Nachbarschaftsverband Karlsruhe

Die Verbandsvorsitzende

Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 76275 Ettlingen

Regierungspräsidium Karlsruhe
Poststelle
Eing. 14. Juli 2011
Nr. .....

Geschäftsstelle im Planungsamt
Schillerstr. 7-9
Telefon 07243/101-267 (-387)
Telefax 07243/101-435
Planungsamt@Ettlingen.de

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 2
76247 Karlsruhe

14.7.11, Wü

Datum und Zeichen Ihres Schreibens	Bearbeitet von	Unser Zeichen	Datum
	Herrn Jäger	034.033	12.07.2011

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B10

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Fristverlängerung für die Stellungnahme des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe bis zum 20.07.2011 zu o.g. Planfeststellungsverfahren.

In seiner Verbandsversammlung am 04.07.2011 hat der Nachbarschaftsverband folgendes einstimmig beschlossen:

„Die Verbandsversammlung beauftragt die Verbandsvorsitzende, eine Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren an das Regierungspräsidium abzugeben, die für die Umlandgemeinden im Sinne der Verwaltungsvorlage (Vorlage 11/2011 zu TOP 2 vom 06.06.2011) eine grundsätzlich positive Haltung zum Bau einer 2. Rheinbrücke beinhaltet, die des Weiteren aber sowohl die in dieser Vorlage dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung, als auch die mit Änderungsantrag vom 24.05.2011 dargelegte abweichende Haltung der Stadt Karlsruhe wiedergibt."

Daher überreiche ich Ihnen als Stellungnahme des Nachbarschaftsverbands Karlsruhes beide im Beschluss genannten Vorlagen, durch die die unterschiedlichen Positionen wiedergegeben werden.

Die Stadt Karlsruhe hat eine grundsätzlich ablehnende Haltung zu der nun im Planfeststellungsverfahren vorgelegten 2. Rheinbrücke. Die restlichen Gemeinden befürworten grundsätzlich den Bau einer 2. Rheinbrücke. Unabhängig davon sieht der Nachbarschaftsverband Karlsruhe Mängel an der vorgelegten Planung und fordert eine Untersuchung von Varianten. Auch wird einhellig die Notwendigkeit einer umfassenden Beteiligung gesehen.

Mit freundlichen Grüßen

G. Büssemaker

Gabriela Büssemaker

NACHBARSCHAFTSVERBAND KARLSRUHE
VERBANDSVERSAMMLUNG
am 6. Juni 2011

Vorlage 14/2011
zu TOP 2

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff des Landesverwaltungsgesetzes (LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B10
h i e r :
Stellungnahme des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe

Änderungsantrag der Stadt Karlsruhe an die Verbandsversammlung des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe:

Der Karlsruher Gemeinderat hat seine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren am 24. Mai 2011 beraten. Dabei wurde der beiliegende Änderungsantrag mehrheitlich beschlossen, der die bisherige Beschlussvorlage zu TOP 2, Vorlage 11/2011 ergänzt und modifiziert. Soweit ein inhaltlicher Widerspruch besteht zwischen der bisherigen Beschlussvorlage und dem Änderungsantrag gilt der Inhalt des Änderungsantrags.

Es wird beantragt, diese Modifizierungen und Ergänzungen auch in der Stellungnahme des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe zu berücksichtigen.

- Die Verbandsvorsitzende -

g. Brinsmade

STADT KARLSRUHE
Der Oberbürgermeister

Interfraktioneller ÄNDERUNGSANTRAG Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) GRÜNE-Gemeinderatsfraktion Stadträtin Doris Baitinger (SPD) Stadtrat Michael Zeh (SPD) SPD-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Lüppo Cramer (KAL) Stadtrat Dr. Eberhard Fischer (KAL) KAL-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) Stadtrat Eduardo Mossuto (FW) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Friedemann Kalmbach (GfK) vom 24. Mai 2011	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP:	**24. Plenarsitzung Gemeinderat** **24.05.2011** **743** **1** **öffentlich**
Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B10 neu (zweite Rheinbrücke)		

1. **Punkt 1 der Verwaltungsvorlage wird folgendermaßen geändert:**
   Der Gemeinderat nimmt die Planung des Regierungspräsidiums zur Kenntnis. Er spricht sich gegen den Bau einer zweiten Rheinbrücke wie vom Bund geplant aus. Der Gemeinderat hält unabhängig von dieser grundsätzlichen Ablehnung der jetzt vorgesehenen Trassenführung die vorgelegte Planung zudem zur Lösung der verkehrlichen Anforderungen für ungeeignet und beauftragt die Verwaltung, sowohl die grundsätzliche Ablehnung als auch die unter Ziff. 2 – 4 [*der Verwaltungsvorlage*] dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung als förmliche Einwendungen ins Verfahren einzubringen und darzulegen, dass aus Sicht der Stadt Karlsruhe eine komplette Planüberarbeitung bzw. Neuplanung auf alle Fälle notwendig ist.

