



Karlsruhe

7.6.14 Wie

Rathaus, Marktplatz

Telefon 0721/133-30 00 email: dez1@karlsruhe.de Telefax 0721/133-30 09

Sie erreichen uns mit allen Stadtbahnund Straßenbahnlinien außer S 3 Haltestelle Marktplatz

Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe Der Oberbürgermeister

Regierungspräsidium Karlsruhe 76247 Karlsruhe

03.06.2011

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10;

Az: 24a4-0513.2 (B 10/18)

4 Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 31.03.2011 hatte das Regierungspräsidium Karlsruhe die Stadt Karlsruhe sowohl als Gebietskörperschaft und betroffene Grundstückseigentümerin als auch als Trägerin öffentlicher Belange um Stellungnahme im o. g. Verfahren bis 08.06.2011 gebeten.

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat seine Stellungnahme zu diesem Planfeststellungsantrag am 19.05.2011 im Planungsausschuss/Ausschuss für Umwelt und Gesundheit vorberaten und am 24.05.2011 im Gemeinderatsplenum abschließend hierzu Beschluss gefasst.

Der in der Anlage beigefügte interfraktionelle Änderungsantrag vom 24.05.2011 (Vorlage Nr. 743-Lit. A, Anlage A1) wurde mehrheitlich im Gemeinderat beschlossen und bildet - zusammen mit der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung (Vorlage Nr. 720-Lit. A, Anlage A2) - die Grundlage der Stellungnahme der Stadt Karlsruhe im laufenden Planfeststellungsverfahren zur Errichtung einer zweiten Rheinbrücke im Zuge des Neubaus der Bundesstraße B 10.

Der mehrheitlich vom Gemeinderat beschlossene interfraktionelle Änderungsantrag ergänzt und modifiziert die Beschlussvorlage der Stadtverwaltung. Soweit ein inhaltlicher Widerspruch zwischen dem interfraktionellen Änderungsantrag und der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung besteht, gilt der Inhalt des Änderungsantrages (Vorlage Nr. 743).

Dies betrifft insbesondere die Mehrheitsentscheidung des Gemeinderates der Stadt Karlsruhe, mit der der Gemeinderat die Errichtung der zur Planfeststellung beantragten zweiten Rheinbrücke im Zuge des Neubaus der Bundesstraße B 10 ablehnt. Darüber hinaus entspricht es dem Willen des Gemeinderates, die in dem interfraktionellen Änderungsantrag und der Beschlussvorlage der Stadtverwaltung dezidiert aufgeführten kritischen Bewertungen gegenüber der Neubauplanung der Bundesstraße B 10 als Einwendungen in das Planfeststellungsverfahren einzuführen.

Damit bringt die Stadt Karlsruhe die vom Gemeinderat beschlossene Stellungnahme der Gebietskörperschaft formell als Einwendungen in das Planfeststellungsverfahren ein. Dies gilt auch für die ergänzend vorgetragene Stellungnahme der Stadt Karlsruhe als Trägerin öffentlicher Belange (Lit. B), soweit diese Einfluss auf das Abwägungsergebnis im Planfeststellungsverfahren nimmt und möglicherweise zu einer anderen Gewichtung der Belange führt, denn insoweit hat auch die Gemeinde als Grundstückseigentümerin und planungsbetroffene Selbstverwaltungskörperschaft Anspruch auf eine gerechte Abwägung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange.

Im Übrigen bedanke ich mich für die Teilnahme der Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Karlsruhe an der gemeinderätlichen Ausschusssitzung am 19.05.2011 so-

wie auch für das Schreiben von Herrn Regierungspräsident Dr. Kühner, in dem zugesagt wurde, dass eine Beteiligung der Bürgerschaft über das formell-rechtliche Maß hinaus ermöglicht werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

Heinz Fenrich

A. Stellungnahme der Stadt Karlsruhe als Gebietskörperschaft

- Interfraktioneller Antrag zur Stellungnahme der Stadt im PFV (Anlage A1)
- Gemeinderatsvorlage zur GR-Sitzung am 24.05.2011 (Anlage A2)

Anlage Al STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister

ng Gemeinderat	

Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der

1. Punkt 1 der Verwaltungsvorlage wird folgendermaßen geändert:

B10 neu (zweite Rheinbrücke)

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

Anlage A2

BESCHLUSSVORLAG	SSVORLAGE		Gremium:			24. Plenarsitzung Gemeniderat		
STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister			Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:			24.05.2011 720 1 öffentlich Dez. 1		
Neubau der Bundesstraße B 10 - neu - auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bis zum bestehenden Anschluss der Raffineriestraße an die B 10 (Südtangente) und Neubau eines Anschlusses an die DEA-Scholven-Straße und die Essostraße: Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zum Planfeststellungsverfahren								
Beratungsfolge dieser Vorlage	am	T	TOP	Ö	nö	Ergebnis		
Planungsausschuss, Ausschuss für Umwelt und Gesundheit		1	4		\boxtimes			
Gemeinderat	24.05.2011	1	1					
 beauftragt die Verwaltung, die unter Zin. 2 - Verfahren einzubringen und darzulegen, dass aus Sicht der Stadt Karlsruhe eine Planänderung auf alle Fälle notwendig ist. Wegen der zeitgleich zur baden-württembergischen Planfeststellung beantragten Trassenführung auf rheinland-pfälzischer Seite und der präjudizierenden Abschnittsbildung für die Trasse auf badenwürttembergischer Seite wird die Verwaltung beauftragt, die dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung - soweit sie für den rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt relevant sind - als förmliche Einwendungen auch in das dortige Planfeststellungsverfahren einzubringen. Der Oberbürgermeister soll, die in der Vorlage dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung in die Verbandsversammlung des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe (NVK) einbringen, damit diese in die Stellungnahme des NVK an die Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung finden können. 								
Finanzielle Auswirkungen				$\overline{\mathbf{X}}$	ja			
Gesamtkosten der Einze (Zuse			Finanzierung durd städtischen Haus					
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung Kontierungsobjekt: Kostenstelle: Ergänzende Erläuterungen:								
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant nein ☐ ja				Handlungsfeld: Mobilität und Verkehr				
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs.	nein 🛚	ja 🗌	durch	gefül	hrt am			
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften nein ⊠ ja				abges	stimm	nt mit		

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 (Anlage 1).

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 erfolgt vom 26.04. bis 25.05.2011 in den vom Vorhaben betroffenen baden-württembergischen Gemeinden. Soweit Belange durch das Vorhaben berührt werden, können Betroffene bis zum 08.06.2011 Einwendungen gegen die Planung erheben. Zeitgleich wurde von der zuständigen rheinland-pfälzischen Behörde das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt auf der rheinland-pfälzischen Seite eingeleitet. Die Zeitläufe sind identisch. Eine Verlängerung der Einwendungsfrist ist nicht möglich. Soweit die Stadt Karlsruhe gegen das Straßenbauvorhaben insgesamt oder gegen eines seiner beiden Teilabschnitte als Grundstückseigentümerin oder als betroffene Gebietskörperschaft Einwendungen erheben möchte, müsste sie diese fristgerecht in das jeweilige Verfahren einbringen. Zusätzlich ist die Stadt Karlsruhe als untere Umweltverwaltungsbehörde und Trägerin öffentlicher Belange gehalten, zum baden-württembergischen Abschnitt des Vorhabens Stellung zu nehmen.

Einleitend ist aus Sicht des Bürgermeisteramtes mit Nachdruck zu betonen, dass die Errichtung einer zweiten Rheinbrücke mit einer Anbindung an die B36 für erforderlich gehalten wird. Hierfür sprechen verkehrliche und planerische Gründe, die die Stellung der Stadt Karisruhe 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.

Das Bürgermeisteramt ist der Auffassung, dass mit einer zweiten Rheinbrücke und deren Anbindung nach Norden zur B36 die Stadt Karlsruhe auch künftig in der Lage ist, in jedem Planfall über eine leistungsfähige Anbindung über den Rhein hinweg nach Rheinland-Pfalz zu verfügen, die auch sämtliche in diesem Zusammenhang relevanten innerstädtischen Belange angemessen berücksichtigt.

Gemessen an dieser planerischen Grundüberlegung des Bürgermeisteramtes weist die nun zur Beurteilung anstehende, im Planfeststellungsverfahren befindliche Planung des Regierungspräsidiums 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.

Raumordnungsverfahren

a) in Rheinland-Pfalz

Der Planung ging ein Raumordnungsverfahren nach Landesgesetz auf der rheinlandpfälzischen 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 Gemeinderat hatte hierzu in seiner Sitzung am 21.02.2006 Stellung genommen. Die Stellungnahme ging über das Regierungspräsidium der Struktur- und Genehmigungsbehörde Süd zu. 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. Dieser Beschluss ging allen Gemeinderatsfraktionen zu, zudem wurde in der Nordtangentenkommission im Juli 2007 und im April 2008 über den jeweiligen Verfahrensstand berichtet. 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 badenwürttembergischen 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.

Im Zuge der Vorbereitungen des Planfeststellungsantrages hatte das Regierungspräsidium dann im Januar 2009 die Planung für eine zweite Rheinbrücke einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie den städtischen Ämtern vorgestellt und die Stadt gebeten, eine Stellungnahme zum damaligen Planungszustand abzugeben. Hiermit hatte sich der Planungsaus-

schuss in seiner Sitzung vom 24.03.2009 befasst und die Verwaltung ermächtigt, die planerischen Beiträge der Stadt dem Regierungspräsidium mitzuteilen, was durch Übersendung der Planungsausschussvorlage vom 24.03.2009 auch erfolgte.

2. Erläuterung der nun zur Planfeststellung vorgelegten Planung

Die Planung, die nun Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, entspricht zwar in ihrer Trassenführung, nicht aber in ihrer Ausprägung der Planung, die dem Planungsausschuss des Gemeinderates in seiner Sitzung am 24.03.2009 vom Regierungspräsidium vorgestellt wurde. Seit der Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zur damaligen Planung wurde diese nicht mehr mit der Stadt abgestimmt, obwohl deutliche Veränderungen vorgenommen wurden.

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 (s. Anlage 2). Hieraus ergibt sich, dass von den ursprünglich auf badenwürttembergischer 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.

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, was im Weiteren noch erläutert werden wird und sieht keine Weiterführung zur B36 vor; sie berücksichtigt noch nicht einmal die Möglichkeit, dies mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen. Statt dessen würde die zweite Rheinbrücke nach der Planung beim "Ölkreuz" auf die Südtangente münden, was zur Folge hätte, dass die stadteinwärts führenden drei Fahrstreifen der bestehenden Rheinbrücke und die zusätzlichen zwei Fahrstreifen der zweiten Rheinbrücke auf die durchgängig zweistreifig ausgebaute Südtangente treffen würden. Dies würde erstens unweigerlich zu einem Engpass führen (vgl. auch Erläuterungsbericht S. 7) und zweitens ergibt sich kein strukturell verkehrlicher Nutzen für Karlsruhe. Erst mit einer Weiterführung an die B36 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 und erst dann wird Knielingen von Durchgangsverkehr befreit.

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 (vgl. Brief des Herrn Regierungspräsidenten Dr. Kühner an Herrn Oberbürgermeister Fenrich vom 29.09.2010, das den Mitgliedern der Nordtangentenkommission vorliegt und im übrigen den Gemeinderäten am 19.10.2010 bekannt gegeben wurde).

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 die nun vorgelegte Planung mit direkter Anbindung ans Ölkreuz/Südtangente den Anforderungen an einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Verkehrsablauf nicht zufriedenstellend (Näheres hierzu s. Ziff.2.4.1.1). Des weiteren weist die Radwegeplanung Defizite auf (Näheres hierzu s. Ziff.2.4.1.2).

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. Nach Ansicht der städtischen Verkehrsplaner ist die Prognose fachlich nicht zu beanstanden. Zwar kommt eine von der Stadt Karlsruhe in Auftrag gegebene Bedarfsprognose zu niedrigeren Verkehrszahlen im Prognosezeitraum, diese geht aber auch von anderen Voraussetzungen aus (Näheres hierzu s. Vorlage zu TOP 4 der Planungsausschusssitzung am 19.05.2011). 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 skiz-

ziert 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 rheinlandpfälzischer 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 der Stadt

Die Planung einer zweiten Trassenverbindung über den Rhein hat ganz zwangsläufig durch die Flächeninanspruchnahme des Vorhabens Auswirkungen auf das Gemeindegebiet und damit die Planungshoheit der Gemeinde. Bei überörtlichen Planungen wie der vorliegenden Bundesstraßenplanung kann diese doch aus überörtlichen Erwägungen unvermeidbar und damit erforderlich sein und trotz dieser Auswirkungen als Fachplanung einer örtlichen Planung vorgehen. Gleichwohl können gemeindliche Belange in der weiteren Planung und im Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden. Aus Sicht der Verwaltung sind aus gemeindlicher Sicht wie auch aus Sicht der Träger öffentlicher Belange für eine gerechte Abwägung folgende Gesichtspunkte bedeutsam:

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. Hierzu einige Gründe:

- Ein detaillierter Nachweis von Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Knoten und
- des Verflechtungsbereiches ist zu erbringen, ggf. durch eine Mikrosimulation.
- Anhand der vorliegenden Informationen über die Verkehrsbelastungen kann der Verflechtungsbereich nur begrenzt gemäß dem einschlägigen Regelwerk beurteilt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand erscheint jedoch eine akzeptable Verkehrsqualität nicht erreichbar. Die Verflechtung der Verkehrsströme zwischen der Anschlussstelle Raffineriestraße und der Ausfahrt Knielingen wird als sehr problematisch eingeschätzt. Dies zum einen, weil der von der heutigen B10 nach Knielingen ausfahrende Verkehr den (gegenüber heute wesentlich stärkeren) Verkehrsstrom aus der Raffineriestraße, ggf. sogar über zwei Fahrstreifen hinweg kreuzen muss. Zum anderen liegt der Lkw-Anteil in diesem Bereich bei 15 bis 20 %, was die Verflechtungsvorgänge zusätzlich erschwert. Insgesamt werden daher unvertretbare Defizite bezüglich der Verkehrssicherheit gesehen.
- Östlich der Abfahrt Knielingen werden die drei Fahrstreifen auf zwei reduziert, diese können die Verkehrsbelastung jedoch nicht mehr aufnehmen. Auch hier ist neben der unzureichenden Verkehrsqualität mit einem Sicherheitsdefizit zu rechnen.

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 somit 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.

