



REGIONALVERBAND MITTLERER OBERRHEIN

Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Baumeisterstraße 2 · 76137 Karlsruhe

Regierungspräsidium
Karlsruhe
Abteilung 2
76247 Karlsruhe

Datum	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen
10.06.2011	6.6.2.203.7	31.03.2011	24a4-0513.2 (B 10/18)

Sachbearbeiter: Frau Rubio Lorenzo Tel.: 0721 35502-31

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10 hier: Stellungnahme des Regionalverbands

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begrüßt, dass die beiden Planfeststellungsverfahren für die zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth gleichzeitig durchgeführt werden. Zur Planung nimmt der Regionalverband wie folgt Stellung:

Festlegungen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003

Verkehr

Der Regionalplan legt in Plankapitel 4.1.2 Straßenverkehr fest, dass der 2-spurige Neubau der 2. Rheinbrücke im Zuge der B 10 im regional bedeutsamen Straßennetz mit höchster Priorität zu realisieren ist. Hierbei sind beide Varianten – die Parallelbrücke und die Nordvariante – im Regionalplan enthalten.

Für den rheinland-pfälzischen Teil der Planung wurde im Vorfeld ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und 2006 abgeschlossen. Die vorliegende Planung entspricht den Ergebnissen dieses Verfahrens. Der Regionalverband würde es begrüßen, wenn für Maßnahmen wie die 2. Rheinbrücke, die mit erheblichen raumstrukturellen Wirkungen verbunden ist, auch in Baden-Württemberg zukünftig regelmäßig eine Variantenbetrachtung auf der Maßstabsebene eines Raumordnungsverfahrens stattfinden würde.

Je nach Modellannahmen kommen die unterschiedlichen zum Themenkomplex 2. Rheinbrücke erstellten Verkehrsuntersuchungen zu unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich

- 2 -

des Verkehrsaufkommens. Die Bandbreite reicht dabei von Zunahmen bis hin zu leichten Rückgängen gegenüber der Ist-Situation.

Tabelle: Prognosen zur Verkehrsbelastungen auf der/den Rheinbrücke(n) (DTV)

Untersuchung	Jahr	Nullfall ¹	Bezugsfall ²	Planfall ³
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	2008	2008: 84.000	2025: 100.000	2025: 103.500
Regierungspräsidium Karlsruhe	2010	2009: 82.600	2025: 98.500	2025: 99.700
Stadt Karlsruhe	2009	2009: 82.600	2025: 78.200 bis 85.900	2025: 79.100 bis 84.400

Die Unterschiede in den Prognosen ergeben sich aus unterschiedlichen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung, zur PKW-Verfügbarkeit in den Haushalten, zur Siedlungsentwicklung durch Realisierung von Baugebieten sowie sonstigen Ausbaumaßnahmen im Verkehrsnetz. Angesichts der Unterschiede in den vorliegenden Untersuchungen sollten die der Planfeststellung zugrunde gelegten Annahmen nochmals erörtert werden.

Die im Jahr 2010 für das Planfeststellungsverfahren aktualisierte Verkehrsuntersuchung (Modus Consult) geht von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens aus. Werden die Ergebnisse des Gutachtens zur Bewertung der Wirkungen auf das Verkehrsnetz im Stadtgebiet Karlsruhe herangezogen, liegt dieser Bewertung somit ein eher ungünstiges Szenario der möglichen künftigen Entwicklungen zugrunde.

Auch unter diesen Annahmen zeigt das Gutachten, dass sich der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Südtangente durch die Maßnahme nicht erhöht. Die Wirkungen im weiteren Verkehrsnetz im Vergleich zwischen Bezugsfall und Planfall liegen, bis auf eine Entlastung der bestehenden Rheinbrücke um ca. 30%, bei vernachlässigbaren +/- 2%. Insgesamt hat sich dabei das Gesamtniveau der Verkehrsbelastung der städtischen Hauptverkehrsstraßen im Vergleich zur Ist-Situation erhöht. Die Zunahmen betragen z. B. für die B 36 Richtung Rheinstetten +10%, die B36 Richtung Eggenstein +15%, die L 560 Richtung Waldstadt +12% und die Südtangente +5% sowie die Rheinbrücke selbst +16%.

Im Gutachten wurde ebenfalls der Fall betrachtet, dass infolge einer Sperrung der bestehenden Rheinbrücke die Nordbrücke den gesamten rheinquerenden Verkehr aufnimmt. Für den baden-württembergischen Teil des Projektes zeigt das Gutachten, dass die Verkehre – bei verminderter Verkehrsqualität – abgewickelt werden können. Die Abstimmung mit dem Verband Region Rhein-Neckar hat ergeben, dass solche Erkenntnisse für den rheinland-pfälzischen Teil des Projektes noch nicht vorliegen. Wir regen an, diese Frage in die Gespräche bezüglich der Annahmen in den Verkehrsprognosen mit einzubeziehen.

