



BUND • Waldhornstr. 25 • 76131 Karlsruhe

Regierungspräsidium Karlsruhe  
Abteilung 1  
Schlossplatz 1-3  
76131 Karlsruhe

per E-Mail an: [abteilung1@rpk.bwl.de](mailto:abteilung1@rpk.bwl.de)

**Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland (BUND)**

Landesverband  
Baden-Württemberg e. V.

Regionalverband  
Mittlerer Oberrhein  
BUND-Ökozentrum  
Waldhornstraße 25  
76131 Karlsruhe

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom  
17-0513.2 (B293/12)

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Telefon, Name  
0721 358582, Weinrebe

Datum  
29.09.2021

**Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)  
i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für die B 293,  
Ortsumgehung Berghausen**

**Neubau der Bundesstraße B 293, Ortsumfahrung Berghausen, auf der Gemarkung  
Berghausen (Gemeinde Pfinztal) und Neubau der B 10 zwischen der Gemarkungsgrenze  
und der Ortslage von Pfinztal-Berghausen einschließlich Ersatz eines vorhandenen  
Entwässerungskanals zur Pfinz auf Gemarkung Durlach (Stadt Karlsruhe, Ortsteil  
Grötzingen), sowie Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen  
auf den Gemarkungen Berghausen und Söllingen (Gemeinde Pfinztal).**

Gemeinsame Stellungnahme der nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz  
anerkannten Verbände:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e. V.,

erarbeitet durch die BUND-Ortsgruppe Pfinztal.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äußern uns wie umseitig ausgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus-Helimar Rahn

---

**BUND Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Regionalverband Mittlerer Oberrhein  
Waldhornstraße 25  
76131 Karlsruhe  
T 0721/3585-82, F -87  
bund.mittlerer-oberrhein@bund.net

---

**LNV  
Baden-Württemberg e.V.**  
Arbeitskreis Karlsruhe  
Am Steinweg 53  
76327 Pfinztal  
T 07240/4403  
rahn@justmail.de

---

**NABU Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.**  
Kreisverband Karlsruhe  
Kronenstraße 9  
76133 Karlsruhe  
T 0721/36060  
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

## Stellungnahme

BUND, LNV und NABU halten das Vorhaben aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes für obsolet und rechtlich unzulässig. Es handelt sich um eine jahrzehntealte, antiquierte Planung, die der insbesondere zum Erreichen der Klimaschutzziele notwendigen Mobilitätswende konträr entgegensteht und die in mehreren Punkten gegen geltendes (Umwelt-)Recht verstößt.

Im Einzelnen:

### 1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist im Fernstraßenausbaugesetz auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 als „vordringlicher Bedarf“ gelistet. Diese gesetzliche Festsetzung basiert jedoch offensichtlich auf sachlich falschen Prämissen und ist deshalb als hinfällig anzusehen.

In § 1 Abs. 1 FStrG heißt es: *„Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“* Die B 293 im Bereich Pfinztal-Walzbachtal-Bretten dient jedoch fast ausschließlich dem lokalen und regionalen Verkehr. Sehr deutlich belegt wird dies durch die Tatsache, dass seit 2015 auf der Strecke ein Durchfahrtsverbot für den weiträumigen Schwerlastverkehr (ab 12 to, seit 2020 ab 7,5 to) gilt. Dem weiträumigen Schwerverkehr dient die Strecke demnach überhaupt nicht.

Im Jahr 2000 wurde durch das Ingenieurbüro für Verkehrswesen Köhler, Leutwein und Partner GbR eine Verkehrsbefragung für den Streckenabschnitt bei Pfinztal durchgeführt, nach unserer Kenntnis mit dem Ergebnis eines Fernverkehrsanteils von lediglich 2 %. Neuere Daten hierzu wurden leider nie erhoben; es gibt jedoch keinen Grund für die Annahme, der Fernverkehrsanteil sei seither angestiegen.

Dies steht übrigens nicht im Widerspruch zu der Aussage auf S. 11 des Erläuterungsberichts, die Verkehrssituation auf der B 293 in der Ortsdurchfahrt Berghausen werde vom Durchgangsverkehr geprägt und der Binnen-, Ziel- und Quellverkehr sei im Vergleich zum Durchgangsverkehr eher von untergeordneter Bedeutung. Denn als Binnen-, Ziel- und Quellverkehr wird in den vorgelegten Verkehrsuntersuchungen nur der Verkehr mit Start- und/oder Zielpunkt in Berghausen betrachtet. Durchgangsverkehr jedoch, der aus den anderen Pfinztaler Ortsteilen Söllingen, Kleinsteinbach oder Wöschbach, aus Walzbachtal oder aus Remchingen kommt, ist sicher kein Fernverkehr. Dabei wird der (Durchgangs-)Verkehr aus Söllingen, Kleinsteinbach, Wöschbach und Remchingen auch nach Realisierung des geplanten Vorhabens auch weiterhin durch den Ortskern von Berghausen fahren (müssen).

Der Bundesrechnungshof hat für die 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe mit einem Fernverkehrsanteil von 5 % die Finanzierbarkeit des Vorhabens durch die Bundesrepublik Deutschland in Frage gestellt. Umso mehr muss dies für den hier in Rede stehenden Streckenabschnitt der B 293 gelten. Die B 293 ist zwischen Berghausen und Bretten zur Landesstraße abzustufen; eine Finanzierbarkeit ihres Ausbaus (bzw. eines Teil-Neubaus) durch den Bund ist nicht gegeben.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil vom 20. Mai 1999-4A12.98 festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde den Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens nicht ignorieren darf. Eine aus finanziellen Gründen nicht realisierbare Planung sei rechtswidrig und unzulässig. Der Planung fehle es an der Planrechtfertigung, weil sie vernünftiger Weise nicht geboten sei.

