

STELLUNGNAHME DER STRASSENBAUVERWALTUNG

Name des Betroffenen bzw. **Stadt Karlsruhe**
 Bezeichnung der Dienststelle
 oder Firma
 Wohnort bzw. Dienst- oder **Karlsruhe**
 Firmensitz
 Grundstück Flst. Nr.
 Gemarkung

zu Seite und Abs.	Stellungnahme												
Abschnitt A	Stellungnahme der Stadt Karlsruhe als Gebietskörperschaft												
	Anlage A1 - Interfraktioneller Änderungsantrag												
zu Anlage A1, Seite 2, 3. 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 Anlage A1, Seite 2, 3. b)	<p>Das der Planfeststellung zu Grunde gelegte Verkehrsgutachten (Unterlage 15.2) wurde im Frühjahr 2010 erstellt. Die Grundlagendaten entsprechen dem damaligen Wissensstand. Es wurden die damals in der Planung befindliche Bienwald-Autobahn berücksichtigt wie auch die im Bereich des ehemaligen Flughafens in der Flächennutzungsplanung ausgewiesenen künftigen Nutzungen. Zwischenzeitliche Änderungen in den Planungsabsichten konnten naturgemäß nicht mehr berücksichtigt werden.</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrsbelastung der B 10 auf der Rheinbrücke wie folgt angegeben: Analyse-Nullfall 2009</p> <table border="1" data-bbox="448 1570 1414 1648"> <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: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2005</p> <table border="1" data-bbox="448 1794 1414 1872"> <tr> <td>DTV Werktag</td> <td>81.572</td> <td>Kfz/24 h</td> </tr> <tr> <td>Anteil Schwerverkehr</td> <td>8.282</td> <td>Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)</td> </tr> </table> <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: 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</p>	Normalwerktag	82.600	Kfz/24 h	Anteil Schwerverkehr	8.400	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)	DTV Werktag	81.572	Kfz/24 h	Anteil Schwerverkehr	8.282	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)
Normalwerktag	82.600	Kfz/24 h											
Anteil Schwerverkehr	8.400	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)											
DTV Werktag	81.572	Kfz/24 h											
Anteil Schwerverkehr	8.282	Lkw, Lz/24 h (> 3,5 t)											

früherer Zählungen bzw. Jahresganglinien berechnet wurden. 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.

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.

Wie im Verkehrsgutachten auf Seite 6 ausgewiesen wurden die Vorgaben zur siedlungsstrukturellen Entwicklung aus den von den Städten und Gemeinden westlich des Rheins und vom Nachbarschaftsverband bzw. der Stadt Karlsruhe zur Verfügung gestellten Flächennutzungsplanunterlagen für die Erstellung der Verkehrsprognose verarbeitet. Auf Pfälzer Seite wurden u.a. die in Wörth am Rhein ausgewiesenen Gewerbegebiete Ost und Süd im Bereich des Fachmarktzentrums und das voll genutzte Fachmarktzentrum (Verkehrsaufkommen rd. 15.000 Kfz/24 h als Ziel- und Quellverkehr) sowie das IG „Am Oberwald“ (vormals Mobil Oil) mit rd. 6.300 Kfz/24 h (Ziel- und Quellverkehr) berücksichtigt. Auf Karlsruher Seite wurde u. a. die Gewerbegebiete Knielingen West I und II (56 ha) und das Wohngebiet Eggensteiner Straße (rd. 14 ha) berücksichtigt. Siedlungsgebiete stellen als Quelle bzw. Ziel ohne Zweifel Verkehrserzeuger dar. Es muss daher nach Auffassung der Straßenbauverwaltung im Bereich zwischen Wörth und Knielingen zwangsläufig zu mehr Verkehr kommen. Die erwartete Verkehrsreduktion durch die prognostizierte Bevölkerungsabnahme in der Südpfalz wird im Nahbereich um die 2. Rheinbrücke das durch die neuen Siedlungsgebiete erzeugte Verkehrsaufkommen nur wenig verringern.

Die Stadt Karlsruhe weist mit 445 Pkw/1.000 Einwohner einen gegenüber dem Umland (Landkreis Karlsruhe 555, Landkreis Germersheim 568) deutlich geringeren Motorisierungsgrad auf. Das beruht im Wesentlichen auf dem städtischen ÖPNV-Angebot, welches den Stadtbewohnern eine ähnliche Mobilität bei geringerem Motorisierungsgrad als den Umlandbewohnern ermöglicht.

Die in Ansatz gebrachte Entwicklung von 10 % bis zum Jahr 2025 berücksichtigt allgemeine städtische Entwicklungstendenzen bei gleich bleibendem ÖPNV-Angebot und beinhaltet darüber hinaus einen Sicherheitszuschlag für langfristige Prognosen.

Insgesamt hat die Motorisierung der Stadtbewohner von Karlsruhe jedoch nur

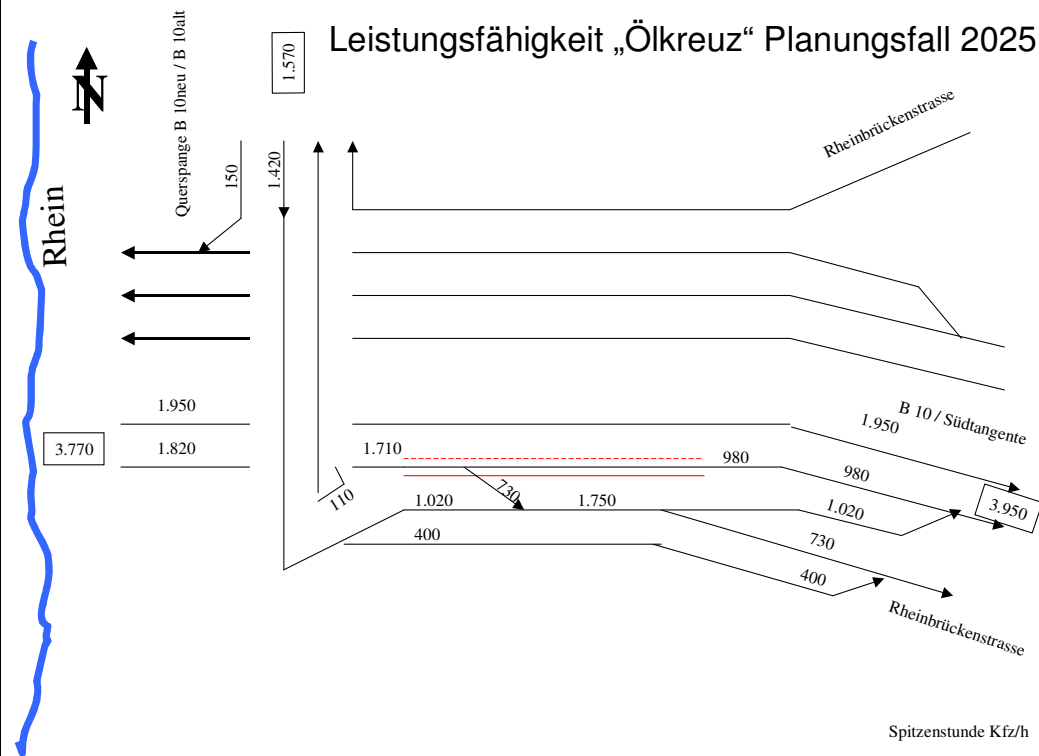
	<p>einen geringen Einfluss auf die Verkehrsbelastung der Rheinbrücke - hier sind die Pendlerverkehre maßgebend.</p> <p>Durch die neue Stadtbahnlinie nach Germersheim ergeben sich Verkehrsverlagerungen vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr. Diese wurden im Verkehrsgutachten berücksichtigt.</p>
zu Anlage A1, Seite 2, 3. c)	<p>Die Darstellung der Verkehrssituation im Falle einer Vollspernung 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 Verkehrsstaus nicht ausgeschlossen werden. Dennoch ist, für den begrenzten Zeitraum der Brückenspernung, eine Verkehrsverbindung mit schlechter Qualität in den Spitzenstunden erheblich besser als eine fehlende Verbindung.</p>
zu Anlage A1, Seite 2, 3. d)	<p>Der Baulastträger Bund hat zunächst der weiterführenden Planung bis zur B 36 als Teil des Westabschnitts der Nordtangente Karlsruhe nicht zugestimmt, da nach dem Gemeinderatsbeschluss der Stadt Karlsruhe vom 27.01.2009, in dem sich die Stadt gegen eine Verwirklichung des in ihrer Baulast stehenden Mittelabschnitts der Nordtangente ausspricht, die durchgehende Verwirklichung der Nordtangente bis zur A 5 nicht mehr gewährleistet war. Nur eine durchgehende Nordtangente entfaltet die erforderliche Fernverkehrsbedeutung. Nachdem die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg eine Untersuchung vorgelegt hat, die eine eigene Fernverkehrsrelevanz des Abschnitts von der 2. Rheinbrücke bis zur B 36 nachweist, wurde der Finanzierungsvorbehalt für diesen Abschnitt aufgehoben. Eine Planung dieses Abschnitts, bzw. des Anschlussknotens an die westliche Nordtangente, kann daher erfolgen.</p>
zu Anlage A1, Seite 2, 3. e)	<p>Auf Seite 11 des Erläuterungsberichts ist eine Planungsvariante der Anschlussstelle Ölkreuz dargestellt. Sie sollte die Befahrbarkeit und das Sicherheitsniveau der Anschlussstelle erhöhen. Da der Umbau des „Ölkreuzes“ die mangelnde Leistungsfähigkeit zwischen den Knotenpunkten „Ölkreuz“ und Rheinbrückenstraße nicht löst, wurde auf den Umbau verzichtet. Zusätzlich hätte die Umbaumaßnahme zu einer Unverträglichkeit mit einem Natura 2000 Gebiet südlich der B 10, sowie zu einem Eingriff in einen prioritären Lebensraumtyp geführt, für den eine Ausnahme nur durch eine Vorab-Stellungnahme der EU-Kommission möglich gewesen wäre.</p>
zu Anlage A1, Seite 2, 3. f)	<p>Eine Aufständigung der Trasse würde die Kosten der Baumaßnahme unverhältnismäßig von ca. 21 Mio € auf ca. 74 Mio € verteuern. Der Boden unter der Aufständigung wird verschattet und erhält keine ausreichende Beregnung. Die Bodenfunktionen sind dadurch stark eingeschränkt. Durch die Trennwirkung der bereits vorhandenen Straßen (Dea-Scholven-Str., Esso-Str., Raffineriestraße) ist der Naturraum schon heute beeinträchtigt. Auch ist der optische Eindruck einer bewachsenen Dammböschung höherwertig einzustufen als der eines Betonbauwerks.</p>
zu Anlage A1, Seite 3, 3. g)	<p>Unter der Voraussetzung, dass ein neues Ersatzbauwerk auf dem Stand der derzeitigen Technik erstellt wird, ist davon auszugehen, dass es in Bezug zum Bestandsbauwerk (welches ebenso nach aktuellen Stand der Technik im Jahre 1966 konzipiert wurde) robuster ist als die vorhandene Brücke.</p>

