Verkehrliche Beurteilung	40	2,75	1,88	1,88	3,00	3,75	3,50	4,00	6,63
	1 Verkehrsentlastung Lahr-Langenwinkel	13	7,00	1,00	1,00	1,00	6,00	5,00	8,00	6,00
	2 Verkehrsentlastung Lahr-Kippenheimweiler	13	1,00	1,00	1,00	1,00	6,00	5,00		6,00
	3 Verkehrsentlastung Kippenheim	13	3,00	3,00	2,00	1,00		2,00	6,00	7,00
	4 Verkehrsentlastung Mahlberg	13	2,00	3,00	2,00	5,00	2,00	1,00	2,00	8,00
	5 Verkehrsentlastung Mahlberg-Orschweier (K5345)	13	1,00	2,00	2,00	5,00	2,00	4,00	2,00	8,00
	6 Verkehrsentlastung Ettenheim-Aldorf	13	2,00	2,00	2,00	2,00	1,00	2,00	3,00	8,00
	7 Verkehrsentlastung Ringsheim	13	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	8,00
	8 Verkehrsentlastung Lahr-Mietersheim (B3)	13	5,00	2,00	4,00	8,00	3,00	8,00	1,00	2,00
3.3.3	0 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	25	4,47	5,53	6,20	4,80	3,00	3,40	3,27	0,00
	1 Linienführung	7	2,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	nicht bewertbar
	2 Knotenpunkte	7	7,00	3,00	5,00	6,00	1,00	3,00	2,00	nicht bewertbar
	3 Bauwerke	7	2,00	5,00	5,00	7,00	2,00	2,00	1,00	nicht bewertbar
	4 Baulänge (km)	27	5,00	7,00	8,00	8,00	1,00	3,00	2,00	nicht bewertbar
	5 Überbauung vorh. Wirtschaftswege	27	6,00	6,00	7,00	1,00	8,00	7,00	8,00	nicht bewertbar
	6 Eingriff in bebauten Flächen	27	3,00	5,00	5,00	5,00	1,00	1,00	1,00	nicht bewertbar
3.3.4	0 Umweltverträglichkeit	25	4,60	5,20	6,60	5,60	3,00	5,00	3,60	8,00
	Eingriff in die Umwelt (Artenschutz, Biotope, Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete etc.)	80	5,00	6,00	8,00	6,00	2,00	5,00	3,00	nicht bewertbar
	Emissionen/Immissionen (Lärmbe- und -entlastung in den OD's, Schadstoffe)	20	3,00	2,00	1,00	4,00	7,00	5,00	6,00	
3.3.5	0 Wirtschaftlichkeit	5	3,00	5,00	6,00	8,00	2,00	3,00	1,00	0,00
	1 Investitionskosten	100	3,00	5,00	6,00	8,00	2,00	3,00	1,00	nicht bewertbar
3.3.6	0 Kommunaler Konsens	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Kommunaler Konsens	0		2,00	1,00	3,00	8,00		8,00	
Anhang	0 Erste Einschätzung der Fachbehörden	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1 Amt für Umweltschutz	0	3,00	5,00	7,00	6,00	1,00	4,00	2,00	nicht bewertbar
	2 Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz	0	3,00	3,00	4,00	4,00	1,00	4,00	2,00	nicht bewertbar
	3 Amt für Landwirtschaft	0	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar
	4 Amt für Waldwirtschaft	0	1,00	6,00	6,00	6,00	1,00	1,00	1,00	nicht bewertbar
	5 Straßenverkehrsbehörde	0	3,00	1,00	2,00	4,00	7,00	5,00	6,00	8,00
	6 Amt für Gewerbeaufsicht/Immissionsschutz	0	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar
	7 Regionalverband südl. Oberrhein	0	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar	nicht bewertbar

Legende - Farben	
Farbe	Bedeutung
	Note 1-3
	Note 4-6
	Note 7-8
	Ausschlusskriterium

(*) siehe Erläuterungsbericht

Die Benotung erfolgt auf einer Skala von "1 - sehr gut" bis "8 - ungenügend"

**LANDRATSAMT
ORTENAUKEIS**


Landratsamt Ortenaukreis - Postfach 19 60 - 77609 Offenburg

Landratsamt Ortenaukreis
Straßenbauamt
Frau Fischer-Dolz
Hauptstraße 115
77652 Offenburg


**Amt für Umweltschutz
Untere Naturschutzbehörde**

Badstraße 20, 77652 Offenburg

Servicezeiten: Mo. - Fr. 08:30 - 12:00 Uhr
Do. 13:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom: 02.07.2020

Unser Zeichen: 62/622-364.564/Mu

Unsere Nachricht vom:

Bearbeiter: Lisa Mulyk

Zimmer: 258 A

Telefon: 0781 805 9649

Telefax: 0781 805 1449

E-Mail: lisa.mulyk@ortenaukreis.de

Datum: 09.07.2020

**Vorhaben: Neubau der Kreisstraße 5344 Ringsheim – Lahr
Bewertung Trassenvarianten**

Sehr geehrte Frau Fischer-Dolz,

Sie baten uns mit der E-Mail vom 2. Juli 2020 um eine erste Prüfung und Bewertung der einzelnen Trassenvarianten in Bezug auf die naturschutzrechtliche Betroffenheit. Sie teilten uns telefonisch am 6. Juli 2020 mit, dass die Variante 3 bereits aus der weiteren Planung ausgeschieden ist, weshalb diese im Rahmen der Bewertung der Trassenvarianten nicht mehr zu berücksichtigen ist. Bei der Bewertung wird die Nullvariante nicht berücksichtigt.

Berücksichtigt werden bei der naturschutzrechtlichen Bewertung folgende Kriterien: Betroffenheit von Natura 2000, Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope, Artenschutz (Anzahl der betroffenen Vogelbrutreviere), Flächeninanspruchnahme, Inanspruchnahme von mittel- bis hochwertigen Biotoptypen. Für unsere interne naturschutzfachliche Bewertung haben wir für die Kriterien Schulnoten von 1 bis 6 vergeben. Der Mittelwert der einzelnen Schulnoten bildet die Gesamtnote, welche zur Rangfolge der Trassenvarianten genutzt wird.

Wir weisen darauf hin, dass unter dem Aspekt Artenschutz weitere besonders planungsrelevanten Arten zu berücksichtigen wären. Zum Zeitpunkt der jetzigen Bewertung liegen der Unteren Naturschutzbehörde jedoch keine weiteren Daten vor.

Nachfolgend die absteigende Abfolge der Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Verträglichkeit der naturschutzrechtlichen Betroffenheit: V 5, V 7, V 1, V 6, V 2, V 4, V 2+.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist Variante 5 aufgrund der geringsten naturschutzrechtlichen Betroffenheit zu bevorzugt. Anbei die Bewertungstabelle mit Begründung.

Hinweise zum Datenschutz finden Sie auf unserer Homepage unter www.ortenaukreis.de/datenschutz. Sie können diese auf Anfrage auch schriftlich erhalten.