Nicht zu rechtfertigen ist die Planung auch unter dem Aspekt des Klimaschutzes, insbesondere im Licht des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021, das die bisherigen gesetzlichen Regelungen zum Klimaschutz als unzureichend erkannte.

Schon nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung von 2016 soll der verkehrsbedingte Treibhausgasausstoß, der zu 94 % vom motorisierten Straßenverkehr verursacht wird, bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zurückgehen. Bis zum Jahr 2050 muss der Verkehrssektor klimaneutral sein. Tatsächlich aber sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs, im Unterschied zu anderen Sektoren wie Energie oder Gebäude, seit dem Referenzjahr 1990 kaum gesunken und in den letzten Jahren sogar angestiegen. Mit dem Bau neuer Straßen wie den B 293-Umfahrungen Berghausen und Jöhlingen, die zusätzlichen motorisierten Individualverkehr induzieren, sind die Klimaziele im Verkehrssektor zweifellos nicht zu erreichen.

Konkret verstößt die Planung gegen das Berücksichtigungsgebot nach § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Dort heißt es in Abs.1 *„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“* und weiter in Abs. 2 *„Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann.“* Die vorliegende Planung berücksichtigt in keiner Weise die nationalen Klimaschutzziele.

Die Planung verstößt auch gegen die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 des Raumordnungsgesetzes. Dort heißt es in Abs. 2 Nr. 3: *„Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern.“* Die vorliegende Planung konterkariert diesen Grundsatz. Dies ist umso mehr zu kritisieren, als der Kreistag des Landkreises Karlsruhe bereits im Mai 2019, nochmals bestätigt im November 2020, die Albtal-Verkehrsgesellschaft mit der Planung eines weitgehend zweigleisigen Ausbaus der S4-Stadtbahnstrecke Karlsruhe-Bretten-Heilbronn beauftragt hat; der Beginn des zweigleisigen Ausbaus ist für 2025 vorgesehen. Schon ab 2022 ist eine zusätzliche stündliche Bahn-Schnellverbindung Karlsruhe – Heilbronn geplant.

Durch diese Planungen wird die (weitere) Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefördert; der gleichzeitige Neubau von Straßentrassen direkt parallel zur Stadtbahn wäre in höchstem Maße kontraproduktiv. Es ist ein erheblicher Mangel der vorliegenden Straßenplanung, dass der bereits beschlossene Ausbau der Bahnlinie überhaupt nicht erwähnt, geschweige denn berücksichtigt ist. Zu prüfen ist – neben der Summationswirkung der Eingriffe durch Gleis- und Straßenbau – auch, ob neues Gleis und neue Straße überhaupt beide (platz-)technisch machbar wären.

Im BVWP bzw. im zugehörigen Projektinformationssystem (PRINS) ist für das (Teil-)Projekt B 293 Ortsumfahrung Berghausen kein (eigenes) Nutzen-Kosten-Verhältnis (NVK) angegeben, nur für das Gesamtprojekt B 293 Berghausen – Bretten wird ein NKV von 4,6 genannt. Allerdings sind von dem angeblichen jährlichen Nutzen von 9,2 Mio. € allein 4,45 Mio. – also nahezu die Hälfte – Reisezeitgewinne, deren tatsächlicher finanzieller Nutzen schon deshalb anzuzweifeln ist, weil die meisten Zeitgewinne bei Privatfahrten nicht zu finanziellen Vorteilen, sondern zu verlängerten Reisewegen führen, und die überdies aufgrund der falschen, deutlich überhöhten Verkehrs-

prognosen (vgl. 2. Verkehrsprognosen) deutlich überhöht berechnet sind. Damit ist evident, dass der angegebene wirtschaftliche Nutzen und damit der vordringliche Bedarf nicht gegeben sind.

Sofern doch ein (geringerer) (Gesamt-)Nutzen für das (Gesamt-)Projekt gegeben wäre, und sofern die Planungen auch ansonsten rechtmäßig wären – was wir nachdrücklich bestreiten –, müsste zumindest genehmigungsrechtlich über eine Klammerung sichergestellt werden, dass der Bau eines der beiden Teilprojekte B293 Ortsumfahrung Berghausen und Jöhlingen zwingend unter die Bedingung gestellt wird, dass auch das andere Teilprojekt rechtskräftig planfestgestellt ist und die Finanzierungszusage des Bundes für beide Teilprojekte vorliegt.

Die aktuelle Planung kollidiert aus Gründen der Raumordnung auch mit den Vorgaben des Regionalplanes. Variantenauswahl und Bewertung sind vor diesem Hintergrund fehlerhaft.

Die Bedarfsfeststellung im „vordringlichen Bedarf“ ist insgesamt evident unberechtigt und verfehlt. Mangels Planrechtfertigung und aufgrund von Planungsfehlern fehlt es den Planungen insgesamt an der Rechtmäßigkeit.