	<p>Wird das vorhandene Bauwerk verstärkt, ist von einer vergleichbaren Robustheit wie bei einem Neubau auszugehen.</p> <p>Die Unterhaltungsaufwendungen (Winterdienst, Reinigen und Wartung) entsprechen bei einem neuen Bauwerk dem des Bestandsbauwerks.</p> <p>Erhaltungsaufwendungen die sich aus Verschleiß, Witterungseinflüsse oder Fahrzeuganprallschäden ergeben sind sowohl bei einem bestehenden Bauwerk als auch bei einem neuen Bauwerk in regelmäßigen Zeitintervalle durchzuführen. Darunter fallen z. B. Erneuerung der Fahrbahnübergänge sowie der Korrosionsschutz ca. alle 25 Jahre, Belagserneuerung und Abdichtung ca. alle 15 - 20 Jahre.</p> <p>Fehlende Standstreifen bedeuten bei mehrbahnigen, außerörtlichen Straßen immer Defizite in Sache Verkehrssicherheit.</p>
zu Anlage A1, Seite 3, 3. h)	Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Maximiliansau fallen in den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz.
zu Anlage A1, Seite 3, Pkt. 4a	<p>Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde in 2004 bis 2005 erarbeitet.</p> <p>Aussagen zur Umweltverträglichkeit für das Planfeststellungsverfahren sind in der Unterlage 1.1 (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG) dargelegt und basieren auf aktuellen Daten. Eine Aktualisierung ist somit nicht erforderlich.</p>
zu Anlage A1, Seite 3, Pkt. 4b)	Es wird nicht dargelegt, auf welche Auflistung sich der Einwand bezieht, deshalb ist eine Stellungnahme nicht möglich.
zu Anlage A1, Seite 3, Pkt. 4c)	Es wird nicht dargelegt, auf welche Auflistungen sich die Einwände beziehen, deshalb ist eine Stellungnahme nicht möglich.
zu Anlage A1, Seite 3, Pkt. 4d)	Es wird nicht dargelegt, auf welche Auflistung sich der Einwand bezieht, deshalb ist eine Stellungnahme nicht möglich.
zu Anlage A1, Seite 3, Pkt. 4e)	Eine ausführliche Betrachtung der Variante Parallelbrücke, die in etwa die gleichen räumlichen und verkehrlichen Wirkungen wie die Nullvariante und die Variante Ersatzbrücke hat, erfolgte im rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahren. Dort zeigte sich, dass im Gegensatz zur Nordbrücke das Planungsziel der verkehrlichen Entflechtung und der damit verbundenen verkehrlichen Entlastung der vorhandenen B 10 und B 9 in Rheinland-Pfalz mit der Parallelbrücke nicht zu erreichen ist. Auch eine Reduzierung der vorhandenen Immissionsbelastungen im Bereich der angrenzenden Bebauung könnte nicht erreicht werden. Zudem könnten die prognostizierten Verkehrszuwächse über das vorhandene Wörther Kreuz und den vorhandenen Querschnitt der B 10 aus Kapazitätsgründen nicht abgewickelt werden. Der zusätzliche Ausbau der B 10 und des Wörther Kreuzes unter Verkehr würde erforderlich. Vor diesem Hintergrund stellen diese Lösungen keine wirkliche Alternative zur Beseitigung der verkehrlichen Missstände insbesondere in Rheinland-Pfalz dar.
	Anlage A2 - Beschlussvorlage
zu Anlage A2, Seite 3,	<p><i>Linienbestimmung</i></p> <p>Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführte Linienbestimmungsverfahren umfasst die gesamte Baumaßnahme auf rheinland-pfälzischer Seite und baden-württembergischer Seite. Es endet nicht am Rhein.</p>
zu Anlage A2, Seite 4, 2.2	siehe Stellungnahme zu Anlage A1, Seite 2, 3. d)

zu Anlage A2,
Seite 4, 2.4.1.1

Die vorliegende Planung sieht vor, dass der von der B 10 neu kommende Fahrstreifen, kurz vor der Zusammenführung mit der B 10 alt, durch einen zusätzlichen Fahrstreifen in Richtung Rheinbrückenstraße erweitert wird. Dadurch können ca. 400 Kfz/h direkt von der B 10 neu zur Rheinbrückenstraße fahren und der vorhandene Einfädelstreifen wird um ca. 400 Kfz/h entlastet. Zusätzlich erhält der Einfädelstreifen durch die Anlage einer ca. 250 m langen durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzungslinie die Funktion eines reinen Ausfädelstreifens für den Verkehr von der B 10 alt zur Rheinbrückenstraße. Hier müssen ca. 730 Kfz/h. von der B 10 alt mit den dort befindlichen ca. 1020 Kfz/h von der B 10 neu verflechten. Dies ergibt eine Gesamtbelastung von ca. 1750 Kfz/h, die unter der Leistungsfähigkeitsgrenze von ca. 2000 Kfz/h für einen Verflechtungsstreifen liegt. Nachdem die ausfahrenden ca. 730 Kfz/h an der Abzweigung der Rheinbrückenstraße den Fahrstreifen verlassen haben, können im weiteren Verlauf die verbliebenen ca. 1020 Kfz/h von der B 10 neu auf den rechten Fahrstreifen der B 10 alt wechseln, auf dem sich noch ca. 980 Kfz/h befinden. Der rechte Fahrstreifen ist dann mit ca. 2000 Kfz/h belastet und hat damit seine Kapazitätsgrenze erreicht. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass der Knotenpunkt Ölkreuz und die anschließende zweistreifige Südtangente in der Spitzenstunde am Rande der Leistungsfähigkeit sind.(siehe Skizze).

Ergänzend ist vorgesehen eine Simulation für den Knotenpunktsbereich durchzuführen.



zu Anlage A2,
Seite 7, 2.4.1.2

Als außerörtliche Geh- und Radwegverbindung genügt in der Regel ein einseitiger im Zweirichtungsverkehr genutzter Geh- und Radweg. Der nördliche der bestehenden B 10 verlaufende Geh- und Radweg ist bereits heute derartig ausgeschildert. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Verbindungsrampen zwischen B 10 alt und B 10 neu kann eine plangleiche Radwegquerung der Rampen aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen werden. Dadurch wird die Verlegung des vorhandenen Geh- und Radwegs auf einen auszubauenden parallelen Wirtschaftsweg, der die B 10 neu mit einem

	<p>Brückenbauwerk unterquert, erforderlich. Der Wirtschaftsweg mündet in die wenig befahrene Straße „Am Kirchtal“, die wiederum in die Rheinbrückenstraße mündet, die beidseits mit Geh- und Radwegen ausgestattet ist. Diese sind mit dem Straßen- und Wegenetz von Knielingen verbunden. Die entstehenden Umwege werden als zumutbar angesehen und dienen der Verkehrssicherheit. Oben genannter Wirtschaftsweg erhält einen bituminösen Oberbau, so dass auf der gesamten Radwegverbindung eine bituminöse Deckschicht vorhanden ist. Der Durchführung des Winterdienstes durch den Verkehrssicherungspflichtigen, die Stadt Karlsruhe, sollte damit ohne unzumutbare Erschwernisse möglich sein.</p> <p>Die Ein- und Ausfahrradien an der Anschlussstelle Maxau sind sehr klein, so dass die schwach belastete Ein- und Ausfahrt vom Kraftfahrzeugverkehr mit geringer Geschwindigkeit befahren wird. Für die Radfahrer besteht dadurch eine relativ sichere Überquerungsmöglichkeit.</p> <p>Die unabdingbare Erfordernis eines durchgehenden Geh- und Radwegs entlang der Südseite der bestehenden B 10 zwischen der Abschlussstelle Maxau und dem Ortseingang von Knielingen wird nicht gesehen. Zwar wäre eine Verlegung des Radwegs an den Böschungsfuß der südlichen Verbindungsrampe der Anschlussstelle Raffineriestraße durchaus möglich, würde jedoch zu einen Eingriff und damit zu einer Unverträglichkeit mit einem Natura 2000 Gebiet, sowie zu einem Eingriff in einen prioritären Lebensraumtyp führen, für den eine Ausnahme nur durch eine Vorab-Stellungnahme der EU-Kommission möglich gewesen wäre.</p> <p>Der Bund hat einen straßenbegleitenden Radweg über die neue Rheinbrücke mit der Begründung abgelehnt, dass es sich bei der Straße um eine Kraftfahrstraße handele, auf der ohnehin keine Radfahrer verkehren dürfen, so dass keine Notwendigkeit für eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten (Fahrradverkehr und motorisierter Individualverkehr) entstehe. Somit könne der Radweg nicht auf Kosten des Bundes finanziert werden. Sollte ein anderer Baulastträger als der Bund die Realisierung eines Radweges entlang der neuen Brücke finanzieren, ist der Straßenbaulastträger bereit, die technischen Voraussetzungen dazu in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen bzw. die Planung eines solchen Radweges zu integrieren.</p>
zu Anlage A2, Seite 8, 2.4.1.3	<p>Die Sicherung bzw. Verlegung der Betriebsflächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei ca. Bau-km 4+000 wird mit dieser noch abgestimmt.</p> <p>Die Flächeneinsparung durch Spiegelung des Kreisverkehrs kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die B 10 ist gemäß ihrer Bedeutung als überregionale/regionale Straße der Straßenkategorie AS II zugeordnet. Als Nicht-Bundesautobahn und auf Grund ihrer verkehrlichen Bedeutung als autobahnähnliche Straße außerhalb bebauter Gebiet erfolgte die Einstufung in die Entwurfsklasse EKA 2 nach Tabelle 9 RAA. Regelquerschnitt der Entwurfsklasse EKA 2 ist der RQ 28 mit einer Mittelstreifenbreite von 4,00 m. Es liegen weder beengte Verhältnisse vor, noch verläuft die Trasse in einem naturräumlich hochsensiblen Bereich, die eine Verringerung der Mittelstreifenbreite eventuell rechtfertigen würden. Breite Mittelstreifen begünstigen die Sichtverhältnisse und damit die Verkehrssicherheit in Innenkurven , sofern die Schutzeinrichtungen (Schutzplanken, Betongleitwände) wiederum am inneren Rand erstellt werden. Die Einsparung von Fläche ist keine ausreichende Begründung um den</p>