Für die Region ist die Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit der Rheinquerung bei Karlsruhe von außerordentlicher Bedeutung. Im Ergebnis zeigt das vorliegende Verkehrsgutachten, dass die Maßnahme die Verlässlichkeit im Fall von Störungen oder notwendigen Baumaßnahmen erhöht. Außerdem zeigt das Gutachten, dass die aus der Maßnahme folgenden Wirkungen im weiteren Verkehrsnetz wesentlich geringer sind, als die Wirkungen der angenommenen allgemeinen Verkehrszunahme.

¹ Ist-Situation

² Situation im Zieljahr ohne Realisierung der Maßnahme

³ Situation im Zieljahr mit Realisierung der Maßnahme

- 3 -

Die den Verkehrsprognosen zugrunde gelegten Annahmen sollten nochmals erörtert sowie für den baden-württembergischen und den rheinland-pfälzischen Teil der Planung harmonisiert werden. Zudem sollte auch für den rheinland-pfälzischen Teil der Planung der Fall untersucht werden, dass die neue Rheinbrücke den gesamten rheinquerenden Verkehr abwickeln muss.

Außerdem sollte flankierend der Umweltverbund gestärkt und hierfür insbesondere der rheinquerende ÖPNV weiter verbessert sowie attraktive Verbindungen für den Fahrradverkehr gesichert und entwickelt werden (vgl. 2.).

Hochwasserschutz

Der gesamte Vorhabenbereich liegt in einem im Regionalplan in *Plankapitel 3.3.5.3* festgelegten Überschwemmungsgefährdeten Bereich bei Katastrophenhochwasser (Vorbehaltsgebiet). Vorhandene und künftige Nutzungen sollen an das Hochwasserrisiko angepasst werden.

Darüber hinaus sind die Alb und die Bereiche südlich der B 10 sowie zwischen Rhein und Rheinhauptdamm Teil des hier im Regionalplan in *Plankapitel 3.3.5.2* festgelegten Schutzbedürftigen Bereich für den vorbeugenden Hochwasserschutz (Vorranggebiet).

Die Schutzbedürftigen Bereiche für den vorbeugenden Hochwasserschutz (s. Raumnutzungskarte) sind für natürliche Überflutungen und die Retention von Hochwässern sowie für Maßnahmen der Gewässerentwicklung und Auenrenaturierung zu sichern. In diesen Bereichen haben die Belange des Hochwasserschutzes Vorrang vor anderen Nutzungen. Insbesondere sind sie von weiterer Bebauung freizuhalten.

Da bauliche Maßnahmen in diesem Bereich nicht vorgesehen sind, bleibt die Funktionsfähigkeit des Schutzbedürftigen Bereiches unberührt.

Regionaler Grünzug

Der Bereich zwischen dem Rhein und dem Rheinhauptdamm sowie der Bereich des Anschlussknotens am Ölkreuz ist im Regionalplan als Regionaler Grünzug festgelegt. Gemäß *Plankapitel 3.2.2* nehmen Regionale Grünzüge Ausgleichsfunktionen für die besiedelten Flächen wahr. Sie sind als großflächige, zusammenhängende Teile der freien Landschaft für ökologische Funktionen oder für Freiraumnutzungen einschließlich der Erholung zu erhalten. Die bauliche Nutzung der Regionalen Grünzüge über die in G (2) genannten Ausnahmen hinaus ist ausgeschlossen.

Die Inanspruchnahme für Verkehrsanlagen oder Leitungen sowie für Vorhaben, die aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können, ist in begründeten Fällen möglich, wenn ihre Realisierung der genannten Zielsetzung nicht entgegensteht. Bei der Durchführung unvermeidbarer Maßnahmen ist dem Schutz ökologisch sensibler Bereiche eine besondere Bedeutung beizumessen.

Der 2-spurige Neubau der 2. Rheinbrücke ist im Regionalplan mit höchster Priorität enthalten, so dass die Begründung der Planung gegeben ist. Wir begrüßen, dass für die Dimensionierung des Anschlussknotens am Ölkreuz im Vergleich zu früheren Planskizzen eine Lösung gefunden wurde, die den Naturraum schont.

- 4 -

Wald

Im Bereich der Anschlussstelle B 10 neu / DEA-Scholven-Straße / Esso-Straße ist im Randbereich ein Schutzbedürftiger Bereich für die Forstwirtschaft betroffen. Gemäß Plankapitel 3.3.8.2 sind diese Bereiche für waldbauliche Nutzungen sowie für die Erfüllung von Schutz- und Erholungsfunktionen zu sichern. Hier gilt die gleiche Ausnahmeregelung für Verkehrsanlagen in begründeten Fällen wie für die Regionalen Grünzüge (s. o.). Ein Zielkonflikt liegt somit nicht vor.

Erholung

Der Bereich zwischen Rhein und Rheinhauptdamm ist in Plankapitel 3.3.4.2 als Schutzbedürftiger Bereich für die Erholung festgelegt. In den Schutzbedürftigen Bereichen für die Erholung sind die besonders geeigneten Freiräume ... in ihrem Bestand zu sichern und qualitativ zu verbessern.

(siehe Anregungen zum Maßnahmenkonzept S.3).

