



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – STRASSENWESEN UND VERKEHR

Protokoll zur 1. Sitzung des Projektbegleitkreis B36 / B293, Querspange 2. Rheinbrücke

— **Ort:** Regierungspräsidium Karlsruhe, Schlossplatz 4-6, Karl-Miltner-Saal

Zeit: 07.11.2019, 10-13 Uhr

Teilnehmende Organisationen:

Regierungspräsidium Karlsruhe

Stadt Karlsruhe

Stadtwerke Karlsruhe GmbH

— Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH

Karlsruher Bürgervereine (Neureut, Knielingen)

Ortsverwaltung Knielingen

Transnet BW

Netze BW

Open Grid Europe

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Landesnatschutzverband

Naturschutzverbund Deutschland

BUND

Ziel des Termins

Vorstellung des aktuellen Planungsstandes und Sammlung von Hinweisen und Anregungen aus dem Projektbegleitkreis zur Unterstützung der anstehenden Variantenentscheidung.

Ablauf

TOP 1: Begrüßung (Axel Speer, RPK)

TOP 2: Einstieg und Rolle des Projektbegleitkreises (Katharina Kuch, RPK)

TOP 3: Überblick über die Maßnahme (Lilian Velten, RPK)

TOP 4: Vorstellung des aktuellen Planungsstandes

- der technischen Planung (Carlo Bös, Mailänder Consult)
- der Landschaftsplanung (Ute Nolda, Modus Consult Speyer)

TOP 5: Weitere Planungsschritte (Lilian Velten, RPK)

TOP 6: Fragen und Anmerkungen

TOP 7: Information über weiteres Vorgehen

Zu Top 1 – Begrüßung

Axel Speer, Leiter des Referats für Straßenplanung, begrüßt die Teilnehmenden des Projektbegleitkreises zur Sitzung und stellt die inhaltliche Verknüpfung mit der geplanten 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth her. Er weist die Teilnehmenden in diesem Zusammenhang auch auf das am 06.11.2019 ergangene Urteil des OVG Koblenz bezüglich der Planfeststellung der zweiten Rheinbrücke auf Pfälzischer Seite hin, das den Planfeststellungsbeschluss für gültig erklärt.

Zu Top 2 – Einstieg und Rolle des Projektbegleitkreises

Frau Kuch, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, erläutert das Ziel der Veranstaltung und den Hintergrund der Einrichtung des Projektbegleitkreises. Ziel der Sitzung ist es, die Mitglieder des PBKs zunächst auf einen einheitlichen Informationsstand zu bringen, um anschließend Hinweise und Anregungen zu den ausgearbeiteten Varianten aufzunehmen, die dann für die anstehende Variantenentscheidung unterstützend herangezogen werden können.

Weitere Sitzungen des Projektbegleitkreises zu wichtigen Meilensteinen des Projekts sind vorgesehen.

Da tiefgehende fachliche Absprachen im Projektbegleitkreis aufgrund seiner Größe nur schwer möglich sind, ist auch die Bildung von Unterarbeitskreisen denkbar.

Der Projektbegleitkreis entscheidet gemeinsam, wie die Sitzungen an die Presse und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Zu Top 3 – Überblick über die Maßnahme

Lilian Velten, Projektleiterin beim Regierungspräsidium, gibt einen Überblick über die Maßnahme. Im Planfeststellungsbeschluss zur 2. Rheinbrücke wurde der Vorhabenträger verpflichtet, die Planung des sich im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für den Ausbau Bundesfernstraßen befindlichen Vorhabens „B 36, Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“ konsequent weiter zu betreiben und unverzüglich fertig zu stellen

Der offizielle Projektname lautet „B36 / B293 Querspange 2. Rheinbrücke“.

Sie fasst außerdem die Ergebnisse des Gutachtens zur Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands für den Betrieb MiRO („Störfallgutachten“) zusammen. Im Gutachten gibt es im Ergebnis einen Plan, der die Mindestabstände für die verschiedenen Gefahrenquellen zusammenfasst und in einer geglätteten Hüllkurve („rote Linie“) darstellt. Auf den aktuellen Lageplänen der Varianten ist diese Linie ebenfalls rot eingezeichnet.