Landratsamt Ortenaukreis
Postfach 19 60, 77609 Offenburg
Badstraße 20, 77652 Offenburg
E-Mail: landratsamt@ortenaukreis.de

UST-IdNr. DE 14 25 81 768

Gläubiger-Identifikationsnummer DE04LRA0000095345

Telefon
Zentrale 0781 805 0
Telefax 0781 805 1211
www.ortenaukreis.de

Sparkasse Offenburg
Volksbank in der Ortenau

Allgemeine Servicezeiten
Montag bis Freitag 08:30 – 12:00 Uhr
Donnerstag 13:00 – 18:00 Uhr
und nach Vereinbarung

IBAN DE 80 6645 0050 0000 0205 45
IBAN DE 65 6649 0000 0000 9877 00

BIC: SOLADES10FG
BIC: GENODE610G1



Verwaltungsaufwand:

Für diese Stellungnahme ist ein Verwaltungsaufwand von 8,0 Stunden angefallen.

Mit freundlichen Grüßen



Lisa Mulyk

Kriterien	V 1	Note V 1	V 2	Note V 2	V 2+	Note V 2+	V 4	Note V 4	V 5	Note V 5	V 6	Note V 6	V 7	Note V 7
Vatura 2000														
a.) FH-Gebiet: Untere Schutter und Jndltz	a.) Aufgrund Trassen- verschiebung keine erheblichen Beeinträch- tigungen zu erwarten. Keine Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung	3	a.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Dauerhafter Habitatverlust für Heim- Azurjungfer, Mausohr, Wimpern- fledermaus	5	a.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Dauerhafter Habitatverlust für Heim- Azurjungfer, Mausohr, Wimpern- fledermaus	6	a.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Dauerhafter Habitatverlust für Heim- Azurjungfer, Mausohr, Wimpern- fledermaus	5	a.) Keine erheblichen Beeinträch- tigungen zu erwarten. Keine Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung	2	a.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Dauerhafter Habitatverlust für Mausohr, Wimpern- fledermaus	5	a.) Keine erheblichen Beeinträch- tigungen zu erwarten. Keine Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung	4
b.) FFH-Gebiet: Taubergleßen, Elz und Ettenbach	b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpernfleder- maus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus		b.) Erhebliche Beeinträch- tigungen können nicht ausgeschlossen werden. Natura 2000- Verträglich- keitsprüfung erforderlich. Dauerhafter Habitatverlust für Großes Mausohr, Wimpern- fledermaus, Bechstein- fledermaus	
c.) Anzahl Querungen	c.) 2 bestehende		c.) 2 bestehende, 2 neue		c.) 1 bestehende, 4 neue		c.) 1 bestehende, 3 neue		c.) 1 bestehende		c.) 1 bestehende, 2 neue		c.) 1 bestehende, 2 neue	

Kriterien	V 1	Note V 1	V 2	Note V 2	V 2+	Note V 2+	V 4	Note V 4	V 5	Note V 5	V 6	Note V 6	V 7	Note V 7
Artenenschutz		6		5		5		4		5		6		5
Anzahl petroffene Reviere /ogelarten	30		24		22		16		25		26		22	
Flächenan- spruchnahme		4		5		6		6		3		4		3
30den Neu- versiegelung in m²	84.358		94.855		104.883		97.790		40.668		71.208		48.500	
Biotoptypen mittel- bis hochwertig		5		5		6		5		3		4		3
Summe der durchfahrenen Strecken in km	1		1,05		1,43		1,24		0,54		0,96		0,58	
Sesamtnote		4,2		4,6		5,4		5,0		3,0		4,4		3,4
Rangfolge aus Naturschutz- fachlicher Sicht	3		5		7		6		1		4		2	

Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz
K5344 Ringsheim - Lahr, Bewertung Wasser und Boden

28.07.2020

	Rang Grundwasserschutz	Rang Gewässer, Überschwemmungsgebiete	Rang Altlasten	Rang Bodenschutz	Gesamt Wasser und Boden
Variante 1	1	3	2	4	3
Variante 2	2	2	3	6	3
Variante 2+	2	4	3	8	4
Variante 3	1	3	3	5	3
Variante 4	2	3	4	7	4
Variante 5	2	1	1	1	1
Variante 6	2	4	2	3	4
Variante 7	2	1	2	2	2
	betroffene km und Zone Wasserschutzgebiete, Verlust Grundwasserneubildung durch Versiegelung	Die Varianten 2+ und 6 tangieren Überschwemmungsgebiete, Stellenweise ist ein Auffüllen und ein Ausgleich für verloren gegangenes Retentionsvolumen erforderlich, bei V 4 ist durch die parallele Führung zu einem Gewässer ein Abstand für einen Gewässerrandstreifen zu berücksichtigen, bei V 5 und V 7 sind wenige Gewässerkreuzungen erforderlich	bei V 4 sind bis zu 8 altlastenrelevante Flächen tangiert, bei V 5 keine, bei V2 /2+ sind 6 Flächen betroffen, teilweise randlich. Alle Flächen sind in in den Handlungsbedarf "belassen" eingestuft, bei Eingriffen mit Bodenbewegungen wird die Durchführung einer orientierenden Untersuchungen erforderlich.	Bewertet wurden bzgl. der landwirtschaftlichen Nutzung die Bodenfunktionen "Filter und Puffer für Schadstoffe", "Wasserkreislauf", "Fruchtbarkeit" in Skala von 1 geringwertig bis 4 sehr hochwertig. Bei allen Trassen werden hochwertige Böden im Mittel mit der Bewertung 3,2 beansprucht, bei nur marginalen Unterschieden. Maßgeblich ist daher die Flächenversiegelung.	

Landratsamt Ortenaukreis - Postfach 19 60 - 77609 Offenburg
 Amt für Landwirtschaft – Prinz-Eugen-Straße 2 – 77654 Offenburg

LANDRATSAMT ORTENAUKEIS



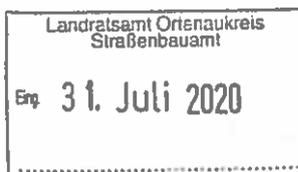
Amt für Landwirtschaft

Prinz-Eugen-Straße 2 – 77654 Offenburg
 Servicezeiten: Mo. - Fr. 08:30 - 12:00 Uhr
 Do. 13:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen: SG 221
 Ihre Nachricht vom: 02.07.2020
 Unser Zeichen: 411-8881.18 K 5344 neu Lahr-Ringsheim
 Unsere Nachricht vom:

Bearbeiter: Jörg Krüger
 Zimmer: 219
 Telefon: 0781 805 7130
 Telefax: 0781 805 7200
 E-Mail: joerg.krueger@ortenaukreis.de
 Datum: 28.07.2020

Landratsamt Ortenaukreis
 Straßenbauamt
 Hauptstraße 115
 77652 Offenburg



K 5344 neu zwischen Ringsheim und Lahr; Bewertung Trassenvarianten

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrte Frau Fischer-Dolz,

die vorliegende Planung umfasst den Neubau der K 5344 zwischen Lahr und Ringsheim. Derzeit sind 7 Trassenvarianten in der Diskussion. Die Baulänge, die Flächenangaben und die grobe Verortung hierzu liegen als einzige Angaben zur Anfertigung einer Stellungnahme aus landwirtschaftlicher Sicht vor.

Die folgenden Punkte spielen bei einem Trassenvergleich aus landwirtschaftlicher Sicht zusätzlich eine Rolle.