Radverkehrsverbindungen

Allgemeines

Für den Radverkehr zwischen Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg hat die Rheinbrücke eine herausragende Bedeutung. Bedingt durch große Arbeitgeber und Wohngebiete beiderseits des Rheins wird die Rheinbrücke als Radverkehrsverbindung erheblich frequentiert. Darüber hinaus spielt die Rheinbrücke auch als Verbindung von Fernradwegen links- und rechtsrheinisch für den Fahrradtourismus eine wichtige Rolle (z.B. PAMINA-Radweg, Veloroute Rhein).

Planung

Aus Sicherheitsgründen soll der bestehende Geh- und Radweg südlich der B 10 zwischen der Anschlussstelle Maxau und der Anschlussstelle Rheinbrückenstraße zurückgebaut werden. Auf der Nordseite der B 10 entfällt der Geh- und Radweg zwischen der Anschlussstelle Raffineriestraße und der Anschlussstelle Rheinbrückenstraße. Zur Verlegung des Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr auf die Nordseite der B 10 soll ein ca. 150 m parallel zur B 10 verlaufender Wirtschaftsweg fahrradtauglich ausgebaut werden (s. Erläuterungsbericht S. 19).

Durch die Verlegung entstehen Umwege und eine verminderte Attraktivität für den Fahrradverkehr über den Rhein. Während für den Autoverkehr mit Zielen in nordwestlicher Richtung mit der Nordbrücke eine direktere Verbindung geschaffen wird, bleibt für den Fahrradverkehr nur die bestehende Rheinbrücke. Auch muss für den Fall der Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke Vorsorge für die Verlagerung des Fahrradverkehrs getroffen werden. Die zweite Rheinbrücke sollte deshalb mit einem Radweg ausgestattet werden. Die Anbindung des Radweges an örtliche Radwegeverbindungen und das Radwegesnetz des PAMINA-Rheinparks sollte hierbei berücksichtigt werden.

Außerdem sollte die Planung unter Beachtung der Sicherheitsaspekte dahingehend modifiziert werden, dass die auf der bestehenden Rheinbrücke beidseitig angeordneten Radwege weiterhin möglichst direkt und ohne zusätzliche Umwege durch eine einseitige Führung an das Karlsruher Radnetz angebunden werden.

- 5 -

Landschaftspflegerischer Begleitplan

- Maßnahmenkonzept -

Allgemeines

Der Stadtteil Knielingen wird durch das Verkehrsvorhaben mit zahlreichen zusätzlichen Belastungen im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsemissionen betroffen sein. Darüber hinaus dient der durch die Planung berührte Landschaftsraum der Knielinger Bevölkerung als Naherholungsgebiet. Die Erholungsqualität des Aufenthaltsortes mit dem Zugang zum Rhein wird beeinträchtigt. Festzustellen ist jedoch, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan zahlreiche Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffes beinhaltet, die außerhalb des künftig belasteten Raums liegen.

Es wird deshalb angeregt zu prüfen, ob zusätzliche Maßnahmen in dem feuchten Bereich unterhalb der Gestadekante nördlich der Ortslage von Knielingen umgesetzt werden können.

Zu den einzelnen Maßnahmen

Die einzelnen Maßnahmen des Landschaftsplanerischen Begleitplans stehen im Einklang mit den Festlegungen des Regionalplans in den jeweiligen Bereichen und werden grundsätzlich befürwortet.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Ersatzmaßnahmen E1 und E2 (südlich von Eggenstein) in einem Bereich liegen, für den in der aktuell im Verfahren befindlichen Teilfortschreibung des Regionalplankapitels 3.3.6 Oberflächennahe Rohstoffe Erweiterungsoptionen für den benachbarten Kiessee geprüft werden. Bei einer Festlegung als Vorranggebiet für den Abbau oder die Sicherung von oberflächennahen Rohstoffen wären in diesen Flächen Maßnahmen nicht zulässig, die dem Rohstoffabbau entgegenstehen oder ihn erschweren. Hierzu gehören auch Ausgleichsmaßnahmen. Die Maßnahmen E1 und E2 müssen so modifiziert werden, dass es zu keiner Überschneidung mit den beabsichtigten Vorranggebieten kommt.

Fazit

- Der Regionalverband befürwortet den Bau der 2. Rheinbrücke gemäß Regionalplankapitel 4.1.2 Straßenverkehr.
- Er fordert für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren die zuständigen Landesbehörden auf, die eingeleiteten Verfahren schnellstmöglich abzuschließen.
- Er hält es darüber hinaus für erforderlich, die Anbindung der B 10-neu an die B 36 in einer weiteren Planung zu forcieren.
- Der Regionalverband bekräftigt nochmals aus seiner Sicht die Notwendigkeit der Ausstattung der 2. Rheinbrücke mit einem Radweg.
- Der Regionalverband regt an, zusätzliche Kompensationsmaßnahmen im Bereich Knielingen zu prüfen.
- Der Regionalverband regt an, die Verkehrsuntersuchungen zu harmonisieren sowie den Fall einer Sperrung der bestehenden Rheinbrücke auch für den rheinland-pfälzischen Teil des Projektes zu untersuchen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Gerd Hager
Verbandsdirektor