2. **Die Planung eines Verkehrs-Torso mit Anbindung der zweiten Rheinbrücke an die Südtangente könnte mittelfristig den Weiterbau bis zur B 36 und damit den Einstieg in die Nordtangente-West erzwingen. Die Nordtangente-West wird von einer Mehrheit des Karlsruher Gemeinderates aber abgelehnt. In der Stellungnahme der Stadt muss das deutlich zum Ausdruck kommen.**

3. **Folgende verkehrlich relevanten Punkte werden in die Stellungnahme der Stadt zusätzlich mit aufgenommen:**

   a) Aufgrund der engen Verknüpfung der planerischen Belange auf beiden Seiten des Rheins, wird ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für erforderlich gehalten.

   b) Die der Planung zugrundeliegenden Prognosewerte sind unrealistisch. Schon der von Modus Consult berechnete Analyse-Nullfall für 2009 (82.600 Kfz/24 h) entspricht nicht den Verkehrszahlen aus dem Jahr 2009 mit 75.844 Kfz/24 h (DTV Mo-Fr). Hinzu kommen unrealistische Annahmen wie z.B. die Erhöhung des Pkw-Bestandes in Karlsruhe um 10 % trotz weitgehender Stagnation in den letzten zehn Jahren. Auch die angenommene Realisierung von Gewerbegebieten im Westen Karlsruhes ist angesichts der dort fehlenden Nachfrage wenig wahrscheinlich. Darüber hinaus sind erwartete und durch die Stadtbahn nach Germersheim bereits eingetretene Zuwächse im öffentlichen Verkehr nicht berücksichtigt. Die Verkehrs-Prognose von über 105.000 Kfz/24 h, die der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan zugrunde lag, war weit überhöht gegenüber der aktuell prognostizierten Zahl und erst recht gegenüber den noch geringeren tatsächlich zu erwartenden Verkehrsmengen.

   c) Die Rampen von der B10/Südtangente auf die neue Trasse sind nach Einschätzung von Verkehrsexperten nicht ausreichend leistungsfähig, um im Fall einer Sperrung der bestehenden Brücke den kompletten Umleitungsverkehr aufzunehmen.

   d) Eine Anbindung der zweiten Rheinbrücke an die B 36 ist nicht Bestandteil der aktuellen Planung und ihre Realisierbarkeit sowohl hinsichtlich der zeitlichen, finanziellen als auch politischen Rahmenbedingungen höchst fragwürdig. Ein Verkehrschaos am Ölkreuz bei der Zusammenführung von neuer Trasse und Südtangente über mehrere Jahre ist für Pendler, Wirtschaft und den sonstigen Verkehr nicht hinnehmbar.

   e) Die Planungsunterlagen weisen zahlreiche gravierende handwerkliche Mängel auf. Ein Beispiel ist die Planung im Bereich Einmündung in die Südtangente, für die im Erläuterungsbericht auf Seite 11 eine völlig andere Planung dargestellt ist als in den eigentlichen Plänen.

   f) Die vorgelegte Planung sieht streckenweise eine Dammlage von 13 m über Grund vor; niedrigste Höhe über Grund ist 5 Meter. Hier ist zumindest eine Aufständerung vorzusehen. Nur ein (aufwändiger) Tunnel unter dem Rhein bis zum Anschluss ans

existierende Straßennetz könnte annäherungsweise die Forderung nach Erhalt des Naturraums erfüllen.

g) Zur Forderung einer Ersatzbrücke wird ergänzt, dass die neue (Ersatz-)Brücke über Jahre vergleichsweise wenig Bauunterhalt benötigt und dass die Konstruktion mit zwei selbstständig tragenden Teilbrücken robuster und haltbarer ist als die heutige Brücke. Außerdem bietet die Ersatzbrücke aufgrund der Standstreifen mehr Verkehrssicherheit als die heutige Brücke und ist damit bei Unfällen oder Pannen leistungsfähiger.

h) Die Bevölkerung, die in Maximiliansau an der B 10 wohnt, könnte durch wesentlich einfachere Maßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände, Tempolimit deutlich stärker entlastet werden.

4. Folgende für den Naturschutz relevanten Punkte werden in die Stellungnahme der Stadt zusätzlich mit aufgenommen:

a) Hinweis, dass die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit auf der alten UVS von 2005 basieren und dementsprechend zu überarbeiten und zu aktualisieren sind

b) Auflistung gefährdeter Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet, für die Bestandserhebungen fehlen bzw. unvollständig und/oder nicht hinreichend belastbar sind

b) Auflistung der Arten und Lebensräume, für die eine unzutreffende Bewertung des Eingriffs und der daraus resultierenden Beeinträchtigungen erfolgt ist

c) Auflistung der Kompensationsmaßnahmen (inkl. der vorgezogenen CEF-Maßnahmen), die ungeeignet sind, um die zu erwartenden Beeinträchtigungen auszugleichen

d) Auflistung erheblicher Beeinträchtigungen von gefährdeten Lebensräumen sowie von Tier- und Pflanzenarten, für die keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind

e) Hinweis, dass es mit Parallel- und Ersatzbrücke zumutbare Alternativen für die geplante B 10 neu gibt, was einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung entgegen steht

Vor einer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren sind die Ergebnisse des öffentlichen Faktenchecks bzw. der vom Gemeinderat der Stadt Karlsruhe geforderten und vom Regierungspräsidium in Aussicht gestellten Fach- und Sachschlichtung abzuwarten und in die Planung einzuarbeiten.

Begründung/Sachverhalt:

Die von der Stadtverwaltung dargelegten Inhalte für die Karlsruher Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren B 10 neu (Zweite Rheinbrücke) werden von den Antragssteller/innen in wesentlichen Teilen begrüßt. In der Verwaltungsvorlage kommt deutlich zum Ausdruck, dass die vorgelegte Planung für die Stadt Karlsruhe erhebliche Nachteile bringt, ohne dass diese durch verkehrliche oder andere Vorteile kompensiert werden. Diese Auffassung teilen Brückengegner/innen und Befürworter/innen in Karlsruhe.

