



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2019/0249
	Verantwortlich:	Dez. 1
Polder Bellenkopf/Rappenwört - Ergänzende Stellungnahme der Stadt Karlsruhe im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss/AUG/ Naturschutzbeirat	14.02.2019	1		x	vorberaten
Gemeinderat	09.04.2019	5	x		

Beschlussantrag

Der Gemeinderat beschließt:

- Die Stadt Karlsruhe fordert den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde auf, alle eingriffsminimierenden Möglichkeiten bei der Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee auszuschöpfen, insbesondere durch steilere Böschungen als bisher geplant und durch Prüfung, ob Verschwenkungen der Trasse ökologisch verträglicher wären.
- Die Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe werden beauftragt, das Gespräch mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) zu suchen. Ziel der Gespräche soll die Ermöglichung der gemeinsamen Verkehrsfläche von Straßenbahn und motorisiertem Individualverkehr sein. Sofern dies zulässig und durchführbar ist, wird die Verwaltung beauftragt, mit dieser Variante auf den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde zuzugehen.
- Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde werden aufgefordert, bei Damm XXV auf die Baumfreie Zone zu verzichten und die Eingriffe in den Wald weiter zu minimieren.
Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde werden aufgefordert, den Graben 3 als Option vorzusehen und zunächst nicht zu realisieren, sondern die Ergebnisse eines Monitorings abzuwarten.
- Die Prüfaufträge des Gemeinderates aus der Sitzung vom Mai 2018 werden als erledigt betrachtet, soweit sie das Wiederkehrintervall und die Höhe der ökologischen Flutungen betreffen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant		Nein		Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein		Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	x	Ja	abgestimmt mit VBK und SWK

Das Land Baden-Württemberg plant am Rhein 13 Hochwasserrückhalteräume. Einer davon soll der Polder Bellenkopf/Rappenwört werden, der sich von Neuburgweier bis kurz vor das EnBW-Rheinhafen-Dampfkraftwerk erstrecken soll. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe war zuletzt im Mai 2018 mit der Planung des Polders befasst. Hierbei hat der Gemeinderat mehrheitlich den Vorhabenträger Land Baden-Württemberg zu verschiedenen Prüfungen zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft aufgefordert:

I. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, zu prüfen, ob eine Einstellung der ökologischen Flutungen des geplanten Polders Bellenkopf/Rappenwört bei einem Rheinabfluss von 2.600 m³/s am Pegel Maxau sinnvoll und zulässig ist. Dabei bezieht er in seine Prüfungen die neuesten Studien zur Häufigkeit von Hochwasservorkommnissen im Rhein ein. Die entsprechenden Konsequenzen, auch im Hinblick auf die Frage der Notwendigkeit der Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee, sind aufzuzeigen, wenn Retentionsflutungen seltener notwendig wären.

II. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, bei der Höhe der notwendigen Spundwand um den Rheinpark eine größtmögliche Reduktion zu erreichen.

III. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die notwendige Spundwand, soweit sie von öffentlichen Wegen aus sichtbar ist, mit Erde anzuschütten und durch Anpflanzungen so zu gestalten, dass man eine bestmögliche Einbindung in das Landschaftsbild erhält.

IV. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, für eine sichere Straßenbahnverbindung zu sorgen, die dem Personenbeförderungsgesetz und der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) genügt.

V. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die von Herrn Dr. Treiber im Schreiben vom 31. Januar 2018 vorgeschlagene Variante umfassend gutachterlich überprüfen zu lassen.

Bereits aus einer früheren Befassung des Gemeinderates stammte die Aufforderung an das Regierungspräsidium Karlsruhe, die Ertüchtigung des Dammes XXV so zu planen, dass sie zu einer geringeren Flächeninanspruchnahme und damit zu einem geringeren Waldverlust führt als bisher vorgesehen.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat zu den aufgeworfenen Fragen schriftliche Stellungnahmen erarbeitet, die den Gemeinderäten auf elektronischem Weg zugänglich gemacht wurden. Am 14. Februar 2019 hat das Regierungspräsidium in einer gemeinsamen Ausschuss-Sitzung des Planungsausschusses und des Ausschusses für Umwelt und Gesundheit sowie des Naturschutzbeirates die Ergebnisse ihrer Prüfungen und Planungen vorgestellt.