- Durch den weitgehenden Wegfall des bestehenden Radweges und die geplante Verlagerung des Radverkehrs wird die Verbindung nach Rheinland-Pfalz weniger attraktiv, länger und gefährlicher:
- Das Absetzen des geplanten Ersatzradweges um rund 150 m von der heutigen B10 und die Führung als "Ohr" bei der Anschlussstelle Maxau (Süd) bedeutet die Entstehung von Umwegen.

- Der neue Weg ist über weite Teile kaum einsehbar, er ist nicht beleuchtet und nicht wintertauglich. Die soziale Kontrolle entfällt, was als problematisch einzustufen ist.
- Alle von der Pfalz kommenden Radverkehre müssen die Anschlussstelle Maxau (Nord) in Gegenrichtung überqueren. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar.
- Die Rückführung des Radverkehrs in Knielingen auf die bestehende Route ist nicht geklärt. Die zweite Rheinbrücke ist mit einem Radweg auszubilden, der einen zügigen Anschluss an die Radwegeverbindung Knielingen - Rhein erhalten muss und in das Radwegenetz des PAMINA-Rheinparks einzubinden ist.
- Eine unmittelbare Führung der bestehenden Radwegetrasse nahe der neu trassierten DEA-Scholven-Straße ist nicht vertretbar (Emissionen, Erholungssituation).
- Weiterhin ist im Zuge der geplanten Rheinbrücke überhaupt kein Angebot für Radfahrer vorgesehen. Dieses wird jedoch für die Beschäftigten der anliegenden Industriebetriebe sowie an Wochenenden für den Freizeitverkehr als erforderlich angesehen.

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.

2.4.1.3 Trassenverlauf und Ausformungsdetails

Auch hierzu gibt es einige kritische Fragestellungen und Anmerkungen:

- Durch die unmittelbare N\u00e4he der Rheinbr\u00fccke zum ehemaligen NATO-Hafen wird dessen Erholungsqualit\u00e4t als rheinbezogener Aufenthaltsort beeintr\u00e4chtigt.
- Zu klären ist, ob die Betriebsflächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterhalb der Strombrücke in der heutigen Form erhalten bleiben oder modifiziert werden müssen.
- Der geplante Kreisel mit den Zufahrtsschleifen greift stark in den Grünzug mit seiner differenzierten räumlichen Struktur und in Biotope ein.
- Der Eingriff und die deutliche Einengung des Grünraumes um ca. 50 % der Tiefe sind vermeidbar durch eine Spiegelung des Kreisels südlich der Brückenauffahrt in Verbindung mit der zuvor beschriebenen Neutrassierung der DEA-Scholven-Straße.
- Trassenquerschnitt: Der gewählte Querschnitt RQ 28 ist im Hinblick auf Potentiale für die Verminderung der Flächeninanspruchnahme zur Eingriffsvermeidung zu überprüfen. Aufgrund der Konfliktdichte des betroffenen Raumes sind Ausbaustandards bzw. Entwurfsparameter mit geringerem Flächenbedarf bevorzugt einzubeziehen. Insbesondere die Planung eines 4 m breiten Mittelstreifens ist zu hinterfragen. Eine Reduzierung auf 2 m ergibt ein Verminderungspotential von ca. 2 500 m².
- Die H\u00f6hengradiente der Br\u00fcckenauffahrt liegt im Bereich Stora Enso ca. 8 m \u00fcber Gel\u00e4nde und ist damit recht hoch. Es ist zu pr\u00fcfen, ob die Br\u00fcckenauffahrt und das

Brückenwiderlager niedriger ausgebildet werden können, z.B. indem die Gradiente der Brücke ausgerundet wird. Ein beachtlicher Teil des Erdmassen- und Flächenbedarfs erscheint dadurch vermeidbar.

- Die Albquerung (BW 3) orientiert sich am bestehenden Brückenbauwerk. Durch die Addition der Bauwerke in Verbindung mit der höheren Dammlage des Vorhabens wird die Albaue sehr stark eingeengt; zudem geht der landschaftsräumliche Zusammenhang verloren. Eine qualifizierte Betrachtung dieser Situation ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar. Eingriffsmindernde Alternativen bzw. Maßnahmen sind zu erarbeiten und zu bewerten.
- Die Unterführung (BW 4) im Zuge eines vorhandenen Feld- und Erholungsweges ist zu knapp bemessen. Diese wirkt eher als "Angströhre" als dass sie animieren würde, in den Albuferraum einzutreten. An dieser Stelle ist eine breite Unterführung mit abgeschrägten Widerlagern auszuführen. Die Chance, dort ein "Fenster" mit landschaftsverbindender Wirkung auszuformen, ist zwingend zu nutzen, um wenigstens zu Minderung der landschaftszerschneidenden Wirkung der Trassenhochlage zu leisten

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 der Stadtverwaltung in dieser Eindeutigkeit nicht geteilt, was an einigen Beispielen deutlich gemacht werden kann:

Landschaftsbildeinheit 1 (ehemaliges Militärgelände)

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso Uferbereiche des Rheines von diesem getrennt betrachtet werden. Ohne den unmittelbar angrenzenden Rhein hätte dieser Raum eine geringere Qualität. Der Rhein und sein Uferbereich sind als eine Landschaftsbildeinheit zu betrachten.

Landschaftsbildeinheit 2 (Wald- und Sukzessionsflächen südlich Raffinerie)

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. Offene Räume wechseln mit undurchdringlichem Gebüsch und durchsichtigem Stangenwald mit reicher Krautschicht. Überraschend tun sich weite Sichten auf. 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.

Landschaftsbildeinheit 3 (Wald- und Gehölzflächen südlich der B10)

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 -archtektin eingebunden wird mit dem Ziel, ein charakteristisches Bauwerk verbunden mit einer Zeichenhaftigkeit für Karlsruhe zu formen. Als Vorbild dienen die guten Arbeitsergebnisse der Teamarbeit bei der Realisierung der Düsseldorfer und der Kölner Brücken sowie weiterer Querungen über den Rhein.

In den Jahren 2007 bis 2010 wurde im Rahmen des Projektes Landschaftspark Rhein ein Radweg angelegt, verbunden mit Aufwertungen des Landschaftsbildes im Knielinger Naherholungsraum, der für die Knielinger durch die Öffnung des Wald- und Sukzessionsgebietes zwischen Raffinerien und Papierfabrik einen Rheinzugang schafft. Dadurch hat sich die Erbolungseignung der Landschaft deutlich verbessert. Der Radweg wurde in der vorliegenden Planung bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

2,4,2,2 Begleitgrün

Die geplanten Maßnahmen entsprechen den Mindestanforderungen einer Straßenbegrünung. Ein Eingehen auf die Erfordernisse der Landschaftscharakteristik und der Erholungsfunktion ist kaum erkennbar. Insbesondere fehlt eine gestalterische Leitlinie, die den Straßenverlauf charakterisiert und einen Bezug zu den unterschiedlich ausgeformten Teilräumen der Landschaft aufnimmt. Bepflanzungsdetails wie Baumgruppen und Reihenansätze wirken eher zufällig.

Entlang des ehemaligen MiRO-Geländes übernimmt die Bepflanzung allein schon wegen der geringen Breite nicht die erforderliche, abschirmende Funktion. Für eine bestmögliche Einbindung des Bauwerkes müssen geeignete Pflanzmaßnahmen auch deutlich über das Bauwerk hinaus entwickelt werden. Sie sind außerdem so zu gestalten, dass die Fahrzeuge auf der Straße vom Grünzug aus nicht sichtbar sein werden. Die geplante Breite der Pflanzflächen reicht dazu nicht aus. Auch sollte die Baumreihenandeutung entlang der Raffineriestraße bis zur MiRO-Einfahrt verlängert werden.

Die Renaturierung der Alb bedarf einer konsequenten Überarbeitung. Insbesondere sind die Potentiale, die sich durch eine Dammrückverlegung eröffnen, zu nutzen. Das Gewässer sollte vielfältiger strukturiert werden: Mäander/Inseln/Nebenarme/Flachwasserzonen.

2.4.2.3 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 Inanspruchnahme städtischer Flächen

Die Trasse der beantragten Planfeststellung bedingt im Gegensatz zu möglichen Varianten wie Ersatz- oder Parallelbrücke eine erheblich höhere Inanspruchnahme unbebauter Flächen. Aus dem Erwerbsverzeichnis ergibt sich, dass allein die Stadt Karlsruhe insgesamt 24,2 ha Grundeigentum in die Maßnahme einzubringen hätte. Es sollten daher alle Minderungsmöglichkeiten ausgeschöpft und flächensparende Varianten der Vorzug gegeben werden.

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 Natur-

schutzgesetz 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 Landschaftsbildes. 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 bei Umwelt- und Arbeitsschutz hinsichtlich der naturschutzfachlichen Gutachten sowie Bewertungen teilweise jedoch unvollständig oder noch nicht hinreichend belastbar. Dies wird im weiteren Planfeststellungsverfahren noch zu betrachten und zu bewerten sein. Die Naturschutzbehörde wird dies in die Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange einbringen.

Der Naturschutzbeauftragte sowie sein Stellvertreter haben sich vorab in einer vorläufigen Stellungnahme beide ablehnend zur vorgelegten Planung geäußert, da sich keine verkehrstechnische Verbesserung ergebe (der Engpass würde lediglich weiter stadteinwärts verlagert werden), diese aber mit großen Eingriffen verbunden sei. Aus ihrer Sicht sei einem Neubau unmittelbar neben der bestehenden Rheinquerung im Verlauf der A 65 bzw. B 10, welcher die bisherige Brückenkonstruktion einmal ersetzt, der Vorzug zu geben. Damit sei jedoch nicht exakt die in den Unterlagen beschriebene Variante einer Parallelbrücke "Variante II (D 2)" gemeint, sondern die (diskutierte bislang aber nicht näher untersuchte) "Ersatzbrücke", die nach Erstellung an den Standort der bisherigen Brücke verschoben werden könne. Der Beauftragte bemängelt ferner die Festlegung auf die verfahrensgegenständliche Trasse, durch das nur einseitige Raumordnungsverfahren auf rheinland-pfälzischer Seite und fordert eine weitergehende Alternativenprüfung auch im Planfeststellungsverfahren.

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.

Von der Trassenführung sind Altlasten unmittelbar bzw. als angedachte Versickerungsflächen auch mittelbar betroffen. Hier wird ein schadloser Umgang mit den Altlastenflächen sicherzustellen sein.

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.

Die genannten Belange werden über die Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange ins weitere Verfahren eingebracht. Es ist zu erwarten, dass diese Problemstellungen durch Ergänzungen der Planunterlagen oder aber auch durch Formulierung entsprechender Nebenbestimmungen gelöst werden können. Unüberwindbare Hindernisse sind aus den Planunterlagen derzeit nicht ersichtlich.

3. Bewertung der zur Planfeststellung beantragten Trasse

Die vorgelegte Planung weist aus Sicht der Verwaltung 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 auf der Gemarkung der Stadt 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 der Stadt Karlsruhe auf alle Fälle eine Planänderung notwendig machen. Zur Optimierung der Verkehrsanbindung, zur Verringerung der Beeinträchtigung öffentlicher Belange wie auch der Belange der Stadt Karlsruhe als Grundstückseigentümerin, die allein 24,2 ha Fläche in die Maßnahme einzubringen hätte 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 der Stadt Karlsruhe erscheint es geboten, dass die Planfeststellungsbehörde die einzelnen Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit und ihrer Auswirkungen prüft und 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. Auf den im Gemeinderat am 19.04.2011 behandelten Antrag für eine Fach- und Sachschlichtung sowie das Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters an den Herrn Regierungspräsidenten wird nochmals verwiesen.

All dies sollte durch Einbindungen in das Verfahren eingebracht werden. Dem Gemeinderat wird daher empfohlen, die auf Seite 1 der Vorlage formulierten Beschlüsse zu fassen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

- nach Vorberatung im Planungsausschuss und Ausschuss für Umwelt und Gesundheit -
- Der Gemeinderat nimmt die Planung des Regierungspräsidiums zur Kenntnis. Er spricht sich für den Bau einer zweiten Rheinbrücke aus, hält die vorgelegte Planung aber für verbesserungswürdig und beauftragt die Verwaltung, die unter Ziff. 2 4 dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung als förmliche Einwendungen ins Verfahren einzubringen und darzulegen, dass aus Sicht der Stadt Karlsruhe eine Planänderung auf alle Fälle notwendig ist.
- Wegen der zeitgleich zur baden-württembergischen Planfeststellung beantragten Trassenführung auf rheinland-pfälzischer Seite und der präjudizierenden Abschnittsbildung für die Trasse auf baden-württembergischer Seite wird die Verwaltung beauftragt, die dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung soweit sie für den rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt relevant sind als förmliche Einwendungen auch in das dortige Planfeststellungsverfahren einzubringen.
- Der Oberbürgermeister soll, die in der Vorlage dargelegten Bedenken und Anregungen zur Planung in die Verbandsversammlung des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe (NVK) einbringen, damit diese in die Stellungnahme des NVK an die Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung finden können.

Hauptamt - Ratsangelegenheiten 12. Mai 2011

B. Stellungnahme im Rahmen behördlicher Zuständigkeiten des Bürgermeisteramtes der Stadt Karlsruhe als untere Verwaltungsbehörde

Soweit bereits aus der Stellungnahme der Stadt Karlsruhe als Gebietskörperschaft (Buchstabe A, Anlagen 1 und 2) öffentliche Belange angesprochen sind, wird, um Wiederholungen zu vermeiden, hierauf verwiesen. Darüber hinaus bedarf die Planung auch aus Sicht der hierzu angehörten Behörden aus vielfältigen Gründen der weiteren Überarbeitung. Zu den einzelnen Themenkomplexen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. 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 Straßenverkehrsfärm 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 Pkws, 80 km/h für Lkws, ausgegangen wird (Schalltechnische Untersuchung BW, S. 6) wurden westlich des Rheins Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw (Schalltechnische Untersuchung RP, S. 1 / Anlage 2) angenommen.

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

Rheinland-Pfalz:

26 970 Kfz, 20 % Schwerverkehrsanteil tags, 35 % nachts

(Schalltechnische Untersuchung RP, Anlage 2, S. 1, Ta-

belle 2)

Baden-Württemberg: 23 500 Kfz, 14 % Schwerverkehrsanteil tags, 17 % nachts.

