



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Projektbegleitkreis zum Projekt „B 36/B 293, Neubau Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“

Protokoll

zur 3. Sitzung am 13.07.2022

Ort: Kraichgausaal, Regierungspräsidium Karlsruhe

Teilnehmende

Planungsteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Axel Speer, Referatsleitung Straßenplanung
Christina Finkbeiner, stv. Referatsleitung Straßenplanung
Carsten Hackbarth, Landschaftsplanung
Carina Langer, Öffentlichkeitsbeteiligung
Beate Stilz, Öffentlichkeitsbeteiligung

Weitere Teilnehmer Regierungspräsidium Karlsruhe

Dr. Henning Breyhan, Industrie Schwerpunkt Luftreinhaltung
Andrea Ebnet, Planfeststellungsbehörde
Anja Penell, Landschaftsplanung
Peter Vogel, Naturschutz und Landschaftspflege

Ingenieurbüros/Projektpartner

Elke Gericke, Modus Consult Gericke

Christian Müller, Mailänder Consult

Kommunen

Alexander Bantz, Naturschutzbehörde, Stadt Karlsruhe

Kerstin Bellm, Umwelt- und Arbeitsschutz (UA), Stadt Karlsruhe

Katherina Fies, Umwelt- und Arbeitsschutz (UA), Stadt Karlsruhe

Axel Grether, Rechnungsamtsleiter Ortsverwaltung Neureut, Stadt Karlsruhe

Marc Lange, Zentraler juristischer Dienst, Stadt Karlsruhe

Hans-Volker Müller, Gartenbauamt, Stadt Karlsruhe

Sigrid Puschmann, Tiefbauamt, Stadt Karlsruhe

Sabine Rechner, Wasserbehörde, Stadt Karlsruhe

Anna Schneider, Liegenschaftsamt, Stadt Karlsruhe

Bernd Struck, Forstamt, Stadt Karlsruhe

Brigitte Stummer, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe

Ulrich Wagner, Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe

ÖPNV

Fabio Bohner, AVG/VBK

Verbände

Artur Bossert, Naturschutzbund Deutschland

Dr. Dirk-Michael Harmsen, Landesnaturschutzverband

Hartmut Weinrebe, BUND

Dr. Andreas Schmidt, Kreisbauernverband / Freie Bauern

Karlsruher Bürgervereine

Christian Büttner, Nordstadt

Dr. Markus Dreixler, Nordweststadt

Simone Gefäller-Neumann, Neureut-Heide

Dr. Helmut Rempp, Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine

Prof. Dr. Jan Riel, Knielingen

Wirtschaft

Gerd Upper, Störfallbeauftragter, MiRO

Leitungsträger

Julia Preuß, Fichtner Management Consulting (für TransnetBW)

TOP 1: Begrüßung

Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden des 3. Projektbegleitkreises (PBK) zur „B36, Querspange 2. Rheinbrücke“ und stellt die Agenda des heutigen Treffens vor. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde den Teilnehmenden vorab zur Verfügung gestellt.

Herr Speer, Leiter des Referats Straßenplanung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden und verweist auf den letzten PBK, aus dem das RPK einige Themen mitgenommen hat, deren Prüfung zugesagt wurde.

Frau Finkbeiner, stellvertretende Leiterin des Referats Straßenplanung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden.

TOP 2: Einstieg und Historie

Frau Finkbeiner wirft einen Rückblick auf die zwei vergangenen Projektbegleitkreise (PBK) und die Entstehung der vier Varianten.

Im ersten PBK am 7. November 2019 wurden der Trassenkorridor aus dem Scopingverfahren mit den Varianten 1 bis 4 vorgestellt. Aus dem Thema Artenschutz hatte sich die Variante 1b ergeben.

Im zweiten PBK am 9. Juli 2021 wurde das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgestellt. Darin wurden drei Knackpunkte herausgearbeitet, die die Genehmigungsfähigkeit beeinträchtigen können:

1. Störfallbereich (Abstandsgebot nach Seveso-III-Richtlinie mit BImSchG)
2. Lärmschutz (BImSchG mit 16. BImSchV)
3. naturschutzfachlich sensibler Bereich und dem Besonderen Artenschutz: die Waid (Zugriffsverbot nach BNatSchG i. V. m. FFH-Richtlinie)

Insbesondere die Durchgängigkeit zwischen den artenreichen Schutzgebieten im Norden und der Waid sowie dem Vorkommen der Knoblauchköte im Graben im schmalen Korridor zwischen Miro und Klärwerk führen zu Verbotstatbeständen. Drei der vier Varianten – 1a, 2 und 3 – sind aufgrund der Herausforderungen im Artenschutz nicht genehmigungsfähig. Ausschließlich Variante 1b ist zumutbar.