	<p>Mittelstreifen zu verringern..</p> <p>Die Straßenbauverwaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung prüfen, ob die Absenkung der Gradiente im Bereich des östlichen Rheinbrückenwiderlagers möglich ist.</p> <p>Die neue Albquerung (BW 3) wird parallel zur bestehenden Albquerung mit der gleichen lichten Weite erstellt. Mit dieser Lösung wird eine Bündelung mit der bestehenden Querung erreicht. Die Albaue wird nicht zusätzlich eingengt. Darüber hinaus sind eingriffsmindernde Alternativen nicht gegeben.</p> <p>Die Abmessungen der Unterführung (BW 4) sind nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau geplant (Arbeitsblatt DWA-A 904, Ausgabe Oktober 2005). Im Bereich der Unterführung beträgt die Fahrbahnbreite 3,50 m mit seitlichen Schrammborden von je 1,00 m Breite. Die Lichte Höhe beträgt 4,20 m. Diese wird in der Bauausführungsplanung auf 4,50 m erhöht, sofern der Abstand zwischen Gradiente und höchstem Grundwasserstand dies zulässt. Es wird davon ausgegangen, dass mit abgeschrägten Widerlagern abgeschrägte Flügel gemeint sind. Diese sind, wie aus dem Lageplan ersichtlich, bereits vorgesehen.</p>
S. 9, Pkt. 2.4.2.1	In die Bewertung der Landschaftsbildeinheit 1 ist natürlich die Sicht auf den Rhein und seine Uferbereiche mit eingeflossen (deshalb mittlere Bewertung).
	Die Landschaftsbildeinheit 2 ist im LBP als ‚abwechslungsreich strukturiert‘ charakterisiert und hinsichtlich der Landschaftsbildqualität ‚hochwertig‘ eingestuft.
	Landschaftsbildeinheit 3 ist deutlich von Gehölzflächen geprägt, daneben Wiesen- und Ruderalflächen – siehe dazu die Beschreibung in Tab. 18 des LBP – es stimmt, die Kurz-Bezeichnung ‚Wiesen- und Gehölzflächen südlich der B 10‘ wäre treffender; die Bezeichnung ist jedoch nicht entscheidungsrelevant, da diese Landschaftsbildeinheit durch die geplante Maßnahme überhaupt nicht betroffen ist.
S 10, Pkt.2.4.2.1	In den Gewerbeflächen befinden sich auch Grünstrukturen, der Anteil der überbauten/versiegelten Flächen überwiegt jedoch deutlich, auch im Bereich des Verkehrsübungsplatzes.
	Das Maßnahmenkonzept ist aus Sicht des Vorhabenträgers geeignet die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auszugleichen, wenngleich es zutrifft, dass die Kompensationsmaßnahmen nicht alle im betroffenen Landschaftsraum geplant sind. Dies ist jedoch gemäß § 15 (2) BNatSchG möglich und ist bei dieser Maßnahme sinnvoll, da auf den vorgesehenen Flächen eine multifunktionale Kompensation möglich ist.
	Die Trassenlage im ‚Landschaftspark Rhein‘ ist durch das Linienbestimmungsverfahren vorgegeben.
	Die Planung des Brückenbauwerks wird durch die Straßenbauverwaltung von Rheinland-Pfalz durchgeführt. Sie wird einen Ingenieurwettbewerb durchführen, der auch die gestalterischen Aspekte beinhaltet.
	Der Radweg zwischen Raffinerien und Papierfabrik ist in den Unterlagen berücksichtigt (kartographisch dargestellt in Anlage 12.1.1, textlich benannt in Unterlagen 12.0, Tab. 18).
S 10, Pkt. 2.4.2.2	Das geplante Begleitgrün ist zum einen im derzeitigen Planungsstadium

	<p>lediglich ein grober Gestaltungsvorschlag, der im Rahmen der Ausführungsplanung weitergehend zu konkretisieren ist und in dieser Planungsphase dann auch mit dem Grünflächenamt der Stadt KA abgestimmt werden kann. Zudem berücksichtigt das Konzept – neben einer gestalterischen Einbindung des geplanten Bauwerks – auch eine Abschirmungsfunktion, wodurch eine Gestaltungsmöglichkeit ‚eingeschränkt‘ wird.</p>
	<p>Eine breitere Bepflanzung am südlichen Rand des Grünzuges südlich des MIRO-Geländes würde eine umfangreichere Inanspruchnahme innerhalb dieses Grünzuges und somit weitere Eingriffe bedeuten. Aufgrund der in dem Grünzug bestehenden Gehölzflächen (s. Darstellung in Anlage 12.2; Blatt 2) ist ein Sichtschutz weitgehend vorhanden.</p>
S 11, Pkt. 2.4.2.2	<p>Die Planung der Alb-Renaturierung erfolgte durch die Stadt Karlsruhe und wurde in das Maßnahmenkonzept des LBP übernommen.</p>
S 11, Pkt. 2.4.2.3	<p>Aufgrund des nicht vorhandenen Entsiegelungspotentials im Umfeld der geplanten Maßnahme sowie der heutigen Nutzung der eingriffsnaher Flächen (Landwirtschaft, Straßen, Siedlung) sind keine geeigneten Maßnahmenflächen im Umfeld des geplanten Bauwerks vorhanden, daraus ergibt sich, dass eine Kompensation der Eingriffe ‚vor Ort‘ nicht möglich ist.</p> <p>In einer Abstimmung mit Vertretern der Stadt Karlsruhe wurde der Wunsch geäußert, dass möglichst eine oder einige größere zusammenhängende Maßnahmen auf Karlsruher Gemarkung geplant werden sollen. Diesem Wunsch wird durch die Maßnahme A8 ‚Naturnahe Umgestaltung der Alb‘ entsprochen. Eine Flächenverfügbarkeit für weitere große Maßnahmenflächen (mit speziellen Standortansprüchen) war nicht erkennbar; weshalb auf bundeseigenen Flächen außerhalb von Karlsruhe flächenhaft große Maßnahmen geplant wurden.</p> <p>Der Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Az.: S 16/7172.1/3/898498 vom 08.08.2008 zur Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BA) führt unter Punkt 2. unter anderem aus: „Grundsätzlich ist vorrangig mit der BA zu klären, ob der Grundstücksbedarf der Bundesfernstraßenverwaltung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit aus dem Liegenschaftsvermögen der BA gedeckt werden kann“. Diesem Grundsatz wurde im vorliegenden Fall gefolgt.</p> <p>Die angedeuteten Verbesserungsvorschläge zu einzelnen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen müssen konkret benannt werden, dann können diese u.U. in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.</p>
S 12, Pkt. 2.4.4.1	<p>Die Eingriffs-Ausgleichsbilanz wurde entsprechend den Vorgaben der Straßenbauverwaltung ‚Musterkarten für die einheitliche Gestaltung Landschaftspflegerischer Begleitpläne im Straßenbau‘ erstellt und entspricht somit dem üblichen Standard.</p> <p>Die weiteren Einwendungen unter Pkt. 2.4.4.1 sind unkonkret und können somit hier nicht beantwortet werden. Da die Einwendungen zudem im Rahmen der Stellungnahme behördlicher Zuständigkeiten (B) nochmals konkreter benannt werden, wird dort entsprechend Stellung bezogen.</p>
S. 13, Pkt. 2.4.4.2	<p>Eine Versiegelungsbilanz ist in Tab. 2 des LBP dargelegt. Die Konflikte mit der jeweiligen Dimension (Umfang temporär genutzter Flächen, Versiegelung, Teilversiegelung) sind in Kap. 5.2.2 des LBP dargelegt.</p> <p>Die Erläuterung und der Nachweis der Kompensation der Beeinträchtigung des</p>

	Bodens sind zum einen in Tabelle 22 sowie auf S. 120 (verbalargumentativ) des LBP dargelegt. Einer Netto-Neuersiegelung von 22.025 m ² werden Aufwertungsmaßnahmen von 127.740 m ² gegenübergestellt.
S. 13, 4.	<p>Eine ausführliche Betrachtung der Variante Parallelbrücke, die in etwa die gleichen räumlichen und verkehrlichen Wirkungen wie die Nullvariante und die Variante Ersatzbrücke hat, erfolgte im rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahren. Dort zeigte sich, dass im Gegensatz zur Nordbrücke das Planungsziel der verkehrlichen Entflechtung und der damit verbundenen verkehrlichen Entlastung der vorhandenen B 10 und B 9 in Rheinland-Pfalz mit der Parallelbrücke nicht zu erreichen ist. Auch eine Reduzierung der vorhandenen Immissionsbelastungen im Bereich der angrenzenden Bebauung könnte nicht erreicht werden. Zudem könnten die prognostizierten Verkehrszuwächse über das vorhandene Wörther Kreuz und den vorhandenen Querschnitt der B 10 aus Kapazitätsgründen nicht abgewickelt werden. Der zusätzliche Ausbau der B 10 und des Wörther Kreuzes unter Verkehr würde erforderlich. Vor diesem Hintergrund stellen diese Lösungen keine wirkliche Alternative zur Beseitigung der verkehrlichen Missstände insbesondere in Rheinland-Pfalz dar.</p> <p>Bezüglich der Variante „Planfeststellungsvariante mit Anschlussmöglichkeit an die B 36“ wird auf die Stellungnahme zu Anlage A1, Seite 2, 3. d) verwiesen.</p>
Abschnitt B	Einwendungen der Stadt Karlsruhe als untere Verwaltungsbehörde
Seite 2, 1.	Die Linienführung auf baden-württembergischer Seite enthält Radien mit R = 280 m. Hierfür ist eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 80 Km/h erforderlich. Auch die rheinland-pfälzische Linienführung enthält einen kleinen Radius mit R = 350 m. Es wird erwartet, dass in den Zwischenabschnitten keine höhere Geschwindigkeit als 100 Km/h zugelassen wird. Der Schwerverkehrsanteil wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelt (Unterlage 15.2).
Seite 2, 2. Abs. 1	Eine ausreichende Anfahrtsichtweite im Abstand von 3 m vom Rand der bevorrechtigten Fahrbahn ist vorhanden.
Seite 2, 2. Abs. 2	Für den unsignalisierten Knoten der Esso-Str. mit der Raffineriestr. wurde eine sehr gute Leistungsfähigkeit nachgewiesen.
Seite 3, Abs. 2	Neben der allgemeinen Verkehrszunahme infolge der Erhöhung des Motorisierungsgrades der Bevölkerung bewirken insbesondere neue Siedlungsgebiete eine Erhöhung der Verkehrsmenge. Im vorliegenden Gutachten wurden auf pfälzer Seite u.a. die in Wörth am Rhein ausgewiesenen Gewerbegebiete Ost und Süd im Bereich des Fachmarktzentrums und das voll genutzte Fachmarktzentrum (Verkehrsaufkommen rd. 15.000 Kfz/24 h als Ziel- und Quellverkehr) sowie das IG „Am Oberwald“ (vormals Mobil Oil) mit rd. 6.300 Kfz/24 h (Ziel- und Quellverkehr) berücksichtigt. Insbesondere im Bereich der Raffineriestr. und der Essostraße wirken sich die in der Flächennutzungsplanung des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe ausgewiesenen Gewerbegebiete Knielingen West I und II (56 ha) aus. Für das Prognosejahr 2025 wurde von einer vollständigen Bebauung der Gewerbegebiete ausgegangen.
Seite 3, Abs. 3, 4 Seite 4, Abs.1	<p>Die Leistungsfähigkeit des Knoten Ölkreuz/Rheinbrückenstr. wird im Rahmen einer Simulation geprüft werden.</p> <p>Entgegen den Darlegungen im Erläuterungsbericht wird im Planfall 2 die Wendeverkehrsbeziehung erst an der Anschlussstelle Rheinhafen erfolgen können, da ein Fahrstreifenwechsel über 2 Fahrstreifen im Bereich des Knotens Ölkreuz/Rheinbrückenstr. auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens und der geringen Länge des Verflechtungsbereichs nicht zugelassen werden sollte. An</p>