2. Verkehrssicherheit

- Von der Pfalz kommend führt die Ausfahrtrampe (Achse 303) zur Unterführung der B10-neu in Richtung Kreisverkehr und mündet hierbei zuvor an die Zufahrtsrampe (Achse 325) vom Kreisverkehr Richtung Karlsruhe. Hier sind trotz Böschung und Bauwerk ausreichende Sichtwinkel nach links Richtung Kreisverkehr einzuhalten.
- Die Raffineriestraße wird plangleich mit Tropfen- und Dreiecksinsel an die Essostraße angebunden, wobei im Zuge der Essostraße noch eine Linksabbiegespur angelegt wird. Da in den Unterlagen keine diesbezüglichen Angaben

vorliegen, gehen wir davon aus, dass der Knoten unsignalisiert betrieben werden soll und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für diesen Fall nachgewiesen wurde.

- Aus den Verkehrsunterlagen (Unterlage 15.2) ist zu entnehmen, dass die DTV auf der B10 vom Analyse-Null-Fall 2009 (Plan 1.5) zum Bezugsfall 2025 (Plan 2.5) eine Steigerung von ca. 19,9 % (von 87 753 Kfz / 24 Stunden auf 105 251 Kfz / 24 Stunden) erfahren soll. Hier bleibt zu klären, worin sich die starke Steigerung der DTV im Querschnitt der Raffineriestraße mit einer Steigerung vom Analyse-Null-Fall 2009 (Plan 1.5) zum Bezugsfall 2025 (Plan 2.5) von ca. 114 % (von 4 818 Kfz / 24 Stunden auf 10 323 Kfz / 24 Stunden) begründet.
- Von der B10 aus Richtung Karlsruhe kommend (Fahrtrichtung Westen) soll die zukünftige B10-neu über eine einspurige Rampe mit 4,50 m Fahrbahnbreite und einem 2,25 m breiten, im Außenkurvenradius liegenden Seitenstreifen, angebunden werden. Ausgehend von der Verlagerung der Verkehrsströme im Zuge der geplanten zweiten Rheinbrücke ist die Leistungsfähigkeit dieser Rampenausfahrt (bzw. Zufahrt zur B10-neu) für den Planfall 1 und speziell auch für den Verflechtungsbereich (Rheinbrückenstraße / B10) darzulegen. Ausgehend vom Planungsfall 1 (Unterlage 15.2, Plan 3.7) fährt unmittelbar nach der Zusammenführung Rheinbrückenstraße Südtangente ca. jedes vierte Fahrzeug nach rechts ab auf die Rampe zur B10-neu.

Aufgrund der zunehmenden Verflechtung in diesem Bereich ist zu vermuten, dass es zu Rückstauungen kommt, die sich aufgrund der Nähe zur Innenstadt nun auch unmittelbar auf die weiteren Verknüpfungspunkte entlang der B10 bzw. Südtangente und das interne Straßennetz der Stadt Karlsruhe auswirken würden. Des weiteren sind stark frequentierte Verflechtungsbereiche als unfallfördernd anzusehen. Gemäß den Ausführungen der RAA orientieren sich die Einsatzgrenzen eines Verflechtungsbereiches an der Querschnittsbelastung der Hauptfahrbahn und der Verflechtungsverkehrsstärke im Zusammenhang mit dem jeweiligen Strombelastungsbild (RAA S. 82, Tabelle 25). In Anlehnung an die Ausführungen der RAA empfehlen wir, den genaueren Nachweis der Leistungsfähigkeit bzw. Machbarkeit des geplanten Verflechtungsbereiches zwischen Rheinbrückenstraße und Ölkreuz gemäß HBS bzw. ggf. mittels einer Simulation nachzuweisen. Dies gilt vor allem für die morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden im Berufsverkehr. In diesem Zusammenhang ließe sich dann auch ermitteln, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen Staulagen auf der Südtangente und im Innenstadtbereich der Stadt Karlsruhe zu erwarten wären.

- Die oben angeführten Überprüfungen bzw. Nachweise empfehlen wir selbstverständlich auch für den Planfall 2 (Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke), bei dem der gesamte westwärtige Verkehr über die o. g. Rampe zweistreifig Richtung Rheinland-Pfalz (zweite Rheinbrücke) geführt werden soll. Diese Ausführungen gelten überwiegend auch für den südlich der B10 geplanten Verflechtungsbereich zwischen Ölkreuz und Südtangente (Ausfahrt Knielingen) in Fahrtrichtung Osten. Hier sollen im Planfall 1 zukünftig 14 234 Fahrzeuge von der B10-neu kommend mit dem in Richtung Osten auf der B10 Fahrenden Durchgangsverkehr bzw. mit dem Richtung Knielingen ausfahrenden Verkehr verflochten werden. Die einstreifige Rampe in Fahrtrichtung Karlsruhe soll dabei im Verflechtungsbereich auf einen zweistreifigen Querschnitt erweitert werden. Um bereits ab der B10-neu ein zweistreifiges Zufahren auf die B10 (Südtangente) in Richtung Karlsruhe zu ermöglichen, soll im Planfall 2 (Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke) auf der B10 die Ausfahrt von Osten kommend am Ölkreuz (Richtung B10-neu) voll gesperrt werden. Der noch vorhandene Verkehr von der Anschlussstelle Maxau (Stora-Enso, Yachthafen Maxau und Verkehrsübungsplatz) mit Ziel Rheinland-Pfalz soll über Knielingen wenden. Wenngleich es sich hierbei mit Sicherheit nicht mehr um viele Fahrzeuge handeln wird, so gehen wir dennoch davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der angedachten Wendemöglichkeit nachgewiesen wird.
- Wir empfehlen, auf die Befestigung und Befahrbarkeit der Straße Am Kirchtal zu achten, da diese Straße als Ausweichzufahrt für Rettungsfahrzeuge zur Essostraße, Raffineriestraße, DEA-Scholven-Straße und er zweiten Rheinbrücke dienen kann. Belange des Brandschutzes sollten hierbei Berücksichtigung finden.
- Hinsichtlich der Verkehrsbedeutung der geplanten zweiten Rheinbrücke sollte bereits im Planfeststellungsverfahren die Anlage einer Wechselwegweisung aufgenommen werden.
- Die im Planfeststellungsantrag angedachten Standortstreifen sollten für das Befahren von Lastzügen ausgebildet sein. Damit wäre gewährleistet, dass im Fall von Baustellen der Standstreifen als Ersatzfahrstreifen zur Verfügung steht und Staulagen somit reduziert werden können.
- Im Bereich der jeweiligen Zu- und Abfahrten sollte im Falle einer Bepflanzung, der Installation von Werbeanlagen und Wegweisung darauf geachtet werden, dass die erforderlichen Sichtdreiecke freigehalten werden.

- An der Zufahrt Maxau auf die B10 in Richtung Pfalz ist zu pr
 üfen, ob hinsichtlich der Anfahrsichtweite die erforderlichen Sichtwinkel auf den von rechts
 kommenden Radverkehr freigehalten werden k
 önnen.
- Der Geh- und Radweg westlich der Querungshilfe (Bauwerk 25; Unterlage 7, Blatt 1) in der DEA-Scholven-Straße (Bau-km 0 + 135, Achse 308) sollte im Bereich der Querung so weit von der Fahrbahn abgeschwenkt werden, dass ein Aufstellbereich für wartende, querende Radfahrer und Fußgänger entsteht, ohne dass längsfahrende Radfahrer bzw. längsgehende Fußgänger behindert werden. Außerdem werden dadurch Querende rechtwinklig auf die Fahrbahn geführt, was die Übersicht und Klarheit fördert und somit Unfälle vermeiden hilft.

3. Straßenwesen

- Das Bauwerk Nr. 4 (Unterführung Wirtschaftsweg) ist nur mit einer lichten Höhe von 4,20 m geplant. Da im landwirtschaftlichen Verkehr zunehmend Lkw eingesetzt werden, ist diese Unterführung mit einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m auszuführen (Unterlage 7, Blatt 3 und Unterlage 1, S. 21).
- Die Verkehrsstärke des Schwerverkehres für die Bemessung des Straßenoberbaus des DEA-Scholven-Straße ist als relativer Wert in Abhängigkeit von der Gesamtverkehrsstärke berechnet. Im vorliegenden Gebiet ist dies nicht ausreichend. Der Schwerverkehr in unmittelbarer Nähe der Raffinerie ist zu dominant. Die Verkehrsstärke des Schwerverkehres ist aus den vorhandenen Schwerverkehrszahlen (Absolutwerte) zu berechnen. Für die DEA-Scholven-Straße wurde ein Oberbau der Bauklasse III festgelegt. Dies erscheint vor dem Hintergrund der Ermittlung der maßgebenden Belastung als zu gering (Unterlage 1, S. 17).
- Für die Essostraße wurde ebenfalls ein Ausbau nach Bauklasse III angedacht, ohne weitere Berechnung. Dies erscheint in jedem Fall als zu gering (Unterlage 6, Blatt 3). Der gesamte Zufahrts- und Abfahrtsverkehr der Raffinerie wird über diesen Streckenabschnitt abgewickelt.
 - Die Bauklasse der Kreisfahrbahn ist in der Unterlage 6, Blatt 4 mit Bauklasse II angegeben. In der Unterlage 1, S. 17 ist die Bauklasse mit SV angegeben. Wir erachten einen Ausbau der Kreisfahrbahn nach der Bauklasse SV aufgrund der Stärke des Schwerverkehrs für erforderlich.
- Östlich der Raffineriestraße besteht heute eine Wirtschaftswegeverbindung (Flst.-Nr. 42151/2) vom Weg Flurstück 42151 nach Norden zur Einmündung der Straße Am Kirchtal in die Essostraße. Diese ist in der Planung entfallen.

Östlich der geplanten B10-neu ist am Fuß der Böschung Ersatz für diese Wegverbindung vorzusehen (Unterlage 7, Blatt 3 und 2).

- Für den Oberbau des zu asphaltierenden Wirtschaftsweges Flst.-Nr. 42178 und 42178/1 (Bauwerk Nr. 22; Unterlage 7, Blatt 3) liegen keine Angaben vor. Es ist auf eine ausreichende Stärke des Oberbaus (für Wirtschaftswege) zu achten. Ebenso ist eine für Radwege ausreichende Ebenheit und möglichst geringe Rauheit zu gewährleisten.
- Für die Straßen und Wege, Ifd. Nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 und 14 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 15.1, Blatt 3 bis 6) ist eine Kostenbeteiligung der Stadt Karlsruhe vorgesehen. Da es sich aufgrund der strukturellen Änderung der Verknüpfungen und Funktionen der Verkehrswege durch die vorliegende Planung die maßgebenden Verkehrsbelastungen (insbesondere der Verbindung Essostraße DEA-Scholven-Straße) zum Teil deutlich erhöhen, lehnen wir eine Kostenbeteiligung ab. Die Unterhaltungslast für die Kreisfahrbahn (Bauwerk 12; Unterlage 15.1, Blatt 6) ist nicht eindeutig geregelt. Wir sehen die Kreisfahrbahn als Teil der übergeordneten Straße (B10-neu) und daher die Unterhaltungslast für die Kreisfahrbahn bei der Bundesrepublik Deutschland (3 Äste Anschlüsse B10, 2 Äste Gemeindestraßen).
- In der Unterlage 6, Blatt 3 (Straßenquerschnitt Essostraße/DEA-Scholven-Straße) fehlt zwischen der Fahrbahn und dem straßenbegleitenden Rad- und Gehweg der Sicherheitsstreifen. Auch im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 15.1, Blatt 10) wurde bei der Beschreibung des Bauwerkes lfd. Nr. 27 (Rad- und Gehweg mit Hofbord) der Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Rad- und Gehweg vergessen. Bei den Bauwerken lfd. Nr. 23 und 24 (Unterlage 15.1, Blatt 8 und 9) ist der Sicherheitsstreifen berücksichtigt, obwohl hier mit einer geringeren Verkehrsstärke zu rechnen ist.
- Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, inwieweit der Geh- und Radweg der bestehenden Rheinbrücke von der infolge der Sanierungsarbeiten avisierten Vollsperrung betroffen wäre. Sollte der Geh- und Radweg ebenfalls von der Vollsperrung betroffen sein, wäre im weiteren Bereich keine Geh- und Radwegeverbindung zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mehr vorhanden.
- Die Zufahrt zum Pionierhafen (Bauwerksverzeichnis Nr. 7) und die nördliche Werkszufahrt Stora Enso (Bauwerksverzeichnis Nr. 8) sollen zukünftig mittels einer Unterführung der B10-neu (Bauwerksverzeichnis Nr. 40/BW1) an die DEA-Scholven-Straße angeschlossen werden. Die Höhe der Unterführung ist mit 4,50 m ausgewiesen. Hierzu wird darauf hingewiesen, dass neben sonstigen Schwertransporten regelmäßig jährlich ein bis zwei Schwertransporte auf

dem Wasserweg beim Pionierhafen anlanden. Diese Schwertransporte haben hinsichtlich Länge, Höhe und Gewicht Extremmaße, weshalb sie auf dem Wasserweg und nicht auf dem Landweg transportiert werden. Es ist diesen Schwertransporten nicht möglich, die o. g. Unterführung (Bauwerksverzeichnis Nr. 40) zu befahren. Wir empfehlen deshalb, vom Pionierhafen eine für diese Schwertransporte geeignete Zufahrt nördlich der B10-neu zur DEA-Scholven-Straße zu erstellen. Die Ausführungshinweise der Radquerungshilfe (Bauwerksverzeichnis Nr. 25) wäre hierbei zu berücksichtigen.

4. Konstruktiver Ingenieurbau/Gewässer

- Die Zugänglichkeit des Rheindammes einschließlich der Dammscharten und der Deichschutzzone muss während der gesamten Bauzeit gewährleistet sein.
- Der projektierte Straßendamm liegt im potentiellen Überschwemmungsgebiet des Rheines bei Dammbruch. Der neue Straßendamm bildet ein Querbauwerk und behindert für diesen Fall den Hochwasserabfluss. Ob dies aus wasserrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist, wird zu prüfen sein; eine aufgeständerte Lösung, wie sie offensichtlich auf der Rheinland-Pfälzer Seite vorgesehen ist, wäre allerdings eine prüfenswerte Alternative.
- Denkbar wäre es, die strukturellen Verbesserungen der Alb im Bereich der Raffinerien, die von der Stadt aktuell noch nicht umgesetzt sind, als Ausgleichsmaßnahmen in diesem Projekt zu verwirklichen. Dazu sind die bisherigen Planungen zu überarbeiten und dem aktuellen Stand anzupassen. Eine evtl. notwendige wasserrechtliche Genehmigung sollte nach einer Überarbeitung der Unterlagen (siehe auch Nr 7. Wasser) in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden.
- Die in den Planunterlagen enthaltene Albbrücke sollte gemäß den Empfehlungen der LUBW (Durchgängigkeit für Tiere in Fließgewässern, Teil 4) geplant und ausgeführt werden. Die Lichtraumprofile des Bauwerkes sind so zu planen, dass die bisherigen Nutzungen uneingeschränkt möglich sind. Dies hießt im einzelnen: Der Hochwasserabfluss der Alb ist zu gewährleisten, des weiteren ist die Funktion des Radweges auf dem Damm sowie die Funktion des Industriegleises sicherzustellen. Hierbei ist die lichte Höhe über dem Industriegleis mit 5,20 m angegeben. Da die Strecke jedoch elektrifiziert ist, sind nach den einschlägigen Vorschriften 5,70 m erforderlich.
- Für die Gewässerunterhaltung sowie die Wasserwehr wird eine lichte Durchfahrtshöhe auf bzw. neben dem Damm von 4 m gefordert.