Der Vorhabenträger wurde im Ausschuss gebeten, das Phänomen der Stagnation beim Abbruch der ökologischen Flutungen schriftlich zu erläutern. Die Verwaltung hat zugesagt, im Übrigen die Stellungnahmen des Regierungspräsidiums aus eigener Fachlichkeit sowie verschiedene Möglichkeiten der Eingriffsminimierung auf Vor- und Nachteile zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfungen wird im Folgenden dargestellt.

1. Erläuterung der Stagnation bei reduzierten ökologischen Flutungen

Der Umweltgutachter Herr Ness hat im AUG/Planungsausschuss vom 14. Februar 2019 das Problem der Stagnation erläutert, das auftritt, wenn die ökologischen Flutungen bei 2600 m³/s abgebrochen würden:

Bei einer Begrenzung der Ökologischen Flutungen auf 2.600 m³/s sind alle Verbindungsbauwerke zum Rhein nur bis zu diesem Abfluss geöffnet, danach werden sie geschlossen. Der Retentionsraum würde so lange nicht mehr entleert werden, so lange der Abfluss im Rhein 2.600 m³/s überschreitet. In diesem Zeitraum findet kein Fließen oder Durchströmen mehr statt. Erst wenn der Wasserspiegel im Rhein unter den Wasserspiegel im Retentionsraum gefallen ist, kann dieser - soweit der Rheinwasserspiegel dies zulässt - entleert werden.

Bei nicht vorhandener Fließbewegung bzw. Durchströmung ist keine Sauerstoffanreicherung des Wassers möglich, es kommt aufgrund der stagnierenden Verhältnisse zu einer verstärkten Sauerstoffzehrung im Gewässer. Je mehr Biomasse vorhanden ist und je höher die Wassertemperatur, desto schneller schreitet die Sauerstoffzehrung voran, daher ist vor allem bei länger anhaltendem Einstau während der Sommermonate mit einer schädigenden Wirkung auf die Vegetation durch Sauerstoffmangel zu rechnen.

In der jüngeren Vergangenheit (Abflussreihe des Rheins bei Maxau zwischen 1999 und 2016) wäre es bei zwei Hochwasserlagen zu längeren durchströmungsfreien Zeiträumen mit Schädigung der Wirkung durch Sauerstoffentzug gekommen:

- Mai-Hochwasser 1999: 36 Tage Stagnation*
- Juni-Hochwasser 2016: 19 Tage Stagnation*

Beim Hochwasser im November 2002 wäre der Polder 14 Tage lang nicht durchströmt worden; wegen des Zeitraums außerhalb der Vegetationszeit wäre jedoch keine vergleichbare Schädigung wie in den Sommermonaten zu erwarten gewesen.

Aus Sicht des Tiefbauamtes wären jährlich Stagnationen zu erwarten, da diese immer auftreten, wenn der Abfluss im Rhein größer ist als 2600 m³/s und eine solche Abflussmenge in der Regel jährlich erreicht oder überschritten wird.

2. Wiederkehrintervall des Retentionsfalles

Ein verändertes Wiederkehrintervall führt nicht dazu, dass auf ökologische Flutungen verzichtet werden kann oder diese im Umfang geringer werden können. Die geplanten Bau- und Schutzmaßnahmen müssen sich nach der Höhe der Flutung im Retentionsfall richten, unabhängig davon wie häufig er eintritt.

3. Höhe der ökologischen Flutungen

Die Höhe der ökologischen Flutungen hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Auswirkungen auf die Höhe der Spundwand oder auf die Bauweise der Hermann-Schneider-Allee, da diese auf den Wasserstand im Hochwasser-Einsatzfall (Retentionsfall) bemessen werden müssen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht werden die ökologischen Flutungen im bisher vom Vorhabenträger geplanten Maß befürwortet. Je größer die Wasserzufuhr, desto besser werden aueähnliche Verhältnisse ermöglicht. Die erforderliche Anpassung von Flora und Fauna ist nur mit den ökologischen Flutungen in der beantragten Höhe möglich. Nur bei der Umsetzung der geplanten ökologischen Flutungen sind diese angemessen als Kompensationsmaßnahme anrechenbar, eine Nichtanrechnung würde einen gewaltigen neuen Kompensationsbedarf auslösen.