	der Anschlussstelle Rheinhafen sind hierfür geringfügige bauliche Maßnahmen erforderlich, um die Wendefahrbahn provisorisch anzulegen. Die verkehrlichen Auswirkungen auf den Knotenpunkt werden derzeit als gering eingeschätzt. Ein rechnerischer Nachweis der Leistungsfähigkeit wird bei Eintritt des Planfalls 2 erstellt.
Seite 4, Abs. 2	Bauliche Änderungen an der Straße „Am Kirchtal“ werden nicht vorgenommen. Die Befahrbarkeit der Straße ändert sich nicht.
Seite 4, Abs. 3	Bei der Wechselwegweisung handelt es sich um betriebliche Anlagenteile für die kein eigener Grundstücksbedarf erforderlich ist. Regelungen im Planfeststellungsverfahren sind daher entbehrlich.
Seite 4, Abs. 4	Die Standstreifen erhalten den gleichen Aufbau wie die durchgehenden Fahrstreifen und sind daher als Fahrstreifen für LKW in Baustellensituationen geeignet.
Seite 4, Abs. 5	Die Einhaltung der erforderlichen Sichtdreiecke wird in der weiteren Planung vorgesehen.
Seite 5, Abs. 1	Der nördliche Geh- und Radweg an der B 10 wird schon heute im Zweirichtungsverkehr betrieben. Das geforderte Sichtfeld muss daher bereits heute freigehalten werden. Eventuell muss im Rahmen der Straßenunterhaltung der vorhandene Bewuchs heruntergeschnitten werden.
Seite 5, Abs. 2	Um ausreichende Aufstellfläche für querende Fußgänger und Radfahrer zu erhalten, wird der Fahrbahnparallele Geh- und Radweg, im Bereich der Querungsstelle, um mindestens 2 m vom Fahrbahnrand weggerückt.
Seite 5, 3. Abs. 1	Die höchstzulässige Fahrzeughöhe beträgt 4,00 m. Nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904) muss die Mindesthöhe in Unterführungen 4,20 m betragen. In der Ausführungsplanung wird das Regelmaß von 4,50 m vorgesehen, sofern der Abstand zwischen Gradiente und höchstem Grundwasserstand dies zulässt.
Seite 5, 3. Abs. 2, und 3	Die erforderliche Stärke des Oberbaus für DEA-Scholven-Str. und Eessostr. wird im Rahmen der Bauausführungsplanung mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt.
Seite 5, 3. Abs. 4	Der Ausbau der Kreisfahrbahn wird nach Bauklasse SV erfolgen.
Seite 5, 3. Abs. 5	Der in den Katasterplänen enthaltene Weg Nr. 42151/2 ist in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden. Sollte die Stadt Karlsruhe den Weg für erforderlich halten, so wird er als Erdweg am Fuße der östlichen Böschung der B10 wiederhergestellt.
Seite 6, Abs. 1	Die Ausgestaltung des Oberbaus des zu asphaltierenden Wirtschaftsweges Flst.-Nr. 42178 und 42178/1 wird im Rahmen der Bauausführungsplanung mit der Stadt Karlsruhe, Tiefbauamt, abgestimmt.
Seite 6, Abs. 2	Die vorhandenen Deckschichten auf den Straßen und Wegen lfd. Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 zeigen altersbedingte Verschleißerscheinungen. Auf der Dea-Scholven-Str. sind Spurrinnen vorhanden. Der künftige Oberbau der zu verlegenden Straßen und Wege wird entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung dimensioniert. Die Kostenbeteiligung der Stadt Karlsruhe in Form der Kostentragung der Deckschicht als Wertverbesserung ist daher gerechtfertigt. Die Straßenbauverwaltung teilt die Auffassung der Stadt Karlsruhe, dass die Kreisfahrbahn wie auch die Verbindungsäste zur B 10 neu in der Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland liegen. Die Unterhaltung der Anschlüsse der Dea-Scholven-Str. und Eesso-Str. obliegt der Stadt Karlsruhe.
Seite 6, Abs. 3	Beim Geh- und Radweg (Bauwerksverzeichnis Nr. 27) handelt es sich um die Anpassung eines bereits vorhandenen Geh- und Radweges an die verlegte Eesso- bzw. Raffineriestraße. Die vorhandenen Abmessungen wurden aus

	Gründen der Kontinuität mit den anschließenden bzw. dazwischenliegenden Abschnitten (bestehende Albrücke) beibehalten. Es wird zugesagt im Rahmen der Bausführung einen zusätzlichen Sicherheitsstreifen von 0,75 m zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg vorzusehen. Bei den Geh- und Radwegen (Bauwerksverzeichnis Nr. 23 und 24) handelt es sich um Ersatzwege, die entsprechend den Empfehlungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte von 1996, Tabelle 3 dimensioniert wurden.
Seite 6, Abs. 4	Im Zeitraum der Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke wird die Radwegverbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg aufrecht erhalten.
Seite 6, Abs. 5	Die Straßenbauverwaltung wird prüfen welche Möglichkeiten bestehen, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind, damit auch in Zukunft die Großtransporte zur Fa. MIRO durchgeführt werden können.
Seite 7, 4. Abs. 1	Die Zugänglichkeit des Rheindammes, der Dammscharten und der Deichschutzzone wird vor Bauausführung mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt.
Seite 7, 4. Abs. 2	Die Belange des Hochwasserschutzes werden durch die Referate 52, 53.1 und 53.2 des Regierungspräsidiums Karlsruhe vertreten. Sie haben keine Einwendungen gegen die Dammlage vorgebracht.
Seite 7, 4. Abs. 3	siehe Stellungnahme zu S.14/15 Ausgleichsmaßnahme Alb
Seite 7, 4. Abs. 4	Die Lichte Höhe zwischen Bahngleis und Unterkante Albrücke orientiert sich an der vorhandenen Lichten Höhe von 5,20 m des daneben liegenden Brückenbauwerks der Raffineriestraße. Um das Lichte Maß von 5,70 m zu erreichen, ist eine Anhebung der Gradienten der B10 neu um 0,50 cm in diesem Bereich erforderlich. Die Planung des Brückenbauwerks wird mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt werden.
Seite 7, 4. Abs. 5	Die Lichte Durchfahrtshöhe auf dem Damm unter der Albrücke von 4,00 m ist vorhanden.
Seite 8, 5.	<p>Die genannten Bodenfunktionen sind einzeln verbal in Kap. 4.2.2 hinsichtlich ihrer Bedeutung beschrieben. Auf eine kartographische Darstellung der Bewertung aller Bodenfunktionen wurde verzichtet, da eine Konfliktermittlung auch ohne diese Darstellung möglich ist.</p> <p>Die Arbeitshilfe "Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung" ist mit UM Schreiben an die RP / Untere Bodenschutzbehörden (30.06.06) mit der grundsätzlichen Einschränkung erlassen worden, dass für Planfeststellungsverfahren im Straßenbau noch Ergänzungen und Präzisierungen erarbeitet werden müssen, die aber nie formuliert wurden. Die SBV wurde im Hinblick auf die "Arbeitshilfe Boden" vom IM angewiesen, generell bei Straßenplanungen diese <u>nicht</u> anzuwenden, dazu siehe auch Beantwortung Stellungnahme LRA KA Seite 3, Punkt 2.2.2 (Nichtanwendung der ÖKVO).</p> <p>Die Konflikte mit der jeweiligen Dimension (Umfang temporär genutzter Flächen, Versiegelung, Teilversiegelung) sind in Kap. 5.2.2 des LBP dargelegt.</p>
Seite 9, 5.	<p>Eine Berücksichtigung der Standflächen der Dämme als Neuversiegelung wird abgelehnt, da die Böden im Bereich von Dammlächen – unter Berücksichtigung einer fachgerechten Behandlung des Bodens während der Bauzeit, eines fachgerechten Oberbodenauftrags und einer Begrünung – wieder Bodenfunktionen übernehmen.</p> <p>Da im Bereich der bauzeitlich beanspruchten Flächen die Befestigungen nach Beendigung der Bautätigkeit zurückgebaut werden, Verdichtungen im Unterboden beseitigt werden und der Oberboden wieder ordnungsgemäß aufgetragen wird, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen bewirkt.</p>

	<p>Die Entsiegelungsmaßnahmen sind im Maßnahmenblatt zur Maßnahme A1 ausführlich beschrieben. Es sind zahlreiche Einzelflächen, die zu entsiegeln sind; sie sind in der Unterlage 12.2, Blatt 1 – 3 deutlich zu erkennen. Die Angabe der Größen der Einzelflächen ist unüblich und würde ein unübersichtliches Zahlenwerk ohne Erkenntniszugewinn. Alle Entsiegelungsflächen befinden sich im Bereich künftiger Straßenebenflächen; die künftige Wertigkeit ist dementsprechend bei allen Flächen gleich.</p> <p>Die Umwandlung von Acker in Grünland wird vom Vorhabenträger grundsätzlich als Aufwertungsmaßnahme für das Schutzgut Boden gesehen, da dadurch künftig eine dauerhafte Bodenbedeckung sowie ein Verzicht auf Dünger- und Pestizid-Einsatz gewährleistet ist.</p> <p>Ein Abtrag des Dammes zwischen B 10 und Raffineriestraße hätte zur Folge, dass die auf der Dammböschung vorhandenen Gehölze - damit auch eine Abschirmung für rel. wertvolle Vegetationsstrukturen östlich der Dammläche - entfernt werden müssten und somit Beeinträchtigungen bewirkt werden; deshalb wurde auf eine Planung des Rückbaus verzichtet.</p> <p>Die Ausgleichsmaßnahme A8 ‚Umgestaltung der Alb‘ wurde von der Stadt Karlsruhe in einem Abstimmungsgespräch am 04.12.2008 als geeignete Ausgleichsmaßnahme genannt. Vom Vorhabenträger wird nicht akzeptiert, dass geeignete Ausgleichsmaßnahmen für das Schutzgut ‚Tiere und Pflanzen‘ und ‚Landschaftsbild‘ durch zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen für das Schutzgut ‚Boden‘ ‚bestraft‘ werden.</p>
Seite 10, 5.	<p>Die ‚schädliche Bodenveränderung‘ im Zuge der geplanten Maßnahme A 8 wurde dem planenden Büro bisher nicht mitgeteilt und ist deshalb nicht berücksichtigt. Das weitere Vorgehen dazu wird mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt</p> <p>Grundsätzlich wird eine DIN-gerechte Behandlung der Böden zugesichert. Die Notwendigkeit für eine bodenkundlich sachkundige Baubegleitung wird vom Vorhabenträger nicht gesehen, da keine besonderen/seltenen Böden betroffen sind</p>
Seite 10/11/12, 6.	<p>Vor Bauausführung wird in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe die Altlastenfläche Objekt-Nr. 01363 untersucht werden um zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ob eine Überbauung der Altlastenfläche möglich ist, - ob dies auch langfristig schadlos für das Grundwasser möglich ist, - ob eine schadlose Versickerung von Oberflächenwasser möglich ist. <p>Wird der Ausbau des Auffüllmaterials erforderlich, wird eine umweltverträgliche Entsorgung erfolgen.</p>
Seite 12/13, 7.	<p>Der Entwässerungsabschnitt zwischen Bau-km 3+745 bis 4+080 umfasst den Bereich der geplanten Rheinbrücke. Die wassertechnischen Nachweise für die Brücke werden im Rahmen des Brückenentwurfs erstellt. Anschließend werden die wasserrechtlichen Zulassungen bei der Unteren Wasserbehörde, hier die Stadt Karlsruhe, beantragt.</p> <p>Die geforderten Auflagen bezüglich der Versickerungsmulden werden beachtet.</p>
Seite 14	<p>Die geplante Straßenbaumaßnahme greift in das vorhandene Überschwemmungsgebiet des Rheins ein. Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung werden in einer gutachterlichen Untersuchung ermittelt.</p>
Seite 15, 7.	<p>Die ‚schädliche Bodenveränderung‘ im Zuge der geplanten Maßnahme A 8 wurde dem planenden Büro bisher nicht mitgeteilt und ist deshalb nicht berücksichtigt. Das weitere Vorgehen dazu wird mit der Stadt Karlsruhe</p>