5. Boden

Für das Schutzgut Boden sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht nicht ausreichend und damit nicht abschließend zu beurteilen.

Bodenfunktionen

Wie bereits in der letzten Stellungnahme zur UVS vom 04.03.2009 gefordert, sind die natürlichen Bodenfunktionen "Standort für natürliche Vegetation", "natürliche Bodenfruchtbarkeit", "Ausgleichskörper im Wasserkreislauf" und "Filter und Puffer für Schadstoffe" gemäß dem Leitfaden für Planungen und Gestattungsverfahren, Bodenschutz 23 "Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit" (ehemals Heft 31) einzeln zu bewerten und darzustellen.

Eine qualitative Aussage über die Böden wurde in den vorliegenden Unterlagen nur hinsichtlich ihrer Ertragsfähigkeit gemacht. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) ist zwar ausgeführt, dass zur Bewertung der Leistungsfähigkeit des Bodens das Heft 31 des Umweltministeriums Baden-Württemberg verwendet werden soll, jedoch ist in der beiliegenden Karte (LBP, Abbildung 5: Bewertung des Bodens) nur die Bedeutung als Standort für Kulturpflanzen dargestellt.

Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung

Die Straßenbaumaßnahme für die 2. Rheinbrücke bringt für das Schutzgut Boden einen erheblichen Eingriff durch die Zerstörung der natürlichen Bodenfunktionen mit sich. Für die nun im Planfeststellungsverfahren favorisierte Variante B 3 wurde in der UVS der größte Verbrauch an Fläche festgestellt. Die pauschalisierte verbale Abhandlung ohne rechnerischen Nachweis, wonach durch Ersatzmaßnahmen der Eingriff in das Schutzgut Boden ausgeglichen werden kann, ist in der derzeitigen Qualität der Antragsunterlagen sowie mit den vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht nachvollziehbar.

- Methodik

Generell sind die verbalen Ausführungen zur Eingriffsbeschreibung als zu vage zu werten. Es fehlt insbesondere eine transparente Aufstellung der Flächengrößen unterschieden nach Qualität der betroffenen Böden (bereits gestörte oder bereits teilversiegelt oder natürlich) und nach Art des Eingriffs (Versiegelung, Teilversiegelung, Baustelleneinrichtung etc.). Es sollte die für andere Planungsverfahren standardmäßig verwendete Arbeitshilfe des Umweltministeriums Baden-Württemberg "Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung" behelfsweise herangezogen und die Berechnung des Eingriffs in den Boden mit der dort verwendeten Methode durchgeführt werden.

Die Standflächen des Straßenkörpers einschließlich der Dämme sind grundsätzlich als Versiegelungsfläche anzurechnen, da der ursprüngliche Boden unter den Straßendämmen in seinen Funktionen für den Naturhaushalt vollständig verloren geht. In der weiteren Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung sind die Standflächen der Dämme entsprechend als Neuversiegelung zu berücksichtigen. Aus den vorgelegten Unterlagen geht nicht hervor, ob bisher eine solche Betrachtung erfolgte.

Zusätzlich zum Eingriff in das Schutzgut Boden ist für die bauzeitliche Beeinträchtigung der natürlichen Böden als Eingriff ein pauschaler Verlust von 10 % zu berücksichtigen.

Die vorgeschlagenen schutzgutinternen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind ebenfalls nicht ausreichend qualitativ beschrieben und nicht durch Berechnungen belegt. Die vorgesehene Entsiegelung von Flächen als optimale Kompensation für neue Bodenversiegelung ist zwar zu begrüßen, das pauschale Gegenrechnen der Entsiegelungsmaßnahmen zu den Versiegelungsmaßnahmen ist fachlich aber nicht korrekt. Vielmehr sind für die Entsiegelungsflächen genauere Beschreibungen zur Vorgehensweise bei der Rekultivierung, Angaben zur Einzelflächengröße sowie eine Beschreibung und Berechnung der zukünftigen Wertigkeit der entsiegelten Fläche vorzulegen.

Die Umwandlung von Acker in Grünland als Ausgleichsmaßnahme ist nur dann anrechenbar, wenn der Boden in seiner Funktion "Ausgleichskörper im Wasser-kreislauf" verbesserungsfähig ist. Dies bedeutet, es ist Voraussetzung, dass verschlämmungsempfindliche Böden verbessert werden, die bisher in ihrer Funktion als "Ausgleichskörper im Wasserkreislauf" nur eine mittlere bis hohe Leistungsfähigkeit erfüllt haben.

- Beurteilung einzelner Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Im Bereich der bestehenden Verbindungsstraße zwischen B 10 alt und Raffineriestraße ist aus unserer Sicht noch Entsiegelungspotenzial vorhanden. Dort sollte, entgegen der Absicht des Planungsträgers, der nicht mehr benötigte Damm nicht erhalten bleiben. Stattdessen ist dieser als Umlagerungsmaterial für die neu zu erstellenden Dämme zu verwenden. Dadurch können Materialanfahrt und zusätzliche Transportwege vermindert werden. Die ehemalige Dammaufstandsfläche wäre tiefgründig zu lockern und durch den Auftrag von ortstypischem humosem Oberboden zu rekultivieren. Die Entsiegelung der Fläche kann als Ausgleichsmaßnahme in die Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung aufgenommen werden.

Die Ausgleichsmaßnahme A 8 "Umgestaltung der Alb" ist für das Schutzgut Boden mit einem erheblichen Eingriff verbunden, da dort eine bisher ungestörte, hochwertige Ackerfläche stark verändert wird. Die großflächige Abgrabung von Boden und die Errichtung eines neuen Damms bringen einen erheblichen Verlust

der sehr hohen Leistungsfähigkeit des Bodens mit sich. Da diese Ersatzmaßnahme zu Lasten des Bodens geht, müssen weitere Maßnahmen zugunsten des Schutzgutes Boden ermittelt werden. Die Inanspruchnahme von hochwertigen landwirtschaftlichen Böden ist im Übrigen auch gemäß naturschutzrechtlichen Vorschriften (§ 15 Abs. 3 BNatSchG) nur nachrangig zulässig. Vorrangig sind andere Maßnahmen zu prüfen. Eine entsprechende Berücksichtigung sollte bei der Überarbeitung des naturschutzrechtlichen Kompensationskonzepts (vgl. oben Natur- und Artenschutz) erfolgen.

Auf der Ausgleichsfläche A8 befindet sich zudem eine schädliche Bodenveränderung, die im Bodenschutz- und Altlastenkataster als "SBV Esso-Zufahrtsgleis", Obj. Nr. 04056 (siehe weitere Ausführungen im Bereich Altlasten) geführt wird. Durch die geplante Rückverlegung des Albdammes entlang des Bahndammes würde die neue Dammaufstandsfläche den Belastungsbereich vermutlich größtenteils überlagern. Da sich die Wasserverhältnisse auf der Fläche durch die Verlegung des Albdammes verändern, müssten im Vorfeld der Maßnahme und in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe ergänzende Untersuchungen des Untergrundes im Schadensbereich durchgeführt werden, um die aktuell vorhandenen Restbelastungen festzustellen. Darauf aufbauend wäre dann eine Bewertung der Ergebnisse im Hinblick auf die möglichen Auswaschungen und Schadstoffmobilisierungen durch Überflutungen des Bereiches durchzuführen. In Abhängigkeit der Ergebnisse würde bei der Umsetzung der Maßnahme gegebenenfalls ein Aushub der belasteten Bodenbereiche erforderlich.

<u>Durchführung</u>

Die Baumaßnahme ist zur Überwachung und Steuerung des Umgangs mit dem Boden durch eine bodenkundlich sachkundige Baubegleitung während der Bauzeit zu betreuen. Hierzu ist vorab ein Konzept zum Umgang mit dem Boden während der Bauzeit mit der Stadt Karlsruhe abzustimmen. Darin sind u.a. die bodenschonende Durchführung, die Vermeidungsmaßnahmen zur Eingriffsminderung, die Vorgehensweise zur Wiederherstellung der Bodenfunktionen im Bereich der temporären Baustelleneinrichtungen und -streifen etc. ausführlich auszuarbeiten.

6. Altlasten

Von der ins Planfeststellungsverfahren eingebrachten Trassenführung der B10neu wird die Altablagerung AA DEA-Scholven-Straße, Objekt-Nr. 01363 direkt betroffen.

Aus der der Stadt Karlsruhe vorliegenden historischen Untersuchung geht hervor, dass auf dem städtischen Gelände im Zeitraum von 1969 oder evtl. sogar früher bis ca. 1992 Erdaushub, Haus- und Sperrmüll sowie zumindest zeit- und

teilweise Rindenabfälle abgelagert wurden. Bei unverändertem Zustand sind derzeit keine weiteren Untersuchungen erforderlich.

Im Zuge der Dammschüttungsmaßnahmen wird die Altablagerung auf einer Länge von ungefähr 500 m überbaut. Da sie dann für zukünftig möglicherweise erforderliche Erkundungsmaßnahmen in Teilen nicht mehr zugänglich sein wird, wird es für erforderlich gehalten, vor einer Überbauung zu prüfen, ob langfristig eine Gefährdung für das Grundwasser durch das Ablagerungsgut ausgeschlossen werden kann. Es wird daher empfohlen, im Vorfeld der Straßenbaumaßnahme durch einen Sachverständigen, in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe eine technische Untersuchung auf der Altablagerung (zumindest im betroffenen Bereich) durchzuführen.

Zu beachten ist auch, dass im Zuge der in diesem Bereich anstehenden Baumaßnahmen Untersuchungen zur abfalltechnischen Einstufung des anfallenden Aushubmaterials erforderlich werden, weil davon auszugehen ist, dass eine freie Verfügbarkeit/Verwendbarkeit des Aushubs nicht sichergestellt ist.

Da das Untersuchungsgebiet gegenüber früheren Darstellungen ausgeweitet wurde (hierzu UVS, Ziff. 3.2.4 sowie Plan I - 3b), sind Ergänzungen bezüglich der Kennzeichnung von Altlastenflächen angezeigt. Ein Abgleich mit der entsprechend angepassten Flächenauskunft kann dem Antragsteller von der Stadt Karlsruhe angeboten werden und sollte in die Antragsunterlagen übertragen werden.

Wir bitten die obigen Ausführung im Bescheid zu berücksichtigen und mindestens folgende Nebenbestimmungen und Hinweise in die Planfeststellungsentscheidung einfließen zu lassen:

- Im Vorfeld der Straßenbaumaßnahme ist durch einen Sachverständigen, in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe eine technische Untersuchung in den relevanten Bereichen der Altablagerung durchzuführen.
- 2. Im Rahmen der abzustimmenden Erkundungsmaßnahmen ist (auch im Hinblick auf die geplante Versickerung) durch geeignete technische Maßnahmen das Auffüllungsinventar und dessen Belastung mit Schadstoffen, ggf. verbunden mit einer Untersuchung des Grundwassers, zu ermitteln und eine Gefährdungsabschätzung für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser vorzunehmen.
- Die durchgeführten Maßnahmen und Ergebnisse sind in einem zusammenfassenden Bericht zu dokumentieren und der Altlastenbehörde bei der Stadt Karlsruhe vorzulegen.

Hinweise:

Im Zuge der in diesem Bereich anstehenden Baumaßnahmen sind Untersuchungen zur abfalltechnischen Einstufung des anfallenden Aushubmaterials erforderlich werden, weil davon auszugehen ist, dass eine freie Verfügbarkeit/Verwendbarkeit des Aushubs nicht sichergestellt ist.

Für die geplante Versickerungsfläche D 53 sowie für die ausgemuldeten Grünstreifen entlang der geplanten Trasse im Bereich der genannten Altablagerung ist eine schadlose Versickerung zu gewährleisten. Laut Aktenlage sind in diesem Bereich anthropogene Auffüllungen vorhanden. Gegebenenfalls muss das vorhandene anthropogene Auffüllmaterial ausgetauscht werden. Die nähere Vorgehensweise wäre zu gegebener Zeit mit der Stadt Karlsruhe abzustimmen.

7. Wasser

Entwässerung:

Der im Antrag dargestellte Streckenverlauf umfasst zwei Bauabschnitte (km 4+080 bis 4+900 und km 4+900 bis Anschlussstelle B10), für die eine Versickerung der dort anfallenden Abwässer vorgesehen und dargestellt ist sowie einen weiteren Bauabschnitt (km 3+745 bis 4+080), zu dem hierzu keine Aussage getroffen wurde. Offen bleibt die Frage, ob hier eine direkte Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers in den Rhein (Vorfluter) erfolgen soll oder - wie bei den weiteren Bauabschnitten - eine Versickerung angestrebt wird. Da dieser Abschnitt unter wasserrechtlichen Gesichtspunkten damit nicht beurteilt werden kann, ist folgende **Auflage** in die Entscheidung mit aufzunehmen:

Für den Bauabschnitt km 3+745 bis 4+080 ist die angestrebte Entwässerungslösung darzustellen, die entsprechenden wassertechnischen Nachweise sind zu erbringen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in den bisherigen wassertechnischen Nachweisen der Versickerungseinrichtungen der weiteren Bauabschnitte die abfließenden Wassermengen dem Bauabschnitt km 3+745 bis 4+080 nicht berücksichtigt sind. Eine Direkteinleitung bedürfte einer eigenständigen wasserrechtlichen Zulassung.

Bei Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise zur Ausführung der Versickerungsflächen kann von einer schadlosen Ableitung im Sinne der Verordnung über die dezentrale Niederschlagswasserbeseitigung ausgegangen werden.

Dies betrifft die beiden Bauabschnitte km 4+080 bis 4+900 und km 4+900 bis Anschlussstelle B10). Die Ableitung bedarf in diesen beiden Fällen keiner zusätzlichen wasserrechtlichen Erlaubnis.