TOP 3 Was ist seit der letzten Sitzung passiert:

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat geprüft, ob es Alternativen (Untervarianten) zu den Varianten 2 und 3 gibt, die genehmigungsfähig sind.

3.1 Gibt es eine genehmigungsfähige Alternative für die Variante 2?

In diesem engen Korridor wurde die Knoblauchköte gefunden. Darüber hinaus gibt es elf Fledermausarten, die hier „queren“. Im Norden befindet sich der kleine Bodensee sowie verschiedene Schutzgebiete und südlich die Waid. Die Fledermausarten mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Flughöhe etc.) würden hier mit der Bundesstraße kollidieren, sofern diese ebenerdig verlief.

Folgende Alternativen hat das RPK geprüft:

- Fahrbahn höhengleich (UVS: nicht genehmigungsfähig)
- Aufgeständerte Fahrbahn (UVS: nicht genehmigungsfähig)
- Tunnel in offener Bauweise

Im schmalen Korridor zwischen Miro und Kläranlage würde man eine offene Baugrube in einer Breite von ca. 27 Metern für die Umsetzung benötigen. Damit stellt sich ein Verbotstatbestand ein, womit diese Variante nicht genehmigungsfähig wäre.

- Tunnel geschlossene Bauweise ohne Standstreifen

Für einen Straßenquerschnitt bietet sich der runde Querschnitt nicht wirklich an. Darüber hinaus werden mindestens 500 Meter Entwicklungslänge für die Bereiche, die in den Tunnel führen, benötigt, damit die Straßenführung wieder an die Oberfläche kommt. Die Pannenbuchten sind über Vereisungstechnik zu erstellen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Habitat der Knoblauchköte zerstört wird, womit der Verbotstatbestand eintritt.

- Tunnel geschlossene Bauweise mit Standstreifen

Für die Tunnelvortriebsmaschine wird eine Überdeckung im Kiessand-Gemisch von 12 bis 18 Metern benötigt. Für die Rampen bedarf es mindestens 700 m in offener Bauweise. Dadurch verlängert sich der Tunnel auf 1,8 Kilometer. Bei dieser Länge ist ein Querschlag zwischen den beiden Röhren einzurichten, damit Krankenwagen und Rettungsfahrzeuge in die andere Röhre fahren können. Der Abstand sollte mindestens 3, besser 8 bis 10 Meter sein. Für einen Tunnel in dieser Größenordnung sind weitere Flächen für Löschwasserbecken, Havariebecken und Betriebsgebäude vorzusehen. Der östliche Tunnelmund wird in Richtung Ortsteil Neureut strahlen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind umzusetzen. Aufgrund der Eingriffe in Biotope sind weitere Ausgleichmaßnahmen durchzuführen.

Die Anschlussstelle an die bestehende B 36 ist zu überplanen. Aber: Aus natur-schutzfachlicher Sicht wäre diese Variante wahrscheinlich genehmigungsfähig.

3.2 Gibt es eine genehmigungsfähige Alternative für die Variante 3?

Variante 3 aus dem Scoping quert die Waid, sodass es aus landschaftsplanerischer Sicht zu Konflikten mit geschützten Arten kommt. Eine Mischung aus Variante 2 im Westen und Variante 1b im Osten wurde geprüft. Wie bei Variante 1b tangiert diese Untervariante die Waid nur am Rande und ist damit eine genehmigungsfähige Alternative, die weiter untersucht wurde.