Aus Sicht der Antrag stellenden Fraktionen und Stadträt/innen muss die Stellungnahme aber erneut hervorheben, dass der Karlsruher Gemeinderat den Bau einer zusätzlichen Straßenbrücke über den Rhein sowie einen daraus möglicherweise erzwungenen Einstieg in die Nordtangente-West ablehnt.

Auch sollte noch deutlicher herausgearbeitet werden, dass die vorgelegten Planungsunterlagen gravierende Mängel und Widersprüche aufweisen. Dies macht eine komplette Überarbeitung bzw. Neubearbeitung der Planung erforderlich.

unterzeichnet von:
Bettina Lisbach
Johannes Honné
Doris Baitinger
Michael Zeh
Lüppo Cramer
Dr. Eberhard Fischer
Jürgen Wenzel
Eduardo Mossuto
Niko Fostiropoulos
Sabine Zürn
Friedemann Kalmbach

Hauptamt - Ratsangelegenheiten

24. Mai 2011

NACHBARSCHAFTSVERBAND KARLSRUHE
VERBANDSVERSAMMLUNG
am 6. Juni 2011

Vorlage 11/2011
zu TOP 2

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff des Landesverwaltungsgesetzes (LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B10
h i e r :
Stellungnahme des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe

Antrag an die Verbandsversammlung des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe:

1. Die Verbandsversammlung nimmt die Planung des Regierungspräsidiums zur Kenntnis. Sie hält die vorgelegte Planung aber für verbesserungswürdig und beauftragt die Verbandsvorsitzende, die in der Vorlage dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung ins Verfahren einzubringen.

g. Bürsmoke

- Die Verbandsvorsitzende -

Einleitung

Der Bund, vertreten durch die Straßenbauverwaltung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, hat beim Regierungspräsidium, Abteilung 2, die Planfeststellung für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth mit deren Anbindung an das bestehende baden-württembergische Straßennetz beantragt. Das Vorhaben ist Teil einer Straßenverbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, die den Neubau einer Straßenbrücke ca. 1,4 km nördlich der bestehenden Rheinquerung und deren Anschluss sowohl an die linksrheinische B9 als auch rechtsrheinisch an die bestehende Anschlussstelle Raffineriestraße mit Weiterführung über die B10 (Südtangente) vorsieht (s. Anlagen „Übersichtslageplan" und „Erläuterungsbericht" der Planfeststellungsunterlagen).

Da die Planungszuständigkeit für den rechtsrheinischen Teil des Gesamtvorhabens beim Land Baden-Württemberg und die für den linksrheinischen Teil beim Land Rheinland-Pfalz liegt, werden für diese beiden Teilabschnitte parallel jeweils getrennte Planfeststellungsverfahren bis zur Landesgrenze (Flussmitte) durchgeführt. Das Regierungspräsidium hat für das von ihr betriebene Planfeststellungsverfahren am 08.04.2011 die öffentliche Bekanntmachung veranlasst. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 26.04. bis 25.05.2011 in den vom Vorhaben betroffenen baden-württembergischen Gemeinden. Zeitgleich wurde von der zuständigen rheinland-pfälzischen Behörde das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt auf der rheinland-pfälzischen Seite eingeleitet.

Für das baden-württembergische Planfeststellungsverfahren wurde der Nachbarschaftsverband Karlsruhe als Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert. Für den Nachbarschaftsverband wurde eine Verlängerung der Einwendungsfrist bis zum 20.06.2011 gewährt.

Grundsätzlich hält der Nachbarschaftsverband Karlsruhe die Errichtung einer zweiten Rheinbrücke mit einer Anbindung an die B36 für erforderlich. Hierfür sprechen verkehrliche und planerische Gründe, die die Stellung der Stadt Karlsruhe als Oberzentrum und eine leistungsfähige Anbindung der Stadt an das überörtliche Straßennetz über den Rhein hinweg ebenso zur Grundlage haben wie wichtige Entlastungsfunktionen für Karlsruher Stadtteile, insbesondere im Westen der Stadt.

Aber die nun zur Beurteilung anstehende, im Planfeststellungsverfahren befindliche Planung des Regierungspräsidiums weist aus Sicht des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe Defizite auf, die im weiteren Verfahren „abgearbeitet" werden müssen. Hierzu im Einzelnen:

1. Vorangegangene Verfahrensschritte

Fernstraßenausbaugesetz

Das Vorhaben ist Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes für den weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum 2001 bis 2015 ist die B10 im Zuge der Nordtangente-West (mit Anteil Rheinbrücke) als Maßnahme im vordringlichen Bedarf eingestuft. Dementsprechend hat der FNP 2010 die zweite Rheinbrücke nachrichtlich übernommen.

Raumordnungsverfahren

a) in Rheinland-Pfalz

Der Planung ging ein Raumordnungsverfahren nach Landesgesetz auf der rheinland-pfälzischen Seite voraus, wobei zwei Varianten, die Teil einer umfangreicheren Variantenbetrachtung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung waren, näher untersucht wurden:

* Variante I (früher B3), Nordbrücke, südlich MiRO
* Variante II (früher D2), Parallelbrücke neben heutigem Rheinübergang.