In Bezug auf die anzulegenden Versickerungsflächen ist auf folgendes hinzuweisen:

Zur Bemessung wurde ein Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f = 10^{-6}$ m/s verwendet, der später entsprechend der jeweiligen Situation angepasst werden soll. Bei der Bemessung muss die Durchlässigkeit der Oberbodenschicht und des anstehenden Bodens berücksichtigt werden. Maßgebend für die Bemessung ist die kleinere Durchlässigkeit. Es wird nicht als notwendig erachtet, eine nach Mächtigkeit der Bodenschichten mit jeweiliger Bodendurchlässigkeit gewichteten k_f -Wert zu errechnen (DWA A 138, Kommentar). Es wird empfohlen, die belebte Oberbodenschicht mit einem Durchlässigkeitsbeiwert von 10^{-5} m/s einzubauen und diesen Wert als Bemessungsgröße zu verwenden.

Folgende Auflagen wären in die Entscheidung mit aufzunehmen:

Die Grundwasserflurabstände im Bereich der Versickerungsmulden müssen mindestens 1 m betragen (ab Muldensohle).

Die maximale Einstautiefe beträgt 30 cm.

Zum Rückhalt der mit dem Oberflächenwasser abfließenden Schwermetalle wäre unter der belebten Oberbodenschicht in den Versickerungsmulden eine ca. 10 - 20 cm mächtige karbonathaltige Sandschicht (CaCO₃ > 15 %) einzubauen. Der Oberboden sollte einen pH-Wert von mindestens 7 aufweisen.

Der Aufbau/Schnitt der Versickerungsmulden ist detailliert darzustellen, die entsprechenden Unterlagen sind bei Stadt Karlsruhe, Wasserbehörde, vorzulegen.

Hochwasserschutz:

Die geplante Trasse überquert den Rhein und den Rheinhochwasserdamm im mit Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Nachteilige Wirkungen für den Hochwasserschutz sind hier nicht erkennbar.

Im weiteren Verlauf ist vorgesehen, die Straßentrasse in Dammlage auszuführen und hierfür zusätzliches Erdmaterial in einer Größenordnung von ca. 385.000 m³ anzuschütten. Die Trasse liegt innerhalb des im Entwurf der Hochwassergefahrenkarten dargestellten Überflutungsbereichs bei Versagen des Rheinhochwasserdammes. Durch die vorgesehenen Auffüllungen geht hier Retentionsvolumen verloren. Sollten die Hochwassergefahrenkarten vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens rechtsgültig werden, ist dieser Bereich als kraft Gesetzes festgesetztes Überschwemmungsgebiet anzusehen. Baumaßnahmen innerhalb von rechtskräftig festgesetzten Überschwemmungsgebieten, die mit einer Erhöhung oder Vertiefung der Erdoberfläche einhergehen, sind grundsätzlich gemäß § 78 Abs. 1 Ziffer 6 Wasserhaushaltsgesetz untersagt und bedürfen einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 78 Abs. 4 WHG. Diese darf nur erteilt werden, wenn

- der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
- 2. eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind

oder die nachteiligen Wirkungen (z. B. der Verlust von Retentionsvolumen) ausgeglichen werden können.

Unabhängig von einer späteren eventuellen Genehmigungsbedürftigkeit sind diese Fragestellungen aber bereits im jetzigen Verfahren zu klären. Ein entsprechender Nachweis, welche Auswirkungen der Bau der Straße in Dammbauweise auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung hat, ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen und wäre daher entsprechend zu führen.

Ausgleichsmaßnahme Alb

Die Alb im Bereich der Raffinerie wird in der Bestandsaufnahme zur WRRL (EU-Wasserrahmenrichtlinie) hinsichtlich der Gewässerstruktur als vollständig verändertes Gewässer eingestuft. Bestandteil der Maßnahmenplanung der WRRL ist die naturnahe Umgestaltung der Alb von km 1+980 bis 5+460. Die Umsetzung wird in drei Bauabschnitten erfolgen.

Der bislang vorgesehene Bauabschnitt 2 von km 3+780 bis km 4+390 soll nach der vorliegenden Planung für die 2. Rheinbrücke als dortige Ausgleichsmaßnahme A8 realisiert werden.

Da zwischenzeitlich die für diesen Abschnitt vorgesehene Planung von Seiten der Stadt wegen einer Altlastenproblematik - fast vollständig verworfen und ein diesbezüglicher Wasserrechtsantrag zurückgezogen wurde, ist der hier vorgelegte Planungsstand letztlich nicht genehmigungsfähig. Vielmehr ist die Planung der Ausgleichsmaßnahme in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe vom Planungsträger komplett neu durchzuführen.

Brückenbauwerke

Die Brücken über den Rhein und die Alb bedürfen der wasserrechtlichen Genehmigung nach § 76 Wassergesetz. Wir bitten, die entsprechenden Genehmigungen zusammen mit der Planfeststellung zu erteilen.

8. Naturschutz

8.1. Allgemeine Vorbemerkung zur Alternativenprüfung

Der Planung liegt die "Variante I (B 3)" der Umweltverträglichkeitsstudie des Büro Modus Consult (2005) zu Grunde. 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 erheblich größeren Eingriffen in den Naherholungs- und Landschaftsraum und in Biotopstrukturen realisiert werden. Zu nennen ist dabei insbesondere der weitaus höhere Flächenverbrauch (31,32 ha bei Variante B3 im Vergleich zu 11,46 ha bei Variante D2) sowie den verstärkten Zerschneidungseffekt und die optische Beeinträchtigung durch die Führung als Hochtrasse in Dammlage. Eine tiefgängige Alternativenprüfung und ein echter Variantenvergleich wurden im Planfeststellungsverfahren nicht durchgeführt, da die Trassenführung durch das in Rheinland-Pfalz durchgeführte Raumordnungsverfahren vorweggenommen wird.

Im Bereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist gemäß § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz die abwägungsfeste Verpflichtung zur Minimierung und Vermeidung auf eine Verwirklichung am gleichen Ort gerichtet. Hieraus ergibt sich daher keine Verpflichtung zur Wahl einer ökologisch günstigeren Alternativtrasse. Bei der Trassenwahl selbst sind die unvermeidbaren Eingriffe aber als ein zu beachtender öffentlicher Belang innerhalb der sachgerechten fachplanungsrechtlichen Abwägung zu gewichten und gegenüberzustellen. Dies kann insbesondere in vorgelagerten Verfahren, wie z.B. Raumordnungsverfah-

ren, geschehen. Die getrennte Verfahrensführung und Beurteilung zwischen den Bundesländern erlaubt unseres Erachtens aber gerade nicht eine notwendige tiefgängigere ökologische Beurteilung der Trassenführung in ihrer Gesamtheit. Die entscheidende Behörde darf sich grundsätzlich der planerischen Verantwortung nicht dadurch entziehen, indem sie auf die Verantwortung eines öffentlichen anderen Planungsträgers verweist (BVerwG, B. v. 30.10.1992 - 4 A 4.92, NuR 1993, 125, 130). Lässt sich das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel ohne Aufopferung anderer Interessen mit geringerem Auswirkungen für Natur und Landschaft an anderer Stelle verwirklichen, stellt es einen Verstoß gegen das Abwägungsgebot dar, sich gleichwohl für eine Alternative mit intensiveren Eingriffen zu entscheiden (BVerwG, Urt. v. 7.3.1997 - 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914). Dies wäre zumindest aus baden-württembergischer Sicht durchaus möglich, denn das Planungsziel eine verkehrstüchtige und belastbare Rheinquerung sicherzustellen ist nicht zwangsläufig mit der Errichtung einer zweiten Brücke am vorgesehenen Standort verbunden.

Die Frage der Prüfung zumutbarer Alternativen wird auch vom Naturschutzbeauftragten aufgeworfen (siehe unten) und ist Tatbestandsmerkmal bei der Erteilung artenschutzrechtlicher Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sowie bei der Beurteilung einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG für Projekte, die erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten verursachen, an Gewicht. Letzteres betrifft allerdings vor allem die rheinlandpfälzische Planungsseite, da die auf Karlsruher Gemarkung gelegenen FFH-und EU-Vogelschutzgebiete laut gutachterlicher Bewertung nicht erheblich betroffen sind (siehe unten).

Im Einzelnen ist zur vorgelegten Planung auf Gemarkung Karlsruhe anzumerken:

8.2. Natur- und Artenschutz

I. Allgemeines

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 (Rheinufer zwischen Rhein und Hochwasserdamm XXVII und ehemaligem Pionierhafen bis Ölhafen" (Teil der allgemeinen Landschaftsschutzgebietsverordnung für den Stadtkreis Karlsruhe vom 08.01.1962), sowie das FFH-Gebiet 6816-341 "Rheinniederung von Karlsruhe bis Philippsburg".

Für die FFH- und Vogelschutzgebiete wurden die erforderlichen Verträglich-keitsprüfungen 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. Allerdings beruhen die Beurteilungen nach Einschätzung der städtischen Naturschutzfachkräfte zum Teil auf nicht aktuellen Datengrundlagen bzw. berücksichtigen zwischenzeitliche Erkenntnisse und mögliche Summationswirkungen nicht ausreichend. Nach § 72 Abs. 3 Nr. 5 Naturschutzgesetz B.W. erfolgen Natura-2000-Verträglichkeitsprüfungen unter Mitwirkung der höheren Naturschutzbehörde.

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 Landschaftsbildes. Zur Kompensation des Eingriffs sind umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Ein Maßnahmenkonzept wurde vorgelegt, dieses ist aus Sicht der Naturschutzbehörde jedoch zumindest in nicht unerheblichen Teilen nicht tragfähig und daher überarbeitungsbedürftig. Insbesondere ist die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zu spezifizieren. Ein erheblicher Teil der kompensatorischen Maßnahmen ist (ebenso wie verschiedene Artenschutzmaßnahmen) im Bereich des ehemaligen NATO-Tanklagers in Huttenheim geplant. Zwar sind Ersatzmaßnahmen rechtlich innerhalb des gesamten Naturraums 3. Ordnung zulässig, jedoch sollte vorrangig die Durchführbarkeit von Maßnahmen in Karlsruhe mit engerem Bezug zum Eingriffsraum untersucht werden. Wenngleich der strenge Vorrang von Ausgleich- zu Ersatzmaßnahmen mit der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes 2010 aufgehoben wurde, sind naturschutzfachlich Maßnahmen, die auf den Eingriffsort zurückwirken zu empfehlen.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht werden laut Gutachten für zahlreiche Arten vorgezogenen 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. Eine

entsprechende Begründung zum Vorliegen der Tatbestandsmerkmale liegt vor. Aufgrund der gleichzeitigen Betroffenheit streng und besonders geschützter Arten läge die Zuständigkeit für die Erteilung einer Ausnahme auch ohne Konzentrationswirkung aber ohnehin beim Regierungspräsidium Karlsruhe als höherer Naturschutzbehörde. Die entsprechende juristische Beurteilung der Tragfähigkeit der Begründung muss daher unseres Erachtens vorrangig auf dieser Ebene erfolgen.

II. Korrektur- und Ergänzungserfordernisse / naturschutzfachliche Hinweise

Die Planunterlagen sind ausgehend von der Bewertung unserer Ökologen hinsichtlich der naturschutzfachlichen Gutachten sowie Bewertungen unvollständig und noch nicht hinreichend belastbar. Die einzelnen Gutachten weisen unterschiedliche Standards hinsichtlich Untersuchungstiefe und Bearbeitungsstand auf und erscheinen teilweise redaktionell nicht aufeinander abgestimmt.

Insgesamt werden die vorgelegten als unzureichend für eine abschließende naturschutzfachlich Beurteilung eingestuft. Dementsprechend wird Ergänzungsund Korrekturbedarf aus naturschutzfachlicher Sicht gesehen.

a) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Die Umweltverträglichkeitsstudie entspricht den 2009 vorgelegten Unterlagen und hat einen Bearbeitungsstand von 2005. Zwischen 2005 und 2011 hat es zahlreiche Änderungen im Gebiet gegeben (z.B. Öffnen und Pflege des MiRO-Erweiterungsgeländes, neuer Heizkessel Stora Enso, erhöhte Grundwasserentnahme der MiRO) ebenso wurden einschlägige Planwerke wie der Pflegeund Entwicklungsplan für das FFH-Gebiet 6816-341 "Rheinniederung von Karlsruhe bis Philippsburg" fertig gestellt. Die vorgelegte UVS führt diese Entwicklungen nicht im gebotenen Umfang nach, so dass auch offen bleibt, ob mögliche Summationswirkungen in die Betrachtung einbezogen wurden.

b) Verträglichkeitsprüfungen für die Natura 2000-Gebiete (Natura 2000-VP)

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

Die Verträglichkeitsprüfung nimmt im Wesentlichen Bezug auf den Entwurf des Pflege- und Entwicklungsplans. Dieser liegt seit Februar 2010 in der abgeschlossenen Endfassung vor, die Ausführungen sind entsprechend zu aktualisieren.

Fachlich nicht nachvollziehbar sind die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Wiederherstellbarkeit der Lebensraumtypen oder Lebensstätten. So wird die Wiederherstellung z.B. von Pfeifengraswiesen, mageren Flachlandmähwiesen, kalkreicher Niedermoore sowie aller Wälder (z.B. auch Alteichen-Wälder) als "in kurzen und mittleren Zeiträumen möglich" bewertet. Diese fachliche Einschätzung wird nicht geteilt.

<u>Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet 7015-341 "Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe"</u>

Die Erhaltungszustände werden in der Verträglichkeitsprüfung sehr konkret angegeben, ebenso die Möglichkeiten der Wiederherstellung von Biotopflächen. Zum Teil sind die Aussagen allerdings fachlich nicht nachvollziehbar, als Beispiele lassen sich u.a. nennen:

- Kalktrockenrasen und deren Verbuschungsstadien (in der orchideenreichen Variante prioritärer Lebensraumtyp) werden mit einer Wiederherstellbarkeit in kurzen und mittleren Zeiträumen angegeben.
- Ebenso werden alle Wälder mit kurzen oder mittleren Wiederherstellungszeiträumen angegeben.
- Die Wiederherstellungsmöglichkeiten der Heldbockpopulationen werden in kurzen bis mittleren Zeiträumen angegeben.
- Die Erhaltungszustände der sehr seltenen, nur in Einzelindividuen vorkommenden Arten Maifisch, Flussneunauge, Schlammpeitzger, Steinbeißer, Lachs usw. werden als gut mit kurzen bis mittleren Wiederherstellungszeiträumen angegeben.