Temporärer Flächenentzug

Während der Bauphase kommt es erfahrungsgemäß häufig zu vorübergehender Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. In einem solchen Fall sind die Bewirtschafter vom Bauträger frühzeitig zu unterrichten. Anfallende Flur- und Aufwuchsschäden sind auszugleichen. Die Durchführung der Baumaßnahme, der Bodenschutz und die Rekultivierung haben fachgerecht zu erfolgen. Eine sachverständige bodenkundliche Baubegleitung ist einzusetzen.

Weiterhin können auch bei einem nur temporären Flächenentzug den Landwirten die Flächenprämien entzogen werden. Auch ein solcher Prämienentzug muss entschädigt werden.

Angaben zum temporären Flächenentzug liegen nicht vor.

Landratsamt Ortenaukreis
 Postfach 19 60, 77609 Offenburg
 Badstraße 20, 77652 Offenburg
 E-Mail: landratsamt@ortenaukreis.de
 USt-IdNr. DE 14 25 81 768
 Gläubiger-Identifikationsnummer DE04LRA00000095345

Telefon
 Zentrale 0781 805 0
 Telefax 0781 805 1211
www.ortenaukreis.de
 Sparkasse Offenburg
 Volksbank Offenburg

Allgemeine Servicezeiten
 Montag bis Freitag 08:30 – 12:00 Uhr
 Donnerstag 13:00 – 18:00 Uhr
 und nach Vereinbarung
 IBAN DE 80 6645 0050 0000 0205 45
 IBAN DE 66 6649 0000 0000 9877 00

BIC: SOLADES10FG
 BIC: GENODE610G1



Erschließung

Wir weisen darauf hin, dass auch während der Bauphase die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet sein muss.

Angaben zur Erschließungssituation während der Bauphase liegen nicht vor.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Planungen zu Kompensationsmaßnahmen liegen bisher nicht vor.

Fazit

Die erste Prüfung und Bewertung der einzelnen Varianten hat ergeben welche Parameter aus landwirtschaftlicher Sicht in Erwägung zu ziehen sind.

Das sind:

- 1 Flächenverbrauch Baumaßnahme (ha)
- 2 Flächenverbrauch Kompensationsmaßnahmen (ha)
- 1+2 Flächenverbrauch gesamt (ha)
- 3 Bodenertragswerte
- 4 Bewirtschaftungerschwernisse
- 5 Berechnungsfähigkeit
- 6 Dauerkulturen
- 7 Saatmais
- 8 Anzahl Bewirtschafter (Schlaggröße)

Aus landwirtschaftlicher Sicht gehen wir davon aus, dass die Parameter:

- 3 Bodenertragswerte
- 5 Berechnungsfähigkeit
- 6 Dauerkulturen
- 7 Saatmais

wenig bis gar keine Bedeutung für die Bewertung der Trassenvarianten haben.

Es verbleiben somit die Parameter:

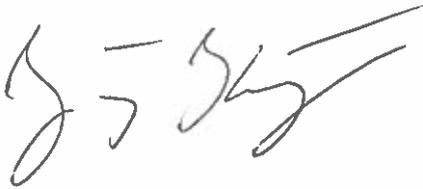
- 1 Flächenverbrauch Baumaßnahme (ha)
- 2 Flächenverbrauch Kompensationsmaßnahmen (ha)
- 1+2 Flächenverbrauch gesamt (ha)
- 4 Bewirtschaftungerschwernisse
- 8 Anzahl Bewirtschafter (Schlaggröße)

für die Bewertung der Trassenvarianten aus landwirtschaftlicher Sicht übrig.

Die Angaben zum Flächenverbrauch für die Baumaßnahme (ha) liegen vor. Alle anderen Daten müssen noch erhoben werden.

Wir regen an, einen **Variantevergleich – landwirtschaftliche Parameter-** bei einem geeigneten Planungsbüro in Auftrag zu geben. Eine entsprechende Bewertungsmatrix können wir gerne zur Verfügung stellen.

Mit freundlichen Grüßen



Jörg Krüger

**LANDRATSAMT
ORTENAU
KREIS**

Landratsamt Ortenaukreis - Postfach 19 60 - 77609 Offenburg

An Landratsamt Ortenaukreis
Straßenbauamt
Susann Fischer-Dolz
Badstraße 20
77652 Offenburg

Amt für Waldwirtschaft

Prinz-Eugen-Str. 2 – 77654 Offenburg
Servicezeiten: Mo. - Fr. 08:30 - 12:00 Uhr
Do. 13:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 02.07.2020
Unser Zeichen:
Unsere Nachricht vom:
Bearbeiter: Astrid Göldner
Telefon: 07823 5516
Telefax: 0781/805-7244
Mobil: 0162 2535725
E-Mail: astrid.goeldner@ortenaukreis.de
Datum: 16.07.2020

K5344 neu zwischen Ringsheim und Lahr

Bewertung der Trassenvarianten

Sehr geehrte Frau Fischer-Dolz,

Bei den vorgestellten Varianten ist Wald lediglich bei den Varianten 2 und 2+ ganz zu Beginn im Bereich der Stadt Lahr betroffen.

Aus diesem Grund wären alle anderen Varianten aus forstlicher Sicht günstiger als 2 und 2+.

Da der Verlauf der Varianten 2 und 2+ in Bereich des Waldes gleichlaufend ist, besteht in dieser Hinsicht keine Priorität für eine der beiden Varianten.

Mit freundlichen Grüßen

Astrid Göldner

- II. Forstbezirk Lahr per E-Mail
- III. SG 422 Frau Schneider z.d.A.



**LANDRATSAMT
ORTENAUKREIS**


Landratsamt Ortenaukreis - Postfach 19 60 - 77609 Offenburg

Straßenbauamt

Straßenverkehr & ÖPNV

Badstraße 20 - 77652 Offenburg
Servicezeiten: Mo. - Fr. 08:30 - 12:00 Uhr
Do. 13:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: 231.2.
Unsere Nachricht vom:
Bearbeiter: Natalie Holm
Zimmer: 055 A
Telefon: 0781 805 1348
Telefax: 0781 805 1155
E-Mail: natalie.holm@ortenaukreis.de
Datum: 22.07.2020

Stellungnahme zu „K 5344 neu zwischen Ringsheim und Lahr; Trassenvarianten

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben die Varianten aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geprüft. Alle vorgeschlagenen Varianten können aus unserer Sicht verkehrssicher realisiert werden.

Ziel der Planung ist es, die neue Kreisstraße so attraktiv wie möglich zu gestalten, um die bisherigen Ortsdurchfahrten vom Verkehr, insbesondere Schwerverkehr zu entlasten. Die Nullvariante stellt daher aus unserer Sicht keine weiter zu verfolgende Variante dar.

Der Verkehr im Zuge der Ortsdurchfahrten belastet die Anwohner stark und schränkt die Gemeinden in den Entwicklungsmöglichkeiten ein. Mit dem Bau einer neuen leistungsfähigen Umfahrung eröffnet sich die Möglichkeit den Schwerverkehr zu lenken, ggf. Ortsdurchfahrten für den Schwerverkehr zu sperren und so eine spürbare Entlastung der Einwohner zu erreichen. So können neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Gemeinden geschaffen werden. Im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts kann der Lkw-Durchgangsverkehr auf der neuen Kreisstraße ortsdurchfahrtsfrei geführt werden.