3.3 Gibt es städtebaulich verträgliche Alternativen für die Variante 1b?

Bei den Varianten 1b und 3d führt die Trassenführung relativ nah an Knielingen entlang. Aufgrund des Schutzes der Waid rückt die Trasse nah an die Blindstraße. Ohne Lärmschutz würde es Grenzwertüberschreitungen geben (49 dB nachts), weshalb aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle) benötigt werden. Mit diesen Maßnahmen zeigt die Lärmschutzuntersuchung keine Überschreitung der Grenzwerte an. Da alle Schutzfälle durch aktive Maßnahmen gelöst werden können, gibt es für den Bund kein Erfordernis für eine Einhausung. Gibt es eine andere Möglichkeit? Aus den Maßnahmen zur UVS wurde bislang eine Unterführung der Bundesstraße geplant, um eine Quermöglichkeit für diverse Arten zu ermöglichen. Nach einem Vororttermin waren sich alle Beteiligten einig, dass mit einer Faunabrücke über die geplante Bundesstraße mehr erreicht werden kann als mit einer Unterführung. Die Trasse lässt sich besser in die Landschaft integrieren und die Faunabrücke kann von mehr Arten genutzt werden. Es wird nun mit einer 30 bis 80 Meter langen Faunabrücke in Kombination mit Lärmschutzwänden geplant, wo die Querspange am Nächsten an die Blindstraße rückt.

3.4 Ergebnis der Voruntersuchung mit Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Es gibt drei Varianten, die artenschutzrechtlich genehmigungsfähig wären. Diese wurden 26 Bewertungskriterien (und Unterpunkten) unterzogen:

- Raumstrukturelle Wirkung
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeitsstudie

In der Voruntersuchung wurden alle Varianten mit diesen Kriterien abgeprüft und ein Ranking von 1 Punkt (am schlechtesten) bis zu 5 Punkten (am besten) erstellt.

Bei der Kostenbetrachtung (relevant für Bund und Steuerzahler) liegt die Variante 2E mit Kosten von rund 460 Mio. Euro weit über den Kosten der Varianten 1b und 3d (Kosten rund 100 Mio. Euro).

Bei der Bewertung der Varianten in der Vorplanung liegen die beiden Varianten 1b und 3d mit jeweils 19 Punkten rein rechnerisch vor Variante 2E mit 12 Punkten.

Das Bewertungskriterium ‚Akzeptanz‘ soll im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Raumschaft abgeprüft werden. Dazu ist im Oktober eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung geplant.

Auf die Planung der Knotenpunkte wird im Rahmen der Entwurfsplanung eingegangen. Auf die Bestimmung der Vorzugstrasse haben sie keinen Einfluss.

TOP 4 Weitere Zeitplanung / Ausblick:

- Auswahl der Vorzugsvariante und Abschluss der Voruntersuchung
- Genehmigung des BMDV
- Start Vorentwurf
- Öffentlichkeitsbeteiligung
 - 21. Juli 2022 Vorstellung im Planungsausschuss der Stadt KA, dem OR Neureut und den betroffenen Bürgervereinen
 - Bürgerinformation am 4. Oktober 2022, voraussichtlich in Präsenz

TOP 5 Aktueller Stand 2. Rheinbrücke:

Die Federführung für das Brückenbauwerk hat das Land Rheinland-Pfalz.

Es finden regelmäßige Jour Fixe mit dem RPK statt. Aktuell wurde das Baugrundgutachten mit Bohrungen vergeben. Die Objektplanung und die Tragwerksplanung sollen in diesem Sommer EU-weit ausgeschrieben werden.

Aus dem Vergleich sind auf baden-württembergischer Seite folgende Punkte umzusetzen:

- Verbesserung der Radwegführung im Bereich der B10, Ölkreuz
- Radweg auf der 2. Rheinbrücke mit Netzanbindung
- Diverse Ausgleichmaßnahmen (Alb, Altholzstrukturen, etc.)
- Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV (VM)

Im April 2022 fand eine gemeinsame Besprechung zwischen VM, dem BUND, der Stadt Karlsruhe und dem Auftragnehmer über das Bewertungsschema bzw. die Kriterien für die Szenarien statt. Seither arbeitet das Büro an der Analyse des Nullfalls. Danach geht es weiter mit Entwicklung und Analyse der Planungsszenarien (Maximum ÖPNV, Push & pull) und im Anschluss daran mit dem Vorzugsszenario.