	abgestimmt.
Seite 17, 8.2	<p>zu ‚Allgemeines‘:</p> <p>Die Erarbeitung der FFH-VP erfolgte in 2009 auf den damals aktuell abgefragten Daten; es wird zugesichert, dass das Ergebnis des Gutachtens vor dem Hintergrund jetzt aktueller Daten nochmals überprüft wird.</p> <p>Hinsichtlich dem Aspekt Summationswirkung durch andere Pläne und Projekte wurde mit der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt (s. Besprechungsvermerk vom 29.01.2009 im Anhang), dass - da die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen für alle LRT und Arten eindeutig geklärt werden kann - keine Kumulationsbetrachtung durchgeführt wird, da diese zu keinem anderen Ergebnis führen würde.</p> <p>Die Darstellung der Eingriffs-Ausgleichsbilanz wurde entsprechend den Vorgaben der Straßenbauverwaltung ‚Musterkarten für die einheitliche Gestaltung Landschaftspflegerischer Begleitpläne im Straßenbau‘ erstellt und entspricht somit dem üblichen Standard.</p> <p>In einer Abstimmung mit Vertretern der Stadt Karlsruhe wurde der Wunsch geäußert, dass möglichst eine oder einige größere zusammenhängende Maßnahmen auf Karlsruher Gemarkung geplant werden sollen. Diesem Wunsch wird durch die Maßnahme A8 ‚Naturnahe Umgestaltung der Alb‘ entsprochen. Eine Flächenverfügbarkeit für weitere große Maßnahmenflächen (mit speziellen Standortansprüchen) war nicht erkennbar, weshalb auf bundeseigenen Flächen außerhalb von Karlsruhe flächenhaft große Maßnahmen geplant wurden.</p> <p>Damit wurde bei der Planung den Vorgaben gemäß Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 08.08.2008, Az.: S16/7172.1/3/898498 gefolgt, das vorgibt, den Grundstücksbedarf der Bundesfernstraßenverwaltung vorrangig aus dem Liegenschaftsvermögen der BImA zu decken.</p>
Seite 18, 8.2	<p>Zu ‚Korrektur- und Ergänzungserfordernisse / naturschutzfachliche Hinweise‘:</p> <p>a) UVS:</p> <p>Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde in 2004 bis 2005 erarbeitet. Es stimmt, dass es bis heute zahlreiche Änderungen im Gebiet gegeben hat. Trotz dieser Änderungen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass das grundsätzliche Ergebnis der UVS (Rangfolge der Trassenvarianten aus umweltfachlicher Sicht) weiterhin Bestand hat.</p> <p>Aussagen zur Umweltverträglichkeit für das Planfeststellungsverfahren sind in der Unterlage 1.1 (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG) dargelegt und basieren auf aktuellen Daten. Eine Aktualisierung ist somit nicht erforderlich</p> <p>b) Natura-2000-VP – hier FFH-Gebiet 6816-341:</p> <p>Die Erarbeitung der FFH-VP erfolgte in 2009 auf den damals aktuell abgefragten Daten. Eine Überprüfung der nun vorliegenden Endfassung des PEPL hat ergeben, dass sich zwar die Flächengrößen der LRT gegenüber dem Entwurf geändert haben. Relevante Änderungen im Wirkraum der geplanten Maßnahme haben sich jedoch nicht ergeben, so dass die Ergebnisse der vorliegenden Verträglichkeitsprüfung weiterhin unverändert Bestand haben.</p>
Seite 19, 8.2	<p>Die Angaben zur Wiederherstellbarkeit sind den Standarddatenbögen bzw. den Erläuterungen der dort verwendeten Abkürzungen (z.B. BfN (2002):</p>

	<p>Programmanleitung. Programm zur Erfassung und Auswertung von Daten zur FFH- und Vogelschutzrichtlinie der EU - Bonn.) entnommen. Eine Wiederherstellbarkeit "in kurzen bis mittleren Zeiträumen" bezieht sich hier auf die Wiederherstellung des sehr guten Erhaltungszustands – auf Basis des aktuell vorhandenen guten Erhaltungszustands.</p> <p>b) Natura-2000-VP – hier FFH-Gebiet 7015-341:</p> <p>Die Angaben zur Wiederherstellbarkeit sind den Standarddatenbögen bzw. den Erläuterungen der dort verwendeten Abkürzungen (z.B. BfN (2002): Programmanleitung. Programm zur Erfassung und Auswertung von Daten zur FFH- und Vogelschutzrichtlinie der EU - Bonn.) entnommen. Eine Wiederherstellbarkeit "in kurzen bis mittleren Zeiträumen" bezieht sich hier auf die Wiederherstellung des sehr guten Erhaltungszustands – auf Basis des aktuell vorhandenen guten Erhaltungszustands.</p> <p>Aussage zu Kammmolch:</p> <p>In dem Gewässer südwestlich des Ölkreuzes, zwischen B 10alt und Alb gelegen, wurden bei den Amphibienkartierungen im Jahr 2007 – trotz intensiven Abkäscherns und dem Einsatz von Kleinfischreusen – keine Kammmolche nachgewiesen. Trotzdem wurde vorsorglich davon ausgegangen, dass auf Grund der grundsätzlichen Eignung des Gewässers und der Landlebensräume eine kleine Population hier leben könnte. Nach Norden hin bildet die B 10alt eine unüberwindbare Wanderbarriere, nach Süden sind Wanderbewegungen durch die Alb stark eingeschränkt. In diesem Bereich sind jedoch keinerlei flächenrelevante Eingriffe vorgesehen. Was bleibt ist die Zunahme des Verkehrs auf dem südlichen Ast des Ölkreuzes. Auf Grund der Vorbelastung durch die B 10alt und dem auch bereits jetzt in den Nachstunden nicht abreißenden Verkehrs auf dem Ölkreuz ist eine Verschlechterung der Erhaltungssituation der Kammmolch-Teilpopulation hier – sollte die Art überhaupt vorkommen – nicht zu erwarten.</p> <p>Für die Kammmolche südlich der bestehenden B 10 ergeben sich durch die Planung keine relevanten Veränderungen, so dass auch kein Verlust von dortigen (Teil-)Populationen befürchtet werden muss.</p>
Seite 20, 8.2	<p>Mollusken: Kartierergebnisse von 2003 (PEPL NSG Burgau)</p> <p>Da im betroffenen FFH-Gebiet keine Flächeninanspruchnahme gegeben ist, ist auch keine Beeinträchtigung der ggf. vorkommenden Mollusken erkennbar. Im Oktober und November 2011 wurde zudem durch den Dipl.-Biol. Matthias Kitt eine der vom Eingriff betroffenen Albschluten (außerhalb des FFH-Gebietes) auf Vorkommen der Zierlichen Tellerschnecke hin untersucht. Dabei konnten keine <i>Anisus</i>-Individuen nachgewiesen werden, und es fanden sich auch keinerlei andere Arten von Wasserschnecken (s. Anlage B).</p> <p>Die Irritationsschutzwand ist in dem Bereich geplant, in dem durch den Bau der 2. Rheinbrücke eine zusätzliche Verkehrsbelastung bewirkt wird. Im Bereich weiter östlich hat die zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung keine Auswirkung, die durch die vorgelegte Planung bewirkt wird, sondern die aus der allgemeinen Verkehrszunahme resultiert.</p> <p>Hinsichtlich des Aspektes Summationswirkung durch andere Pläne und Projekte wurde mit der Höheren Naturschutzbehörde (s. Besprechungsvermerk vom 29.01.2009 im Anhang) abgestimmt, dass - da die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen für alle LRT und Arten eindeutig geklärt werden kann - keine Kumulationsbetrachtung durchgeführt wird, da diese zu keinem anderen Ergebnis führen würde</p>

	<p>c) Natura-2000-VP – hier VS-Gebiet 7051-441:</p> <p>Mittelspecht und Eisvogel sind Nahrungsgäste aus der Pfalz?!</p> <p>Im Untersuchungs-jahr 2009 konnte der <u>Eisvogel</u>, trotz visueller Kontrolle und Einsatz von Klangattrappen entlang der Alb und über den Stillgewässern nicht nachgewiesen werden. Nur am 26. April 2007 im Zuge von Amphibien- und Libellenkartierungen erfolgte ein einziger Nachweis in der alten Albschlute. Aufgescheucht flog der Vogel in Richtung Rhein/Pfalz ab. Dieser Bereich liegt jedoch außerhalb des VSG. In beiden Untersuchungs-jahren (2007 und speziell 2009) waren innerhalb des Kartierungsgebietes keine geeigneten Bruthabitate in Form von Steilwänden, Uferabbrüchen oder Wurzeltellern umgestürzter Bäume vorhanden. Da auf Pfälzer Seite alljährlich mehrere Paare des Eisvogels brüten, lag die Vermutung nahe, es handele sich bei der Einzelbeobachtung um ein zugeflogenes Tier aus der Pfalz. „Regelmäßige Beobachtungen“ gelangen an der Alb bei den avifaunistischen Erfassungen im Jahr 20007 jedenfalls nicht.</p> <p>Der <u>Mittelspecht</u> ließ sich 2007 trotz mehrfachen Einsatzes von Klangattrappen im gesamten UG nicht nachweisen. Im Jahr 2004 gelang M. Höllgärtner der Nachweis eines Exemplars im Waldgebiet südwestlich der Raffinerie. Da die Waldfläche für den Mittelspecht wenig geeignet erscheint und auf der direkt gegenüber liegenden Pfälzer Seite regelmäßig besetzte Reviere vorhanden sind, wurde die Art als „unregelmäßiger Nahrungsgast“ eingestuft. Dieses Vorkommen liegt jedoch weit außerhalb des VSG.</p> <p>Da die angesprochenen Anpflanzungen (im Straßennahbereich) außerhalb des FFH-Gebietes geplant sind (s. Darstellung in Unterlage 12.6.2 sind für die im FFH-Gebiet gemeldeten Arten keine negativen Auswirkungen zu erwarten.</p> <p>Die Irritationsschutzwand ist in dem Bereich geplant, in dem durch den Bau der 2. Rheinbrücke eine zusätzliche Verkehrsbelastung bewirkt wird. Im Bereich weiter östlich ist die zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung keine Auswirkung, die durch die vorgelegte Planung bewirkt wird, sondern die aus der allgemeinen Verkehrszunahme resultiert.</p>
Seite 21, 8.2	<p>c) <i>Spez. Artenschutzrechtliche Prüfung:</i></p> <p><i>Heldbock und Körnerbock:</i></p> <p>Am 29.09.2011 wurde durch Herrn Dipl.-Biol. Claus Wurst der gesamte Vorhabensbereich auf Spuren der Anwesenheit planungsrelevanter Holzkäferarten der europarechtlich streng geschützten Vertreter und der national streng geschützten Arten hin begangen und untersucht(s. Anlage A). Für den <u>Heldbock</u> wären eine Eiche + Nachbarbaum im Rheinuferbereich grundsätzlich besiedlungsgünstig, sie weisen jedoch nach eingehender Prüfung keine Zeichen einer Vitalitätseinbuße auf, die sie als potenzielle Lebensstätten kennzeichnen würden, Fraßspuren oder Verdachtsmomente wie Punktblutungen als mögliche Reaktion des Baumes auf Junglarven in der Kambiumschicht waren gleichermaßen nicht feststellbar.</p> <p>Für den <u>Körnerbock</u> besiedlungsgünstige Strukturen fanden sich in einer teilabgestorbenen Weide mit großflächigem Blitzmal, hier war jedoch die oberflächliche Zersetzung in einer für diese Art ungünstigen Weise graufaulzerspleißend geartet. Fraßspuren konnten weder hier noch sonst im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden.</p>