Der Bewertung der gemeldeten Arten im Wirkraum des Vorhabens (Tab. 4) liegen nur bedingt Kartierungen zu Grunde. (<u>Hinweis</u>: zu den fehlenden Kartierungen und der mangelnden Kartiertiefe generell siehe auch den Beitrag zur Artenschutzprüfung und zum Landschaftspflegerischen Begleitplan). Kritisch zu betrachten sind dabei die nur vagen Aussagen zum Kammmolch, zu den Mollusken und zum Moos *Dicranum viride*. Um die Eingriffsschwere eines Vorhabens zu erfassen, werden auf Fachebene standardmäßig die Schwellenwerte aus dem "Fachinformationssystem und Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung" (LAMBRECHT & TRAUTNER 2007) angewandt. Deren Anwendung ist vorliegend nicht erkennbar. Nachbearbeitungsbedarf wird bei folgenden Punkten gesehen:

 Den Aussagen des Gutachters folgend kommt der Kammmolch nur mit wenigen Individuen zwischen Alb und B10 vor, diese sollen auch keinen Austausch mit den Beständen südlich der Alb haben. Demnach würde es sich in der Restfläche zwischen Alb und B 10 um eine kleine Teilpopulation handeln. Der mögliche Verlust dieser Teilpopulation muss bei einer Art mit ungünstigem Erhaltungszustand in Baden-Württemberg (LUBW 2008) kritisch bewertet werden.

- Für die Mollusken Anisus vorticulus, Vertigo angustior und Vertigo moulinsiana werden Kartierergebnisse von 2003 verwendet. Mehr als fünf Jahre alte Daten sind unseres Erachtens nicht mehr als aktuell einzustufen und überarbeitungsbedürftig.
- Bei der Beurteilung der Eingriffsschwere für die Arten und Lebensraumtypen geht der Gutachter von einer Verbesserung der Situation aus, da eine ca. 150 bis 175 m lange "Irritationsschutzwand" gebaut werden soll. Diese Wand beschränkt sich auf den jetzt schon vorhandenen Bereich der Auf-/Abfahrt am Ölkreuz. Unberücksichtigt in der Betrachtung bleibt der Bereich östlich der Auffahrt Richtung Knielingen. Hier wird ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen an der Grenze des FFH-Gebiets erwartet, das nicht (zumindest nicht für uns erkennbar) in die Beurteilung einfließt.
- Eine gutachterliche Betrachtung der Summation von Eingriffen ist nicht hinreichend dargelegt.

<u>Verträglichkeitsprüfung Vogelschutzgebiet 7015-441 "Rheinniederung Elchesheim - Karlsruhe"</u>

Die Aussage, Mittelspecht und Eisvogel seien Nahrungsgäste aus der Pfalz, ist in Frage zu stellen. Beide Arten kommen im Bereich der Burgau vor, gerade der Eisvogel ist regelmäßig jagend an der Alb zu beobachten.

Die Bepflanzungen der neuen Böschungs- und Straßennebenflächen wird einseitig positiv dargestellt. Bepflanzungen in Straßenrandlage sind für die hier betrachteten Arten zwar positiv, haben aber ebenso negative Effekte für andere vorkommende Arten. Die Wirkung der Anpflanzungen sollte umfassend dargestellt werden.

Im Rahmen der Gesamtbeurteilung des Bauvorhabens auf das Vogelschutzgebiet wird eine leichte Verbesserung der Situation wegen des Baus der Irritationsschutzwand prognostiziert. Diese Einschätzung teilt der städtische Umweltund Arbeitsschutz auf Grund der obigen Sachverhalte nicht.

c) Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist im Hinblick auf die Untersuchungstiefe anzumerken, dass nach Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich Bestandsaufnahmen vor Ort durchzuführen sind, deren Ergebnisse die

Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Dabei ist allerdings nicht zwingend ein lückenloses Arteninventar zu erheben, der Genehmigungsbehörde steht eine naturschutzfachliche "Einschätzungsprärogative" zu (BVerwG Urt. v. 9.7.2008 - 9 A 14.07 Rn. 53ff, 67). Nachträgliche/Ergänzende Kartierungen für die fraglichen Arten erscheinen uns hier allerdings geboten, zumindest aber ist eine tragfähige Begründung darzulegen, wenn im Einzelfall hierauf verzichtet werden soll und stattdessen Worst-Case-Annahmen unterstellt werden.

Tierökologische Untersuchungen wurden für die Artengruppen Reptilien, Amphibien, Tagfalter und Fledermäuse vorgenommen. Auf Grund der Biotopausstattung des Planungsraumes sehen wir eine zusätzliche Kartierung, Untersuchung und Bewertung folgender Arten/Artengruppen als erforderlich an: Haselmaus, Heldbock, Körnerbock, Schmalbindiger Breitflügel-Tauchkäfer, Nachtfalter, Schnecken, Muscheln, Heuschrecken.

Auf folgende Details wird zusätzlich verwiesen:

- Eine Bearbeitung des Heldbockes (Cerambyx cerdo) erfolgte nicht, obwohl im direkten Trassenbereich Alteichen stehen, die dem Bauvorhaben weichen müssten. Eine Heldbockkartierung ist u.E. nachzuholen.
- Vorkommen des Körnerbocks (Aegosoma scabricorne) sind aus Knielingen bekannt. Im Trassenbereich befinden sich alte Weiden, die als Habitat in Frage kommen. Eine Kartierung des Körnerbockes ist u.E. nachzuholen.
- Grüne Strandschrecke und Sumpfschrecke werden in der Artenschutzprüfung nicht bearbeitet, obwohl geeignete Habitatstrukturen vorkommen und auch im LBP ein Vorkommen der Grünen Strandschrecke in Rheinnähe behandelt wird. Die Aussagen zur Strandschrecke sind entsprechend anzupassen, die Sumpfschrecke ist noch zu kartieren.

Generell ist anzumerken, dass der Untersuchungsraum für eine fachliche fundierte Populationsabgrenzung als zu kleinräumig eingestuft wird. Für die Wirkung des Vorhabens auf einzelne Arten wird sehr eng der von der Bebauung beeinflusste Bereich betrachtet. Unbeachtet bleiben auch die Vorkommen der relevanten Arten in den angrenzenden Industriegebieten, die nicht kartiert wurden. So erstrecken sich die (schwachen) Populationen der Kreuz- und Wechselkröten z.B. auch auf das Gelände der Papierfabrik. Gerade hier soll die neue Straßentrasse direkt auf der südlichen Bearbeitungs-/Kartiergrenze liegen.

An dieser Stelle ist eine Reihe von Anmerkungen zu den bereits untersuchten/kartierten Arten erforderlich:

Fledermäuse

Für die Fledermäuse wurde ein "Vorgutachten mit geringem Arbeitsaufwand" durchgeführt (so die eigene Beschreibung des Gutachters). Die Untersuchung umfasste eine Ganztags- und eine Abendkartierung und zeigt die Bedeutung des Gebietes als Jagd- und Quartierhabitat einiger Fledermäuse auf. Allerdings beschränkt sich die Kartierung auf den engen Trassenbereich, die nicht direkt begehbaren Bereiche der MiRO und der Papierfabrik wurden aus der Bewertung ausgeklammert. Es fehlt eine Kartierung von Fledermaus geeigneten Habitatstrukturen insbesondere von Höhlen, Blitzrinnen etc. sowie eine konkrete Begutachtung dieser Strukturen. Die vorgelegten Daten beschreiben lediglich Jagdreviere, obwohl z.B. aus dem Rheinuferbereich Winterquartiere bekannt sind und im unmittelbaren Trassenbereich Höhlenbäume stehen, die als Quartiere geeignet sind. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der Straße ein lokal bedeutsames Jagd- und Quartiergebiet zerstört wird und fordert konkrete Kompensationsmaßnahmen, u. a. die Entwicklung eines Quartierlebensraumes am Rhein. Diese Forderung wird in den Planunterlagen aber nicht übernommen. Die Aufforstung an anderer Stelle (Eggenstein) sowie das dortige Aufhängen von Fledermauskästen erscheint uns kein adäquater Ersatz für den Lebensraumverlust in Karlsruhe zu sein (Anmerkung: die Fläche in Eggenstein erscheint ohnehin schon jetzt sehr strukturreich und für Fledermäuse ausreichend -geeignet zu sein - eine vertiefende Beurteilung vermögen wir mangels Ortskenntnis aber nicht vornehmen).

Biber

Im Trassenbereich sind keinerlei Artvorkommen bekannt, allerdings wurde südlich von Karlsruhe ein Exemplar gesichtet. Rein redaktionell möchten wir anmerken, dass die Einschätzung, dass der betrachte potentielle Verlust einzelner Individuen durch betriebsbedingte Störungen nicht erheblich für die <u>lokale</u> Population ist, nicht korrekt wäre, wenn sich eine schwache Population im Raum Karlsruhe ausbilden würde.

Haselmaus

Für die Haselmaus wird entsprechend der vorhandenen LUBW-Datengrundlage ein guter Erhaltungszustand der Population in Baden-Württemberg zugrunde gelegt. In Fachkreisen der Naturschutzverwaltung besteht aber zwischenzeitlich die Einschätzung, dass die Art wesentlich seltener als angenommen ist und diese Beurteilung nicht aufrecht erhalten werden kann. In Karlsruhe sind trotz intensiven Suchens im Rahmen ausgewählter Projekte nur zwei Vorkommen bekannt (NSG/LSG Burgau und Nördlicher Hardtwald). Die Art ist keineswegs so häufig wie angenommen, sondern sehr selten. Der Verlust einzelner Individuen kann für die lokale Population bereits erheblich sein. Da nicht nur im Betrachtungsraum sondern im unmittelbaren Trassenbereich strukturreiche Wald-

ränder mit der Haselnuss vorkommen, ist das Erfassen der Art oder das Abarbeiten anhand einer Worst-Case-Anlayse erforderlich. Letzteres wurde in der saP zwar durchgeführt, jedoch sollte hier bei der Beurteilung gemäß der örtlichen empirischen Erfahrungen in Karlsruhe sicherheitshalber von einem ungünstigen Erhaltungszustand ausgegangen werden. Die Kompensation durch eine Ersatzmaßnahme in Huttenheim ist zwar in der Ausnahmeprüfung mit Blick auf die Ebene des Erhaltungszustands in Baden-Württemberg möglich, für eine mutmaßlich schwache lokale Population in Karlsruhe aber nicht förderlich. Hier sollte auch die Durchführung von Maßnahmen vor Ort geprüft werden.

Reptilien

Sowohl für die Mauereidechsen als auch die Schlingnatter werden Landschaftsrasenansaaten und Maßnahmen in Huttenheim zur Begründung der naturschutzfachlichen Gründe für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG angeführt. Das angegebene Zeitmanagement für Mauereidechsen ist zu unpräzise. Bei den Zauneidechsen treffen die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu. Durch kleine, teilweise wiederum aus anderen fachlichen Gesichtspunkten (Einbringen landschaftsfremder Elemente) eher nicht zu befürwortende CEF-Maßnahmen im Einflussbereich (Lesesteinhaufen, Landschaftsrasen) und größere Maßnahmen in Huttenheim soll die Ausnahme nach § 45 BNatSchG begründet werden. Naturschutzfachlich kann diesen weit abseits der Population gelegenen Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechsen nicht zugestimmt werden, da sie nicht geeignet sind, den Populationsverlust im Bereich der neuen Straßentrasse auszugleichen.

Amphibien

Der Gutachter bezieht sich auf eine 2007 durchgeführte Amphibienerfassung, die **nach** den ersten Amphibienwanderungen des Jahres erfolgte. So konnten nur Teile der Populationen der "frühen" Arten erfasst werden. Für die "späten" Arten entwickelte sich das trockene Frühjahr sehr ungünstig, d.h. die seinerzeit erfassten Arten könnten nicht repräsentativ sein, was u.U. zusätzliche Worst-Case-Abschätzungen erforderlich macht.

Das Untersuchungsgebiet umfasst nicht das südlich des Auwaldrests an der Dea-Scholven-Straße gelegene Industriegebiet. Dennoch geht der Gutachter von zwei Kammmolch-Populationen im Einflussbereich der Straße aus. Allerdings gibt es keinerlei quantitative Angaben/Bewertungen dieser Populationen. Der Schluss, der Einbau von Amphibienabweisern und das Überbauen der südlich der aktuellen Straßentrasse gelegenen Lebensstätten sei positiv für die Population zu werten, ist daher fachlich fragwürdig. Anzunehmen ist eher, dass eine südlich der neuen Straße gelegene Restpopulation vollkommen isoliert würde und nicht mehr zukunftsträchtig wäre. Die Entwicklung von Kammmolchbio-

topen südlich von Eggenstein wiederum wird naturschutzfachlich nicht als adäquater Ersatz für den Verlust der Biotope und der Population im Karlsruher Westen gesehen.

Auch für die schwache Population der Knoblauchkröte gibt es keine genauen Angaben zur Populationsgröße. Die zum Kammmolch gemachten Aussagen sind hier identisch. Entsprechendes gilt für die Wechselkröte, deren Populationsabgrenzung fachlich zu hinterfragen ist. Die Kreuzkröte ist nach Einschätzung der Naturschutzfachkräfte entgegen der gutachterlichen Aussage keine häufige Art im Untersuchungsraum. Im Rahmen ähnlicher Untersuchungen konnten jeweils nur Einzeltiere nachgewiesen werden, genauere Angaben zur Populationsgröße sind daher sinnvoll. Korrekt ist hingegen der Hinweis auf den unzureichenden Erhaltungszustand in Baden-Württemberg. Der unmittelbar zu erwartenden Lebensraumverlust ist daher durch geeignete, populationsnahe Maßnahmen zu kompensieren.

Der Laubfrosch hat im Südteil des NSG "Altrhein Kleiner Bodensee" sein größtes Vorkommen in Karlsruhe. Die Feststellung, die lokale Population dieser Art würde von der B 10/Rheinbrücke bis nach Eggenstein gehen, kann fachlich nicht geteilt werden, da das große Industriegebiet der MiRO und der Abwasserkanal des Klärwerkes überwunden werden müssten. Als lokale Population ist das Vorkommen in der Knielinger Feldflur bzw. den alten Albschlingen, dem MiRO-Erweiterungsgelände und dem Auwaldstreifen zu betrachten. Die hier zu erwartenden Lebensraumverluste umfassen den kompletten Bereich südlich der neuen Straßentrasse. Für diesen Flächenverlust ist ein ortsnaher Ausgleich zu schaffen.