## **2. Verkehrsprognosen**

Die Verkehrsprognosen sind offensichtlich fehlerhaft. Wenn es auf S. 22 des Erläuterungsberichts heißt *„Daher wurde am 03.05.2018, vor der Sperrung der L 559 in Weingarten ab Juli 2018, der Verkehr an 5 Knotenpunkten in Walzbachtal-Jöhlingen, Pfinztal-Berghausen bzw. Weingarten gezählt. Die Verkehrszählung hat ergeben, dass die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet um ca. 5 % im Vergleich zu den Belastungen des Jahres 2006 zurückgegangen sind.“*, dann ist die Annahme einer Verkehrszunahme bis zum Jahr 2035 (ursprünglich bis 2025) um ca. 22 % durch nichts gerechtfertigt. Im Gegenteil: Nicht eine (Wieder-)Zunahme des Kfz-Verkehrs, sondern eine (weitere) Abnahme ist zu erwarten, zusätzliche Gründe dafür über eine Trendfortsetzung hinaus sind insbesondere der voraussichtlich erhöht bleibende Anteil der im Home-Office Arbeitenden, die zunehmende Nutzung von E-Bikes und das zukünftig weiter verbesserte Angebot des ÖPNV (2. Gleis und dadurch höhere Taktfrequenz für die S4).

Auch die auf S. 21 des Erläuterungsberichts wiedergegebene Tabelle 1 bestätigt, dass das Maximum des Verkehrsaufkommens auf der B 293 bei Berghausen bereits im Jahr 2010 erreicht war:

**Tabelle 1: Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2000-2019**

	B 293 innerorts (Zählstelle 81139) 6917-1107		B 293 außerorts (Zählstelle 81135) 6917-1102	
	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]
	Mo - So	Mo - So	Mo - So	Mo - So
2000	13.251		10.426	
2005	13.648		11.298	
2010	15.063	800 (5,3 %)	12.434	952 (7,7 %)
2011	12.551	957 (7,6 %)	10.280	727 (7,1 %)
2014	12.728	1193 (9,4 %)	9.929	824 (8,3 %)
2015	12.666	803 (6,3 %)	11.463	821 (7,2 %)
2019	13.391	870 (6,5 %)	12.120	896 (7,4 %)

(2016 – 2019 bzw. Kursiv: Fortschreibungen)

Die in Tabelle 2 auf S. 23 des Erläuterungsberichts angegebenen Prognose-Zahlen für den Basis-Nullfall sind deshalb als signifikant zu hoch anzusehen.

**Tabelle 2: Verkehrsbelastungen B 293 ohne Umgehungsstraße**

B 293	Analyse-Nullfall 2006		Prognose Basis-Nullfall 2035		Verkehrszuwachs 2006 – 2035 (Kfz/24h)
	[Kfz/24h]	SV [Fz/24h]	[Kfz/24h]	SV [Fz/24h]	
Einmündung B 10/ B 293 (Bruckstraße)	18.600	1.880 (10,1%)	20.200	2.260 (11,2%)	+9%
südlich K 3541	17.100	1.820 (10,6%)	21.400	2.200 (10,3%)	+25%
nördlich K 3541	14.500	1.800 (12,4%)	20.000	2.150 (10,8%)	+38%
B 293 Ortsausgang	15.400	1.710 (11,1%)	16.300	2.050 (12,6%)	+6%

SV = Schwerverkehr, zul. Gesamtgewicht > 3,5 to

Dies gilt sowohl für den prognostizierten Gesamtverkehr, der voraussichtlich auf der B 293 am

Ortsausgang eher (weiterhin) bei ca. 11.000 bis 12.000 als bei 16.000 Kfz/24h liegen dürfte, als auch noch mehr für den Schwerverkehrsanteil; eine Steigerung des Schwerverkehrs auf mehr als das Doppelte ist bei weiter bestehendem Durchfahrtsverbot wahrlich mehr als unwahrscheinlich! Zum Teil mag diese Fehlprognose bezüglich des Schwerverkehrs darauf beruhen, dass laut den Angaben auf S. 22 des Erläuterungsberichts das Verbot für LKW-Durchgangsverkehr (das seit 2015 ab 12 to, seit 2020 ab 7,5 to gilt) bei der Verkehrsuntersuchung überhaupt noch nicht berücksichtigt wurde.

Grundsätzlich ist es als erheblicher Mangel der Planung anzusehen, wenn im Jahr 2021 eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 auf Basis einer Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2006 vorgelegt wird. Eine komplett neue Verkehrsanalyse wäre zwingend erforderlich!

Ein Detailmangel bei den Verkehrsuntersuchungen ist es außerdem, dass die Verkehrsbelastung in Grötzingen anscheinend überhaupt nicht berücksichtigt wurde. Derzeit staut sich (in den Nachmittags-/Abendstunden) der aus Karlsruhe kommende Verkehr von Berghausen her in den Grötzinger Tunnel zurück und führt zu einer erheblichen oberirdischen Verkehrsbelastung in Grötzingen; ob dies nach Fertigstellung der vorliegenden Planung deutlich besser würde, darf bezweifelt werden. Umgekehrt würde sich zukünftig (in den Morgenstunden) der Verkehr in Richtung Karlsruhe nicht mehr wie jetzt an der Einmündung der Gewerbestraße (und des Grenzwegs) stauen, sondern erst am Tunneleingang, wo sich der Verkehr auf eine Fahrspur verengt – es sei denn, man nimmt bewusst in Kauf, dass ein Großteil den oberirdischen Weg durch Grötzingen nimmt und dort die Anwohner zusätzlich belastet.

### **3. Lärm- und Schadstoffprognosen**

Aufgrund der fehlerhaft überhöhten Verkehrsprognosen sind auch die darauf basierenden Lärm- und Schadstoffprognosen – insbesondere für die Situation in der Ortsdurchfahrt Berghausen im Basis-Nullfall - als signifikant zu hoch zu bewerten.