Der Entscheid der Strukturbehörde erging im Juni 2006, danach soll die Variante I südlich der MiRO der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Die übrigen Trassenvarianten entsprächen nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Eine strikte Bindungswirkung ist für die Planfeststellungsbehörde damit nicht verbunden.

b) in Baden-Württemberg

Für die rechtsrheinische Straßenverbindung wurde abweichend vom Vorgehen auf rheinland-pfälzischer Seite kein vergleichbares Raumordnungsverfahren durchgeführt, weil nach Ansicht der höheren Raumordnungsbehörde es ausreichend erschien, raumordnerische Belange in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen und die vorherige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für entbehrlich erachtet wurde.

Die Raum- und Flächennutzungsplanung auf baden-württembergischer Seite ermögliche sowohl eine Parallelbrücke als auch die Variante südlich der MiRO (Variante I) als Trassenalternative mit unbestimmter Linienführung.

Linienbestimmung

Das im Anschluss an die raumordnerische Beurteilung durchgeführte Linienbestimmungsverfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestätigte im August 2008 das Ergebnis des rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahrens. Die Variante I wurde vom Bundesministerium als Linie bestimmt, die Linienbestimmung endet am baden-württembergischen Rheinufer.

Weitere Planung

Die Antragstellerin sieht nach wie vor die Notwendigkeit, einen zweiten Rheinübergang zu schaffen, um die verkehrliche Belastung für die bestehende Rheinbrücke zu reduzieren und im Falle einer notwendig werdenden Sperrung der Brücke (z. B. Generalsanierung) über eine Ausweichmöglichkeit zu verfügen. Dem Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens folgend hat sie anknüpfend an die Planung auf rheinland-pfälzischer Seite eine Planung mit Anbindung an das bestehende baden-württembergische Straßennetz intensiviert.

2. Erläuterung der nun zur Planfeststellung vorgelegten Planung

2.1 Kurze Beschreibung des Vorhabens

Die grobe Darstellung der Baumaßnahme sowie ihre Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und technische Gestaltung sind in dem „Erläuterungsbericht vom 18.02.2011" vom Regierungspräsidium dargelegt. Hieraus ergibt sich, dass von den ursprünglich auf baden-württembergischer Seite erwogenen beiden Varianten nur noch die „Nordvariante" Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Der Planfeststellungsbereich beginnt an der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz in der Rheinmitte und endet mit der Anbindung an die bestehende Anschlussstelle B10/Raffineriestraße am sog. Ölkreuz. Die Planung sieht einen zweibahnig, vierstreifigen Ausbau vor. Das Regierungspräsidium hat bei der Planung zwei verkehrliche Planfälle berücksichtigt, die auf den Seiten 7/8 des Erläuterungsberichtes näher dargestellt werden (s. Anlagen „Erläuterungsbericht" und „Übersichtslageplan").

Über diese beiden Planungsfälle hinaus, die keine Trassenvarianten darstellen, erfolgt in den Planfeststellungsunterlagen außerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie keine intensive

Erörterung oder Bewertung alternativer Trassen oder auch eine Beurteilung des Gesamtvorhabens auf baden-württembergischer und rheinland-pfälzischer Seite.

2.2 Allgemeine Anmerkungen zur Planung aus verkehrlicher Sicht

Die zur Planfeststellung beantragte Straßenverbindung übernimmt das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens auf rheinland-pfälzischer Seite sowie das Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens, ohne Trassenvarianten auf baden-württembergischer Seite näher zu untersuchen oder eine Optimierung der Straßenanbindung an das baden-württembergische Straßennetz anzustreben. Damit wird zwar dem grundsätzlichen Anliegen, eine zweite Rheinbrücke zu errichten, Rechnung getragen, dies allerdings auf eine Weise, die nicht zufriedenstellend ist, denn die vorgelegte Planung weist deutliche Defizite auf und sieht keine Weiterführung zur B36 vor; sie berücksichtigt noch nicht einmal die Möglichkeit, dies mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen. Stattdessen würde die zweite Rheinbrücke nach der Planung beim „Ölkreuz" auf die Südtangente münden. Dies führt erstens unweigerlich zu einem Engpass (vgl. auch Erläuterungsbericht S. 7) und zweitens ergibt sich kein strukturell verkehrlicher Nutzen für den Raum Karlsruhe. Erst mit einer Weiterführung an die B36, die auch der FNP 2010 beinhaltet, ergibt sich ein verkehrlicher Nutzen für die baden-württembergische Seite, denn erst dann ist eine echte Netz- und Kapazitätserweiterung gegeben, sind Entlastungseffekte für die Südtangente und für Karlsruher Stadtgebiete zu erwarten. Dies ist bereits in Verkehrsgutachten der Stadt Karlsruhe und auch des Regierungspräsidiums Karlsruhe nachgewiesen.

Der Nachweis einer verkehrsrelevanten Bedeutung des Teilstückes an die B36 wurde bereits vom Regierungspräsidium bestätigt. Dass die vorgelegte Planung keinen späteren Anschluss an die B36 berücksichtigt (z. B. Lage und Ausformung) steht im Widerspruch zur bisherigen Planung des Bundes, der die Nordtangente West und somit auch das Teilstück bis zur B36 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes verankert hat. Allein aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sollte zumindest der Anschlussknoten an die Nordtangente West bis zur B36 bei der Planung berücksichtigt werden, da sonst extrem aufwendige Rück- und Umbauarbeiten notwendig werden, um die Anbindung später realisieren zu können.