Der Gutachter schließt Amphibiendurchlässe zur Minimierung der Beeinträchtigung der einzelnen Amphibienpopulationen aus. Großdimensionierte Durchlässe, die auch für Wild etc. geeignet wären, werden nicht angedacht. Dies wäre die einzig sinnvolle Minimierungsmaßnahme. Zu prüfen wäre u.E. ohnehin, ob und wie durch eine Aufständerung der Straße Biotop- und Landschaftszerschneidungswirkungen minimieren lassen würden.

Wirbellose

Für die Zierliche Tellerschnecke (*Anisus vorticulus*) liegen keine Kartierungen oder Angaben über Populationsgrößen vor, allerdings wird als lokale Population der Raum zwischen bestehender B 10 und Eggenstein genannt. Korrekter wäre aus naturschutzfachlicher Sicht ein Raum zwischen B 10 und Abwasserkanal des Klärwerks. Dieser Bereich wird nicht durch die Kartierungen und Wertungen für das FFH-Gebiet 6816-341 "Rheinniederung von Karlsruhe bis Philippsburg" erfasst und der für das Gebiet ermittelte günstige Erhaltungszustand ist hier nicht anzusetzen. Der Erfolg der vorgeschlagenen Kompensation wird (vom

Gutachter) als unsicher beschrieben. Ob das zu "impfende" Gewässer für die Art geeignet ist, ist auch unsicher. Zumindest bedürfte es spezifischer Angaben zum Risikomanagement.

d) Gutachten Vögel und Straßenverkehr

Allgemeine Anmerkung

Die aus dem Neubau der Rheinbrücke resultierende Änderung der Verkehrsströme inklusive der erhöhten Emissionen wird in allen vorgelegten naturschutzfachlichen Gutachten vernachlässigt. Lediglich in dem Sondergutachten zum Thema Vögel und Verkehrslärm wird darauf verwiesen, dass ein weiteres Gutachten zur Ermittlung der Beeinträchtigung im Falle der Sanierung der bestehenden Brücke erforderlich wird. Korrekter, auch unter dem Gesichtspunkt der Summation von möglichen Beeinträchtigungen, wäre die Berücksichtigung möglicher zusätzlicher Verkehr und Lärmentwicklung auf der Neubautrasse schon zum jetzigen Planungszeitpunkt.

Sondergutachten (Unterlage 12.7.2.)

Das Sondergutachten basiert auf einer anderen Planung als die Antragsvariante (es lag eine andere Lage/Ausgestaltung des Abfahrts-/Verteilerkreisels im Bereich der MiRO/Essostraße zugrunde). Das Gutachten ist somit u.E. aktualsierungsbedürftig, um eine solide Bewertungs- und Beurteilungsgrundlage darzustellen.

e) Bedeutung des Vorhabens für das Landschaftsschutzgebiet "Vorderau" und das Naturschutzgebiet/Landschaftsschutzgebiet "Burgau"

Das geplante Vorhaben grenzt im Bereich der Rheinbrücke unmittelbar an das LSG "Vorderau" und im weiteren Verlauf an das NSG/LSG "Burgau". Eine solide naturschutzfachliche Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgebiete ist den vorgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen.

Der schmale Rheinufer- und Auwaldstreifen des LSG "Vorderau" ist ein sehr beliebtes Erholungsgebiet. Die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebiets wird nicht ermittelt. Zwar sind Maßnahmen außerhalb des Schutzgebiets nicht von dessen Verboten umfasst, eine Berücksichtigung zur planerischen Konfliktbewältigung wäre aber sinnvoll.

Das LSG "Burgau" wird zwar ebenfalls selbst nicht durch Baumaßnahmen beeinträchtigt, allerdings sollte auch hier eine vergleichbare gutachterliche Aussage getroffen werden. (<u>Hinweis</u>: Schutzzweck ist die Erhaltung der ausgedehnten, offenen und landwirtschaftlich genutzten Niederungsflächen als Teil der Kulturlandschaft in der Rheinaue mit ihren charakteristischen Streuobstwiesen, Wiesen und landschaftstypischen Gliederungselementen wie Hecken, Einzelgehölzen und Gräben als ökologischer Ausgleichsraum für die dicht besiedelte und intensiv genutzte Umgebung und als wichtiges Erholungsgebiet im Ballungsraum.) Auf diese Beeinträchtigung wird lediglich oberflächlich im Rahmen der Beschreibung der Schutzgüter Landschaftsbild/Erholung eingegangen.

Das NSG "Burgau" hat den Schwerpunkt Biotop- und Artenschutz. Im LBP ist anhand des Schutzzwecks des NSG Burgau darzulegen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen. Eine nur mittelbare Behandlung des NSG im Rahmen der Untersuchung der Schutzgüter halten wir gerade im Hinblick auf § 26 Abs. 4 Naturschutzgesetz B.W. für nicht ausreichend, da dieser auch auf Störungen von außerhalb des Naturschutzgebiets abzielt und somit über den reinen Umgebungsschutz durch Pufferzonen innerhalb eines Schutzgebiet nach § 22 Abs. 1 Satz 3 2. Halbsatz BNatSchG hinausgeht.

f) Landschaftspflegerischer Begleitplan

Methodik

Der Landschaftspflegerische Begleitplan basiert auf einer Biotoptypenkartierung nach dem Biotopschlüssel der damaligen LfU (2001). Mittlerweile liegt ein neuer Biotopschlüssel für Baden-Württemberg vor ("Arten, Biotope, Landschaft. Schlüssel zum Erfassen, Beschreiben, Bewerten", LUBW 2009), der auch für diese Planung anzuwenden ist. Eine floristische Kartierung wurde nicht durchgeführt, stattdessen sind Daten aus den Jahren 2001 und 2008 zusammengefasst. Das widergespiegelte Bild der Ausstattung des Untersuchungsgebiets ist somit lückenhaft, eine Ergänzung halten wir für sinnvoll.

Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungsnutzung

Die Knielinger Flur ist eine alte Kulturlandschaft, in der ein Wechsel von Ackerflächen, Wiesen mit und ohne Streuobst, kleinen Schilfgebieten und feuchten Feldhecken vorherrscht. Das Bild dieser reichen Landschaft wird durch die Industrieanlagen der Papierfabrik und der Raffinerie überformt. Diesen Ausführungen zum Thema Landschaftsbild kann im Wesentlichen gefolgt werden.

Die Eingriffsbeurteilung kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds aufgrund der hohen Vorbelastung sowie der Tatsache, dass das Untersuchungsgebiet nicht zum Verweilen, sondern nur zum Durchqueren einlädt, nicht vorliegt. Der Neubau einer Straße in 13 m hoher Dammlage stellt u.E. durchaus einen erheblichen, nicht ausgleichbaren Eingriff in das Landschaftsbild dar. Durch Anpflanzungen ist dieser Ein-

griff nicht zu kompensieren. Wir empfehlen zur Verdeutlichung der Eingriffsschwere eine Visualisierung. Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in das Schutzgut Landschaft werden zum großen Teil in Eggenstein und Huttenheim benannt und werden somit für die Knielinger Bevölkerung nicht relevant.

Trotz der Vorbelastung durch Straßen und Industrieanlagen haben die Knielinger Feldflur sowie die Bereiche an der Alb südlich und südöstlich des Anschlusses Knielingen/Raffinerie erhebliche Bedeutung für die Erholung der Knielinger Bevölkerung. Gerade nördlich der B 10 alt umfasst die Beeinträchtigung nicht nur die erhebliche und weit in den Raum reichende zusätzliche Verlärmung, sondern auch den gravierenden Wegfall von Erholungsflächen an der Alb, im MiRO-Erweiterungsgelände sowie am Rheinufer. Hierfür wird kein Ersatz angeboten.

Schutzgüter Biotopverbund Biologische Vielfalt

Die Bedeutung des Raumes bzw. die Auswirkungen der Straßenplanung für den Biotopverbund wurden nicht ermittelt. Gemäß Biotopverbundplanung Karlsruhe (erhältlich beim Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe) ist das Untersuchungsgebiet ein Entwicklungsschwerpunkt zur Verbesserung der Verbundsituation von Artengemeinschaften der Feuchtlebensräume. Es werden Maßnahmen zum Erhalt und zur Optimierung u.a. von Auwäldern, zum Rückbau von Barrieren bzw. zur Reduktion von Zerschneidungseffekten vorgeschlagen und zum Erhalt bzw. zur Vernetzung linearer Vernetzungsachsen. Die Baumaßnahme wird Auswirkungen auf die Biotopverbundfunktion haben, diese müssen erfasst, bewertet und kompensiert werden.

Das Schutzgut Biologische Vielfalt umfasst die Erhaltung der Vielfalt an Pflanzen und Tieren, die Erhaltung der genetischen Vielfalt sowie die Erhaltung der Vielfalt an Ökosystemen. Es werden keine Maßnahmen aufgezeigt, die geeignet wären, die Biologische Vielfalt des Planungsraumes zu erhalten.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Zu prüfen wäre u.E., ob und wie durch eine Aufständerung der Straße Biotopund Landschaftszerschneidungswirkungen minimieren lassen würden. Auch durch die Vorschläge der Stadt z.B. zu geänderten Rampenführungen könnten Eingriffe ggf. planerisch noch minimiert werden. Zu Einzelmaßnahmen ist auszuführen:

• V 4: Das Überbrücken des Rheins und der Alb ab den vorhandenen Deichen zur Vermeidung von Retentionsverlusten ist keine spezifische Vermeidungsmaßnahme, sondern ergibt sich aus dem Hochwasserschutz.

• V 5: Der Verzicht auf die Direkteinleitung von anfallendem Oberflächenwasser in Oberflächengewässer ist ebenfalls keine zusätzliche Vermeidungsmaßnahme. Die breitflächige Versickerung über die Dammböschungen über eine 20 cm mächtige bewachsene Oberbodenschicht entspricht den "Technischen Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser" und ist aus Gründen des Grundwasserschutzes als Behandlung des Straßenoberflächenwassers grundsätzlich anzustreben. Eine Einleitung in ein Oberflächengewässer ist ohne Vorbehandlung nicht zulässig.

Kompensationskonzept - Allgemeines

Grundsätzlich wird festgestellt, dass zwar eine Gegenüberstellung von Eingriffsund Ausgleichsflächen vorliegt, dem Konzept eine standardisierte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach dem Landesmodell (LfU 2005) aber fehlt. Eine solche halten wir mit Hinblick auf die Bedeutung und Größe des Projekts für angemessen.

Das Kompensationskonzept setzt sich vorrangig aus Ausgleichs- sowie Ersatzmaßnahmen in Eggenstein und Huttenheim zusammensetzt. In die Ersatzmaßnahmen eingeflossen sind CEF-Maßnahmen in Eggenstein außerhalb der lokalen Population der betroffenen Arten. Die Stadt Karlsruhe lehnt diese Art der Kompensation ab, da der funktionale Zusammenhang nicht herstellbar ist. CEF-Maßnahmen sind auch nur dann geeignet, die Beeinträchtigung einer Art oder einer Lebensstätte zu kompensieren, wenn die Fläche oder der Biotoptyp für die zu fördernden Arten bereits vor Durchführung der Baumaßnahme wirksam und durch ein entsprechendes Monitoring belegt ist.

Kompensationskonzept - Ausgleichsmaßnahmen

- A 1: Eine Entsiegelung ist grundsätzlich zu befürworten, das Entwickeln von Reptilienlebensräumen an nordexponierten Böschungen oder in Straßenzwischenräumen lehnen wir allerdings ab, da diese Flächen fachlich ungeeignet sind.
- A 2: Lesesteinhaufen mögen für Eidechsen eine wertvolle Lebensstätte sein. Sie sind aber ein landschaftsuntypisches Element, welches hier nicht uneingeschränkt befürwortet werden kann.
- A 3: Magerrasen sollen in kleinen Restflächen an der Raffinieriestraße bzw. an der bestehenden Abfahrt B 10/Raffineriestraße angelegt werden. Derzeit befindet sich dort eine Fettwiese mittlerer Standorte. Für Magerrasen ist der Standort ungeeignet.
- A 4: Die Maßnahme wird bereits von der Stadt Karlsruhe im Rahmen der Pflege des Gebietes umgesetzt.
- A 5: Die Altholzentwicklung ist keine Kompensation, da in der MiRO-Erweiterungsfläche keine forstliche Nutzung geplant und Altholzentwicklung

- schon jetzt vorgesehen ist. Als CEF-Maßnahme, die vor Durchführung des Eingriffs wirksam sein muss, ist die Altholzentwicklung hier auch ungeeignet (im Gebiet gibt es fast nur junge Gehölze).
- A 7: Das Ändern des Mahdregimes ist eine Dauerpflegemaßnahme, die als Kompensationsmaßnahme nicht anerkannt werden kann. Die für den Erhalt der Maculinea-Lebensstätte erforderliche Änderung der Mähtermine kann die Stadt Karlsruhe umgehend umsetzen.

Kompensationskonzept - Ersatzmaßnahmen

Wenngleich Ersatzmaßnahmen innerhalb des Naturraums 3. Ordnung rechtlich möglich sind, wird durch den geplanten Bau der Rheinbrücke eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft im Karlsruher Raum verursacht. Die Kompensation dieses Eingriffs sollte in erster Priorität für alle Schutzgüter auf Flächen im funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriffsort erfolgen.

Im Übrigen kann die Geeignetheit der Ersatzmaßnahmen von der städtischen Naturschutzfachverwaltung größtenteils nicht beurteilt werden, da spezifische Ortskenntnisse über die Maßnahmenflächen außerhalb von Karlsruhe gar nicht vorhanden sind. Eine Abstimmung mit der dort zuständigen unteren Naturschutzbehörde konnte in der Kürze der Zeit nicht herbeigeführt werden und wird durch die Planfeststellungsbehörde zu gewährleisten sein.

<u>Gestaltungsmaßnahmen</u>

Die Einsaat von Landschaftsrasen ist abzulehnen. Grundsätzlich ist im Bereich der dringend erforderlichen Ansaaten in Karlsruhe gewonnenes Saatgut zu verwenden.