TOP 5 Fragen und Anregungen:

Themen	Antworten
Umwelt und Klimaschutz	
<p>Andreas Schmied, Bauernverband: In der Präsentation wurde nichts über Vögel im Bereich des Offenlandes gesagt.</p>	<p>Herr Hackbarth: Der Schwerpunkt fiel auf die Waid. Andere Arten sind Offenlandarten und werden durch eine Straße nicht so stark beeinflusst. Ein Teil des Jagdgebietes geht verloren, aber dies ist im Variantenvergleich im Verhältnis zu anderen Aspekten zu vernachlässigen. Frau Gericke: Offenlandbereiche wurden im Rahmen der großflächigen Untersuchung berücksichtigt. Variante 1b schneidet unter anderem besser ab, weil sie weniger Fläche in Anspruch nimmt.</p>
<p>Herr Weinrebe, BUND: Der Klimaschutz ist mit Blick auf das Lokalklima in der UVS unterrepräsentiert. Werden Klimawirkungen des Projektes nachgearbeitet?</p>	<p>Herr Speer: Wir gehen derzeit davon aus, dass die Klimaauswirkungen der Fernstraßenausbauplanung bei der Aufstellung des Bundes-Klimaschutzprogramms bereits mitberücksichtigt wurden und somit der Erreichung der Klimaschutzzvorgaben aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz nichts entgegensteht. Frau Finkbeiner: Das Klimaschutzprogramm 2030 hat sechs Handlungsfelder mit 50 Maßnahmen definiert. In den Prognosefällen sind alle Maßnahmen des Bundes enthalten. Auch die Querspange zur 2. Rheinbrücke</p>
<p>Artur Bossert, NABU: Es gibt eine Zerschneidungswirkung bei Variante 3d und damit kaum noch zusammenhängende Flächen. Wo sind die Auswirkungen der Zerschneidung in Untersuchungen dargestellt?</p>	<p>Herr Hackbarth: In der UVS werden Flächenverbrauch, Artenschutz, Landschaftsbild sowie Erholungsnutzen abgebildet. Zum Bereich Offenland ist dargestellt, dass wir Konflikte sehen. Wenn wir in die Entwurfsplanung gehen, schauen wir, wo wir für Amphibienvernetzung tätig werden und Vernetzungsbeziehungen gefördert werden müssen. Für uns in der Planung ist aber auch das geplante Gewerbegebiet zu</p>

	berücksichtigen. Die Variante 3 durchfährt auf größerer Strecke dieses Gebiet und die Variante 1b führt randlich entlang dieses Gebietes. Somit relativiert sich die Zerschneidungswirkung der Straße.
Hans-Volker Müller, Gartenbauamt, Stadt KA: Dass das Kriterium „Umweltverträglichkeitsstudie“ mit fünf Punkten bei Variante 1b angesetzt wird, ist nicht nachvollziehbar.	Frau Finkbeiner: Es wurden fünf Varianten untersucht, die am besten abschneidende Variante erhält fünf Punkte.
Herr Weinrebe: Inwiefern gehen die Vorgaben des Landes aus dem Konzept Mobilität und Klima (Reduktion des Kfz-Verkehrs um 20%) in die Planungen ein? Das Universitätskonzept(?) der Stadt KA sollte herangezogen werden.	Herr Speer: Wir nehmen diesen Punkt nochmal mit.
Querschnitt	
Prof. Dr. Jan Riel, Bürgerverein Knielingen: Wenn wir über die Mobilitätswende reden, erscheint es schlüssig, über eine Reduzierung der Belastung (kleineres Bauwerk, Einbahnigkeit) nachzudenken.	<p>Frau Finkbeiner: Egal welches Verkehrsgutachten wir heranziehen (Hagsfeld, VEP oder Querspange), liegen wir bei einer Verkehrsbelastung von über 20.000 Kfz/24h auf der Querspange. Der Bund geht bei der Querspange von einer überregionalen, autobahnähnlichen Straße (nach RAA-Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) aus, die zweibahnig mit Standstreifen zu planen wäre. Wir gehen nach RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) von einer LS II aus in der Entwurfsklasse 2 (EKL 2). In der RAL gibt es eine Tabelle zur Verifizierung der Entwurfsklasse. Die sagt aus, dass bei >15.000 KFZ/24h in einer höheren Entwurfsklasse geplant werden muss, d.h. EKL 1. Hier dürfen wir, wenn die Verkehrsbelastung <30.000 KFZ/24h liegt, auch zweibahnig OHNE Standstreifen planen.</p> <p>Herr Speer: Die Machbarkeitsstudie zieht sich bis Rheinland-Pfalz und enthält auch ein Umsetzbarkeitskonzept. Der zweibahnige Ausbau</p>