Es sollte die Variante gewählt werden, die den Verkehrsteilnehmern eine komfortable und verkehrssichere Alternative bietet. Die Leichtigkeit des Verkehrs durch eine möglichst direkte Verbindung mit wenigen Knotenpunkten sollte bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt werden. Die neue Kreisstraße sollte gut und direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden.

Landratsamt Ortenaukreis
Postfach 19 60, 77609 Offenburg
Badstraße 20, 77652 Offenburg
E-Mail: landratsamt@ortenaukreis.de
USt-IdNr. DE 14 25 81 768
Gläubiger-Identifikationsnummer DE04LRA00000095345

Telefon
Zentrale 0781 805 0
Telefax 0781 805 1211
www.ortenaukreis.de
Sparkasse Offenburg
Volksbank in der Ortenau

Allgemeine Servicezeiten
Montag bis Freitag 08:30 – 12:00 Uhr
Donnerstag 13:00 – 18:00 Uhr
und nach Vereinbarung
IBAN DE 80 6645 0050 0000 0205 45
IBAN DE 66 6649 0000 0000 9877 00

BIC: SOLADES1OFG
BIC: GENODE61OG1



Unter Berücksichtigung dieser beschriebenen Kriterien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

- Führung nicht durch Ortsdurchfahrten (V6, V7) oder Gewerbegebiete (V5),
- so wenig Knotenpunkte wie möglich.

bewerten wir die Varianten in folgender Rangfolge (von gut nach schlecht):

2, 2+, 1, 4, 6, 7, 5 , Null

Mit freundlichen Grüßen

Annette Streif

**LANDRATSAMT
ORTENAUKEIS**


Landratsamt Ortenaukreis - Postfach 19 60 - 77609 Offenburg

Straßenbauamt
- im Hause -

**Amt für Gewerbeaufsicht,
Immissionsschutz und Abfallrecht**

Badstraße 20 – 77652 Offenburg
Servicezeiten: Mo. - Fr. 08:30 - 12:00 Uhr
Do. 13:00 - 18:00 Uhr

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 02.07.2020
Unser Zeichen: 612/Sc
Unsere Nachricht vom:
Bearbeiter: Herr Schäfer
Zimmer: 367 A
Telefon: 0781 805 9821
Telefax: 0781 805 9646
E-Mail: Georg.Schaefer@ortenaukreis.de
Datum: 24. Juli 2020

Neubau einer Kreisstraße als Umgehungsstraße zwischen Ringsheim und Lahr

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Immissionsschutztechnische Bewertung der genannten Trassenvarianten nach einer Rangfolge ist derzeit nicht möglich. Um eine belastbare Aussage treffen zu können, sollte durch Gutachter die Differenz zwischen den jeweils geplanten Trassenführungen entlasteter Einwohnern, zu den Neu-belasteten Einwohnern dargestellt werden. Hierzu könnten, die durch die LUBW bereitgestellte Lärmkartierung, zum Teil Auskunft über die derzeit lärmbelasteten Einwohner liefern.

Mit freundlichen Grüßen

G. Schäfer



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstraße 19, 79102 Freiburg

Frau
Susann Fischer-Dolz
Straßenbauamt
Landratsamt Ortenaukreis

*ausschließlich per E-Mail an: susann.fischer-dolz@ortenaukreis.de
CC: roland.gaessler@ortenaukreis.de; christian.kohm@ortenaukreis.de*

Der Stellv. Direktor

„K 5344 neu“ zwischen Ringsheim und Lahr

Ihre E-Mail vom 02.07.2020

Datum
24.07.2020

Ansprechpartner
Fabian Torns

Durchwahl
0761 70327-42

E-Mail
torns@rvso.de

Unser Zeichen

Sehr geehrte Frau Fischer-Dolz,

wir danken für die erstmalige Beteiligung des Regionalverbands an den Planungen für die „K 5344 neu“ zwischen Ringsheim und Lahr (Ihre E-Mail vom 02.07.2020) sowie für den persönlichen Austausch am 02.07.2020 über das Vorhaben.

Auf Grundlage der mit o. g. E-Mail übermittelten Informationen haben wir im Rahmen dieser informellen Abstimmung eine erste Prüfung der Betroffenheit raumordnerischer Belange vorgenommen. Von der Aufstellung einer Rangfolge der einzelnen Varianten haben wir aus fachlichen Erwägungen abgesehen. Einige für die Beurteilung der Raumverträglichkeit des Vorhabens grundlegende Fragen (Zerschneidungswirkungen, Erhalt der Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds, Abstimmung mit der Planung zum Ausbau der Rheintalbahn u. a.) betreffen alle Varianten gleichermaßen, sind in den vorgelegten Unterlagen jedoch nicht hinreichend aufgearbeitet, um eine weitergehende Bewertung der Varianten vornehmen zu können.

Vorhabensbeschreibung

Der Landkreis Ortenaukreis plant zwischen Lahr und Ringsheim parallel zur Autobahn A 5 und zur Bundesstraße B 3 (sowie abschnittsweise parallel zur Kreisstraße K 5344 und zur K 5345) den Neubau einer zweistreifigen Kreisstraße („K 5344 neu“). Zielsetzung der Maßnahme ist die Entlastung der Ortslagen Langenwinkel, Kippenheimweiler, Kippenheim, Mahlberg, Orschweier, Altdorf und Ringsheim von Durchgangsverkehren.

Es handelt sich zweifelsfrei um ein raum- und regionalbedeutsames Vorhaben, so dass – unabhängig des erforderlichen Genehmigungsverfahrens –

**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg

Tel. 0761 70327-0
E-Mail rvso@rvso.de

www.region-suedlicher-oberrhein.de

gemäß § 4 Abs. 1 ROG die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg und des Regionalplans Südlicher Oberrhein zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind.

Freiraumschützende Festlegungen

Sämtliche vorgelegte Varianten durchschneiden und/oder tangieren verschiedene freiraumschützende Festlegungen des Regionalplans Südlicher Oberrhein. (Zur Abgrenzung der Festlegung siehe www.rvso.de/regionalplan; selbstverständlich stellen wir Ihnen auf Wunsch auch die entsprechenden Geodaten zur Verfügung.)

Regionale Grünzüge

Die im Bereich zwischen der Ortslage Ringsheim und dem Gewerbegebiet Dyn A 5, nördlich des Gewerbegebiets Orschweier sowie südlich des Betriebsgeländes der Fa. Mosolf (nördlich Kippenheim) festgelegten Regionalen Grünzüge sichern den großräumigen Freiraumzusammenhang zwischen der Vorbergzone und der Rheinniederung, welcher in diesem Teilraum entlang der drei überörtlich bedeutenden Verkehrsachsen (A 5, Rheintalbahn, B 3) durch die Siedlungsentwicklung bereits stark fragmentiert ist. Gemäß der Raumanalyse des Landschaftsrahmenplans begründen sich diese Regionalen Grünzüge des Weiteren durch die

- flächenhaft hohe oder sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut Boden (nahezu der gesamte Bereich ist zugleich als landwirtschaftliche Vorrangflur Stufe 1 gemäß Digitaler Flurbilanz Baden-Württemberg);
- teilweise mittlere, vor allem nördlich von Kippenheim hohe oder sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut Arten und Lebensräume.