Bei den Lärmprognosen kommt neben den zu hoch angesetzten Verkehrszahlen und dem aller Wahrscheinlichkeit nach unzureichend berücksichtigten zunehmenden Anteil an (leiseren) Elektrofahrzeugen als zusätzlicher Fehler hinzu, dass bei den Lärmberechnungen offenbar nicht berücksichtigt wurde, dass auf den Ortsdurchfahrten der B 293 – sowohl in Berghausen als auch in Jöhlingen – bereits seit geraumer Zeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, sondern dass mit 50 km/h gerechnet wurde; vgl. 17.1 „Schalltechnische Untersuchung“, Tabelle 2 auf S. 12 und 19.7.1\_11 „Anlage\_V5\_Laermuntersuchungen\_Teil\_1“, Anlage B.

Somit werden im Planwerk die innerörtlichen Lärmbelastungen im Prognose und das Lärmentlastungspotential im Planfall signifikant zu hoch bewertet; eine Neuberechnung/-bewertung ist zwingend erforderlich.

Auf S. 39 des Erläuterungsberichts heißt es: *„Auf den Ortsdurchfahrtsstrecken im Zuge der B 10 und im Zuge der B 293 südlich der K 3541 liegt die Abnahme der Verkehrsbelastung (Gegenüberstellung Prognose-Basis-Nullfall 2035 zu Prognose-Planfall 2035 ohne B 10) deutlich unter 50% und entfaltet keine nachhaltige Wirkung hinsichtlich einer Lärmentlastung.*

*Auf der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der B 293 nördlich der K 3541 steigert sich die Verkehrsabnahme von ca. 45 % auf ca. 68%. Hier ist eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduzierung zu erwarten. Dies zeigen auch die in der „Schalltechnischen Abschätzung“ des IB Fischer (13.08.2009) in Tab. 4.2 und 4.3 dokumentierten Emissionspegel für den genannten Abschnitt der bestehenden B 293, die bei Realisierung der Ortsumfahrung B 293 neu um ca. 8 dB(A) zurückge-*



hen.“ Das ist sicher insoweit richtig, als auf der B 10 und auf der B 293 südlich der K 3541 wegen des verbleibenden Verkehrs aus Richtung Söllingen/Kleinsteinsbach sowie aus Wöschbach keine nennenswerte Lärmentlastung zu erwarten ist; lediglich nördlich der K 3541 mag eine Verkehrsabnahme > 50 % und damit eine spürbare Lärminderung zu erwarten sein. Bei dem Abschnitt nördlich der K 3541 handelt es sich aber um den ohnehin am wenigsten belasteten Abschnitt der Ortsdurchfahrtsstrecken, und falsch sind die in den genannten Tabellen 4.2 und 4.3 aufgeführten absoluten Zahlen, weil sie – wie schon ausgeführt – mit falschen, überhöhten Verkehrsprognosezahlen und fälschlich mit 50 km/h statt mit 30 km/h berechnet wurden – sie stammen schließlich auch schon aus dem Jahr 2009 und sind somit hoffnungslos veraltet.

Die Stickstoffdioxid-Konzentrationen sind in Berghausen an der Messtelle in der Karlsruher Straße seit 2012 rückläufig und liegen seit 2016 unter dem Grenzwert, mit weiter abnehmender Tendenz (s. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-reihen>). So ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass in Berghausen an der B 293-Ortsdurchfahrt auch in Zukunft (im Prognose-Nullfall) – verstärkt durch den zunehmenden Anteil an NO<sub>2</sub>-emissionsfreien Elektrofahrzeugen – die Stickstoffdioxidbelastungen deutlich unter dem zulässigen Grenzwert bleiben werden – anders als im Planwerk behauptet wird.

Ebenso gilt auch für die Feinstaubbelastungen, dass diese in Pfinztal seit etlichen Jahren rückläufig sind; seit 2011 werden die Grenzwerte (sowohl für PM 10 als auch für PM 2,5) zuverlässig unterschritten, mit stetig abnehmender Tendenz (s. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/lange-reihen>). So ist mit Sicherheit anzunehmen, dass auch in Zukunft (im Prognose-Nullfall) keine unzulässigen Feinstaubbelastungen auftreten werden.

Fazit: Die bereits seit Jahren sinkenden Lärm- und Schadstoffbelastungen geben keinen Anlass, die Ortsdurchfahrt der B 293 durch Berghausen über die bestehenden Trends hinaus zusätzlich durch eine Ortsumfahrung (mit all ihren umweltschädlichen Nachteilen und ihren nur marginalen Lärm-Entlastungswirkungen) zu entlasten.

## **4. Naturschutz / Artenschutz**

### 4.1 Fledermäuse

Unmittelbar im Bereich der geplanten Straßentrasse wurden mit dem Grauen Langohr eine vom Aussterben bedrohte (in Baden-Württemberg und deutschlandweit), mit Fransen- und Breitflügel-Fledermaus und dem Kleinabendsegler drei stark gefährdete (Rote Liste BW) und mit Bart- und Zwergfledermaus zwei gefährdete Fledermausarten nachgewiesen.