	<p><i>Grüne Strandschrecke und Sumpfschrecke:</i></p> <p>Vorkommen der <u>Grünen Strandschrecke</u> (<i>Aiolopus thalassinus</i>) wurden – obwohl nicht beauftragt – im Zuge der Erfassung anderer Taxa mitbearbeitet. Nach Vorgabe des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) wurden in der saP nur Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten abgehandelt., weitere streng geschützte Arten wie beispielsweise <i>Aiolopus thalassinus</i> wurden im LBP abgearbeitet. Auf Wunsch des Auftraggebers (RP Karlsruhe) wurde eine identische Vorgehensweise wie in Rheinland-Pfalz auch in Baden-Württemberg gewählt.</p> <p>Die <u>Sumpfschrecke</u> (<i>Stethophyma grossum</i>) ist nach BNatSchG weder „streng geschützt“ noch „besonders geschützt“. Daher wurde keine Veranlassung gesehen, die Art in der saP zu behandeln.</p> <p><i>Untersuchungsraum</i></p> <p>Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde in 2009 mit der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p><i>Amphibien:</i></p> <p>In den angrenzenden Industriegebieten wurde das Vorkommen Wert gebender Amphibienarten (Laubfrosch, Kreuzkröte, Wechselkröte) durch die Auswertung der Wanderbewegungen in diese Flächen hinein bzw. aus diesen heraus bearbeitet und darüber hinaus akustisch erfasst. Vorkommen von Vogelarten wurden durch Verhören entlang der Zäune und durch visuelle Suche mittels Fernglas bearbeitet.</p> <p>Für Kreuz- und Wechselkröte stellen die Industrieflächen der Papierfabrik und der Raffinerie Landlebensräume dar. Reproduktionshabitate dieser laut rufenden Arten waren aber im Erhebungsjahr 2007 im Bereich der Papierfabrik nicht vorhanden, im Gegensatz zum Süden der Raffinerie. Dort fand sich eine große Rufkolonie der Kreuzkröte und auf der DEA-Scholven-Straße wurden westlich der großen Tanks der Raffinerie insgesamt 14 wandernde Tiere nachgewiesen. Weitere 3 ließen sich auf Wegen direkt nördlich der Albbücke, östlich der Zufahrt zur Raffinerie nachweisen.</p> <p>Im Gegensatz zur großen Population der Kreuzkröte im Süden der Raffinerie konnte von der Wechselkröte lediglich ein adultes, laichbeladenes Weibchen bei der Einwanderung aus dem Deichvorland in die Südwestecke des Raffineriegeländes kartiert werden.</p> <p>Beide Arten sind ausgesprochene Offenlandarten, die Waldflächen strikt meiden. Folgerichtig wurde im Waldabschnitt der DEA-Scholven-Straße zwischen Raffinerie und Papierfabrik kein einziges Exemplar festgestellt. Da das Deichvorland überbrückt wird, bleibt die schon jetzt einzige mögliche Wanderbeziehung für diese beiden Arten zwischen Papierfabrik und Raffinerie erhalten</p>
S. 22 Fledermäuse	Um 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

	<p>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> <p>Bei beiden Transektbegehungen, die von jeweils zwei Personen durchgeführt wurden, ergaben sich keinerlei Hinweise auf eine tatsächliche Quartiernutzung. Die sehr geringe akustische Aktivität im Eingriffsgebiet lässt eine Quartiernutzung von mehreren Tieren als höchst unwahrscheinlich erachten. Alle nachgewiesenen Arten sind akustisch auffällig und über größere Distanzen detektierbar. Flugstraßen, eine geballte Aktivität oder im Bereich potentieller Quartiere auftretende Tiere wären aufgefallen und somit zumindest als „potentieller Quartierbezug“ gewertet und vertiefend untersucht worden. Weder die Papierfabrik noch die Raffinerie können zwingend als potentielle Quartiere eingestuft werden. Anders sieht dies mit den großen und teilweise älteren Bäumen aus, hierauf wird im Gutachten jedoch ausführlich eingegangen. Direkte Hinweise auf Quartiere gab es nicht, aufgrund des häufigen Quartierwechsels durch Fledermäuse kann eine sporadische Nutzung z.B. durch Einzeltiere jedoch nie ausgeschlossen werden.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept des LBP ist in Zusammenarbeit mit den Fledermausgutachtern erarbeitet worden und enthält somit die relevanten Forderung nach Kompensationsmaßnahmen aus dem Fledermausgutachten.</p>
<p>S 22 Biber</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>S. 22 Haselmaus</p>	<p>Zur Einschätzung des Erhaltungszustands der Haselmaus wurden die ansonsten verlässlichen Daten des Grundlagenwerks „Die Säugetiere Baden-Württembergs“ herangezogen. Augenscheinlich ist die dort abgebildete Verbreitungskarte fehlerhaft. Es wurde deshalb in 2012 eine Arterfassung mittels künstlichen Nisthilfen (nest tubes) durchgeführt; trotz gezielter Suche ließ sich die Haselmaus im Untersuchungsraum nicht nachweisen (s. Anlage C). Somit ist davon auszugehen, dass die Art im Betrachtungsraum nicht vorkommt. Da der Gehölzbestand großräumig durch Fließ- und Stillgewässer, Industrieanlagen, Ackerflächen, Straßen und eine Bahnlinie isoliert liegt, ist auch mit einer Wiederbesiedlung auf natürlichem Wege nicht zu rechnen.</p>
<p>S. 23 Reptilien</p>	<p><i>Mauereidechse und Schlingnatter:</i></p> <p>Die <u>Mauereidechse</u> lebt in hohen Populationsdichten entlang der Bahnstrecke. Dort besitzt sie ihren klaren Verbreitungsschwerpunkt und von dort aus strahlen die Vorkommen in suboptimalere Bereiche bis an das Rheinufer aus. Eine Beeinträchtigung der Kernpopulation ist lediglich durch die dauerhafte Beschattung durch die neue Albrücke gegeben. Am Rhein ist ein Steinlager des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSV) besiedelt und auf dem Rheindeich in der Nähe der DEA-Scholven-Straße war fand sich 2007 ein Steinhafen mit Wasserbausteinen, welcher von der Art ebenfalls bewohnt war. Letzterer ist inzwischen (Stand: 06.08.2011) komplett abgebaut und nicht mehr vorhanden. Ohne „landschaftsfremde Elemente“ wie die Bahntrassen oder Steinhafen wäre ein Vorkommen der auenuntypischen Mauereidechse im Untersuchungsraum nicht möglich. Wenn das „Einbringen landschaftsfremder Elemente“ nicht gewünscht ist und das Steinlager des WSV durch die neue Rheinbrücke teilweise überbaut und beschattet wird, kann es zum Erlöschen</p>

	<p>der Teilpopulation am Rhein kommen. Ersatzstrukturen müssen vor Beginn des Eingriffes vorhanden sein und dürften von der pionierfreudigen Mauereidechse bereits im Folgejahr ihrer Neuanlage besiedelt werden. Die <u>Schlingnatter</u> wurde während der Kartierung 2007 trotz Nachsuche und Einsatz von künstlichen Verstecken nicht nachgewiesen. Trotzdem wurde sie in einer worst-case-Analyse mit betrachtet. Als spezialisierter Echsenjäger besitzt sie ähnliche Habitatansprüche wie die Mauereidechse und kann durch identische Maßnahmen gefördert werden.</p> <p>Die <u>Zauneidechse</u> besiedelt nachgewiesenermaßen die bestehenden Straßenböschungen, sowohl an der derzeitigen Abfahrt vom Ölkreuz in Richtung Norden als auch im Bereich der bestehenden Albrücke. Werden die neu zu gestaltenden südexponierten Straßenböschungen „reptilienfreundlich“ geplant (Grünland statt Gebüsch), ist von deren Besiedlung durch die Zauneidechse auszugehen und durch die Schlingnatter potenziell möglich.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt ist in Bezug auf die Zauneidechse widersprüchlich. Auf S. 23 wird ausgeführt, dass weit abseits der lokalen Population gelegene Maßnahmen zum Schutz der Art nicht zugestimmt wird, da sie nicht geeignet seien, den Populationsverlust im Bereich der neuen Straßentrasse auszugleichen. Gleichzeitig werden mögliche Schutzmaßnahmen (hier Lesesteinhaufen, Landschaftsrasen = Neuanlage von Grünland) an südexponierten Böschungen als „landschaftsfremde Elemente“ abgelehnt. Auf Seite 9 wird unter „Boden – Beurteilung einzelner Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ der Rückbau des Damms der dann nicht mehr benötigten alten Abfahrt vom Ölkreuz gefordert. Dort heißt es: „Die Entsiegelung der Fläche kann als Ausgleichsmaßnahme in die Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung aufgenommen werden.“ Dies würde jedoch einen zusätzlichen Eingriff in die lokale Zauneidechsen-Population bedeuten, der u.E. wiederum ausgleichspflichtig würde. Einem Rückbau des Damms kann daher aus unserer Sicht nicht zugestimmt werden. Ggf. wurden zielführende Maßnahmen zur Förderung von <i>Lacerta agilis</i> nicht bedacht. Konstruktive Vorschläge sind willkommen und sollten in das Maßnahmenkonzept integriert werden.</p>
S. 23 Amphibien	<p>Die Amphibienerfassung wurde am 23. Januar 2007 begonnen. Lediglich der Springfrosch wandert teilweise bereits ab dem Spätherbst in Richtung seiner Laichhabitats. Als Frühlaicher wandern die Tiere dann schon wieder im zeitigen Frühjahr ab, teilweise noch ehe spät laichende Arten anwandern. Weitere Frühlaicher, die nach BNatSchG „besonders geschützt“, nicht aber gleichzeitig „streng geschützt sind“ (Erdkröte, Grasfrosch) kommen im Gebiet nicht vor bzw. deren Individuendichten lagen unterhalb der Nachweisgrenze. Da der Springfroschlaich in auffälligen Ballen abgelegt wird, ist auch diese „frühe Art“ gut erfasst.</p> <p>Die Einschätzung, dass die südlich der DEA-Scholven-Straße gelegene Teilpopulation des <u>Kammolches</u> nicht dauerhaft lebensfähig sein wird, wird geteilt, zumal die westlich an den Waldrest angrenzenden Industrieflächen der Papierfabrik für den Kammolch keine Habitatqualität besitzen. Die Teilpopulation hier ist klein. In 20 ausgelegten Kleinfischreusen konnte lediglich ein adulter Kammolch nachgewiesen werden.</p> <p>Zur Wahrung der Austauschbeziehung zwischen der alten Albschlute und der ehemaligen Raffinerie-Erweiterungsfläche käme theoretisch eine Aufständigung der B 10neu in Betracht. Da aber der Anschluss an das untergeordnete Straßennetz genau in diesem Bereich geplant ist, müssten dann von den Amphibien noch die Anbindungsäste überwunden werden. Weil</p>

