

STELLUNGNAHME DER STRASSENBAUVERWALTUNG

Name des Betroffenen bzw. **Vordruck V 3**
Bezeichnung der Dienststelle
oder Firma
Wohnort bzw. Dienst- oder
Firmensitz
Grundstück Flst. Nr.
Gemarkung

zu Seite und Abs.	Stellungnahme
zu 2.a)	Die Bundesländer planen die Bundesstraßen in Form der Auftragsverwaltung nach Art. 90 Abs. 2 des Grundgesetzes. Dies kann jedes Bundesland grundsätzlich nur für den Bereich seines Hoheitsgebietes tun. Der fachliche Zusammenhang der Planung in beiden Bundesländern wird dadurch dokumentiert, dass an allen Auslegungsorten jeweils die Planunterlagen des andern Bundeslandes nachrichtlich mit ausgelegt wurden. Weiterhin sind alle Planunterlagen im Internet einsehbar. Zudem wird durch entsprechende Bedingungen im Planfeststellungsbeschluss des jeweiligen Landes festgestellt werden, dass eine Verwirklichung nur als Gesamtmaßnahme über die Ländergrenzen hinweg zulässig ist
zu 2.b)	Die Zusammenführung der auf rheinland-pfälzischer Seite entflochtenen Verkehrsströme am „Ölkreuz“ bedeutet nicht, dass diese Verkehrsströme nicht über die Südtangente abgewickelt werden können, sondern sie erfolgen mit schlechter Verkehrsqualität. In der Folge werden im Bereich zwischen der Anschlussstelle „Ölkreuz“ und der Anschlussstelle Knielingen in den Spitzenstunden vermehrt Verkehrsstaus auftreten. Zusätzlich wird in der restlichen Tageszeit eine höhere Verkehrsdichte vorliegen. Die Gesamtverkehrsmenge kann aber über den ganzen Tag gesehen abgewickelt werden.
zu 3.a)	Sofern Dritte von der Flächeninanspruchnahme betroffen sind, ist dies in den Grunderwerbsplänen dokumentiert. Die Eigentümer werden zudem entsprechend informiert. Die Ausgleichsflächen in Philippsburg und Eggenstein sind auf Flächen geplant, die im Bundeseigentum sind, so dass hier Dritte nicht betroffen sind.
zu 3.b) Abs. 2 ff	Die Straßenbauverwaltung hat sich entschieden, zunächst in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz die 2. Rheinbrücke mit Anschluss an die bestehende B 10 (Südtangente) am Ölkreuz in Angriff zu nehmen. Dieses Vorgehen erfolgte vor dem Hintergrund, dass die 2. Rheinbrücke zum einen zur Bewältigung der anhaltenden Verkehrszuwächse auf der bestehenden Rheinbrücke und zur Entflechtung der Verkehre schnellstmöglich benötigt wird. Für den gesamten Wirtschaftsraum ist ein zweiter Rheinübergang dringend erforderlich. Zum anderen ist sie als Entlastungs- und Umleitungsstrecke für die in absehbarer Zeit anstehende Ertüchtigung des vorhandenen Bauwerks notwendig, die möglicherweise unter Vollsperrung erfolgen muss. Sicherlich würde eine Verbindung von der 2. Rheinbrücke bis zur B 36 die Verkehrsverhältnisse im Westen von Karlsruhe erheblich verbessern und zu einer Entlastung der westlichen Südtangente führen, jedoch hat der