Nach der Tabelle 10 auf S. 43/44 in 19.6.4 „Fachbeitrag Fauna 2021“ sind das „*Vorkommen einer landesweit vom Aussterben bedrohten Art oder Vorkommen von mindestens zwei stark gefährdeten Arten*“ Kriterien für Wertstufe 8 (*überregional bis landesweit bedeutsam*). Warum dann auf S. 47 des Fachbeitrags Fauna die Untersuchungsflächen beidseits der S-Bahnlinie als Lebensraum für Fledermäuse nur mit Wertstufe 7 (*regional bedeutsam*) bewertet werden, erschließt sich uns nicht.

Für alle Fledermausarten gilt nach § 44 BNatSchG, dass „*das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht*“ werden darf.

Durch die neue Straßentrasse entsteht jedoch betriebsbedingt ein deutlich erhöhtes Tötungsrisiko für alle genannten Fledermausarten, insbesondere – aber nicht nur - für die besonders stark kollisionsgefährdeten Arten Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Graues Langohr. Zum

– vom Aussterben bedrohten - Grauen Langohr heißt es in 19.4.2 „Artenschutzbeitrag Feststellungsentwurf“, S. 29: *„Nach BERNOTAT & DIERSCHKE (2016) besteht für das Graue Langohr ein sehr hohes Kollisionsrisiko an Straßen. Die Mortalitätsgefährdung durch Kollisionen an Straßen wird als sehr hoch bewertet.“*

Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Minderung des Tötungsrisikos müssen als unzureichend bewertet werden:

Zur Maßnahme 4.1 V<sub>CEF</sub> „Durchlass unter der B 293 im Bereich `Schreibers Klamm`“: Der Durchlass unter der Bahn ist jetzt schon ca. 25 m lang, er müsste, um auch die zukünftige Straße zu unterqueren, um weitere 20 m, also fast auf die doppelte Länge verlängert werden. Es ist reine Vermutung, dass die Fledermäuse diesen sehr langen Durchlass dann noch annehmen würden; ohne einen entsprechenden Nachweis muss dies bezweifelt werden, und es ist vielmehr davon auszugehen, dass sie dann Bahn und Straße überfliegen und dabei einem erheblichen Kollisions- = Tötungsrisiko unterliegen.

Zu den Maßnahmen 4.2.2 V<sub>CEF</sub>, 5.2 V<sub>CEF</sub> und 6.2 V<sub>CEF</sub> „Pflanzung großkroniger Bäume im Bereich nachgewiesener Transferstrecken“: Es sind keine Großbaum-Verpflanzungen vorgesehen, sondern es sollen lediglich Bäume mit einem Stammumfang von 20 – 25 cm (entsprechend ca. 7 – 8 cm Stammdurchmesser) gepflanzt werden (vgl. 9.3 Maßnahmenblätter). Bis diese Bäume wirklich große Kronen entwickeln würden und damit die vorgesehene Wirkung entfalten könnten, nämlich die Fledermäuse vom Überfliegen der Trasse in niedriger Höhe abzuhalten, würden ca. 20 – 30 Jahre ins Land gehen. Bis dahin verbliebe ein signifikant erhöhtes, unzulässiges Tötungsrisiko.

#### 4.2 Amphibien

Zum Vorkommen des streng geschützten Springfroschs im Trassenbereich westlich der ICT-Zufahrt heißt es in 19.4.2 Artenschutzbeitrag Feststellungsentwurf, S. 34: *„Im Bereich der geplanten Trasse befindet sich auf einem Privatgrundstück im Bereich „Schreibers Klamm“ ein kleiner Folienteich, in dem im Frühjahr 2016 zwei Laichballen des Springfroschs nachgewiesen wurden. Demnach war im Bereich der geplanten Trasse von einem sehr kleinen, nur wenige Individuen umfassenden Vorkommen des landesweit gefährdeten und europarechtlich streng geschützten Springfrosches auszugehen. Weitere Amphibienarten wurden dort 2016 nicht vorgefunden. Bei der Kontrolle im Frühjahr 2019 hat sich gezeigt, dass der Folienteich ausgetrocknet und eingewachsen war.“* Das Vorkommen des Springfroschs sei dort erloschen.

Richtig ist, dass der Folienteich infolge der sehr warmen, trockenen Jahre 2018 und 2019 im Jahr 2019 – wie auch manche anderen Kleingewässer auf Pfnztaler Gemarkung und ebenso z.B. das



Weingartener Moor – kein Wasser führte. Bereits 2020 und auch 2021 war der Teich jedoch wieder mit Wasser gefüllt, s. Foto, und von der Grundstücksbesitzerin, [REDACTED]

[REDACTED] wurden auch wieder (Spring-)Frösche am Teich beobachtet. Die – wenn auch kleine, aber deshalb auch stark gefährdete – Springfroschpopulation dort ist also sehr wohl noch vorhanden.

Der Trassenbau dort würde zum einen den Teich als Fortpflanzungsstätte beseitigen, ohne dass eine geeignete (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahme vorgesehen ist; denn der im Rahmen der Maßnahme 8.2 A<sub>CEF</sub> „Anlage eines



Amphibien-Laichgewässers“ im Deisental geplante neue Teich wäre zu weit entfernt und für die Springfrosch-Population westlich der ICT-Zufahrt nicht erreichbar. Zum anderen würde durch die Trasse der Landlebensraum dieser Population erheblich verkleinert. Und zum dritten wäre diese Population baubedingt und betriebsbedingt (beim Queren der Straße) einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt, gegen das keinerlei Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (und auch kaum möglich) sind, und das sehr wahrscheinlich zum Erlöschen der kleinen Population führen würde.