Die ökologischen Flutungen sind von der Rechtsprechung anerkannt. Gegen die Planfeststellung des Polders Elzmündung wurde geklagt. Das Bundesverwaltungsgericht hat seinem Urteil zur Elzmündung folgenden Leitsatz vorangestellt (Beschluss des 7. Senats vom 19. September 2014 - BVerwG 7 B 6.14):

*Ökologische Flutungen können **Vermeidungsmaßnahmen** im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG gegenüber Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die Hochwasserrückhaltung **und gleichzeitig Ersatzmaßnahmen** im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG für die durch sie selbst bewirkten Eingriffe sein.*

Ökologische Flutungen, die bei 2600 m³/s stehen blieben und dadurch das Problem der Stagnation hervorrufen würden (und auch nur zur Anpassung eines Teiles der Fläche des Polders führen könnten), würden aus Sicht der Verwaltung die Funktion als Vermeidungsmaßnahme und als Ersatzmaßnahme nicht ausreichend erfüllen. Es würde also ein erhebliches Kompensationsdefizit bestehen bleiben, dessen praktische Bewältigung kaum darstellbar sein dürfte.

4. Teilweises Entfallen von Graben 3

Der Naturschutz schlägt nicht den vollständigen Verzicht auf Graben 3 vor, sondern nur dort, wo er den Wald vor Vernässung schützen soll. Der Verzicht auf Teile von Graben 3 könnte auch zu einem geringeren Bedarf an Kompensationsflächen führen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken, die Entschädigungsfrage muss jedoch mit den Grundstückseigentümern geklärt sein.

Der Wald, der durch Teile des Graben 3 geschützt wird, steht im Eigentum des Landes Baden-Württemberg. Anfragen des städtischen Forstamtes nach einem möglichen Verzicht wurden bisher ablehnend beantwortet. Der Vorhabenträger hat jedoch zugesagt, selbst mit dem Landesforst ins Gespräch zu kommen, ob auf Teile des Grabens verzichtet werden kann. Ein Ergebnis dieser Gespräche liegt der Verwaltung noch nicht vor.

Denkbar wäre auch, den Graben 3 im Planfeststellungsbeschluss nur als Option vorzusehen und zunächst nicht zu bauen. Durch ein entsprechend vorzusehendes Monitoring könnten die tatsächlichen Folgen beobachtet und bewertet werden und über die Erforderlichkeit der Maßnahme im Anschluss entschieden werden.

5. Bauweise Hermann-Schneider-Allee: Damm oder Brücke

Die Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee ist nach den derzeitigen Planungen des Vorhabenträgers mit großen Eingriffen in den Wald verbunden (ca. 2,5 ha). Nach Auffassung der Stadtverwaltung muss es das Ziel aller Beteiligten sein, die Eingriffe in den Wald zu reduzieren.

a) Beibehaltung des derzeitigen Straßenniveaus:

Selbst bei einem Belassen der Hermann-Schneider-Allee in der heutigen Höhenlage ist ein überflutungssicherer Ausbau des bestehenden Dammes notwendig. Der heutige Damm ist nicht dafür gebaut worden, dass rechts und links Wasser ansteht. Es könnten deshalb im Retentionsfall erhebliche Schäden am Damm und am Straßenkörper entstehen. Eine Ertüchtigung und Befestigung ist unerlässlich. Dazu müssen der Straßenkörper und die Böschungen teilweise abgetragen und neu aufgebaut werden. In der Folge bedeutet dies eine Rodung des Bewuchses auf der Dammbreite von 25 m. Eine Sicherung/Befestigung der Böschungen ist herzustellen. Es ist nicht möglich, die so gesicherte Böschung mit großkronigen Bäumen zu bepflanzen. Darüber hinaus ist bei Beibehaltung der aktuellen Höhenlage der ungehinderte Durchfluss beziehungsweise die Konnektivität im Polder, besonders im unteren Abflussbereich, kaum wirksam zu gewährleisten, die Durchlässe wären zu niedrig und würden sich schnell zusetzen (Verklausung).

