

12 Schlussfolgerungen und zusammenfassende Empfehlungen aus der Machbarkeitsstudie

Für die Entwicklung der Trasse der Westtangente im Bereich VS-Marbach steht nur ein enger Korridor zur Verfügung. Somit lassen sich keine wesentlichen Varianten in der Führung der Trasse ableiten.

Die Trasse der Ost-West-Verbindungsspanne orientiert sich im Westen vorwiegend am Gelände, d.h. der Anschluss an die Westtangente im Bereich "Buchhalde". Im Osten wird sie durch den Anschluss an den vorhandenen Knotenpunkt mit der B 33 bestimmt unter Berücksichtigung vorhandener Wegführungen und der notwendigen Abstände zu landwirtschaftlichen Hoflagen. Die Überwindung des Höhenunterschieds an der Buchhalde lässt sich über eine direkte als auch über eine geländenahe indirekte Trassierung gewährleisten. Die indirekte Trassierung besitzt jedoch ein höheres Konfliktpotenzial und wird somit vorerst verworfen.

Für die Knotenpunkte konnten jedoch verschiedene Bau- und Betriebsformen erarbeitet werden. Die Wahl der Bau- und Betriebsform der Knotenpunkte haben jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf den Trassenverlauf.

Insgesamt zeigt die Lage und Größe der naturschutzrechtlichen, wasserschutzrechtlichen und bau- bzw. immissionsschutzrechtlichen Schutzgebiete einen überwiegend mittleren bis hohen Raumwiderstand des Untersuchungsraumes der Machbarkeitsstudie an. Es sind im Bereich der Trassenführung der OU L 178 Westtangente, der Ost-West-Verbindungsspanne und der Osttangente keine gravierenden rechtlichen Zulassungshemmnisse erkennbar, die eine weitere Planung und Verwirklichung der Ortsumfahrungen aussichtslos erscheinen lassen würden.

- Die sich abzeichnenden Konflikte mit den EU-Vogelschutzgebiet "Baar", Gebiete mit besonders bzw. streng geschützten Tierarten sowie mit der punktuellen bzw. kleinräumigen Betroffenheit des Überschwemmungsgebiets der Brigach lassen sich im Rahmen von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen so stark mindern, dass entsprechende naturschutzrechtliche und wasserschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen erreicht werden können.
- Mit der optimierten Trassierung der Streckenführungen der West- und Osttangente sowie der Ost-West-Verbindungsspanne kann – mit Ausnahme des Bereichs Hochbehälter "Sallen" sowie im Bereich der Knotenpunkte 1, 23 und 7 – den gesetzlich geschützten Biotopen vollständig und den Kernzonen bzw. den wertvollsten Bereichen der Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet "Baar, Eschach und Südostschwarzwald" und EU-VSG "Baar") sowie den meisten Wasserschutzgebieten ausgewichen werden. Die Inanspruchnahmen des EU-Vogelschutzgebietes "Baar" sowie die WSG-Zonen III der Wasserschutzgebiete "Mineralien II+III" (Ost-West-Verbindungsspanne) und "Entenfang, Bad Dürnheim-Brigachtal" (Osttangente) lässt sich nicht vermeiden. Für die Bereiche der Wasserschutzgebiete sind entsprechend der WSG-Verordnungen ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen gemäß der 'Richtlinie für den Bau von Straßen in Wasserschutzgebieten' vorzusehen.
- Gleiches gilt für die am Siedlungsrand von Marbach kleinräumig beanspruchte Fläche des Überschwemmungsgebietsbereichs der Brigach. Hier sind entsprechende Untersuchungen vorzunehmen inwieweit sich diese geringfügige Flächenbeanspruchung überhaupt auf den Retentionsraum und die Hochwassersituation der Brigach auswirkt.



- Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass Ausnahmegenehmigungen von den Schutzbestimmungen des Vogelschutzgebiets und der WSG mit Aussicht auf Erfolg erwirkt werden können.