Zu Top 4 – Vorstellung des aktuellen Planungsstandes

Carlo Bös – Technische Planung

Carlo Bös vom beauftragten Planungsbüro Mailänder Consult gibt einen Einblick in die bisherigen Planungsüberlegungen und stellt den aktuellen Stand der technischen Planung vor. Die Planung knüpft an die Planfeststellung der 2. Rheinbrücke an. Der Planungskorridor wird im Norden durch die MiRO, im Osten durch die Kläranlage und im Süden von der Wohnbebauung Knielingens begrenzt.

Es werden drei Varianten vorgestellt. Diese stellen Weiterentwicklungen der bereits beim Umwelt-Scoping vorgestellten möglichen Trassenkorridore dar.

Zuerst wurden 2 Varianten ausgearbeitet:

- Variante 1: Anschluss an die B 36 südlich der Kläranlage und unmittelbar südlich des geplanten Gewerbegebietes
- Variante 2: Anschluss an die B 36 nördlich der Kläranlage und möglichst nah am Betriebsgelände der MiRO

Als im September das Ergebnis des Störfallgutachtens vorlag, war klar, dass von allen Varianten, die nördlich der Kläranlage an die B 36 anschließen, aus Sicht des Störfallrechts dringend abzuraten ist, da der Mindestabstand bis auf das Gelände der Kläranlage reicht und eine Straßenführung außerhalb des durch die rote Linie begrenzten Sicherheitsbereichs nicht möglich ist. Eine Linie innerhalb des Störfallbereichs käme nur in Frage, wenn es keine andere störfallrechtliche Lösungsmöglichkeit gäbe. Deshalb wurde Variante 3 erarbeitet:

- Variante 3: Anschluss an die B 36 südlich der Kläranlage, aber weiter abgerückt von Knielingen

Die Straße wird 2-bahnig mit vier Fahrstreifen geplant. Ein einbahniger, zwei-streifiger Querschnitt ist laut Verkehrsgutachter bei der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht ausreichend.

Die vorgestellten Varianten zeigen jeweils unterschiedliche Lösungen für die Knoten- und Anschlusspunkte an die B 293/B10 (im Westen), Eessostraße (Anbindung an das untergeordnete Straßennetz) und B 36 (im Osten). Diese Lösungen sind bei den Varianten untereinander austauschbar (Baukastenprinzip).

Zuerst wird der Anschluss an die B 293/B 10 vorgestellt. Aufgrund der engen Knotenpunktfolge und der komplexen Verknüpfungen der Fahrbeziehungen wird voraussichtlich zu

einem späteren Zeitpunkt eine Mikrosimulation erforderlich, um entscheiden zu können, ob eine Vorsortierung und damit zusätzliche Kreuzungsbauwerke erforderlich werden.

Anschließend werden die Knotenpunkte für die Verknüpfung mit der Eссоstraße vorgestellt. Dies ist, wenn die Eссоstraße in ihrer heutigen Lage beibehalten werden soll, teilplanfrei mit versetztem Anschluss möglich. Wenn die Eссоstraße verschwenkt wird, kann der Anschluss über ein halbes Kleeblatt erfolgen. Die dritte Knotenpunktvariante ist ein plangleicher Anschluss mit Lichtsignalanlage (Ampel).

Zuletzt wird der Anschluss an die B 36 besprochen. Für den Anschluss nördlich der Kläranlage wurde unter Bezug auf den Vorschlag des Ortschaftsrates Neureut ein Knoten mit zwei verschachtelten rechtsliegenden Trompeten entworfen. Mit diesem Anschluss ist Neureut nicht direkt an die Querspange angebunden, aber sonst sind alle bestehenden Fahrbeziehungen möglich.