Aus verkehrlicher Sicht ist also die nun vorgelegte Planung mit direkter Anbindung ans Ölkreuz/Südtangente den Anforderungen an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz nicht zufriedenstellend.

2.3 Grundsätzliche Anmerkungen zum Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren wird auf der Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) durchgeführt. Dem Planfeststellungsverfahren gehen die unter Ziff. 1 genannten Verfahrensschritte voraus, um aus Sicht des Bundes einen effektiven Mitteleinsatz zu gewährleisten und vordringliche Straßenbaumaßnahmen auch verwirklichen zu können. Der Bedarf wird daher durch den Bund im Bundesfernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) verbindlich festgestellt und ist gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG für die Linienbestimmung und die Planfeststellung verbindlich.

Eine Planfeststellung bedarf aber auch unter Berücksichtigung des festgestellten Bedarfs grundsätzlich der Planrechtfertigung einer Betrachtung und Bewertung eventueller planerischer Alternativen, wie auch der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange. Der Inhalt der Planfeststellungsunterlagen und der Verlauf des bisherigen Verfahrens bedürfen daher im Hinblick auf den zugrunde gelegten Bedarf, der Abschnittsbildung im Verfahren sowie der Variantenbetrachtung einiger kritischer Anmerkungen:

Mit der Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan des Bundes ist eine Planrechtfertigung anzunehmen, d. h. die Voraussetzungen des tatsächlichen Bedarfs können nicht ohne weiteres in Frage gestellt werden, sondern nur dann, wenn die Entscheidungsgrundlagen sich elementar geändert haben oder auf einer offensichtlich fehlerhaften Entscheidung des Gesetzgebers beruhen. In beiden Fällen wäre es Sache des Gesetzgebers, hierauf zu reagieren. Grundlage des Planfeststellungsverfahrens ist eine Verkehrsprognose des Büros Modus Consult. Der festgestellte Bedarf ist mithin auch für die Planfeststellungsbehörde bindend. Sie dürfte damit gehindert sein, sich für eine vom Bedarfsplan abweichende Maßnahme zu entscheiden. Dieser sieht allerdings eine Fortführung über die westliche Nordtangente vor.

Vergleichbares gilt für die Linienbestimmung, die als behördeninterner Vorgang die Länder insoweit bindet, als hierdurch die Lage einer Straße in ihrem grundsätzlichen Verlauf skizziert wird und dies insofern auch inhaltlich in die nachfolgende Planfeststellung eingeht. Inwieweit auf der Ebene des Linienbestimmungsverfahrens eine gründliche Abwägung aller Belange bereits vorgenommen wurde, kann dem Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12.08.2008 nicht entnommen werden. Im Verfahrensergebnis beschränkt sich die Variantenprüfung aber auf die Rheinland-Pfälzer Seite. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Karlsruhe endet die im Linienbestimmungsverfahren festgelegte Linienführung am baden-württembergischen Rheinufer, legt also den baden-württembergischen Brückenkopf fest, lässt aber offen, wie die Trasse rechtsrheinisch weitergeführt werden soll.

Es wird nunmehr Aufgabe der Planfeststellungsbehörde sein, weitere Alternativtrassen in die Prüfung und Abwägung einzubeziehen und alle Belange gerecht abzuwägen. Hierbei wird auch zu berücksichtigen sein, dass eine Ersatzbrücke oder eine Parallelbrücke nach wie vor eine Planungsalternative darstellen könnte. Gerade den Bau einer Ersatzbrücke hatte die Stadt Karlsruhe bereits in ihrer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren auf rheinland-pfälzischer Seite gefordert.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens auf rheinland-pfälzischer Seite, das in der Folge auch für das rheinland-pfälzische Planfeststellungsverfahren bestimmend war, führt - ohne eine umfassende Gesamtbetrachtung der beiden Teilabschnitte vorgenommen zu haben - zu einer Bindung der baden-württembergischen Planung, da es sich für diese als geradezu zwingend erweist, die Trasse auf der gegenüberliegenden Seite zu übernehmen. Dies mag für den Planentwurf und die nun vorgelegte, zur Planfeststellung beantragte Trasse von maßgeblicher Bedeutung sein, im Planfeststellungsverfahren müssen jedoch alle Belange einer gerechten Abwägung zugeführt werden. In sofern wäre die Planfeststellungsbehörde nicht zwingend an das Ergebnis des rheinland-pfälzischen Raumordnungsverfahrens gebunden, wenn sie selbst zu einem abweichenden Abwägungsergebnis kommen würde.

Gerade vor dem Hintergrund, dass eine isolierte Betrachtung des baden-württembergischen oder des rheinland-pfälzischen Abschnittes für sich zu einem unterschiedlichen Ergebnis bei der vorzugswürdigsten Trasse kommen dürfte, wird deutlich, dass das Vorhaben einer Gesamtabwägung bedarf. Insofern erscheint die sich an den Landesgrenzen orientierende Abschnittsbildung wenig geeignet, eine für die Planbetroffenen nachvollziehbare, umfassende Konfliktbewältigung und -abwägung zu gewährleisten.

2.4 Zu beachtende fachspezifische Aspekte aus Sicht des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe

2.4.1 Verkehr

2.4.1.1 Kfz-Leistungsfähigkeit

Die Funktionsfähigkeit des Streckenabschnittes von Anschlussstelle Raffineriestraße bis zur Ausfahrt Knielingen ist kritisch zu hinterfragen. Ein detaillierter Nachweis von Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Knoten und des Verflechtungsbereiches ist zu erbringen.