Die bereits genannte Maßnahme 8.2 A<sub>CEF</sub> ist als CEF-Maßnahme für die Beeinträchtigung des derzeit im Deisental vorhandenen Laichgewässers durchaus geeignet. Auch mag die Maßnahme 6.1.4 V<sub>CEF</sub> „Errichtung eines temporären Amphibienschutzzaun am Rand des Baufelds im Deisental, um das Einwandern der Tiere in das Baufeld zu vermeiden.“ geeignet sein, um das baubedingte Tötungsrisiko für die Gras- und Springfroschpopulationen im Bereich Deisental hinreichend zu minimieren. Es entsteht jedoch durch die neuen Straßenstrecken in dem Bereich ein signifikant erhöhtes betriebsbedingtes Tötungsrisiko, da sicher mit Straßenquerungen durch die dort vorkommenden Gras- und Springfrösche zu rechnen ist. Dieses betriebsbedingte Tötungsrisiko wird im Planwerk gar nicht erwähnt, so dass auch keine Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen sind (die dort auch kaum erfolgsversprechend umsetzbar wären).

Fazit: Für die Springfrösche droht durch das Vorhaben der unausgeglichene Verlust eines Fortpflanzungsgewässers, eine erhebliche Verkleinerung des Landlebensraums und ein insbesondere betriebsbedingt signifikant erhöhtes Tötungsrisiko.

#### 4.3 Reptilien

In den faunistischen Untersuchungen wurden lediglich im Trassenbereich östlich der ICT-Zufahrt in zwei Teilflächen Zauneidechsen nachgewiesen (s. 19.4.2 „Artenschutzbeitrag Feststellungsentwurf“, S. 32). Tatsächlich gibt es jedoch auch westlich der ICT-Zufahrt, südlich der Bahnlinie nahe der Schreibersklamm, Vorkommen sowohl der Zauneidechse als auch der Schlingnatter, die beide von der Grundstücksbesitzerin [REDACTED] dort im vergangenen und in diesem Jahr mehrfach beobachtet wurden.

Dass diese Vorkommen bei den Untersuchungen übersehen wurden, ist nicht verwunderlich, sind doch sowohl Zauneidechsen als auch Schlingnattern auch bei systematischer, sorgfältiger Suche nur sehr schwer zu entdecken. So findet sich in den Unterlagen zum Verfahren B 293 Umfahrung Jöhlingen in 19.4.1 „Artenschutzbeitrag zum Variantenvergleich“ von 2009 noch die Aussage: „Im Rahmen der dargestellten Bestandserhebungen wurde gezielt auf mögliche Vorkommen der Zauneidechse, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie steht und nach BNatSchG streng geschützt ist, geachtet. In der Feldflur von Jöhlingen sowie entlang der Waldränder wurden aber keine Vorkommen der Art entdeckt.“ In den Jahren 2015 und 2019 wurden dort dann an sieben verschiedenen Stellen Zauneidechsen gefunden.

Zum Schutz der Reptilienvorkommen westlich der ICT-Zufahrt sind im Planwerk – verständlicherweise, da diese Vorkommen nicht bekannt waren – keinerlei Vermeidungs- (gegen das baubedingte Tötungsrisiko) und vorgezogene Ausgleichs- (für den Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten) Maßnahmen vorgesehen. Hier müsste erheblich nachgebessert werden.

Keine Nachbesserungsmöglichkeiten sehen wir allerdings gegen das betriebsbedingt auf den neuen Straßenstrecken, sowohl westlich als auch östlich der ICT-Zufahrt, signifikant erhöhte Tötungsrisiko für Zauneidechsen und Schlingnattern, die sicher hier wie dort zukünftig versuchen werden, die Straßen zu queren. Dies wurde anscheinend auch für die Eidechsenvorkommen öst-

lich der ICT-Zufahrt überhaupt nicht bedacht.

#### 4.4 Vögel:

Es ist nur teilweise richtig, dass – wie in 19.4.2 „Artenschutzbeitrag zum Feststellungsentwurf“ beschrieben wird – das Tötungsverbot nach § 44 BNatSchG für Vögel bei dem Vorhaben vermieden werden kann; es entsteht durchaus ein betriebsbedingtes zusätzliches Kollisionsrisiko insbesondere für Greifvögel wie Mäusebussard und Turmfalke.

Gar nicht richtig ist, dass, wie in Tabelle 6 der Unterlage 19.4.2 „Artenschutzbeitrag Feststellungsentwurf“ angegeben, nur drei Reviere „bewertungsrelevanter Brutvogelarten“ eine störungsbedingte (Teil-)Betroffenheit erleiden. Denn alle europäischen Vogelarten sind nach der Vogelschutzrichtlinie europarechtlich streng geschützt und damit auch bewertungsrelevant. Das Vorhaben führt aber zu einer störungsbedingten Betroffenheit einer Vielzahl weiterer Brutreviere anderer Vogelarten (die Anzahl ist leider im Planwerk nicht angegeben) sowohl in der gesamten Fläche zwischen Bahnlinie und Siedlungsrand Berghausen als auch in der Pfinzau im Bereich des Knotens B 10 / B 293. Dies halten wir sehr wohl für eine unzulässige erhebliche Störung für die betroffenen, alle europarechtlich streng geschützten Vogelarten.

Außerdem werden insgesamt 10,59 ha Fläche versiegelt bzw. als Straßennebenflächen dauerhaft beansprucht (s. 19.1 „LBP Erläuterungsbericht“, S. 147) und gehen so als Flächen für Nistmöglichkeiten dauerhaft verloren. Dies halten wir sehr wohl für eine unzulässige Zerstörung von Fortpflanzungsstätten.