Der südliche Anschluss an die B36 bietet mehrere Herausforderungen: eine alte Öldeponie, in die nicht eingegriffen werden sollte, die geplante Erweiterungsfläche der Kläranlage im Norden, die Tennisplätze und Bebauung im Osten, der Anschluss Sudetenstraße, eine Gärtnerei und eine Kaserne im Süden. Noch weiter südlich befindet sich ein Bahnübergang. Zwar werden die Gleise aktuell nur selten befahren, eine Reaktivierung der Strecke für den ÖPNV wird derzeit untersucht.

- Die in Variante 1 trassierte linksliegende Trompete hat den Nachteil, dass mit den Rampen Teile der Tennisanlage überbaut werden. Zudem ergeben sich durch die erforderlichen seitlichen Bauabstände an Bundesstraßen Einschränkungen für Hochbauten in der möglichen Erweiterungsfläche der Kläranlage.
- Variante 2 zeigt eine weiter südlich liegende Trompete. Diese hat den Vorteil, dass nicht in die Tennisplätze eingegriffen werden muss. Ebenfalls entfallen die baulichen Einschränkungen für einen Kläranlagenausbau. Jedoch müsste die Anbindung der Sudetenstraße nach Süden verlegt werden, da die Länge des Verflechtungsstreifens zwischen der Anschlussstelle und der Sudetenstraße zu kurz wäre. Die Anbindung der Sudetenstraße müsste dann im Bereich des Bahnübergangs angeordnet werden.
- Variante 3: Hier wird der Verkehr, der von der Querspange auf die B 36 Richtung Süden möchte, über eine Rampe frühzeitig abgeleitet und über einen neu herzustellenden Kreisverkehr und die Sudetenstraße auf die B 36 geführt. Der Vorteil dieser Lösung ist, dass durch den Entfall des Verflechtungsstreifens die Einmündung der Sudetenstraße an der jetzigen Stelle bleiben kann und nicht auf die Flächen der Tennisanlage eingegriffen werden muss.

- Variante 4: Anschluss plangleich mit Lichtsignalanlage. Hier sind 9 bis 10 Fahrstreifen auf der B 36 und 6 bis 7 Fahrstreifen auf der Querspange im Knotenpunktbereich nötig, damit der Knoten ausreichend leistungsfähig ist. Dies hat eine immense Flächenversiegelung zur Folge.

Zu allen Varianten ist ein straßenbegleitender Radweg geplant. In den aktuellen Trassenentwürfen wurden auch entsprechende Führungen und Anbindungen an den Knotenpunkten vorgesehen.

Zum Schluss werden noch die Bewertungskriterien für die Auswahl der Vorzugsvariante vorgestellt. Die Bewertungskriterien sind der RE (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) entnommen. Zusätzlich werden noch die Kriterien Lärmimmission, Externe Sicherheitseinflüsse und Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit mit aufgenommen. Die Bewertung kann erst abschließend vorgenommen werden, wenn die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) fertiggestellt ist.

Ute Nolda – Umweltplanung

Ute Nolda, bei Modus Consult Speyer für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zuständig, erläutert, dass die tiefergehenden umweltfachlichen Untersuchungen fortschreiten werden, sobald die Varianten im Detail feststehen.

Sie ergänzt, dass die UVS modular angefertigt wird, sodass die verschiedenen Linienvarianten mit jeweils variierenden Knotenpunktlösungen bewertet werden können.

Lilian Velten – weitere Planungsschritte

Basierend auf den heutigen Hinweisen und Anmerkungen werden die Varianten weiter ausgearbeitet. Daraufhin wird die Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt.

Sobald dies erfolgt ist, wird die Variantenentscheidung basierend auf den vorgestellten Kriterien getroffen.