Die endgültige Eingriffsbreite in den Bestand würde in diesem Fall ca. 25 m (= jetzige Breite) betragen.

b) Höherlegung um 1,20 m:

Eine Ertüchtigung wäre ebenso erforderlich wie im Falle des Belassens auf bisherigem Straßenniveau. Eine Überflutung im Retentionsfalle würde dennoch stattfinden, mit den Nachteilen für Straße, Straßenbahn und Erreichbarkeit des Rheinparks. Die Eingriffsbreite könnte bei 25 m (= jetzige Breite) bleiben, wenn die Böschungen steiler als derzeit würden.

c) Höherlegung um 2,10 m bei Beibehaltung des heutigen Querschnittes (= jetzige Breite)

Die Hermann-Schneider-Allee würde dann im Retentionsfall nicht mehr überflutet. Das Regierungspräsidium plant derzeit mit einer endgültigen Eingriffsbreite von 31 m. Dabei besteht aus Sicht der Stadtverwaltung noch Verminderungspotential durch steilere Böschungen und Sonderlösungen an ökologischen „Hotspots“.

d) Brückenlösung bei Beibehaltung des heutigen Querschnitts:

Die Brückenlösung oder „Aufständigung“ bietet dem fließenden Wasser das geringste Hindernis und würde damit hinsichtlich der Durchgängigkeit das Optimum darstellen

Über dem bestehenden Straßendamm würde eine ca. 1.000 m lange Brücke mit ca. 50 Pfeilerpaaren bis zum Rheinstrandbad gebaut. Dies bedeutet einen massiven baulichen Eingriff und zudem eine deutliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der Damm unter der Brücke müsste abgetragen werden, um eine Durchströmung des Polders bei allen Wasserständen sicherzustellen. Die Gesamtfläche unter der Brücke wird aufgrund des Licht- und Niederschlagsmangels ohne Vegetation bleiben. Wahrscheinlich muss die Fläche unter der Brücke besonders im Bereich der Stützen befestigt werden, um die Erosion durch strömendes Wasser zu verhindern. Es muss aus statischen Gründen ein Freibord von mindestens 30 cm unter der Brückenunterkante eingehalten werden. Dadurch läge die Unterseite der Brücke ca. 2,20 m über der jetzigen Hermann-Schneider-Allee. Bei einer Überbauhöhe von ca. 1,20 m (Stützenabstand von 20 - 25m) befindet sich die Fahrbahn 3,40 m über der jetzigen Hermann-Schneider-Allee. Damit wird mit dieser Variante die größte Endhöhe des Bauwerks erreicht. Hinzu käme ein dichtes Füllstabelgeländer von 1,30 m Höhe. Zur Verdeutlichung der Ausmaße siehe beiliegende Skizze Anlage 1.

Die endgültige Eingriffsbreite betrüge ca. 25 m (= jetzige Breite). Die temporäre Eingriffsbreite während der Bauphase wäre aber im Gegensatz zu allen anderen Überlegungen bei der Brückenlösung größer als die endgültige Eingriffsbreite. Dies wird im Wesentlichen durch zwei Besonderheiten verursacht. Zum einen müssen bereits zum Baubeginn alle Leitungen provisorisch aus dem Baufeld verlegt werden, um die Gründungen der Brückenpfeiler zu ermöglichen. Zum anderen findet der Brückenbau auf der Gesamtbreite der Hermann-Schneider-Allee statt. Da die bestehende Breite durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen wird, muss die Zufahrt zum Rheinstrandbad neben der Brückentrasse geführt werden. Bei einer Ausführung mit zwei Fahrstreifen ist mit einer temporären Eingriffsbreite von ca. 29 m zu rechnen. Außerdem ist es nur bei der Brückenlösung erforderlich, dass die Infrastrukturmaßnahmen in mehrfachen Verlegeschritten erfolgen müssen und deshalb zu einer deutlich verlängerten Bauzeit führen.