	<p>Baulastträger Bund, wegen der befürchteten Widerstände in Karlsruhe gegen einen ersten Abschnitt der Nordtangente im Westen von Karlsruhe und wegen der zeitlichen Dringlichkeit des Projekts 2. Rheinbrücke, einer Weiterführung bis zur B 36 bisher nicht zugestimmt. Da die Planfeststellung einer Verbindung zur B 36 nicht beantragt wird, wurden aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen keine planerischen Untersuchungen zu diesem Abschnitt durchgeführt. Die gewählte Lösung bietet nach entsprechenden Umbauten durchaus die Möglichkeit einer Verbindung zur B 36.</p> <p>Wie Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2010 und 2011 belegen, würde die Verwirklichung der seit Jahrzehnten im Flächennutzungsplan der Stadt Karlsruhe bzw. des Nachbarschaftsverbandes ausgewiesenen Nordtangente zu erheblichen verkehrlichen Verbesserungen im Karlsruher Straßennetz führen. Die Bündelung des Straßenverkehrs auf die nördliche Hauptverkehrsader würde die angrenzenden Stadtteile insbesondere von Schleichverkehren entlasten. Zusätzlich würde die stark belastete Südtangente entlastet. Auch dort könnten die in die angrenzenden Stadtteile verdrängten Verkehre wieder auf die Südtangente zurück fließen.</p>						
zu 3.b) Abs. 5	<p>Die Darstellung der Verkehrssituation im Falle einer Vollsperrung der vorhandenen Rheinbrücke ist in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) auf Seite 7/8 dargelegt. Die Verkehrszahlen basieren auf den Angaben der Verkehrsuntersuchung Unterlage 15.5,Seite 14, Planungsfall 2. Der prognostizierte Gesamtverkehr von 92.600 Kfz/24h wird über einen durchgehenden 4-streifigen Querschnitt abgewickelt. Dazu ist es erforderlich, dass die Verbindungsrampen von und zur östlichen Südtangente 2-streifig ummarkiert werden. In den Spitzenstunden ist der Querschnitt überlastet und es können dann Verkehrsstaus nicht ausgeschlossen werden. Dennoch ist, für den begrenzten Zeitraum der Brückensperrung, eine Verkehrsverbindung mit schlechter Qualität in den Spitzenstunden erheblich besser als gar keine Verbindung.</p>						
zu 3.b) Abs. 6	<p>Um die Fledermaus-Untersuchungen nicht bereits im Vorfeld unnötig aufzublähen, wurde ein mehrstufiges Verfahren angewandt: Übersichtsbegehungen als Basis, bei Bedarf folgende vertiefende Untersuchungen und sofern möglich detaillierte Untersuchungen einzelner Arten. Ein Verzicht auf vertiefende Untersuchungen, wie im vorliegenden Fall, kann erfolgen, wenn es weder Hinweise auf eine Betroffenheit von höchstgradig geeigneten potentiellen Quartieren oder von tatsächlichen Quartieren gibt (die von mehreren und nicht nur von Einzeltieren genutzt werden), noch eine intensive Nutzung von Jagd- oder Transfergebieten. Dabei verlangen Vorkommen von RL1-Arten oder FFH-Anhang-II Arten je nach Art des geplanten Eingriffes in aller Regel eine vertiefende Bearbeitung. Zur Abschätzung, ob vertiefende Untersuchungen notwendig sind oder nicht, ist eine bereits erfolgte Detailplanung unumgänglich, um sicherzustellen dass alle relevanten Eingriffe auch bewertet werden können. Im Herbst 2007 lagen alle relevanten Voraussetzungen vor um eine vertiefende Untersuchung auf baden-württembergischer Rheinseite als unnötig zu erachten.</p>						
zu 3.b) Abs. 7	<p>In der Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrsbelastung der B 10 auf der Rheinbrücke wie folgt angegeben: Analyse-Nullfall 2009</p> <table><tr><td>Normalwerktag</td><td>82.600</td><td>Kfz/24 h</td></tr><tr><td>Anteil Schwerverkehr</td><td>8.400</td><td>Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)</td></tr></table> <p>Diese Ausgangsbelastung wurde abgeleitet aus der landesweiten Verkehrszählung in Baden-Württemberg 2005 (DTV 2005), bei der die Straßenbelastung der Rheinbrücke wie folgt ermittelt wurde:</p>	Normalwerktag	82.600	Kfz/24 h	Anteil Schwerverkehr	8.400	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)
Normalwerktag	82.600	Kfz/24 h					
Anteil Schwerverkehr	8.400	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)					