Zu TOP 5 – Fragerunde

Num-mer	Typ	Frage	Antwort
Allgemeine Fragen			
1	Frage	Wird auch eine Nullvariante in der Planung berücksichtigt?	Axel Speer: Die Nullvariante wird im Rahmen der Planfeststellung ebenfalls betrachtet. Hierbei gilt die gesetzliche Grundlage.
2	Frage	Warum wurde die Fläche des vorgeschlagenen Naturschutzgebiets (NSG) bei der Planungsgrundlage nicht dargestellt?	Carlo Bös und Axel Speer: In der Präsentation wurde die technische Planung dargestellt. Vorhandene Naturschutzgebiete wurden dargestellt. Derzeit besteht keine konkrete Planung seitens der höheren Naturschutzbehörde.
3	Anmerkung	Es ist schwierig während der Sitzung eine Aussage zu den Varianten zu machen, da die Planung neu ist und die betroffenen Flächen zuerst genau betrachtet werden müssen.	Carsten Hackbarth: Die aktuell eingezeichneten Linien sind noch nicht der Endzustand. Erst wenn eine Linie der Varianten für den weiteren Entwurf festgelegt ist, kann eine konkretere Untersuchung vorgenommen werden. Dabei kann es im Zuge von Vermeidung/Minderung von Eingriffen auch noch zu gewissen Änderungen an der gewählten Linie kommen. Eine vertiefte Untersuchung der jeweils betroffenen Flächen ist erst dann realisierbar. Die heutige Sitzung dient dazu, Hinweise zu sammeln, mit Hilfe derer die Führung der Varianten verfeinert werden kann.

4	Frage	Wird Variante 2, die nördlich durch das Störfallgebiet verläuft, aufgrund der Planungskriterien direkt verworfen? Es gibt ein Beispiel, wobei eine Straße mit Hilfe eines überirdischen Tunnels abgeschirmt wurde.	Axel Speer und Lilian Velten: Der aktuelle Fall unterscheidet sich vom genannten Beispiel des überirdischen Tunnels, da dort ein Bestand angepasst wurde, während wir bei der Querspange einen Neubau vornehmen. Variante 2 wird dennoch nicht direkt verworfen, da es möglich ist, dass während der Planung der anderen Varianten ein Aspekt auftritt, der stärker wiegt, als das Störfallrecht.
5	Frage	Die Linie des Störfallgutachtens verläuft durch die Kläranlage. Warum darf diese dort sein aber keine Straße?	Barbara Rathmer, Katharina Kuch und Carlo Bös: Da die Kläranlage selbst auch ein Industriebetrieb ist, gelten andere Richtlinien. Es ist möglich die Mitarbeiter durch individuelle Maßnahmen in Betrieben zu schützen. Das angefertigte Störfallgutachten ist spezifisch auf die geplante Querspange bezogen. Dennoch werden alle Varianten gleichermaßen untersucht und bewertet.
6	Frage	Berücksichtigt das Störfallgutachten die Wahrscheinlichkeit einer Störung? Kann man nicht einfach eine Lichtsignalanlage bauen, die den Verkehr ggf. unterbricht?	Gerd Uppner: Das Störfallgutachten wurde nach KAS-18 Richtlinien durchgeführt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Störfalls spielt dort keine Rolle. Das Deutsche Störfallrecht unterscheidet sich hier von anderen Ländern. Man geht davon aus, dass ein Störfall eintritt und trifft entsprechende Maßnahmen. Carlo Bös:

			<p>Die Lichtsignalanlage wurde auch bei Vorbesprechungen thematisiert, würde das Problem aber nicht beheben, da Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt eines Störfalls bereits auf der Straße befinden dennoch betroffen wären.</p> <p>Lilian Velten: Das Störfallgutachten wird dem Protokoll der Sitzung angehängt. (s. Anlage 4)</p>
7	Anmerkung	<p>Auch das Schutzgut 'Fläche' soll besonders berücksichtigt werden. Es soll flächensparend gearbeitet werden.</p>	<p>Ute Nolda: Dies wird im Rahmen der Auswirkungsprognose der UVS berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist wichtiger Bestandteil der Variantenentscheidung. Ein Kompensationskonzept für die Flächen wird später fertiggestellt.</p> <p>Lilian Velten: Die vorliegende Planung trifft bereits Maßnahmen um Flächen zu sparen. So wurden Seitenstreifen beispielsweise durch Nothaltebuchten ersetzt.</p>
8	Frage	<p>Wie wurde der Verkehr der Zukunft berücksichtigt?</p>	<p>Axel Speer: Der Einstufung der Maßnahme im vordringlichen Bedarf des Bedarfplans liegt die Verkehrsprognose 2030 des Bundes zugrunde. Für das konkrete Projekt wird ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Das aktualisierte Verkehrsgutachten wird dem Projektbegleitkreis zur</p>