	<p>ist derzeit gesetzt. Sollte der Bund seine Vorgaben ändern, werden die Planungen selbstverständlich angepasst.</p>
<p>Dr. Markus Dreixler, Bürgergemeinschaft Nordweststadt: Beeinflusst ein kleinerer Tunnel mit weniger Erdarbeiten und Aushüben das Ergebnis der Variante 2 in der Variantenbetrachtung.</p>	<p>Frau Finkbeiner: Wenn wir bei Variante 2 auf Einbahnigkeit gehen, dann würde das auch auf die anderen Varianten angewendet werden. Dies führt zum selben Ergebnis in der Matrix.</p>
<p>Hans-Volker Müller, Gartenbauamt, Stadt KA, setzt sich für Einbahnigkeit ein.</p>	<p>Frau Finkbeiner: Es handelt sich um eine überregionale Straße. Der Bund definiert klar, wie ab welchen Verkehrsstärken zu agieren ist.</p> <p>Herr Speer: Das RPK setzt die Vorgaben des Bundes um.</p>
<p>Prof. Dr. Jan Riel, Bürgerverein Knielingen: Die verkehrlichen Entwicklungen sollten abgeschätzt und Potenziale berücksichtigt werden. Wurde ein durch die prognostizierte Verkehrswende reduzierter Verkehr mitberücksichtigt? Die Richtlinien für eine integrierte Netzgestaltung sehen nicht zwangsweise einen Anschluss einer vierstreifen Straße an einen vierstreifigen Brückenbau vor.</p>	<p>Brigitte Stummer, Stadtplanungsamt, Stadt KA: Verkehrliche Untersuchungen sind abgeschlossen.</p> <p>Frau Finkbeiner: Der Bund sieht RQ28 vor. Nach Verkehrsentwicklungsplan ist die Prognose für 2025 mit 18.500 Autos veranschlagt.</p>
<p>Helmut Rempp, Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine: Vergleicht Planung in Hagsfeld, wo mit Einbahnigkeit geplant wird.</p>	<p>Herr Speer: In Hagsfeld wird eine kommunale Straße mit anderen Entwurfskriterien geplant (Entscheidungshoheit liegt bei der Stadt). Die Fälle kann man nicht vergleichen.</p> <p>In bebauten Bereichen werden andere Querschnittsformen definiert. Stadt kann andere Knotenpunkte festlegen.</p> <p>Frau Finkbeiner: Das RPK legt die RAL zugrunde. Die Stadt die RAS (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)</p>
<p>Simone Gefäller-Neumann, Neureut-Heide: B 36 – Wo endet die Fernverkehrsrelevanz? Die</p>	<p>Herr Speer: Ein vierspuriger Ausbau der B 36 bis zur A 5 ist nicht im Bundesverkehrswegeplan verankert. Daher wurde ein dreistreifiger</p>