Dabei spielt es auch – weder für die Störungen noch für den Flächenverlust - keine Rolle, dass mehrheitlich (noch) weit verbreitete und häufige Vogelarten betroffen sind; denn (nicht nur) für fast alle Vogelarten ist ohnehin ein allgemeiner Arten- und Individuenrückgang zu beobachten, so dass ein weiterer Flächen-/Revierverschlechterung ganz sicher zu einer (weiteren) Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen lokalen Populationen führen würde.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass neben der intensiven Landwirtschaft die Bebauung und Zerschneidung der freien Landschaft durch neue Siedlungs- und Verkehrsflächen ohnehin eine der Hauptursachen für den allgegenwärtigen Biodiversitätsschwund ist, den zu stoppen das Land Baden-Württemberg und die Bundesrepublik Deutschland sich zum Ziel gesetzt haben.

Die Realisierung des Vorhabens stünde diesem Ziel diametral entgegen.

## **5. FFH-Beeinträchtigung**

Bei der Prüfung auf FFH-Beeinträchtigungen fehlt eine Prüfung der Summationswirkungen von geplanter Straßentrasse und geplantem 2. Bahngleis.

## **6. Landschaftsschutzgebiet „Pfinzgau“**

Nach § 6 der Verordnung über das LSG Pfinzgau gelten die ansonsten greifenden Verbote nicht „für den Bau einer Ortsumgehungsstraße Berghausen B 10/B 293, soweit hierfür ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.“ Somit ist dem Buchstaben nach das Vorhaben mit der Landschaftsschutzgebietsverordnung vereinbar, dem Inhalt nach verstößt es jedoch massiv gegen die in der Verordnung beschriebenen Schutzzwecke.

## 7. Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz

### 7.1 Kompensation Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG / § 14 NatSchG BW dar. Die dadurch verursachten Beeinträchtigungen sind, soweit nicht vermeidbar, auszugleichen oder zu ersetzen (= zu kompensieren).

Im Planwerk fehlt es leider an einer sauberen, quantifizierenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, z.B. nach den Vorgaben der Ökokonto-Verordnung. Stattdessen werden lediglich Größenangaben zu den Eingriffs- und Kompensationsflächen gemacht, die jedoch ein deutliches Kompensations-Defizit erkennen lassen:

Einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von 10,59 ha (19.1 LBP Erläuterungsbericht, S. 147) steht eine Summe der Maßnahmenflächen von 8,44 ha (19.1 LBP Erläuterungsbericht, S. 145) gegenüber, schon dies ergibt ein Defizit von 2,15 ha.

Zusätzlich abzuziehen sind die Maßnahmenflächen 8.3 A, 8.4 A, 8.5 A, 9.1 A und 9.2 A mit insgesamt 6,61 ha, weil für diese nur eine dingliche Sicherung und eine (Erst-)Pfleger für 5 Jahre vorgesehen sind (siehe 19.1 „LBP Erläuterungsbericht“, S. 145, und 9.3 „Maßnahmenblätter“). Ohne eine dauerhafte Sicherung und Erhaltungspflege jedoch wären diese Maßnahmen sinnfrei; bereits ca. 20 Jahre später – und der Eingriff würde dann sicher noch weiter andauern – wären die Flächen mit höchster Wahrscheinlichkeit wieder in ähnlichem Zustand wie heute, d.h. mit unerwünschten Gehölzen bestockt. So erhöht sich das Kompensationsdefizit, in Flächengrößen berechnet, auf 8,76 ha.

Selbst, wenn hier hin zu einer dauerhaften Sicherung und Erhaltungspflege nachgebessert würde, bliebe die Maßnahme 8.4 A mit einer Gesamtfläche von 2,27 ha nicht voll anrechnungsfähig, da ein Großteil dieser Fläche bereits seit einigen Jahren in Regie durch den Landschaftserhaltungsverband Landkreis Karlsruhe (LEV) gepflegt wird und entbuscht und aufgewertet wurde.

Praktisch komplett nicht anrechnungsfähig bliebe auch bei Planung einer dauerhaften Sicherung und Erhaltungspflege die Maßnahme 9.2 A „Zurückdrängen der Gehölzsukzession und angepasste Pflege zur Offenhaltung des Söllinger Talbergs“ mit einer Flächengröße von 1,75 ha. Denn laut Unterlage 19.6.3 „Aktualisierung der Biotopstrukturtypenkartierung und Erfassung der Vorkommen wertgebender Pflanzenarten“, S. 28, besteht sie im jetzigen Istzustand fast vollständig aus „*Sukzessionswald aus Laubbäumen (58.10)*“ von „*mittlerer bis hoher naturschutzfachlicher Bedeutung (Wertstufe 6)*“.

Zum Entwicklungsziel der Maßnahmenfläche 9.2 A heißt es in 19.6.3 (S. 41): „*Nach einer Entwicklungszeit von 25 Jahren ist zu erwarten, dass sich je nach Nutzung Fett- und/oder Magerwiesen mittlerer Standorte einstellen. Mit Streuobstbestand kommt diesen Biotoptypen eine mittlere bis hohe und/oder eine hohe Wertigkeit zu (Wertstufe 6 und/oder 7). Zur Sicherung und Optimierung von Habitaten der Spanischen Flagge (*Euplagia quadripunctaria*) soll eine hochstaudenreiche Saumvegetation entwickelt werden. Bei geeigneter Pflege ist davon auszugehen, dass sich eine mesophytische Saumvegetation (35.12; Wertstufe 5-6) einstellt.*“

Demnach ist das Aufwertungspotential dieser Fläche minimal bis nicht gegeben, zumal in 25 Jahren auch der (jetzt Sukzessions-, dann Laub-Misch-)Wald eine höhere Wertigkeit entwickeln wird.