			Verfügung gestellt, sobald es vorliegt. Die letzten Zahlen (Fort-schreibung 2018) werden dem Protokoll angehängt (s. Anlage 5).
9	Anmer-kung	Der PBK ist sehr wertvoll. Zu Fachthemen sollten zusätzlich Arbeitskreise eingerichtet werden.	Axel Speer: Das ist durchaus vorstellbar.
10	Frage	Warum ist es notwendig die Straße 4-spurig zu bauen? Ist der Südanschluss wirklich notwendig?	Axel Speer: Der 4-streifige Ausbau ergibt sich aus dem Verkehrsgutachten, welches täglich rund 27.000 Fahrzeuge auf der Strecke prognostiziert. Wenn zwei Bundesstraßen verknüpft werden, sind alle Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen.
11	Frage	Bezieht sich das Verkehrsgutachten auf die vorgestellten Varianten? Werden dabei auch die Leistungsfähigkeiten der verschiedenen Knotenpunkte berücksichtigt?	Lilian Velten: Für die Planfeststellung sind Prognosen für alle Knotenpunktvarianten mit einem Prognosehorizont von 2035 vorgesehen. Ggf. wird auch eine Mikrosimulation angefertigt. Carlo Bös: In der Voruntersuchung wird die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nachgewiesen. Alle vorgestellten Knotenpunkte sind also leistungsfähig.
Fragen zu Variante 1			
12	Anmer-kung	Lärmschutz ist für Knielingen bedenklich. Das Problem der Sicherheitszone bei MiRO muss aber anerkannt werden.	Carlo Bös: Der Lärmschutz wird berücksichtigt, sowie die Hochwassersituation. Die Straße wird vermutlich in leichter Dammlage verlaufen.

13	Frage	Bleibt das Gleis entlang der Esso-Straße unangetastet?	Carlo Bös: Ja, das elektrifizierte Gleis bleibt unangetastet und wird in der Planung berücksichtigt.
14	Frage	Die erforderlichen Ausgleichsflächen werden eine Herausforderung. Lassen sich die Störquellen bei MiRO beseitigen?	Ute Nolda: Es stimmt, die nördliche Variante wäre aus Sicht des Naturschutzes voraussichtlich am wenigsten kritisch. Gerd Upper: Die Störquellen sind die Tanks auf der Anlage. Diese lassen sich kaum verschieben. Dies wurde zwar einmal in der Unternehmensgeschichte getan, löst aber einen Dominoeffekt aus.
15	Frage	Braucht man langfristig alle Tanks auf der MiRO Anlage?	Gerd Upper: Nach aktuellem Stand werden alle Tanks genutzt und werden benötigt.
16	Frage	Was ist die Bewertungsgrundlage für das Schutzgut Fläche? Werden auch landwirtschaftliche Flächen berücksichtigt?	Ute Nolda: Sowohl ökologische Kriterien als auch die Flächennutzung werden bei der Bewertung der Fläche berücksichtigt. So beispielsweise auch Vorrangfluren. Es wird die Qualität und Art der Fläche auch in landwirtschaftlicher Hinsicht berücksichtigt.
Fragen zu Variante 2			
17	Frage	Wird beim Störfallgutachten nicht mit Gradienten gearbeitet? Der Schadefekt sollte bei steigendem Radius ja abnehmen.	Gerd Upper: Der Schadefekt nimmt in der Tat ab, im Gutachten wurden die nach KAS-18 vorgeschriebenen Grenzwerte einbezogen. In diesem Fall