<p>Abflussstraße hat nicht die Kapazität, den Verkehr der Querspange aufzunehmen.</p>	<p>Ausbau der B 36 bis zur Querspange Dettenheim mit Telematikeinrichtungen als Pilotprojekt vorgesehen. Möglicherweise werden weitere Maßnahmen zukünftig in den BVWP aufgenommen.</p>
<p>Knotenpunkte</p>	
<p>Dr. Markus Dreixler, Bürgergemeinschaft Nordweststadt: Aus Sicht der Nordweststadt spielen Knotenpunkte eine große Rolle. Knotenpunkte sollten mit Blick auf Lärmschutz sinnvoll geplant werden.</p>	<p>Für die Variantenentscheidung ist der Knotenausbau derzeit nicht entscheidend, sie wurden aber alle untersucht. Bei Variante 3d ist der Knotenpunkt verkehrlich am besten ausgestaltet. Dies muss genau untersucht werden. Wenn es Lärmüberschreitungen geben sollte, wird es Lärmschutzmaßnahmen (Wälle) geben. Für die Nordweststadt ist nicht von Lärm über den üblichen Grenzen auszugehen.</p>
<p>Landwirtschaftlich genutzte Flächen</p>	
<p>Andreas Schmied, Bauernverband: Was ist als Ausgleichsfläche für Landwirte vorgesehen.</p>	<p>Herr Speer: Das RPK befindet sich erst in der Voruntersuchung. Der landschaftspflegerische Begleitplan mit Kompensationskonzept wird im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeitet. Im weiteren Verlauf kann ein Zweckflurbereinigungsverfahren zur Erlangung des Grunderwerbs als sinnvoll angesehen werden.</p>
<p>Anna Schneider, Liegenschaftsamt, Stadt Karlsruhe: Inwieweit fließen bestehende Flurstücksgrenzen in die Planung ein?</p>	<p>Herr Speer: Die genaue Grundstücksinanspruchnahme wird erst zum Zeitpunkt des Vorentwurfs bzw. Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Ein Zweckflurbereinigungsverfahren kann als sinnvoll angesehen werden.</p>
<p>Infrastruktur</p>	
<p>Fabio Bohner, AVG/VBK: Die Reaktivierung der Güterverkehrsstrecke zwischen Knielingen und Neureut wird derzeit angestoßen.</p>	<p>Herr Speer, Herr Müller: Bei der Wahl der Knotenpunkte wurde dies berücksichtigt.</p>
<p>Julia Preuß, Fichtner (Transnet BW): Die 220 KV-Leitung wird verstärkt. Ein Austausch mit der AVG wäre sinnvoll.</p>	

Lärm	
<p>Simone Gefäller-Neumann, Neureut-Heide: Wie weit werden Lärmkartierungen gemacht? Wie hoch sind die Auswirkungen auch unterhalb von Grenzwerten?</p>	<p>Frau Finkbeiner: Der Korridor wird so groß gewählt, dass kein Haus mehr betroffen ist.</p> <p>Herr Speer: Wir wollen die Variante 3d städtebaulich verträglich gestalten. Dies ist Inhalt der nächsten Planungsstufe.</p>
Störfälle	
<p>Dr. Henning Breyhan, RPK, Ref. 54.1: Variante 2e – Im Falle eines Störfalls bei der MiRO können sich toxische und/oder geruchsintensive Gaswolken bilden, bodennah ausbreiten und dabei in Vertiefungen/Bodensenken mit reduziertem natürlichen Luftaustausch eindringen. Vielbefahrene Vertiefungen/Bodensenken (Tunnel geschlossen oder halboffen) sind deshalb – auch außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes – grundsätzlich ein im Hinblick auf die uneingeschränkt sichere Nutzbarkeit des Verkehrsweges relevantes und zu vermeidendes Risiko angesichts vorhandener Alternativen. Allgemein reduziert auch bei den alternativen Trassen eine Trassenoptimierung im Hinblick auf einen möglichst hohen Abstand zur MiRO das Expositionsrisiko durch toxische und/oder geruchsintensive Gaswolken.</p>	<p>Frau Finkbeiner: Dieser Punkt wird in der Planung zukünftig berücksichtigt.</p>
Ausblick / Planung	
<p>Wie sind die Horizonte bei den nächsten Planungsschritten?</p>	<p>Herr Speer: Im Herbst findet die Auswahl der Vorzugsvariante statt. Die Vorzugsvariante wird dann dem Verkehrsministerium und dem Bundesverkehrsministerium zur Genehmigung vorgelegt. Bis zur Genehmigung ist mindestens ein halbes Jahr zu veranschlagen. Dann noch ein bis eineinhalb Jahre für die Erstellung des Vorwurfs, dieser wiederum vom VM zum BMDV zur Genehmigung. Für die Planfeststellung sind</p>

	ebenfalls mindestens anderthalb Jahre zu rechnen. Mit einem Baubeginn ist frühestens Ende des Jahrzehnts zu rechnen.
--	--

Herr Speer und Frau Langer danken für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließen die Veranstaltung um 19:10 Uhr.

Weitere Informationen und Kontakte:

Christina Finkbeiner
Projektleiterin

christina.finkbeiner@rpk.bwl.de

Carina Langer
Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

carina.langer@rpk.bwl.de

Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:

[B 36/B 293, Neubau Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](#)

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.