Der Unterhaltungsaufwand für die Stadt als Straßenbaulastträger wäre deutlich höher als bei einem Straßendamm. Aus Sicht der Stadtwerke ist es bei einer Brückenlösung erheblich schwieriger, bei der Wasserversorgung für Frostfreiheit und erwärmungssichere Betriebsbedingungen zu sorgen als bei der Dammlösung. Die vom Vorhabenträger genannten Kosten der Brückenlösung erscheinen auf Grund der aufwendigen Provisorien und der schwierigen Rahmenbedin-

gungen für den Bau (Gründung, beengte Platzverhältnisse) als zu niedrig. Auch die vom Vorhabenträger genannten Eingriffsbreiten erscheinen als zu optimistisch.

Nachträgliche Änderungen an der Straße oder an den Straßenbahnanlagen wären bei der Brückenlösung schwieriger. Einschränkungen gäbe es auch hinsichtlich möglicher Lagerflächen bei Baumaterial bei Instandhaltungsmaßnahmen.

Fraglich wäre auch die mittlere Zu-/Abfahrt zum Parkplatz Ententeich. Falls diese bei einem Brückenbauwerk entfiel, wäre es ein Nachteil für die Naherholung. Sofern sich Wild auf die Brücke verirren würde, kann es nicht über die Böschung flüchten, sondern nur in Längsrichtung. Dies könnte zu gefährlichen Situationen führen.

Im Winter müsste bei der Brückenlösung von einer erhöhten Glatteisgefahr ausgegangen werden.

Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung ist für Schienenwege auf Brücken eine Pegelkorrektur von +3 bis +12 dB(A) - je nach Bücken- beziehungsweise Fahrbahnart - anzusetzen.

Fazit zu Ziffer 5. (Damm oder Brücke):

Die Stadtverwaltung präferiert im Ergebnis die Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee um 2,10 m, fordert aber gleichzeitig eine Reduzierung der geplanten Dammbreite etwa durch steilere Böschungen und gegebenenfalls andere kreative Lösungen. Dadurch kann der Eingriff reduziert werden. Die Böschungen können bepflanzt werden, damit ist eine bessere Einbindung in die Landschaft und eine bessere Annäherung an den heutigen Charakter der Allee möglich als bei einer Brückenlösung.

6. Hermann-Schneider-Allee: Reduzierung der Straßenbreite etwa durch gemeinsame Verkehrsflächen

Eine Reduzierung der Eingriffe in den Wald ist grundsätzlich möglich.

a) Höherlegung um 2,10 m bei Reduzierung des heutigen Straßenquerschnittes:

Die Straßenbahn und der Individualverkehr würden bei dieser Variante auf einem Erddamm im gemeinsamen Betrieb (Mischbetrieb) geführt (siehe beiliegende Darstellung Anlage 2). Dieser Mischbetrieb wird auf der Hermann-Schneider-Allee zwischen der Wendeschleife in Daxlanden und der Altrheinbrücke heute schon praktiziert. Die Dammkronenbreite kann gegenüber dem separaten Gleiskörper um ca. 4,00 m schmaler werden. Zusätzlich können die Böschungen etwas steiler angelegt werden, so dass die endgültige Eingriffsbreite auf ca. 25 m reduziert werden kann und damit der jetzigen Dammbreite entspricht. Ergänzend ist auch hier noch Verminderungspotential durch noch steilere Böschungen und Sonderlösungen an ökologischen Hotspots möglich. Durch eine Verringerung der Eingriffsbreite wäre auch das Erfordernis der naturschutz- und forstrechtlichen Kompensation geringer als bisher angenommen.

Die VBK sieht den gemeinsamen Betrieb von Straßenbahn und Individualverkehr kritisch. Nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sollen Strecken unabhängige oder besondere Bahnkörper haben. Unabhängig von Sicherheitsfragen gewährleistet ein besonderer Bahnkörper auch, dass die Fahrt in 10 Minuten hin und zurück durchgeführt werden kann und damit der bisherige Fahrplan weiter beibehalten werden kann.

Der besondere Gleiskörper im Schotterbett hat auch den Vorteil, dass sich insbesondere Laub nicht auf der Fahrfläche der Schiene ablagert. Damit ist eine hohe Griffigkeit beim Zusammenspiel Rad /Schiene gewährleistet, was wiederum sicherheitsrelevant ist. Bei straßenbündigem

Bahnkörper ist die Gefahr deutlich höher, dass das Rad bei Bremsvorgängen auf nassem Laub entlang schlittert und sich hierdurch der Bremsweg deutlich verlängert.