			war dies die Grenzwärmestrahlung. Toxizität hat hier keine signifikante Auswirkung.
18	Anmerkung	Falls Variante 2 realisiert wird kann das „Vorhaben 19“ von Transnet BW nicht realisiert werden.	
19	Frage	Gibt es wirklich gar keine Schutzmaßnahmen, die Variante 2 ermöglichen würden?	Gerd Upper: Die Seveso-III-Richtlinien liefern Abstandsvorgaben. Bevor man überlegt, wie man Menschen im Gefährdungsgebiet schützen kann muss vermieden werden, dass sie dort hinkommen.
20	Frage	Wie ist die Gefahrenlage genau zu verstehen – Wenn Hitze das Problem ist, warum stellen dann auch Gase eine Gefährdung dar?	Gerd Upper: Die Gase entstehen im Verbrennungsprozess.
21	Frage	Wie ist bei den verschiedenen Knotenlösungen der Effekt auf die Alb? Insbesondere auch durch die Entwässerung der Straße und Schattenwurf durch die 4-streifige Straße..	Carlo Bös, Axel Speer: Dies wird noch genauer untersucht. Weiteres kann geklärt werden, sobald eine Vorzugstrasse vorliegt. Ziel wird es sein, die Entwässerung so zu gestalten, dass es nicht zu einer Verschlechterung des Gewässerzustandes kommt.
Fragen zu Variante 3			
22	Anmerkung	Die Durchschneidung des ehemaligen Panzerübungsplatzes und dessen aktueller Pflegestand sowie der Zielzustand müssen berücksichtigt werden (sog. „Waid“).	Ute Nolda: Im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung wird der Zielzustand berücksichtigt.

23	Frage	Sind Lärmschutzmaßnahmen auf Knielinger Seite vorgesehen?	Axel Speer: Ja, wenn die schalltechnische Berechnung dies ergibt. Die Höhe ist abhängig vom Abstand zur Bebauung.
Fragen zum westlichen Knotenpunkt B 10/ B293			
24	Frage	Sind die Rampen einspurig vorgesehen?	Axel Speer und Carlo Bös: Aktuell sind einspurige Rampen vorgesehen. Für eine definitive Aussage muss die Verkehrsanalyse und ggf. die Mikrosimulation abgewartet werden.
25	Frage	Wurde die Wegfindung für Autofahrer berücksichtigt?	Carlo Bös: Dies wurde in der Planung beachtet.
26	Frage	Wann soll das aktualisierte Verkehrsgutachten vorliegen?	Lilian Velten: Das aktualisierte Verkehrsgutachten soll 2020 vorliegen.
27	Frage	Berücksichtigt das Verkehrsgutachten auch die Weiterentwicklung des ÖPNV?	Lilian Velten: Ja, der Gutachter lässt alle Daten, die verfügbar sind in die Prognosen einfließen. Zu diesem Zweck ist er auch in Kontakt mit der Stadt.
Fragen zum Knotenpunkt Eessostraße			
28	Frage	Werden die Radverbindungen und Grünverbindungen wieder hergestellt wenn es zu einer Überbauung kommt?	Axel Speer: Ja, deshalb ist die Stadt bei allen Planungssitzungen dabei.
29	Frage	Wie hoch wird das Bauwerk werden?	Axel Speer: Ausschlaggebend ist hier die Höhe der elektrifizierten Bahngleise, ca. 6 bis 7 Meter über den Gleisen. Details stehen noch nicht fest.

30	Frage	Wichtig ist, dass die Hochwassersituation nicht verschlechtert wird.	Carlo Bös: Dieser Punkt wird bei der weiteren Planung und Abstimmung berücksichtigt.
Fragen Zum Knotenpunkt B36 (linksliegende Trompete)			
31	Anmerkung	Das Schutzgut Mensch ist hier kritisch und entsprechende Schutzmaßnahmen sollen betrachtet werden.	Axel Speer: Ausschlaggebend für diese Variante war die Länge der Einfädelspur Richtung Sudetenstraße. Der Lärmschutz wird untersucht.
32	Anmerkung	Auch in Richtung Neureut werden Schutzmaßnahmen ein wichtiges Thema darstellen.	Axel Speer: Das Thema Lärmschutz wird auch an den Rampen untersucht werden.
Fragen zum Knotenpunkt B36 (Umleitung Rechtsabbieger)			
33	Frage	Was ist die gepunktete Linie, die südlich an den Kreisverkehr andockt?	Carlo Bös: Hier wäre rein hypothetisch eine Anbindung an ein zukünftiges Gewerbegebiet möglich. Der Kreisverkehr ist westlich der Gewächshäuser eingezeichnet, da so am meisten Fläche gespart wird.
34	Frage	Wäre es auch möglich die Gleise tiefer zu legen und somit mehr Flexibilität bei der Gestaltung des Knotenpunktes zu erlangen?	Axel Speer und Reinhard Bickelhaupt: Bei Neureut gibt es bereits ein ähnliches Unterführungsbauwerk. Es würden hierbei allerdings sehr hohe Bau- und Unterhaltskosten anfallen. Da nur eine sehr geringe Längsneigung der Gleise möglich ist wäre ein solches Bauwerk sehr lang und somit wirtschaftlich nicht darstellbar.