Bei Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen innerhalb von Regionalen Grünzügen soll dem Erhalt und der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds (s. u.) gemäß PS 3.1.1 Abs. 7 (G) besonders Rechnung getragen werden. Die gemäß § 4 Abs. 1 ROG verpflichtende Berücksichtigung dieser raumordnerischen Festlegungen setzt die vertiefte Auseinandersetzung mit den Anforderungen des Biotopverbunds sowie den mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffen in die Biotopverbundstrukturen voraus. Hierüber geben die vorgelegten Unterlagen keinerlei Auskunft.

Grünzäsuren

Die im Freiraum zwischen den Ortslagen Kippenheimweiler und Langenwinkel, Kippenheimweiler und Kippenheim sowie nördlich von Kippenheim festgelegte Grünzäsur dient insbesondere der Vermeidung einer bandartigen Siedlungsentwicklung und dem Erhalt dieses für den großräumigen Biotopverbund zwischen Schwarzwald und Rheinaue besonders wichtigen Freiraumbereichs (Wildtierkorridor internationaler Bedeutung gemäß Generalwildwegeplan Baden-Württemberg, Waldkorridor gemäß Regionaler Biotopverbundkonzeption). Nahezu der gesamte landwirtschaftlich genutzte Teil der Grünzäsur ist Vorrangflur Stufe 1 der Digitalen Flurbilanz Baden-Württemberg.

Dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds soll gemäß PS 3.1.2 Abs. 4 (G) bei Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen innerhalb der

festgelegten Grünzäsuren in besonderem Maße Rechnung getragen werden. Die gemäß § 4 Abs. 1 ROG verpflichtende Berücksichtigung dieser raumordnerischen Festlegungen setzt die vertiefte Auseinandersetzung mit den Anforderungen des Biotopverbunds sowie den mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffen in die Biotopverbundstrukturen voraus. Hierüber geben die vorgelegten Unterlagen keinerlei Auskunft.

Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege

Zur Sicherung und Entwicklung seiner besonderen Funktionen für den Arten- und Biotopschutz ist östlich der Ortslage Kippenheimweiler das Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege Nr. 62 („Offenlandkomplex östlich von Kippenheimweiler“) festgelegt. Es handelt sich um einen insgesamt rund 11 ha großen strukturreichen Offenlandkomplex aus gehölzgeprägten Grünlandflächen, Brachen, Feldgehölzen und gehölzreicher Ackerflur. Die Funktion als Lebensraum wertgebender Vogelarten begründet die besondere Bedeutung für das Schutzgut Arten und Lebensräume. Das Vorranggebiet ist zudem integraler Bestandteil des o. g. Biotopverbundkorridors (vgl. o. g. Ausführungen zu der dieses Vorranggebiet umschließenden Grünzäsur).

In den Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege haben die Erfordernisse des Naturschutzes gemäß PS 3.2 Abs. 1 (Z) Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungsansprüchen. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Vorkommen natur- schutzfachlich wertgebender Arten, der Lebensraumausstattung oder der Funktion des Gebiets für den Biotopverbund führen können, sind ausgeschlossen.

Die vorgelegten Planunterlagen geben über diese Fragestellung keinerlei Auskunft. Die Trassenvarianten 5, 6 und 7 umgehen das festgelegte Vorranggebiet. Die Varianten 1, 2, 2+, 3 und 4 durchschneiden es mittig, wobei die Trassenführung der Variante 4 den stärksten Eingriff darstellt und u. U. die Funktionsfähigkeit des Vorranggebiets insgesamt in Frage stellen würde. Zu vermuten steht demgegenüber, dass ein Eingriff in enger Bündelung mit der Bahntrasse (Variante 2+) raumverträglicher wäre. Diese Vermutung bedarf jedoch der fachlichen Prüfung und Beurteilung durch die fachlich zuständigen Behörden.

Verkehrliche Zielsetzungen

Die grundsätzliche Zielsetzung, die Ortslagen Ringsheim, Altdorf, Orschweier und Mahlberg sowie insbesondere Kippenheim, Kippenheimweiler und Langenwinkel von Durchgangsverkehren (bzw. den dort auftretenden Verkehrs- und Umweltbelastungen) entlasten zu wollen, wird begrüßt und entspricht regionalplanerischen Grundsätzen (vgl. PS 4.1.0 Abs. 2 (G)).

Wie die Verkehrsuntersuchung (Querschnitte 5, 8 f., 12, 15 f. sowie Abb. 34) zeigt, kann mit der Maßnahme eine solche Wirkung erreicht werden. In den Ortsdurchfahren reduziert sich das Verkehrsaufkommen um (je nach Variante, bis zu) eins von fünf Autos. Im Schwerverkehr (> 3,5 t) wird ein vergleichbarer Verlagerungseffekt erwartet. Im Abschnitt zwischen der Ortsumfahrung Ringsheim und dem Gewerbegebiet Dyn A 5 bestehen heute

zwar weniger starke Belastungssituationen, dennoch empfiehlt die Verkehrsuntersuchung, aufgrund der Entlastungswirkungen im Nordabschnitt auch den südlichen Abschnitt der geplanten Kreisstraße zu realisieren. Die erwartete Gesamtfahrleistung und mithin auch die Schall- und Schadstoffemissionen bleiben insgesamt weitgehend unverändert.

Kein klares Bild ergibt sich in Bezug auf die Wechselwirkungen mit der Autobahn. Wie die Verkehrsuntersuchung darlegt, führt die Maßnahme zu einer (nicht beabsichtigten) Entlastung der A 5, indem sich überörtliche Verkehre auf die geplante Kreisstraße verlagern: „Für Verkehre zwischen der A 5 aus Richtung Süden/Freiburg und der B 415 Lahr/Schuttertal [und weiter Richtung Kinzigtal] liegt die Anschlussstelle Lahr relativ weit im Norden. Durch die neue Kreisstraße ergibt sich eine durchaus attraktive Alternativroute, sodass sich Verlagerungen in erheblichem Umfang einstellen können.“ In der Folge

- stammen rund 44 % der erwarteten Verkehre (5.600 von 12.700 Kfz/24 h) auf der neuen Kreisstraße von der A 5 bzw. wäre ohne die Maßnahme auf der Autobahn unterwegs. (Auch heute treten die Belastungsspitzen in den o. g. Ortslagen vor allem bei Sperrungen, baustellenbedingten Einschränkungen oder Stau auf der Autobahn A 5 auf.)
- wird die Belastungssituation durch die Maßnahme lediglich in angrenzende Bereiche verschoben. So erhöht sich bspw. das Verkehrsaufkommen auf der K 5352 (Ortsdurchfahrt Sulz) um je nach Variante bis zu 9 % (vgl. Querschnitt 13).