Bereits heute gibt es auf der Südtangente westlich der Ausfahrt Maxau eine Verengung, den sog. „Pförtner", an welcher die drei von der Rheinbrücke kommenden stadteinwärts führenden Fahrspuren wieder auf zwei zusammengeführt werden. Bereits heute staut sich hier der morgendliche Verkehr. Die Funktion des „Pförtners" ist den auf die durchgehend zweistreifig ausgebaute Südtangente zufließenden Verkehr zu dosieren, um so einen verkehrssicheren Ablauf, insbesondere an den nachfolgenden Zu- und Ausfahrten zu gewährleisten.

Mit der vorgelegten Planung würde diese Verengung nur östlich der Ausfahrt Ölkreuz verschoben werden. Dort würden dann die stadteinwärts führenden drei Fahrspuren der bestehenden und die zusätzlichen zwei Fahrspuren der geplanten zweiten Rheinbrücke auf die zwei durchgehenden Fahrspuren der Südtangente münden. Die Südtangente bildet somit einen Kapazitätsengpass. Eine Überlastung an dieser Stelle wäre vorprogrammiert. Die Situation würde sich im Vergleich zum Bestand sogar verschlechtern (Rückstaus, kritischere Verflechtungsvorgänge). Sogar in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren selbst wird hierauf hingewiesen (z. B. Erläuterungsbericht S. 7).

2.4.1.2 Radverkehr

Die Rheinbrücke hat für den Radverkehr zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg große Bedeutung. Beiderseits des Rheins befinden sich sowohl große Arbeitgeber (Daimler-Werk, MiRO, Siemens etc.) als auch Wohngebiete, was zu einer regen Nutzung der Rheinquerung durch Radfahrer führt. Auch für den Fahrradtourismus ist eine komfortable Rheinquerung zur Verknüpfung mehrerer Fernradwege von hoher Bedeutung.

Es ist daher nicht akzeptabel, dass mit der vorgelegten Planung auf der geplanten Rheinbrücke gar keine Rad- und Gehwege vorgesehen sind und dass sogar ein bestehender Rad- und Gehweg auf der südlichen Seite der Südtangente entfallen soll.

Insgesamt widersprechen die Verschlechterung des bestehenden Angebotes und das Fehlen eines neuen Angebotes für den Radverkehr den Zielen des von der Bundesregierung verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplanes und den Zielen des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg.

Das Radwegenetz ist zu vervollständigen und bei der Planung unbedingt auf beiden Seiten des Rheins zu berücksichtigen. Hierbei sind die Radwegeverbindung Knielingen - Rhein und das Radwegenetz PAMINA-Rheinpark anzubinden.

2.4.2 Landschaftsplanung

2.4.2.1 Landschaftsbild und Erholung

Dem Vorhaben wird zwar in den vorliegenden Unterlagen eine deutlich verändernde Wirkung auf das Landschaftsbild zugesprochen, das Bauwerk würde aber durch Bepflanzungen optisch in die Landschaft eingebunden. Diese Einschätzung wird von Seiten der Landschaftsplanung in dieser Eindeutigkeit nicht geteilt.

Die Beschreibung dieses Gebietes wird der Qualität dieses Landschaftsteiles nicht gerecht. Es handelt sich um ein außergewöhnlich abwechslungsreiches, reich strukturiertes, teils urwüchsiges Gebiet, das für den Besucher regelrecht spannend ist. Teile des Gebietes haben den Charakter eines Landschaftsparks. Die Gehölzbestände schirmen den Raum weitgehend gegen die visuelle Verschmutzung durch die umgebenden Industrieanlagen und Straßen ab. Die im Text noch beschriebene Pipeline wurde zwischenzeitlich entfernt. In der Abbildung 8 Landschaftsbild fehlen bei den landschaftsbildprägenden Strukturelementen die offenen Räume innerhalb einer von Gehölzen dominierten Landschaft. Die Bewertung ist aus Sicht der Landschaftsplanung zu überdenken.

Bei den Flächen, die kartographisch als Landschaftsbildeinheit 3 in Abbildung 8 des landschaftspflegerischen Begleitplanes dargestellt sind, handelt es sich um Wiesen und Sukzessionsflächen, nicht um Gehölzflächen.

Gewerbeflächen

Dass die Gewerbeflächen weitgehend mit großen Gebäudekomplexen überbaut sind, ist unzutreffend. Der östliche Teil des Raffineriegeländes hat einen ähnlichen Charakter wie die Landschaftsbildeinheit 2, beim östlichen Streifen des Geländes der Papierfabrik handelt es sich um einen unversiegelten Holzlagerplatz und das südlichste Gewerbegebiet ist der Verkehrsübungsplatz, also Fahrstraßen innerhalb einer Grünfläche.

Schifffahrtsstraße Rhein

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan zitierten umfangreichen Kompensationsmaßnahmen sind nicht ausreichend, den Eingriff in das Landschaftsbild durch massive Dammbauwerke und erhebliche Flächenverluste auszugleichen. Darüber hinaus dient der tangierte Landschaftsraum der Naherholung für die Knielinger Bevölkerung und beinhaltet einen landschaftlich interessanten Zugang an den Rhein.