35	Anmerkung	Eine zukünftige Reaktivierung der Strecke für den ÖPNV ist durchaus möglich. Diese Option ist unter anderem auch im aktuellen Landeskonzept zu Streckenreaktivierungen vorgesehen. Sie wurde für die Fortschreibung des Regionalplans und des KVV-Nahverkehrsplans gemeldet, hierzu werden aktuell Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt. Eine Knotenpunktvariante, bei der ein neuer (bzw. zusätzlicher) Kfz-tauglicher Bahnübergang entsteht, ist nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz grundsätzlich nicht zulässig.	
Fragen zum Naturschutz			
36	Anmerkung	Die Freiraumplanung, konkret der Freiraumentwicklungsplan der Stadt von 2017, sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	Ute Nolda: Dies wird aufgenommen.
37	Frage	Ist die Lage von Wiederherstellungsflächen (LRT 6510) bekannt?	Ute Nolda: Dies wurde beim Umwelt-Scoping bereits aufgenommen.
38	Frage	Steht der Suchraum für Ausgleichsmaßnahmen bereits fest?	Ute Nolda: So weit ist der Prozess noch nicht fortgeschritten.
39	Anmerkung	Ein Fahrplan für Erhebungen zum Naturschutz wäre wertvoll und eine Arbeitsgruppe zum Thema Naturschutz wünschenswert.	Ute Nolda: Eine tabellarische Aufarbeitung ist grundsätzlich möglich. Eine Lösung wird im bilateralen Kontakt nach der Sitzung gefunden.
Fragen zu Bewertungskriterien			

40	Anmerkung	Die Klimawirkung der Straße ist wichtig und sollte berücksichtigt werden.	Carsten Hackbarth: Dies wird entsprechend der gesetzlichen Vorschriften berücksichtigt.
Sonstige Fragen			
41	Frage	Wie werden der Gemeinderat und der Ortschaftsrat eingebunden?	Axel Speer: Gerne wird die Planung im Gemeinderat vorgestellt, bevor die Öffentlichkeit informiert wird.
42	Anmerkung	Wunsch: bitte Vorträge auch vorher verteilen, Gutachten (Störfall und Fortschreibung VU) zusenden, Format des Protokolls analog der Besprechungen zum Elisabethenwörth, Austauschplattform einrichten.	
43	Anmerkung	Axel Speer: Im Rahmen des Vorentwurfs ist eine Visualisierung der Strecke vorgesehen.	

Weiteres Vorgehen

Das Regierungspräsidium veröffentlicht eine Pressemitteilung darüber, dass die erste Sitzung des Projektbegleitkreises stattgefunden hat. Es ist geplant, die Planung im Gemeinderat vorzustellen, wenn die Vorzugsvariante feststeht. Erst dann wird das Protokoll gemeinsam mit den Präsentationen, dem Störfallgutachten und dem letzten Verkehrsgutachten veröffentlicht und findet eine Bürgerinformation statt.

Die nächste Sitzung des Projektbegleitkreises wird voraussichtlich Mitte 2020 stattfinden, wenn die UVS vorliegt und die Vorzugsvariante ausgewählt wird.

Gez. Kapp, 21.11.2019