Hieraus resultieren aus unserer Sicht zwei verkehrliche Fragestellungen, die im weiteren Planungsverfahren ergänzend bearbeitet werden sollten:

- In der Modellierung des Verkehrsaufkommens sollte ergänzend der Planfall „Ausbau der A 5 Offenburg – Riegel auf sechs Streifen“ dargestellt werden, um die damit einhergehende Minderung des Durchfahrtsverkehrs in die Gesamtbetrachtung miteinbeziehen zu können.
- Die erwarteten Folgen der Maßnahme für die verkehrliche Belastung auf der B 3 (Ortsdurchfahrt Mietersheim, Knoten mit der B 415) sowie auf der B 415 (Innenstadt Lahr, Ortsdurchfahrten Kuhbach und Reichenbach) sollten ebenfalls dargestellt werden.

Verkehrlich nicht abschließend nachvollziehen können wir auf Grundlage der übermittelten Informationen die Erforderlichkeit der Anbindung der „K 5344 neu“ südlich des Betriebsgeländes der Fa. Mosolf an die B 3. Aufgrund der landschaftszerschneidenden Wirkungen und der Eingriffe in diesen für verschiedene Freiraumfunktionen einschließlich des Biotopverbunds wichtigen Bereich (s. u.), aber ebenso aus Kostengründen (Brückenbauwerk über die Rheintalbahn, weitere 1,5 km Straße) und aufgrund der deutlich kürzeren Alternativroute (Ortsumfahrung Langenwinkel entsprechend Variante 2 und 2+) zur B 415 hielten wir weitere Untersuchungen zu folgenden Fragen für angebracht:

- Welche zusätzlichen Be- und Entlastungen treten bei Verzicht auf diese Querspange (insbesondere auf der B 415 im Abschnitt zwischen Langenwinkel/K 5344 und Mietersheim/B 3) auf?

- Ist eine direkte Anbindung der „K 5344 neu“ (Varianten 2 und 2+) an die B 415 nach Osten, d. h. in Richtung Innenstadt Lahr und Schuttertal) geprüft?

Aus verkehrsträgerübergreifender und regionaler Perspektive sehen wir (über den sechsstreifigen Autobahnausbau hinaus) im Übrigen weitere Maßnahmen, die Einfluss sowohl auf das Verkehrsaufkommen längs der B 3 als auch auf die Bewertung der Planung der „K 5344 neu“ haben können und Eingang in die Betrachtung finden sollten, darunter:

- der Neubau des Autobahnzubringers (B 33 neu) an die A 5 (AS Offenburg-Süd) und der laufende Ausbau der B 33 ins Kinzigtal,
- der Bau eines Radschnellwegs im Abschnitt Emmendingen – Lahr (die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie durch den Regionalverband läuft; eine Vergabeentscheidung wird im Herbst 2020 fallen),
- der Aus- und Neubau der Rheintalbahn, mit dem erhebliche Angebotsausweitungen im Nahverkehr verbunden sind.

Zusammenhang und Abstimmung mit dem Ausbau der Rheintalbahn

Aus der Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass „die Straße [...] unabhängig von den Bahnplanungen realisiert werden soll“ und in der Folge „ein weiterer Abstand zwischen der Straßen- und Bahntrasse“ realisiert werden soll. Dies ist für uns aus überörtlicher und überfachlicher Perspektive sowie im Interesse einer kohärenten Raumentwicklung unserer Region nicht nachvollziehbar.

Die Bahnplanungen im PfA 7.3/7.4 sind in der Zwischenzeit weiter fortgeschritten. Die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist von der DB Netz AG für 2021 angekündigt. Wir gehen davon aus, dass in Abstimmung mit der DB Netz AG im weiteren Planungsverfahren für die „K 5344 neu“ hinreichend konkrete und verlässliche Informationen zu gewinnen sind. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch der DB Netz AG auferlegt wurde, bei der Planung der autobahnparallelen Neubaustrecke den (bislang nicht abschließend ausgearbeiteten) sechsstreifigen Ausbau der A 5 zu berücksichtigen. Entsprechend sollte auch im vorliegenden Fall der Ausbau des zeitlich nachfolgenden (Bahn-) Vorhabens berücksichtigt und intensiv untereinander abgestimmt werden.

Der einhergehende Mehrwert (Reduzierung der dauerhaft und der bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlich sowie naturschutzfachlich hochwertigen Flächen, Kosteneinsparungen u. a.) sowie mögliche Synergieeffekte (trassenübergreifende Kreuzungsbauwerke, Schallschutzmaßnahmen zur Verhinderung eines Anstiegs der relevanten Gesamtlärmbelastung, gemeinsame Maßnahmen zum Erhalt und Wiederherstellung des Biotopverbunds u. a.) liegen u. E. auf der Hand.

Flächeninanspruchnahme

Gemäß Regionalplan (vgl. PS 3.0.1 Abs. 1 (G), PS 3.0.2 (G) und PS 4.1.0 Abs. 2 (G)) soll der Erhalt und die Entwicklung des Freiraums und seiner Funktionen bei allen raumbedeutsamen Vorhaben und Maßnahmen besonders berücksichtigt werden. Die unverzichtbare Neuinanspruchnahme von

Freiraum für Verkehrsinfrastrukturen soll vorrangig in Bereichen ohne besondere Funktionen für den Naturhaushalt, die landschaftsgebundene Erholung oder nachhaltige Bodennutzungen erfolgen. Der Verlust von Böden mit hoher Bedeutung für die natürlichen Bodenfunktionen, einschließlich hoher natürlicher Fruchtbarkeit für die landwirtschaftliche Produktion, oder mit hoher Bedeutung als Archive der Natur- und Kulturgeschichte soll vermieden werden.

Der vorliegende, stark vereinfachende „Variantenvergleich – Naturgüter“ lässt keine Rückschlüsse auf die von den einzelnen Varianten ausgehenden Flächeninanspruchnahme und die der Landwirtschaft entzogenen Flächen zu. Diese werden erheblich größer sein, als es die genannte Boden-Neuverriegelung widerspiegelt.

Zur Reduzierung der Inanspruchnahme der hochwertigen landwirtschaftlich genutzten Flächen – es handelt sich durchweg um landwirtschaftliche Vorrangflur 1 – empfehlen wir dringend, die Bündelung mit der Rheintalbahn in allen Abschnitten der „K 5344 neu“ so eng als möglich vorzusehen. Das Entstehen überbreiter Abstände und Restflächen zwischen der „K 5344 neu“ und der ausgebauten Bestandsstrecke der Rheintalbahn ist im Interesse sowohl des Flächenverbrauchs als auch der weiteren Zerschneidung (s. u.) der Raumschaft zu vermeiden. Die uns bislang bekannte Begründung, allein aufgrund des postulierten Zeitversatzes zwischen den Planungen „einen weiteren Abstand zwischen der Straßen- und Bahntrasse“ (Verkehrsuntersuchung, S. 1) vorzusehen, halten wir angesichts des fortschreitenden Verlusts landwirtschaftlicher Flächen in der Region für nicht tragfähig.

Trassenbündelung, Landschaftszerschneidung

Gemäß PS 4.1.0 Abs. 7 (G) soll beim Neubau von Straßen die Trassenbündelung Vorrang vor der Anlage neuer Trassen haben, wenn es sich hierbei um die menschen- und umweltfreundlichste Trasse handelt. Diesem Anspruch wird allein die Variante 4 gerecht. Die Varianten 2 und 2+ setzen zumindest in ihrem nördlichen Teilabschnitt (Umfahrung Langenwinkel) den Bündelungsvorrang um.