Diese Aspekte und die Planung des Landschaftsparks Rhein sowie dessen bereits im Planungsgebiet realisierten Projektbausteine wurden bei der Bewertung nicht ausreichend berücksichtigt, denn die Trasse belastet insgesamt den nördlichen Teil des Landschaftsparks Rhein durch Zerschneidung, die Hochlage, die Lärmausbreitung, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Erholungsbereiches am ehemaligen NATO-Hafen. Auch bedarf es angesichts des Zieles, mit dem Projekt Landschaftspark Rhein auch eine stärkere Anbindung an den Rhein und eine Aufwertung der Uferräume zu erreichen, einer Einbindung von Großbauwerken in den Landschaftsraum. Es wird daher nachdrücklich empfohlen, dass bei der Gestaltung der zweiten Rheinbrücke ein erfahrener Brückenarchitekt oder -architektin eingebunden wird mit dem Ziel, ein charakteristisches Bauwerk verbunden mit einer Zeichenhaftigkeit für Karlsruhe zu formen.

2.4.2.2 Kompensation und Bilanzierung

Der landespflegerische Begleitplan kommt mehrfach zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe nicht vollständig vor Ort ausgleichbar seien, ohne dass dies in der Unterlage nachvollziehbar begründet ist. Daraus folgend ist mit ca. 15 ha ein zu hoher Anteil der gesamten 26 ha Kompensationsmaßnahmen außerhalb des betroffenen Landschaftszusammenhanges geplant. Dabei bietet die Umgebung der Knielinger Feldflur und Albniederung aus Sicht der Landschaftsplanung durchaus weitere Aufwertungspotentiale, denen bevorzugt nachzugehen ist, um angemessen mit dieser neuen landschaftlichen Situation umzugehen. Aus Sicht der Landschaftsplanung können auch zu einzelnen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen Verbesserungsvorschläge unterbreitet werden.

2.4.3 Schallimmissionen

Die schalltechnischen Untersuchungen auf baden-württembergischer und rheinland-pfälzer Seite beschränken sich zwar richtlinienkonform auf schutzwürdige Gebäude. Trotzdem ist zu konstatieren, dass mit der Planung weitere, von Straßenverkehrslärm bisher unbelastete Bereiche weiträumig verlärmt werden.

Zu klären sind Unstimmigkeiten der Ausgangsdaten für die schalltechnischen Untersuchungen. Während östlich des Rheins von 100 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw ausgegangen wird, wurden westlich des Rheins Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw angenommen.

Ebenso unterschiedlich sind die prognostizierten Verkehrsdaten an den Schnittstellen Rheinland-Pfalz / Baden-Württemberg:

Rheinland-Pfalz:	26.970 Kfz, 20 % Schwerverkehrsanteil tags, 35 % nachts (lt. Schalltechnische Untersuchung Rheinland-Pfalz)
Baden-Württemberg:	23.500 Kfz, 14 % Schwerverkehrsanteil tags, 17 % nachts (lt. Schalltechnische Untersuchung Baden-Württemberg)

2.4.4 Umweltschutz

2.4.4.1 Naturschutz

Die Planung im Planfeststellungsantrag entspricht der in der Umweltverträglichkeitsstudie des Büro Modus Consult (2005) untersuchten „Variante I (B 3)". Aus den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung geht hervor, dass die „Variante II (D2)", d.h. der Bau einer Parallelbrücke in unmittelbarer Nähe des aktuellen Brückenbauwerks am Standort Maxau, hinsichtlich der nach Natur- und Bodenschutz zu betrachtenden Schutzgüter mit wesentlich geringeren Eingriffen verbunden und aus dieser Sicht vorzugswürdig ist. Variante I (B3) kann demgegenüber nur mit größeren Eingriffen in den Naherholungs- und Landschaftsraum und in Biotopstrukturen realisiert werden. Zu nennen ist dabei insbesondere der höhere Flächenverbrauch (31,32 ha bei Variante B3 im Vergleich zu 11,46 ha bei Variante D2) sowie Zerschneidungseffekte und die optische Beeinträchtigung durch die Führung als Hochtrasse in Dammlage.

Die geplante Trasse verläuft im näheren Umfeld mehrerer Schutzgebiete, tangiert diese jedoch nicht unmittelbar. Südlich grenzen das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Burgau", das FFH-Gebiet 7015-341 „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe" sowie das Vogelschutzgebiet 7015-441 „Rheinniederung Elchesheim - Karlsruhe" an. Am Nordrand erstrecken sich der unselbständige Landschaftsschutzgebietsteils „Vorderau" (Teil der allgemeinen Landschaftsschutzgebietsverordnung vom 08.01.1962), sowie das FFH-Gebiet 6816-341 „Rheinniederung von Karlsruhe bis Philippsburg".

Für die FFH- und Vogelschutzgebiete wurden Verträglichkeitsprüfungen gemäß § 34 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz durchgeführt. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der Natura-2000 Gebiete wird von den Gutachtern bei Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensvermeidung und -minimierung nicht gesehen. Nach § 72 Abs. 3 Nr. 5 Naturschutzgesetz B.W. ist hierbei auch das Regierungspräsidium als höhere Naturschutzbehörde zu beteiligen.