Auch wenn aufgrund der Datenlage ohne konkrete Erfassungen / Kartierungen gegenwärtig kein direkter Raumbezug von Arten in den von der Planung beanspruchten Lebensräumen möglich ist, ist davon auszugehen, dass insbesondere die in dem Standarddatenbogen des EU-Vogelschutzgebietes "Baar" genannten Anhang I-Arten im Untersuchungsraum grundsätzlich vorkommen können. Vor dem Hintergrund sind im Untersuchungsraum zwar Konflikte hinsichtlich der streng geschützten Tierarten mit den Belangen des besonderen Artenschutzes gemäß § 44 Abs. 1BNatSchG zu erwarten, allerdings lassen sich bei vielen Arten Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen so konzipieren, dass die Verbotstatbestände nicht eintreten.

In diesem Zusammenhang bieten sich sicher auch gute Möglichkeiten der Maßnahmenkonzeption im Zuge des Rückbaus der K 5734 an.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie können daher ohne detaillierte Untersuchungen des Vorkommens der artenschutzrechtlich relevanten Tierarten keine abschließenden Aussagen zur Überwindbarkeit von artenschutzrechtlichen Planungshindernissen getroffen werden. Entsprechend präzise und zuverlässige Aussagen lassen sich erst nach Durchführung umfangreicher faunistischer Geländeerhebungen in den nachfolgenden Planungsverfahren treffen.

Der Raumwiderstand der Planung bezogen auf das EU-Vogelschutzgebiet "Baar" ist gegeben. Die als Erhaltungsziel angegebenen Vogelarten können durch die Planung beeinträchtigt werden. Hier sind es weniger die betrieblichen Aspekte der Straßenplanung sondern mehr die Flächeninanspruchnahmen – insbesondere in Verbindung mit den direkt betroffenen Waldgebieten "Buchhalde" und "Beckhofener Halde" sowie den geplanten Siedlungs- und Gewerbegebietserweiterungen am östlichen und südlichen Ortsrand von Brigachtal (kumulative Betrachtung) – die die Konflikte auslösen. Entsprechend ist im Rahmen der weiteren Planungsverfahren eine vollständige VS-Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet "Baar" erforderlich.

Mit den Belangen des Immissionsschutzes der Wohnbevölkerung sind keine erheblichen Konflikte zu erwarten, da im Bereich der neuen Trassenführung der OU L 178 Westtangente am westlichen Ortsrand von VS-Marbach Grenzwertüberschreitungen durch die Anlage von Lärmschutzeinrichtungen verhindert werden können und damit gleichzeitig in diesen Bereichen auch die Lärmimmissionen der Bahnlinie vermindern. Zusätzlich werden auch die Belastungen der in den Ortszentren wohnenden und arbeitenden Menschen durch Lärm und Luftschadstoffe an den vorhandenen Ortsdurchfahrten der L 178 nach Bau und Inbetriebnahme der Ortsumgehung erheblich gemindert.

Für den Bereich der Ost-West-Verbindungsspanne und der Osttangente sind aufgrund der großen Entfernung ohnehin keine Überschreitungen von Grenzwerten der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen von Wohnlagen an den Siedlungsrändern gegeben.

Insofern hat die 1. Bearbeitungsstufe der Machbarkeitsstudie bereits objektiv nachvollziehbare Argumente geschaffen, die zu einer Bewertung des Umweltrisikos im Rahmen weiteren Planung führen können, so dass eine weitere Planung der Ortsumgehung begründet vorgenommen werden kann.

Diese Aussage kann im Rahmen der 2. Bearbeitungsstufe zusätzlich untermauert werden, indem die möglichen Auswirkungen der Trassierungen detailliert untersucht werden und aufgezeigt wird, wie die vorhandenen Konflikte mit den Belangen des Natur-, Biotop- und Artenschutzes so gemindert und kompensiert



werden können, dass – sofern erforderlich – auch Ausnahmegenehmigungen von den Schutzbestimmungen gemäß BNatSchG / NatSchG BW erfolgreich erwirkt werden können.

Ebenso sind die Belange des Trinkwasserschutzes und des Hochwasserschutzes detailliert zu prüfen und ggf. entsprechende Schutzmaßnahmen abzuleiten.

Aufgestellt:

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen

in Zusammenarbeit mit

Bosch & Partner

Bochum, 27.01.2017