Auch für die weiteren Abschnitte (Ringsheim – Gewerbegebiet Dyn A 5 und Gewerbegebiet Orschweier – Kippenheimweiler) plädieren wir für die enge Bündelung mit der Rheintalbahn. Dass eine solche Trasse im südlichsten Abschnitt nicht Teil der Variantenprüfung ist, steht im Widerspruch zu der mit o. g. regionalplanerischen Grundsatz geforderten Auseinandersetzung.

In PS 1.2.5 Abs. 1 (G) sowie in PS 4.1.0 Abs. 2 (G) des Regionalplans für die Region Südlicher Oberrhein ist festgelegt, dass eine weitere Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrsstrassen vermieden werden soll. Die vorgelegten Unterlagen (einschließlich „Variantenvergleich – Naturgüter“) gehen nicht auf diese Festlegungen und die unterschiedlich starke landschaftszerschneidende Wirkung der Trassenvarianten ein. Vor diesem Hintergrund kann unsererseits nur eine sehr grobe Prüfung dieses raumordnerischen Belangs erfolgen.

Mit Ausnahme der Variante 4 sowie der in den Varianten 2 und 2+ enthaltenen bahnparallelen Umfahrung von Langenwinkel kommen die vorgelegten Trassenvarianten dem o. g. Anspruch der Region an die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes nicht nach. Wie bereits o. g., sehen wir auch für den mittigen Abschnitt (Gewerbegebiet Orschweier – Kippenheimweiler) sowie den südlichen Abschnitt (Ringsheim – Dyn A 5) keine Erforderlichkeit von der Trasse der Rheintalbahn abzurücken.

Zur Vermeidung einer weiteren Landschaftszerschneidung sollte ferner aus raumordnerischer Perspektive auch bei der Anbindung an die B 3 zwischen Kippenheim und Mietersheim (so diese verkehrlich erforderlich ist, s. o.) eine Trasse geplant werden, die entsprechend PS 3.1.2 Abs. 3 (G)

- unmittelbar am südlichen Rand des Betriebsgeländes der Fa. Mosolf bzw. nördlichen Rand des Regionalen Grünzugs verläuft, der hier den Abschluss der Siedlungsentwicklung markiert (Variante 4) oder
- möglichst weit im Süden verläuft. (Es bietet es sich an, hier mit der Trassenführung die Abgrenzung der festgelegten Grünzäsur aufzunehmen, da diese zugleich den nördlichen Abschluss des Gewerbegebiets Kippenheim definiert.)

Die Querspange mittig durch den Freiraum zu führen und in Höhe der K 5352 („Sulzer Kreuz“) an die B 3 anzubinden (wie es die Varianten 1, 2, 2+, 3 und 6 vorsehen) könnte aufgrund der erheblichen Zerschneidungswirkungen aus raumordnerischer Perspektive und auf Grundlage der bislang vorliegenden Informationen nicht befürwortet werden. Auch verkehrlich gibt es aus unserer Sicht hierfür keinen Grund:

- Eine Fortsetzung des Verkehrsaufkommens der „K 5344 neu“ auf die K 5352 (Ortsdurchfahrt Sulz, s. o.) ist nicht beabsichtigt.
- Ein weiterer Anschluss (Kreuzung, Kreisverkehr) an der B 3 wirkt sich nicht nennenswert negativ auf den dortigen Verkehrsfluss aus – zumal dieser durch verkehrliche und städtebaulichen Maßnahmen etwa in der Ortsdurchfahrt Kippenheim bewusst reduziert wird und das Verkehrsaufkommen auf der B 3 südlich des Anschlusses der „K 5344 neu“ merklich abnehmen soll (vgl. Verkehrsuntersuchung, Querschnitt 12).

Biotopverbund

Das Vorhaben quert und tangiert (je nach Variante gleich mehrfach) Biotopverbundkorridore sowohl der regionalen Biotopverbundkonzeption als auch des landesweiten Biotopverbunds einschließlich des Generalwildwegeplans (s. o.). (Verlauf und grobe Abgrenzung der Verbundkorridore können der Raumanalyse des Landschaftsrahmenplans entnommen werden, vgl. www.rvso.de/lrp. Entsprechende Geodaten können wir Ihnen auf Wunsch ebenfalls zur Verfügung stellen.)

Es handelt sich hierbei um international bedeutsame Korridore, welche den großräumigen Lebensraumverbund zwischen den Waldlebensräumen des Schwarzwalds über den Unterwald/Kaiserwald zu den Waldkomplexen der Rheinaue herstellen. Das „Landeskonzept Wiedervernetzung“ sieht im weiteren Verlauf des Korridors nach Westen im Bereich der Querung mit der A 5 einen der zehn landesweit „priorisierten Wiedervernetzungsabschnitte“ von Waldlebensräumen. Wir gehen Stand heute davon aus, dass dies im

Zusammenhang mit der Planung des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn zu einem trassenübergreifenden Bauwerk (Grünbrücke) im Umfeld der Tank- und Rastanlage Mahlberg führen wird.

Im Bereich der vorliegenden Trassenvarianten für die „K 5344 neu“ sind unter dem Blickwinkel Biotopverbund insbesondere die teils weniger als 400 m breiten verbliebenen Freiraumbereiche zwischen den Ortslagen Kippenheim und Kippenheimweiler, der Ortslage Kippenheimweiler und der Rheintalbahn bzw. dem Gewerbegebiet Kippenheim und dem Betriebsgelände der Fa. Mosolf von besonderer Bedeutung. Diese sind für die Anbindung und Funktionsfähigkeit der zuvor genannten Wiedervernetzungsmaßnahme essenziell.

Die Regionalpläne sichern gemäß § 22 Abs. 2 NatSchG den Biotopverbund. Hierfür sind im Regionalplan die o. g. gebietskonkreten freiraumschützenden Festlegungen und nachfolgende textliche Festlegungen getroffen worden. Gemäß PS 3.0.6 Abs. 5 (G) sowie PS 3.1.1 Abs. 7 (G) bzw. PS 3.1.2 Abs. 4 (G) sollen beim Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen

- zusätzliche Beeinträchtigungen des Biotopverbunds vermieden werden,
- dem Erhalt und der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds beim Neubau von Verkehrsinfrastrukturen innerhalb von Regionalen Grünzügen bzw. Grünzäsuren in besonderem Maße Rechnung getragen werden,
- bestehende Lebensraumzerschneidungen in Schwerpunktbereichen mittels baulicher Maßnahmen vermindert werden.

Wir können auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen und Trassenvarianten nicht erkennen, ob und inwiefern eine Auseinandersetzung mit diesen raumordnerischen Erfordernissen und der Pflicht zur Berücksichtigung des Biotopverbunds gemäß § 22 Abs. 1 Satz 2 NatSchG sowie § 46 Abs. 3 JWVG stattgefunden hat. Die vorgelegten Varianten (einschließlich der vorgesehenen Knotenpunkte/Kreisverkehre und Rampen) lassen mit Ausnahme der Varianten 5 und 7 erhebliche Eingriffe in besonders sensiblen Bereichen der identifizierten Biotopverbundkorridore erwarten. Dieser Aspekt müsste – einschließlich der zur Eingriffsminderung bzw. zur Erhöhung der Durchlässigkeit und Funktionsfähigkeit des Verbundkorridors möglichen begleitenden Maßnahmen – fachgutachterlich aufgearbeitet werden.