Die Planung führt zu erheblichen Eingriffen in Schutzgüter. Wesentliche Beeinträchtigungen sind die (Teil-)Versiegelung von Flächen, die Beeinträchtigung bzw. der Verlust wertvoller Biotop- und Habitatstrukturen, die Störung z.T. hochwertiger Habitatstrukturen, eine betriebsbedingt erhöhte Gefahr der Kollision von Tieren mit dem Fahrzeugverkehr, die Verinselung zweier Landschaftsausschnitte und eine deutliche Veränderung des Landschafts-

bildes. Zur Kompensation des Eingriffs sind umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Ein Maßnahmenkonzept wurde vorgelegt, dieses ist aus Sicht der Naturschutzbehörde jedoch in Teilen überarbeitungsbedürftig. Insbesondere ist die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zu spezifizieren.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht werden laut Gutachten für zahlreiche Arten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich. Für mehrere europarechtlich geschützte Arten (Haselmaus, Schlingnatter, Zauneidechse, Kammmolch, Knoblauchkröte, Zierliche Tellerschnecke sowie mehrere Vogelarten) sind zudem voraussichtlich Verbotstatbestände des §§ 44ff. Bundesnaturschutzgesetz erfüllt, die nur im Wege einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG überwunden werden können. Dies setzt ein überwiegendes öffentliches Interesse, das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands der Arten voraus. Aufgrund der gleichzeitigen Betroffenheit streng und besonders geschützter Arten liegt die Zuständigkeit für die Erteilung einer Ausnahme beim Regierungspräsidium Karlsruhe.

Die Planunterlagen sind ausgehend von der Bewertung der Ökologen hinsichtlich der naturschutzfachlichen Gutachten sowie Bewertungen teilweise jedoch unvollständig oder noch nicht hinreichend belastbar.

Aus Sicht des Naturschutzes erscheint eine Ersatzbrücke als flächensparenste Variante prüfenswert.

2.4.4.2 Wasser, Boden, Altlasten

Aus wasserrechtlicher Sicht wird im Planfeststellungsverfahren noch der Nachweis zu führen sein, dass der Bau der Straße in Dammbauweise keine nachteiligen Wirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung haben wird.

Für das Schutzgut Boden bringt das Vorhaben einen erheblichen Eingriff durch die Zerstörung der natürlichen Bodenfunktionen mit sich. Für die nun im Planfeststellungsverfahren favorisierte Variante B 3 wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie der größte Verbrauch an Fläche festgestellt. Ein Nachweis, dass durch Ersatzmaßnahmen der Eingriff in das Schutzgut Boden kompensiert werden kann, ist in der derzeitigen Qualität der Antragsunterlagen nicht nachvollziehbar. Es fehlt insbesondere eine transparente Aufstellung der Flächengrößen unterschieden nach Qualität der betroffenen Böden (bereits gestörte oder bereits teilversiegelte oder natürliche) und nach der Art der Eingriffes (Versiegelung, Teilversiegelung, Baustelleneinrichtung etc.) . Dies bedarf noch ergänzender Betrachtungen im Planfeststellungsverfahren.

3. Bewertung der zur Planfeststellung beantragten Trasse

Die vorgelegte Planung weist aus Sicht des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe erheblich Defizite auf. Aus verkehrlicher Sicht stellt diese Planung für die baden-württembergische Seite keine Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit dar. Es ergeben sich, wenn diese Planung so beibehalten würde, insgesamt Nachteile für die baden-württembergische Seite, ohne dass Vorteile erkennbar werden. Ohne eine umfassende Bewertung aller Belange vorzunehmen, bleibt festzustellen, dass auf der Grundlage der vorgelegten Planung ein verkehrlicher Mehrwert für den Raum Karlsruhe nur zu erreichen wäre, wenn wie ursprünglich im Bedarfsplan den raumordnerischen Vorschlägen des Regionalplanes und auch im Flächennutzungsplan vorgesehen eine Weiterführung des Verkehrs über die geplante westliche Nordtangente und nicht allein über die Südtangente erfolgen würde. Um zumindest einen Anschluss an die B36 mit vertretbarem Aufwand künftig noch realisieren zu können, sollte das Regierungspräsidium dies in der weiteren Planung berücksichtigen.

4. Fazit

Aus der Vorlage ergibt sich, dass die derzeitige Planung, die dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegt, Mängel aufweist (s. Ziffer 2), die es im weiteren Planfeststellungsverfahren zu beseitigen gilt und die aus Sicht des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe auf alle Fälle eine Planänderung notwendig machen. Zur Optimierung der Verkehrsanbindung, zur Verringerung der Beeinträchtigung öffentlicher Belange und nicht zuletzt auch im Interesse einer gerechten Abwägung aller betroffenen Belange sollte im Planfeststellungsverfahren zumindest folgende **weitere** Varianten betrachtet und abgewogen werden:

- Nullvariante (Ertüchtigung der bestehenden Brücke)
- Ersatzbrücke (insbesondere unter Einbeziehung der bestehenden Brücke)
- Parallelbrücke
- Planfeststellungsvariante mit Anschlussmöglichkeit an die B36

Aus Sicht des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe erscheint es geboten, dass die Planfeststellungsbehörde die einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit und ihrer Auswirkungen prüft und in die weitere Beurteilung und Abwägung einbezieht.

Eine Erörterung der einzelnen Varianten ist erforderlich und sollte in einem breit angelegten Beteiligungsprozess unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgen. Insbesondere die von den Planungen betroffenen Gemeinden sollten beteiligt und die Planungen mit ihnen abgestimmt werden.

All dies sollte in das Verfahren eingebracht werden. Der Verbandsversammlung wird daher empfohlen, den auf Seite 1 der Vorlage formulierten Beschluss zu fassen.