Hinzu kommt, dass auch ein Sukzessionswald Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes ist und demnach eine Waldumwandlungsgenehmigung erforderlich wäre.

Fazit: Für den Eingriff in Biotopstrukturen ist bei Weitem keine adäquate Kompensation vorgesehen, der Eingriff ist deshalb unzulässig.

Dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, dass ein Großteil der für Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Flächen sich in Privatbesitz befindet. Die Bereitschaft der Grundstückseigentümer insbesondere im Gebiet Talberg, ihre Grundstücke herzugeben, dürfte gering sein, nachdem sich vor Jahren die dortigen Eigentümer massiv gegen die damals beabsichtigte Ausweisung eines Naturschutzgebietes am Talberg gewehrt haben.

Erheblich ist auch die zu erwartende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dies mag entlang der Trasse neben der bestehenden Bahnlinie noch durch angemessene Bepflanzung (mittel- bis langfristig) weitgehend minimierbar sein, insbesondere die großflächige technische Überprägung der Landschaft nahe der Pfingz durch ein Übermaß an neuen Straßenabschnitten wird aber in keinsten Weise auch nur annähernd kompensiert.

### 7.2 Kompensation Schutzgut Boden

Im Unterschied zur Kompensation für den Eingriff in Natur und Landschaft – Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope – enthält das Planwerk (in 19.1 LBP Erläuterungsbericht, Anhang Teil D) für den Eingriff in das Schutzgut Boden eine quantitative Bilanz in Ökopunkten gemäß Empfehlungen der LUBW und Ökokontoverordnung.

Demnach verbleibt, nach Anrechnung auch der (Biotop-Aufwertungs-)Maßnahmen 7.1 A „Entwicklung von Magerwiesen und Staudensäumen“ und 8.1 A „Umwandlung von Acker in Grünland“, ein Defizit von -299.993 ÖP. Dazu wird dann ausgeführt: *„Fazit: Beim Schutzgut ‚Boden‘ ergeben sich durch die Versiegelung, den Baubetrieb und die Anlage von Verkehrsgrünflächen erhebliche Beeinträchtigungen, die nur in begrenztem Maße in gleichartiger Weise (= Ausgleich) zu kompensieren sind. Nach den naturschutzrechtlichen Vorgaben ist deshalb vorgesehen, das verbleibende Defizit in gleichwertiger Weise (= Ersatz) abzudecken. Dazu werden Maßnahmen in Ansatz gebracht, die zwar vorrangig der Kompensation von Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter des Naturhaushaltes (insbesondere der Schutzgüter ‚Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt‘ sowie ‚Oberflächengewässer/Oberflächenwasser‘) dienen, sich gleichzeitig aber auch schutzgutübergreifend – zumindest mittelbar – positiv auf Funktionen des Bodens auswirken (z.B. durch die Minderung der Bewirtschaftungsintensität) und allgemein zur Stabilisierung des Naturhaushaltes beitragen.“*

Welche weiteren (Ersatz-)Maßnahmen dazu wie in Ansatz gebracht werden sollen, wird an keiner Stelle im Planwerk ausgeführt. Tatsächlich findet sich (vgl. 9.3 Maßnahmenblätter) außer den bereits genannten Maßnahmen 7.1 A und 8.1 A im Planwerk keine einzige weitere Maßnahme, die (auch) eine Verbesserung des Bodens/der Bodenfunktionen bewirken würde.

Somit verbleibt auch für das Schutzgut Boden ein erhebliches Kompensationsdefizit.

## **8. Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter

- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch massive Eingriffe in ein Landschaftsschutzgebiet und eine Vielzahl geschützter Biotope, durch die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von zum Teil streng geschützten Tierarten, durch ein betriebsbedingt erhöhtes Tötungsrisiko insbesondere für Fledermäuse, Reptilien und Amphibien, teilweise auch für Vögel,
- Boden durch die Neuversiegelung großer Flächen,

- Wasser durch den erheblichen Eingriff (Versiegelung!) in die Pfinzaue, durch die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung, durch die Missachtung der Bewirtschaftungsziele (Verbesserungsgebot, Verschlechterungsverbot),
- Klima/Luft durch die steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Beeinträchtigung von Frischluftproduktion und -austausch,
- Landschaft und Landschaftsbild durch massive technische Überprägung.

Einzig für das Schutzgut Mensch ergäben sich auch positive Auswirkungen durch die (im Planwerk aber überschätzten, siehe 3. Lärm- und Schadstoffprognosen/-belastungen) Verminderungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang (eines Teils) der B 293 in Berghausen, denen allerdings auch negative Auswirkungen durch die Beeinträchtigung von Erholungsräumen und durch die Lärm-Neubelastung anderer Wohngebiete (Untere Au, Hans-Thoma-Straße) gegenüberstehen.

Fazit: In Summe überwiegen ganz erheblich die negativen Umweltauswirkungen; das Vorhaben ist nicht umweltverträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Verbände

Dr. Klaus-Helimar Rahn  
Sprecher LNV-Arbeitskreis Karlsruhe