Aus Sicht der VBK müssten eventuell auch Abstell- oder Pannenbuchten eingeplant werden, damit eine Vorbeifahrt der Bahn an einem abgestellten Fahrzeug in beide Richtungen möglich wäre.

Für jede von der bisherigen Planung abweichende Querschnittsgestaltung wäre die Zustimmung der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) erforderlich

b) Brückenlösung mit gemeinsamem Querschnitt:

Auch hier könnte die Brückenbreite reduziert werden. Analog der Altrheinbrücke beträgt die Brückenbreite ca. 13,50 m, hinzu kommen die beidseitigen Unterhaltungswege mit je 5,00 m, so dass die endgültige Eingriffsbreite auf ca. 23,50 m reduziert werden kann. Auch hier ist die temporäre Eingriffsbreite aus den gleichen Gründen wie bei der ursprünglichen Brückenlösung größer als die endgültige. Diese beträgt ca. 25 m. Diese kann nicht weiter reduziert werden, da sie aus den Arbeiten zum Abtrag des ursprünglichen Straßendamms resultiert. Die Argumente zum gemeinsamen Betrieb von Straßenbahn und Individualverkehr, gelten in noch größerem Maß für einen Mischbetrieb bei einer Brückenlösung. Hier müsste außerdem an eine ausreichend breite Fläche rechts und links der Bahntrasse für eine eventuell erforderliche Evakuierung einer Bahn gedacht werden.

Fazit zu Ziffer 6. (Straßenquerschnitt):

Die Stadtverwaltung schlägt vor, gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben das Gespräch mit der technischen Aufsichtsbehörde zu suchen und die Möglichkeiten einer gemeinsamen Verkehrsfläche auf dem Straßendamm auszuloten. Unabhängig hiervon müssen die geplanten Böschungen steiler werden und die Möglichkeiten von Verschwenkungen der Fahrbahntrasse bei ökologisch besonders sensiblen Bereichen geprüft werden.

7. Soll weitere Reduzierung bei Damm XXV verlangt werden?

Da der Vorhabenträger eine Wurzelsperre vorsieht, kann aus Sicht der Verwaltung auf die baumfreie Zone bis zur Wurzelsperre verzichtet werden. Die Forderung nach einer weiteren Minimierung des Eingriffes in den Wald sollte aufrechterhalten werden. Hier könnten vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde weitere Sonderbauweisen und steilere Böschungswinkel sowie eine schmälere Deichkrone und gegebenenfalls Verzicht auf Befahrbarkeit zwischen Bauwerk 2 und Bauwerk 3 in Betracht gezogen werden.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat:

Der Gemeinderat beschließt:

1. Die Stadt Karlsruhe fordert den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde auf, alle eingriffs-minimierenden Möglichkeiten bei der Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee auszuschöpfen, insbesondere durch steilere Böschungen als bisher geplant und durch Prüfung, ob Verschwenkungen der Trasse ökologisch verträglicher wären.
2. Die Stadtverwaltung und die Verkehrsbetriebe werden beauftragt, das Gespräch mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) zu suchen. Ziel der Gespräche soll die Ermöglichung der gemeinsamen Verkehrsfläche von Straßenbahn und motorisiertem Individualverkehr sein. Sofern dies zulässig und durchführbar ist, wird die Verwaltung beauftragt, mit dieser Variante auf den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde zuzugehen.
3. Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde werden aufgefordert, bei Damm XXV auf die Baumfreie Zone zu verzichten und die Eingriffe in den Wald weiter zu minimieren.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde werden aufgefordert, den Graben 3 als Option vorzusehen und zunächst nicht zu realisieren, sondern die Ergebnisse eines Monitorings abzuwarten.

4. Die Prüfaufträge des Gemeinderates aus der Sitzung vom Mai 2018 werden als erledigt betrachtet, soweit sie das Wiederkehrintervall und die Höhe der ökologischen Flutungen betreffen.