	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2005		
	DTV Werktag	81.572	Kfz/24 h
	Anteil Schwerverkehr	8.282	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)
	<p>Von 2005 bis 2009 wurde damit lediglich ein geringer Zuschlag von rd. 1 % unterstellt.</p> <p>Zu den gezählten Verkehrsmengen ist folgendes zu bemerken:</p> <p>Die im Zuge der Rheinbrücke vom Land Rheinland-Pfalz installierte Dauerzählstelle hatte in den Jahren 2007 bis 2009 zeitweise Ausfälle des Zählgerätes zu verzeichnen, so dass die Jahreswerte näherungsweise an Hand früherer Zählungen bzw. Jahresganglinien berechnet wurden.</p> <p>Infolge der Dauerbaustelle auf der A 65 (Sanierung im Bereich Kandel) haben überregionale Hinweise auf diese Baustelle mutmaßlich zu großräumigen Verkehrsverlagerungen im Fernverkehr geführt (z.T. auch über die A 61). Trotzdem zeigen die Ergebnisse der Dauerzählung in den Jahren 2007 bis 2009 an ca. 150 Tagen Verkehrsbelastungen über 80.000 bis 85.000 Kfz/24 h. Dabei lagen die Straßenbelastungen vereinzelt - insbesondere an Freitagen und einzelnen Feiertagen - mit ihren Verkehrsspitzen z.T. noch erheblich über dem Durchschnitt von rd. 82.600 Kfz/24 h, der dem Analyse-Nullfall 2009 zugrunde gelegt wurde.</p> <p>Überdies spiegeln die Zahlen der letzten Jahre auch die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise wieder, die auch im übrigen Fernstraßennetz zu erheblichen Rückgängen führte. Es wäre falsch, die zukünftige Entwicklung auf dieser nicht repräsentativen Grundlage zu ermitteln. Vergleicht man die Verkehrsentwicklung an den Bundesstraßen in Baden-Württemberg, dann zeigt sich, dass nach einer infolge der Wirtschaftskrise 2008 feststellbaren Stagnation bereits im Jahre 2010 wieder eine Verkehrszunahme von 1,4 %, im Schwerverkehr sogar um 3,8 % eingetreten ist. Ein Rückgang des Verkehrsaufkommens auf den Bundesstraßen ist somit derzeit nicht zu erwarten.</p>		
zu 3.b) Abs. 8	<p>Sofern Dritte von der Flächeninanspruchnahme betroffen sind, ist dies in den Grunderwerbsplänen dokumentiert. Die Eigentümer werden zudem entsprechend informiert. Die Ausgleichsflächen in Philippsburg und Eggenstein sind auf Flächen geplant, die im Bundeseigentum sind, so dass hier Dritte nicht betroffen sind.</p>		
zu 3.b) Abs. 9	<p>Die Führung der Radwege ist in Unterlage 1(Erläuterungsbericht) auf Seite 19 beschrieben und in Unterlage 3 und 7 dargestellt.</p>		
zu 4.b)	<p>Im Zuge der Planung wurde eine Vielzahl von Varianten in unterschiedlicher Tiefe untersucht. Zunächst wurde im Jahr 1999 für die Rheinquerung bei Karlsruhe eine Machbarkeitsstudie mit ökologischer Risikoabschätzung erstellt, wobei sieben Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und möglichen Auswirkungen hin untersucht wurden. Auf den Erkenntnissen dieser Studie aufbauend und auf Grundlage aktualisierter Verkehrsdaten wurde im Jahr 2005 gemeinsam von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet, die in das anschließende rheinland-pfälzische Raumordnungsverfahren Eingang fand und in der sukzessive weitere drei Varianten entwickelt und abgehandelt wurden. Aus dieser Variantenvielfalt haben sich lediglich die „Nordbrücke“ und die „Parallelbrücke“ entwickelt, beide wurden im direkten Variantenvergleich gegenübergestellt. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich bei den Offenlagestellen zur Einsichtnahme beigelegt worden (Unterlage 15.5). In der Unterlage 15.5, Anlage „VOR“ wurden in dem Textbaustein „Umweltverträglichkeit Vorbemerkungen“ die bisher eingebrachten Varianten</p>		

	<p>abgearbeitet und die Auswahlgründe für die verbleibenden Varianten dargelegt. Neben den Varianten A, B1, B2, C1, C2, D1 und D2, welche ihren Ursprung in der Machbarkeitsstudie von 1999 haben, wurden weiterhin die Varianten E, M und B3 im Zuge der Vorbemerkungen abgehandelt. Die Varianten B1, B2 und D2 wurden 2004 zusätzlich planerisch erarbeitet und optimiert. Es wurden somit alle im Planungsprozess entwickelten oder diskutierten Varianten für eine 2.Rheinbrücke bei Karlsruhe-Wörth dargelegt.</p> <p>Eine Variantenabwägung der verbliebenen Varianten „Nordbrücke“ (Variante I) und „Parallelbrücke“ (Variante II) wurde im Rahmen des rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahrens durchgeführt. Bestandteil dieses Verfahrens war oben genannte Umweltverträglichkeitsstudie, die das gesamte Planungsgebiet, d.h. auch die baden-württembergische Seite umfasste. Da die abwägungserheblichen Belange im wesentlichen nur auf rheinland-pfälzischem Gebiet lagen, bestimmte das Ergebnis der Abwägung auch die Linienführung auf baden-württembergischer Seite. Zudem ist die Trassenlänge auf rheinland-pfälzischer Seite mehr als doppelt so lang, als auf baden-württembergischer Seite. Die baden-württembergische Seite war über das Regierungspräsidium Karlsruhe, das die Stellungnahmen des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein sowie der Stadt Karlsruhe in seiner Stellungnahme berücksichtigte, im Raumordnungsverfahren beteiligt. Die Abwägungsaspekte sind im Raumordnerischen Entscheid (Unterlage 15.3) dargelegt.</p>
--	---