	<p>bereits jetzt auf der DEA-Scholven-Straße regelmäßig verkehrsbedingte Amphibienverluste zu beklagen sind und eine Aufständigung bzw. noch weitere Hochlage des gesamten Straßenkomplexes zur Anlage von Tunneln ebenfalls nicht zielführend ist (Länge der Tunnel für wanderschwache Arten wie den Kammolch unpassierbar, selbst für wanderstarke Raniden fraglich), erscheint die Verhinderung von weiteren Straßenverlusten am ehesten geeignet, die Teilpopulationen im Norden der Trasse zu schützen. Daher wurde für <u>Amphibien</u> (u.a. Kammolch, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Springfrosch) die CEF-Maßnahme A 4 „Aufwertung bestehender und Entwicklung neuer Stillgewässer unterschiedlicher Ausprägung in Verbindung mit angrenzender feuchter Hochstaudenflur“ im Bereich der ehemaligen Raffinerie-Erweiterungsfläche im Zusammenspiel mit der Maßnahme S2 „Einbau von stationären Amphibienabweisern im Umfeld bekannter Laichgewässer [...]“ konzipiert.</p> <p>Das Umfeld (Rhein im Westen, Industrieanlagen im Norden und Süden sowie B 10alt in Süden, Alb im Osten) und keine feststellbare Amphibienwanderaktivität östlich der Alb lassen weitergehende, sinnhaft erscheinende Maßnahmen im aktuell von Amphibien besiedelten Bereich nicht zu. Da sich die lokalen Amphibien-Population allesamt ausschließlich im Bereich westlich der Alb verorten ließen, sind alle anderen Maßnahmen per definitionem kompensatorische Maßnahmen. Als solche sind diese in der saP dargelegt.</p> <p>Zu Populationsgrößen von Kreuz- und Wechselkröte wurden oben unter Punkt „S. 21, Pkt. 8.2“ Aussagen getroffen; außer Springfrosch, Teichfrosch sowie Kleiner Wasserfrosch sind alle anderen Arten eher individuenschwach vertreten, wodurch die Einschätzung "schwache Population" resultiert.</p> <p>Im Gegensatz zum Kammolch ist der Laubfrosch durchaus in der Lage – ähnlich wie Kreuz- und Wechselkröte – vollsonnige Bereiche wie das Raffineriegelände zu durchwandern und dort teilweise sogar Sommerquartiere zu beziehen. Es wird geprüft, ob in der Nordostecke der Papierfabrik ein Ersatzgewässer angelegt werden kann.</p>
S. 24 Wirbellose	<p>Der Kenntnisstand zum Erhaltungszustand der <u>Zierlichen Tellerschnecke</u> (<i>Anisus vorticulus</i>) in Baden-Württemberg ist ungenügend (vgl. LUBW: FFH-Arten in Baden-Württemberg, Erhaltungszustand der Arten). Im Oktober und November 2011 wurde durch den Dipl.-Biol. Matthias Kitt eine der vom Eingriff betroffenen Albschluten auf Vorkommen der <u>Zierlichen Tellerschnecke</u> hin untersucht. Dabei konnten keine <i>Anisus</i>-Individuen nachgewiesen werden, und es fanden sich auch keinerlei andere Arten von Wasserschnecken.</p>
S. 25	<p>d) Gutachten Vögel und Straßenverkehr:</p> <p>Der Vorhabenträger lehnt die Forderung ab, da der Sanierungsfall besser dann eingeschätzt werden kann, wenn die nun geplante Trasse realisiert ist.</p> <p>In der Anlage ist selbstverständlich die ‚Planfeststellungstrasse‘ berücksichtigt – für diese wurden die Lärmisophonen berechnet. In der Abbildung 2 ist versehentlich ein älterer Planungsstand dargelegt.</p> <p>e) Bedeutung des Vorhabens für LSG/NSG</p> <p>In allen genannten Schutzgebieten wird keine flächenhafte Inanspruchnahme bewirkt.</p>

	<p>Südlich der B 10 (westlich der Zusammenführung B 10 und B 10-neu) werden die vorhandenen Schutzgebiete NSG/LSG Burgau – durch die durch das Vorgaben bewirkte Verkehrsverlagerung weiter nach Norden - entlastet. Westlich der o.g. Zusammenführung sind keine durch das Vorhaben bewirkten Auswirkungen zu erwarten.</p> <p>Die südliche Grenze des LSG Vorderau (am Rheinufer) befindet sich > 300 m vom geplanten Vorhaben entfernt, so dass auch für dieses keine Auswirkungen zu erwarten sind.</p> <p>Da keine negativen Auswirkungen durch das geplante Vorhaben für die Schutzgebiete zu erwarten sind, wurden keine weitergehenden Aussagen getroffen.</p>
S. 26	<p>f) Landschaftspflegerischer Begleitplan</p> <p>Die flächendeckende Geländeerhebung der Biotoptypen erfolgte in 2004 und wurde im Sommer 2007 und Frühjahr 2009 aktualisiert. Dabei wurde der zu diesem Zeitpunkt aktuelle Biotoptypenschlüssel der LfU (2001) zugrunde gelegt. Eine Anwendung des jetzt aktuellen Biotopschlüssels (LUBW, 2009) ergäbe kein anderes Ergebnis hinsichtlich Eingriffsermittlung.</p> <p>Eine floristische Kartierung erfolgte nicht, da in den direkt durch die Baumaßnahme betroffenen Flächen keine geschützten oder bemerkenswerten Pflanzenarten zu erwarten sind. Diese Vorgehensweise ist allgemein üblich, da eine Auflistung der vorkommenden Pflanzenarten zu keinem anderen Ergebnis bei der Eingriffsermittlung führt.</p>
S. 27	<p>Eine Visualisierung wird nicht für notwendig erachtet, da die geplante Maßnahme nicht in einem optisch sehr sensiblen und zudem vorbelasteten Landschaftsraum geplant ist.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept ist aus Sicht des Vorhabenträgers geeignet die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auszugleichen, wenngleich es zutrifft, dass die Kompensationsmaßnahmen nicht alle im betroffenen Landschaftsraum geplant sind. Dies ist jedoch gemäß § 15 (2) BNatSchG möglich und ist bei dieser Maßnahme sinnvoll, da auf den vorgesehenen Flächen eine multifunktionale Kompensation möglich ist. Damit ist zudem die Verwendung landwirtschaftlicher Flächen weitestgehend minimiert (Vorgabe gem. § 15 (3) BNatSchG).</p> <p>Ein Wegfall bzw. eine Veränderung von Erholungsflächen findet durch die Baumaßnahme statt. Es ist jedoch grundsätzlich so, dass Erholungsflächen nicht ersetzt werden können. Stattdessen sind Aufwertungsmaßnahmen geplant (bei Knielingen die Albrenaturierung).</p> <p>Im Rahmen der Auswirkungsprognose des LBP werden Zerschneidungswirkungen (Auswirkungen auf den Biotopverbund) durch die geplante Maßnahme dargelegt (s. Unterlage 12.0, S. 83), desweiteren werden in der Unterlage 12.7.1 die Auswirkungen für einzelne Arten durch Zerschneidungswirkungen dargelegt.</p> <p>Sinnhafterweise müsste eine Aufständigung v.a. im Bereich nördlich der alten Albschlute realisiert werden. Da aber genau hier auch die DEA-Scholven-Straße und der ESSO-Straße mittels eines Kreisels angebunden werden, würde eine Aufständigung oder der Bau eines groß dimensionierten Rahmenbauwerks mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass wandernde Tiere nach erfolgreicher Unterquerung der B 10neu auf diesem untergeordneten Straßennetz zu Tode kommen. Um dies zu verhindern, müsste der</p>

	<p>Anschlusskreisel und seine Anbindungsäste ebenfalls in Dammlage gebaut und/oder aufgeständert werden. Um den Anschluss vom Verkehrskreisel DEA-Scholven-Straße/ESSO-Straße in Fahrtrichtung Karlsruhe zu gewährleisten, müsste dann die B 10neu noch weiter angehoben werden als bereits geplant. Aus diesem Grund wurde eine Aufständering bzw. Untertunnelung der neuen Trasse nicht weiterverfolgt.</p> <p>Dass die Vermeidungsmaßnahmen V4 und V5 „selbstverständlich“ sind, wird zur Kenntnis genommen, während des Planungsprozesses waren sie jedoch notwendig.</p>
S. 28	<p>Die geforderte Anwendung der "Empfehlungen für die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft in der Bauleitplanung" - hier im Speziellen die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (LfU 2005) - ist für die Straßenbauverwaltung nicht anwendungsnotwendig. Diese LfU-Empfehlungen sind für die Straßenbauverwaltung nicht eingeführt.</p> <p>Kompensationsmaßnahmen können nach § 15 (2) BNatSchG im betroffenen Naturraum umgesetzt werden. Aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens in Stadtrandlage und in der Nähe des Rheins (als Landesgrenze), stehen geeignete Flächen in der notwendigen Größenordnung im direkten Umfeld des geplanten Vorhabens nicht zur Verfügung.</p> <p><i>zu A1:</i> Die Zauneidechse besiedelt nachgewiesenermaßen die bestehenden Straßenböschungen, sowohl an der derzeitigen Abfahrt vom Ölkreuz in Richtung Norden als auch im Bereich der Albbrücke. Werden die neu zu gestaltenden Straßenböschungen „reptilienfreundlich“ geplant, ist von deren Besiedlung durch die Zauneidechse auszugehen und durch die Schlingnatter potenziell möglich. Daher ist nicht erkennbar, warum diese Maßnahme ungeeignet ist.</p> <p><i>zu A2:</i> Die Anmerkung zur 'Lesesteinhaufen' wird zur Kenntnis genommen; das 'landschaftsuntypische Element' ergibt sich aus artenschutzrechtlichen Gründen, da im Nahbereich der beanspruchten Flächen eine entsprechende Habitatstruktur angelegt werden muss. Vorkommen von Mauereidechse und potenziell Schlingnatter sind erst durch ‚landschaftsuntypische Elemente‘ wie einer Bahntrasse und/oder Steinstrukturen entlang des Rhein möglich.</p> <p><i>zu A3:</i> Der Bereich an der Raffineriestraße wird teilweise temporär beansprucht; durch einen entsprechenden Bodenauftrag kann ein Magerrasen entwickelt werden. Auch an der bestehenden Abfahrt B10/Raffineriestraße ist die Entwicklung Magerrasen möglich, da hier – nach der Entsiegelungsmaßnahme – entsprechender Oberboden aufgebracht werden kann.</p> <p><i>zu A4:</i> Eine Ortsbegehung am 24.02.2012 ergab, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bisher nicht umgesetzt sind.</p> <p><i>zu A5:</i> Die Altholzentwicklung ist eine kompensatorische Maßnahme, die aus der artenschutzrechtlichen Abhandlung resultiert; sie wird nicht flächenhaft als Ausgleich für die Beanspruchung von Flächen herangezogen.</p>
S. 29	<p><i>zu A7:</i> Die Änderung des Mahdregimes ist eine kompensatorische Maßnahme, die aus der artenschutzrechtlichen Abhandlung resultiert; sie wird nicht flächenhaft als Ausgleich für die Beanspruchung von Flächen herangezogen.</p>