Fazit

Die geplante über 10 km lange Kreisstraße zur Umfahrung der Ortslagen Altdorf, Orschweier, Mahlberg, Kippenheim, Kippenheimweiler und Langenwinkel stellt neben der B 31 West (2. Bauabschnitt Breisach – Gottenheim) derzeit das längste Straßenneubauvorhaben in der Region Südlicher Oberrhein dar. Die politischen Auseinandersetzungen um die Trassenführungen ähneln sich, die fachliche Prüftiefe der Planungen unterscheiden sich dagegen bislang deutlich.

Aus raumordnerischer Perspektive stehen allen vorgelegten Varianten auf Grundlage der uns bislang vorliegenden Informationen noch Vorbehalte entgegen. Eine raumordnerische Einschätzung kann insbesondere zu den

Fragen der engen Bündelung mit der Bahntrasse, der Zerschneidungsminimierung und des Biotopverbunds derzeit nicht vorgenommen werden. Auch vor diesem Hintergrund hielten wir die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (unabhängig der Frage, ob eine solche rechtlich erforderlich ist oder nicht) samt eines koordinierten Scopings für fachlich begründet und zweckdienlich. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Varianten in die Umweltprüfung einzustellen sind und auch die Entscheidung über die Varianten erst im Lichte der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie getroffen werden kann.

Angesichts der Dimension des Vorhabens und den damit verbundenen Eingriffen und Wirkungen empfehlen wir eine weitergehende Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg – insbesondere mit der Höhere Naturschutzbehörde (hinsichtlich der Betroffenheit des Generalwildwegplans auch mit der fachlich zuständigen Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt) und der Höheren Raumordnungsbehörde (vgl. § 36 Satz 3 StrG) sowie ggf. weiteren Fachreferaten (etwa zu Fragen des erforderlichen Genehmigungsverfahrens und der UVP-Pflicht). Auf die aus unserer Sicht unabdingbare enge Abstimmung mit der DB Netz AG haben wir oben bereits hingewiesen.

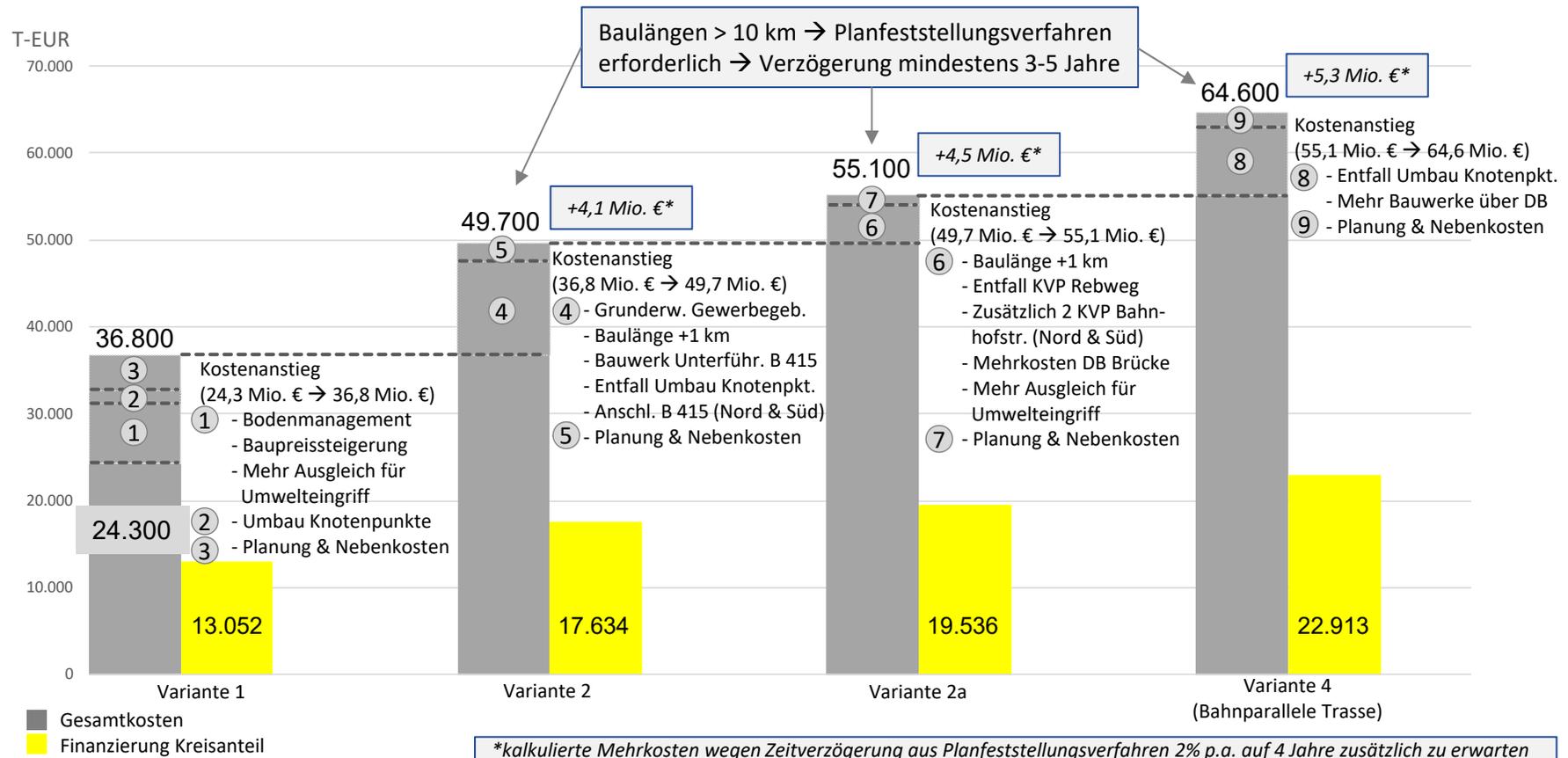
Wir möchten Sie bitten, uns entsprechend unseres überfachlichen Planungsauftrags auch die Stellungnahmen der weiteren beteiligten Stellen zur Kenntnis zukommen zu lassen. Für weitere Abstimmungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit Bitte um weitere Beteiligung und
freundlichen Grüßen

gez.
Fabian Torns

K 5344 Neubau Ringsheim-Lahr

Variantenvergleich: Kosten & Finanzierung



Prämissen für alle Varianten: Gesamtkosten: Beinhalten geschätzte Baukosten, Grunderwerb, zuzüglich Planungskosten (pauschaliert mit 10%), die Kosten für den natur-/artenschutzrechtl. Ausgleich sowie eine Sicherheitsreserve (10%) sind kalkulatorisch individuell berücksichtigt. Die Gesamtkosten zum Stand der Variantenuntersuchung im September 2020 inkludieren keine dynamische Baukostenentwicklung, aufgrund Unterschiede bei der Realisierungszeit.

Finanzierung: Kommunalzuschuss: pauschaliert mit 10% auf die Gesamtkosten / LGVFG: (HH 19/20 mit 50%) ab 2020 pauschaliert mit 60% auf Basis Bau- u. Grunderwerbskosten