8.3. Votum des Naturschutzbeauftragten

Der Naturschutzbeauftragte (als unabhängige Fachbehörde nach § 61 Abs. 1 Nr. 2 NatSchG B.W.) sowie sein Stellvertreter haben sich mit Stellungnahme vom 05.05.2011 (Anlage B1) ablehnend zur vorgelegten Planung geäußert, da sich keine verkehrstechnische Verbesserung ergebe (der Engpass würde lediglich weiter Stadteinwärts verlagert werden), diese aber mit großen Eingriffen verbunden sei. Aus ihrer Sicht sei einem Neubau unmittelbar neben der bestehenden Rheinquerung im Verlauf der A 65 bzw. B 10, welcher die bisherige Brückenkonstruktion einmal ersetzt, der Vorzug zu geben. Damit sei jedoch nicht exakt die in den Unterlagen beschriebene Variante einer Parallelbrücke "Variante II (D 2)" gemeint, sondern die (diskutierte bislang aber nicht näher untersuchte) "Ersatzbrücke", die nach Erstellung an den Standort der bisherigen Brücke verschoben werden könne. Der Beauftragte bemängelt ferner die Festlegung auf die verfahrensgegenständliche Trasse, durch das nur einseitige

Raumordnungsverfahren auf rheinland-pfälzischer Seite und fordert eine weitergehende Alternativenprüfung auch im Planfeststellungsverfahren. Des Weiteren werden zu geringe und zu engräumige Kartierungen sowie naturschutzfachlich nicht nachvollziehbare Aussagen in einigen Gutachten bemängelt.

9. Forst

Entgegen den Aussagen in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG handelt es sich aus Sicht der unteren Forstbehörde bei dem Neubau der Bundesstraße B10 auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe um einen Eingriff mit erheblichen Umweltauswirkungen. Immerhin fallen auf den städtischen Flurstücken 42253/4, 42252/6 und 42252/3 insgesamt ca. 6,6 ha Wald weg. Es handelt sich hierbei um etwa 40jährige Mischbestände aus verschiedenen Laubholzarten wie Bergahorn, Esche, Birke, Pappel, Spitzahorn, Linde und vielen anderen Baumarten. Aufgrund der Standortgüte haben die Bestände einen hohen forstwirtschaftlichen Wert. Der Wald ist zudem nahezu vollständig als Immissionsund Klimaschutzwald kartiert. Betroffen ist folgender Waldort: Stadtwald Karlsruhe, Distrikt XVII Unterwald, Abt. 1, Behandlungseinheit H 4.

Gemäß der Grunderwerbsliste ist zudem ein Teil des Grundstückes mit der Flurstück-Nr. 42255 nördlich der DEA-Scholven-Straße betroffen. Als Nutzungsart ist in der Übersicht Gehölz angegeben. Zumindest in Teilen hat dieses Gehölz einen typischen Waldcharakter und ist forstrechtlich als Wald anzusehen. In der Festlegung des forstrechtlichen Ausgleiches sind diese Eingriffe nicht mit einbezogen. Es ist deshalb zu prüfen, ob diese Ersatzaufforstung flächenmäßig ausgedehnt werden muss.

Der forstrechtliche Ausgleich für den Verlust von 6,6 ha Stadtwald im Eigentum der Stadt Karlsruhe soll durch die Entwicklung arten- und strukturreicher Waldflächen in der dargestellten Maßnahme E 1 ausgeglichen werden. Diese Ersatzaufforstungsflächen liegen jedoch außerhalb der städt. Gemarkung auf dem Gebiet von Eggenstein-Leopoldshafen auf Grundstücken, die im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehen. Auch künftig sollen diese Flächen im Eigentum des Bundes bleiben. Das bedeutet, dass die Stadt 6,6 ha Waldeigentum verliert und die Erholungs- und Daseinsvorsorgefunktion dieses Waldes für die Öffentlichkeit im Bereich des Stadtkreises komplett verloren geht. Es ist deshalb in jedem Fall zu prüfen, ob evtl. ein Waldtausch mit dem Bund (oder Land?) als Eigentümer in Frage kommt oder ob auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe bundeseigene Flächen zur Verfügung stehen, die ebenfalls als Ersatzaufforstungsflächen geeignet sind. Bei den Flächen für die Ersatzaufforstung in Eggenstein-Leopoldshafen handelt es sich um derzeit ackerbaulich genutzte Flächen. Es wäre unter Abwägung mit landwirtschaftlichen Belangen zu prüfen, ob ggf. im Bereich der Gemarkung Neu-

reut bundes- und landeseigene landwirtschaftliche Flächen als Ersatzaufforstungsflächen geeignet erscheinen und hierfür zur Verfügung stehen.

Da der neue Straßenkörper mit Böschung vermutlich ins Eigentum der Bundesrepublik übergehen wird, wäre alternativ auch zu prüfen, ob die bundeseigenen Flächen auf der Gemarkung Eggenstein an die Stadt Karlsruhe übereignet werden und damit Stadtwald auf fremder Gemarkung entsteht. Eine vergleichbare Situation besteht bereits auf der Gemarkung der Stadt Ettlingen.

In der Kürze der Zeit war es nicht möglich zu prüfen, inwieweit in den Antragsunterlagen die Aspekte einer wegfallenden land-, forst- und jagdwirtschaftlichen Nutzung geprüft und bewertet wurden. Die bereits heute schwierigen jagdlichen Verhältnisse im Gebiet werden sich weiter deutlich erschweren, was den Jagdwert erheblich mindert. Zudem wird die Bewirtschaftung der übrigbleibenden Restflächen praktisch unmöglich. Dies muss bei der Bemessung des privatrechtlichen Ausgleiches ebenfalls bewertet und berücksichtigt werden. In jedem Fall ist es wichtig, dass die Erschließung der Restflächen über land- und forstwirtschaftliche Wege sichergestellt ist. Die Flächen müssen nicht nur für eine Bewirtschaftung, sondern auch für mögliche Schadensfälle (z. B. Orkanschäden) zugänglich und bewirtschaftbar bleiben.

Da die Stellungnahmefrist für ein derartig umfangreiches Planungsvorhaben äußerst knapp bemessen war, behält sich die untere Forstbehörde weitere Stellungnahmen aus fachlicher Sicht vor. Eine Mehrfertigung der Stellungnahme der unteren Forstbehörde erhält das Regierungspräsidium Freiburg als höhere Forstbehörde. Von dort wird eine eigene Stellungnahme zum Verfahren erfolgen.

10. Landwirtschaft

Die Realisierung der Planung führt zu landwirtschaftlichen Flächenverlusten in zweierlei Hinsicht, nämlich einerseits direkt durch Bauwerke, andererseits auch durch Ausgleichsmaßnahmen.

Durch die Planung werden Landwirtschaftsflächen erheblich zerschnitten. Dies würde zu einer enormen Beeinträchtigung der Landwirtschaft beitragen, und zwar sowohl unter ökonomischen und ökologischen Aspekten als auch bezüglich des Landschaftsbildes und der Erholungs-, Bildungs- und Nahversorgungsfunktion der ansässigen Landwirtschaft für die Stadtbevölkerung. Mit der vorliegenden Planung werden auf der Gemarkung Karlsruhe mehrere Hektar landwirtschaftliche Fläche der Landwirtschaft dauerhaft entzogen. Allein im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 8 "Naturnahe Umgestaltung der Alb" werden ca. 3 ha hochwertiger Ackerfläche zu überwiegend feuchten Hochstaudenfluren und Schilfröhricht umgewandelt.

Im Zuge einer auch ökonomischen Nutzung ist darauf zu achten, dass eine Zerstückelung von zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Flächen vermieden wird. Weiterhin landwirtschaftlich zu nutzende Flächen müssen - auch während der Bauzeit - so erschlossen sein, dass sie mit entsprechenden landwirtschaftlichen Gerätschaften bewirtschaftet werden können. Für die vorübergehende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen sind die Betroffenen entsprechend zu entschädigen.

Die Umwandlung von hoch ertragsfähigen Ackerböden mit Ackerzahlen von bis zu 80 führt zu Einkommensverlusten für die ansässigen Voll- und Nebenerwerbslandwirte und vor allem - durch die Vielzahl der anstehenden Maßnahmen - bis hin zu Existenzproblemen. Gerade in einem Stadtkreis sind die Landwirte sehr stark von den verschiedenen "Begehrlichkeiten" an landwirtschaftlichen Flächen betroffen. Dies wird schon daran erkennbar, dass landwirtschaftliche Flächen auch in diesem Verfahren als Ausgleichsflächen herangezogen werden .Deshalb sollte gerade bei einer überörtlichen Baumaßnahme geprüft werden, ob Ausgleichsmaßnahmen, soweit hierfür landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen werden muss, auch überörtlich Ausgleichsmaßnahmen erfolgen können.

11. Brand- und Katastrophenschutz

Im Rahmen der Baumaßnahmen muss gewährleistet werden, dass die Erreichbarkeit der MiRO-Raffinerie (Störfallbetrieb mit erweiterten Pflichten) für mögliche Einsatzfälle ungehindert möglich bleibt. Wir empfehlen hierzu eine Beteiligung der höheren Immissionsschutzbehörde.

Karlsruhe, den 06.06.2011

Heinz Fenrich

Oberbürgermeister

Anlage B1

Dr. Robert Trusch Naturschutzbeauftragter

Harald Dannenmayer Stellv. Naturschutzbeauftragter

An die Stadt Karlsruhe ZJD

Karlsruhe, den 5.5.2011

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren "Neubau der Bundesstraße B10 von der Landesgrenze Rheinland-Pfalz bis Anschluss Raffineriestraße an die B 10 (Südtangente) und Neubau einer 2. Rheinbrücke Karlsruhe / Wörth"

Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren haben wir, soweit uns dies in der knapp bemessenen Zeit überhaupt möglich war, hinsichtlich der Auswirkungen auf die Natur geprüft. Die Vorgehensweise, ein solches Planfeststellungsverfahren mit so kurzen Fristen über die Osterferien zu eröffnen, ist unkooperativ und entspricht keinem guten Stil!

Wir entnehmen den Unterlagen, dass die "Variante I (B 3)" (mit Beginn an der B 9 und Führung im Bereich des Landeshafens einschließlich Querung des Rheins als Nordbrücke) keine Verbesserung des Verkehrsflusses ergibt. Der jetzt bestehende Engpass durch die aktuelle Brücke würde lediglich 1,7 km weiter stadteinwärts verlagert werden. Diese, im jetzigen Planfeststellungsverfahren präferierte Variante erfordert aber sehr viele Eingriffe in Lebensräume von Pflanzen und Tieren im Gebiet. Deshalb lehnen wir sie aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes strikt ab.

Aus unserer Sicht ist einem Neubau unmittelbar neben der bestehenden Rheinquerung im Verlauf der A 65 bzw. B 10, welcher die bisherige Brückenkonstruktion einmal ersetzt, der Vorzug zu geben. Damit ist nicht exakt die in den Unterlagen beschriebene "Variante II (D 2)" gemeint, sondern eine "Ersatzbrücke", wie sie dem Regierungspräsidium als

Alternative bekannt ist, und die auch von anderer Stelle gefordert wird. Sie wurde im Rahmen der Planfeststellung jedoch nicht untersucht. Eine zweite Rheinbrücke ist auch deswegen nicht nötig, weil nach den uns vorliegenden Informationen der Verkehr auf der bestehenden Rheinbrücke seit 12 Jahren stagniert. Eine neue Brücke würde nur zusätzlichen Verkehr in die Region anziehen. Dies ist dem Natur- und Umweltschutz nicht zuträglich und muss deswegen von uns abgelehnt werden.

Durch das in Rheinland-Pfalz durchgeführte Raumordnungsverfahren (ROV) wurde eine Entscheidung für eine Nordvariante (Variante I) getroffen, obwohl aus naturschutzfachlicher Sicht die Paralleltrasse die umweltverträglichste Variante darstellt und diese Variante daher aus Gründen des Schutzes der Natur weiter zu verfolgen wäre. – Die Entscheidung für eine Nordvariante ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar!

Es erfolgte ferner kein ROV in Baden-Württemberg, da die Position der Brücke durch das ROV in Rheinland-Pfalz bereits auf einen Bereich von wenigen 100m festgelegt wurde. Eine Alternativenprüfung ist jedoch unbedingt erforderlich, da erhebliche Beeinträchtigungen organismischer Vorkommen im Bebauungsgebiet eintreten werden. Im Übrigen ist die Suche nach Alternativen auch aus dem Bundesnaturschutzgesetz ableitbar.

Es wurde für die speziellen Artenschutzprüfungen zu wenig und zu engräumig kartiert. Um nur eine Großgruppe zu nennen: Warum wurden keine nachtaktiven Insekten, insbesondere die durch den Autoverkehr stark in Mitleidenschaft geratenden Nachtfalter bearbeitet? Die Sogwirkung von Straßen auf Nachtfaltervorkommen ist bekannt, es kommt zum Auslöschen ganzer Korridore entlang stark befahrener Straßen. Im Versuch schlug ein einzelnes Auto auf 1 km ca. 3000 Insekten tot. – Zur Illustration der Auswirkung: die Anzahl der innerhalb einer einzigen Minute auf Europas Straßen durch Autoschlag getöteten Insekten sind bis zu mehre tausend Billionen (1x10¹⁸; d.h. die Trillionen werden überschritten).

Rätsel geben die in den Verträglichkeitsprüfungen zu den FFH- und Vogelschutz-Gebieten (Natura-2000) gemachten Angaben zur Wiederherstellbarkeit von Habitaten auf. Z.B. Alteichen-Wälder und Heldbockpopulationen sollen "in kurzen und mittleren Zeiträumen" wieder herstellbar sein??? Eisvögel sind aus dem Gebiet bekannt und beim Nahrungserwerb an der Alb zu beobachten, sie werden als Gast aus RLP abgestempelt. Nicht nachzuvollziehen ist auch, dass der Bau einer "Irritationsschutzwand" gar eine Verbesserung für das Vogelschutzgebiet bewirken soll! Von der Biotopzerschneidenden Wirkung des gigantischen Straßenbauwerkes ist im Landschaftspflegerischen Begeleitplan keine Rede.

Von laut Gutachten betroffenen rund 147 Arten sollen angeblich ca. 75 durch "Minimierung" unter die Erheblichkeitsschwelle gedrückt werden, der Rest soll in Huttenheim und Eggenstein "abgegolten" werden. Diese Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen. Sie sind ungeeignet, da sie nicht im Gebiet der Eingriffe erfolgen oder dort nicht geeignet sind. Die "Überbrückung des Rheins und der Alb bereits ab den vorhandenen Deichen, um Retentionsverluste zu verhindern und die Durchlässigkeit im Deichvorland (für Hochwasserereignisse und Fauna-Bewegungen) zu erhalten" sind keine Vermeidungsmaßnahmen, sie dienen dem Hochwasserschutz. Der unter dem Punkt "Leistungsfähigkeit des Bodens als Standort für natürliche Vegetation" stehende Satz "Der überwiegende Anteil der Böden des UG weist eine geringe Bedeutung als Standort für natürliche Vegetation auf" ist schlichtweg falsch.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Robert Trusch
Harald Dannenmayer