	<p>Der Hinweis, dass die Stadt die Maßnahme umgehend umsetzen kann, wird zur Kenntnis genommen. Da das Mahdregime bisher für die Zielart ungünstig war, stellt die Änderung des Mahdregimes eine geeignete Maßnahme dar.</p> <p><i>zu Ersatzmaßnahmen:</i> Kompensationsmaßnahmen können nach § 15 (2) BNatSchG im betroffenen Naturraum umgesetzt werden. Aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens in Stadtrandlage und in der Nähe des Rheins (als Landesgrenze), stehen geeignete Flächen in der notwendigen Größenordnung im direkten Umfeld des geplanten Vorhabens nicht zur Verfügung.</p> <p><i>zu Gestaltungsmaßnahmen:</i> Sofern die Stadt Karlsruhe Saatgut zur Verfügung stellt, kann dieses verwendet werden, ansonsten wird gebietsheimisches Saatgut genutzt.</p>
S. 29, Pkt. 8.3	<p><i>Votum des Naturschutzbeauftragten</i></p> <p>Die Ablehnung der Trassenwahl wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die angemerkten Mängel an den Gutachten sind zu unspezifisch, um dazu eine Stellungnahme verfassen zu können.</p>
S. 30, Pkt. 9	<p><i>Forst</i></p> <p>Die vom Eingriff betroffenen Gehölzbestände im Bereich des Flst. Nr. 42255 sind im LBP überwiegend (mit Ausnahme von Gehölzbeständen direkt entlang der Dea-Scholven-Straße, siehe dazu Unterlage 12.1.1) als Wald erfasst und als solcher bei der Bilanzierung berücksichtigt.</p>
S. 31, Pkt. 10	<p>Die Zerschneidung von Landwirtschaftsflächen wurde soweit wie möglich minimiert durch die Lage der neuen Trasse im Bereich heute bestehender Straßen.</p> <p>Der Verlust landwirtschaftlicher Flächen wurde soweit wie möglich minimiert durch die Lage der neuen Trasse im Bereich heute bestehender Straßen.</p> <p>Die Ausgleichsmaßnahme A8 ist eine der wenigen Kompensationsmaßnahmen, die im Umfeld der geplanten Trasse geplant wird und war bereits durch die Stadt Karlsruhe konzeptioniert. Im Übrigen wird von anderer Seiten der Stadtverwaltung eingewendet, dass im Stadtgebiet der Stadt Karlsruhe zu wenig Kompensationsmaßnahmen geplant wurden, wobei mehr Kompensationsmaßnahmen vermutlich einen weiteren Verlust an Landwirtschaftsflächen innerhalb des Stadtgebietes bewirken würden.</p>
Anlage B1	<p>Die Ablehnung der Trassenwahl wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die angemerkten Mängel an den Gutachten sind überwiegend zu unspezifisch, um dazu eine Stellungnahme verfassen zu können. Zudem sind die angesprochenen Aspekte durch die Stellungnahmen auf die von der Verwaltung ausführlicher dargelegten Einwendungen (s.o.) beantwortet.</p>
S. 32	<p>Vor Baubeginn wird eine Abstimmung mit der höheren Immissionsschutzbehörde wegen der dauerhaften Erreichbarkeit der MIRO-Raffinerie bei einem Schadensfall durchgeführt werden.</p>

Telefon:	0 62 32-67 79-90
Fax:	0 62 32-67 79-99
Bearbeiter/in:	Frau Nolda
Durchwahl:	-93
E-Mail:	u.nolda@modusconsult.net
Datum:	29.01.2009

Besprechungsergebnis

Abstimmungstermin am 28.01.2009

Projekt:	2. Rheinbrücke Karlsruhe – Wörth, Teilabschnitt BW	
Auftrag Nr.:	12.084	
Teilnehmer/in:	Herr Kluike	RPK, Ref. 44
	Herr Kuhnt	RPK, Ref. 44 (zeitweise)
	Herr Mahler	RPK, Ref. 56a
	Herr Schulte	Büro Ber.G (Faunist)
	Frau Noll	Modus Consult Speyer
	Frau Nolda	Modus Consult Speyer
Verteiler:	TeilnehmerInnen	
Hinsichtlich der Thematik <u>Natura-2000-Schutzgebiete</u> wurde folgende weitergehende Vorgehensweise besprochen:		
FFH-Gebiet 7015-341 "Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe"		
<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Mahler informiert darüber, dass die endgültige Abgrenzung im Nahbereich der AS Maxau nun doch vom Ref. 56 vorgenommen wird. Aufgrund des dort vorkommenden Auwalds (LRT 91E0) bis an den Straßenrand der B 10 ist davon auszugehen, dass der gesamte Auwaldbereich in das Schutzgebiet mit einbezogen wird (Grenzziehung entlang der Grundstücksgrenzen entlang des vorhandenen Straßenkörpers).▪ Auf der Grundlage einer von Modus Consult erarbeiteten Liste zu den im FFH-Gebiet geschützten Arten, einer Darlegung des Vorkommens im Wirkraum (soweit bekannt) bzw. der Lebensraumansprüche und der möglichen Betroffenheit werden eventuell notwendige weitergehende Erhebungen sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen besprochen. Das Ergebnis der Abstimmung ist in Anlage 1 in der letzten Spalte dargelegt.▪ Zum Thema 'Fische und Rundmäuler' wird es eine weitergehende Abstimmung mit Herrn Dr. Hartmann vom Ref. 33 (Fischereibehörde) geben.▪ Da bereits absehbar ist, dass – durch die Inanspruchnahme des Auwalds – eine erhebliche Beeinträchtigung gegeben ist, muss eine Ausnahmeprüfung erarbeitet werden. Die Gründe der 'Nicht-zumutbarkeit' von anderen Varianten müssen dem Planungsbüro vom Baulastträger zugearbeitet werden. Die Ausnahmeprüfung ist auch für die Einholung der Stellungnahme von der EU-Kommission notwendig.▪ Hinsichtlich dem Aspekt 'Kumulationseffekte' durch andere Pläne und Projekte wird folgendermaßen argumentiert: da die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen für alle LRT und Arten eindeutig geklärt werden kann, wird keine Kumulationsbetrachtung durchgeführt, da diese zu keinem anderen Ergebnis führen würde. Diese gilt auch für die nachfolgend diskutierten Natura-2000-Gebiete.		
Vogelschutzgebiet 7015-441 "Rheinniederung Elchesheim – Karlsruhe"		
<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Mahler legt dar, dass die endgültige Abgrenzung des Vogelschutzgebietes im Nahbereich der AS Maxau vom Ref. 56 voraussichtlich wie bei o.g. FFH-Gebiet angepasst wird.		

- Auf der Grundlage einer von Modus Consult erarbeiteten Liste zu den im Vogelschutzgebiet geschützten Arten, einer Darlegung des Vorkommens im Wirkraum (soweit bekannt) wird zum einen festgelegt, dass die vorliegende Erhebungen zur Avifauna aus 2004 in 2009 durch eine avifaunistische Kartierung aktualisiert werden soll. Zudem erfolgte eine vorläufige Einschätzung der Betroffenheit, dieses Ergebnis ist in Anlage 2 in der letzten Spalte dargelegt.
- Ob erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes zu erwarten sind und dann ggfs. eine Ausnahmeprüfung notwendig wird, kann erst auf der Grundlage der avifaunistischen Erhebungen abschließend beurteilt werden.

FFH-Gebiet 6816-341 "Rheinniederung von Karlsruhe bis Philippsburg"

- Das FFH-Gebiet ragt nur mit einer kleinen Südspitze von Norden kommend in den Wirkungsbereich der geplanten Straße. Eine Flächeninanspruchnahme ist nicht gegeben. Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass die entlang der Alb vorkommende Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings eine Sub-Population der in diesem Schutzgebiet geschützten Falter dargestellt, soll dies im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung dargelegt werden. Nach derzeitigem Stand ist anzunehmen, dass durch Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Schadensbegrenzung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele bewirkt werden.

Bezüglich der Darstellung der Natura-2000-Gebietsgrenzen auf der französischen Seite und der Grenzen des neu ausgewiesenen Ramsar-Gebietes "Oberrhein – Rhin supérieur" soll von Modus Consult mit Herrn Rathgeber der LUBW Kontakt aufgenommen werden.

Hinsichtlich der Thematik 'Artenschutz' wurde folgende weitergehende Vorgehensweise besprochen:

Der Fachbeitrag Artenschutz gemäß § 42 BNatSchG erfolgt nach dem 'Muster Rheinland-Pfalz'. Da für manche Artgruppen keine Erhebungen durchgeführt wurden, werden hierfür 'Worst-case-Betrachtungen' durchgeführt. Sofern es sinnvoll erscheint, für bestimmte Artgruppen noch Erhebungen durchzuführen, wird Herr Schulte dies in den nächsten Tagen noch melden.

Der Fachbeitrag Artenschutz gemäß § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG erfolgt ebenfalls nach dem 'Muster Rheinland-Pfalz' (als eigenes Kapitel im LBP und in Form einer Tabelle im Anhang zum LBP).

Artenschutzrechtlich schwer zu bewältigen erscheint die Zerschneidungswirkung der neuen Trasse entlang der Dea-Scholven-Straße – besonders für Amphibien. Deshalb wird folgendes weiteres Vorgehen besprochen: Von der Stadtverwaltung KA sind möglichst schnell Informationen zur weiteren Planung auf der Grünfläche nördlich der Dea-Scholven-Straße zu besorgen, um zu klären, ob diese Fläche auch künftig als wertvolle Habitatstruktur erhalten bleibt. Sofern dies der Fall ist, muss im Rahmen der technischen Planung eine Aufständigung im Bereich der südlich vorhandenen Schlute unter der neuen Trasse und der in diesem Bereich geplanten Anpassung der Dea-Scholven-Straße geprüft und eingeplant werden.

Hinsichtlich der geplanten Wasser-Rückhaltebereiche in den Innenohren der Anschlussrampen wird dargelegt, dass hier keine länger andauernden Wasserflächen entstehen dürfen, da sonst artenschutzrechtliche Probleme entstehen.

Hinsichtlich der Thematik 'Kompensation' wurde von Modus Consult die bisher gesammelten Kompensationsvorschläge von Dritten kurz vorgestellt. Vom Ref. 56 werden vor allem die Maßnahmen 'Alb-Renaturierung' (nördlich an UG angrenzend), 'Absenkung der Alb-Vorländer' (im UG), 'Altrhein-Wiederanbindung mit Frischwasserzufuhr (vom NSG 'Altrhein Kl. Bodensee' zum Eggensteiner Altrhein) und 'Tümpel-Neuanlage' im NSG Burgau favorisiert. Da manche Maßnahmen auch sehr sinnvolle CEF- und Kohärenzmaßnahmen darstellen, die vor Baubeginn durchgeführt sein müssen, rät das Ref. 56 zur zügigen Klärung und Umsetzung der Maßnahmen (vor dem Planfeststellungsverfahren).



.....
(Nolda)