

**Beschlussvorlage**

STADT KARLSRUHE  
Der Oberbürgermeister

**21. Sitzung des Gemeinderates am 21.02.2006****TOP 9**

Vorlage Nr. 563

Öffentlich  Nichtöffentlich 

verantwortlich: Dez. 1

**Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz (Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd) über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B10  
Stellungnahme der Stadt Karlsruhe in diesem Verfahren gegenüber dem Regierungspräsidium Karlsruhe**

Beratungsfolge	Sitzung am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	21.02.2006	9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat ist damit einverstanden, dass die Stadt Karlsruhe zum Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth, wie unter B dargestellt, Stellung nimmt.

Finanzielle Auswirkungen:            nein             ja

Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)

Ergänzende Erläuterungen:

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):    nein     ja     durchgeführt am

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften:    nein     ja     abgestimmt mit

Formatänderungen der Wordvorlage sind nicht zulässig!

 Stadt Karlsruhe – Hauptamt: Stellungnahme des BMA – **Beschlussvorlage**  
 Fassung: Juni 2005; Intranet RHIN: Formulare/Gemeinderat

**A. Vorbemerkung:**

Das Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz (Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd) über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10 wird durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz durchgeführt. Die Beteiligung baden-württembergischer Stellen an dem Raumordnungsverfahren wird durch das Regierungspräsidium Karlsruhe koordiniert. In diesem Zusammenhang erhielt die Stadt Karlsruhe Gelegenheit, zu dem Vorhaben bis 24.02.2006 Stellung zu nehmen. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist die in Rheinland-Pfalz verlaufende Streckenführung von zwei verschiedenen Varianten. Variante I beginnt an der B 9 und überquert den Rhein ca. 1,4 km nördlich der bestehenden Rheinbrücke. Variante II verläuft unmittelbar parallel zur bestehenden Rheinbrücke.

Diesen beiden allein im Raumordnungsverfahren verbliebenen Trassenvarianten gingen umfangreiche Untersuchungen voraus. So wurde im Jahr 1999 für die Rheinüberquerung bei Karlsruhe eine Machbarkeitsstudie mit ökologischer Risikoabschätzung erstellt, wobei sieben Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und mögliche Auswirkungen untersucht wurden. Auf Erkenntnissen dieser Studie aufbauend und auf der Grundlage aktualisierter Verkehrsdaten wurde im Jahr 2005 eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden zwei weitere Varianten untersucht. Untersucht wurden demgemäß 9 Varianten. Dabei handelt es sich um zwei brückenparallele Varianten, sechs Varianten, die im Korridor zwischen Papierfabrik und MIRO verlaufen, sowie eine weitere Variante, die nördlich der MIRO und südlich von Eggenstein verläuft (siehe Anlagen). Zu den Varianten im Korridor zwischen MIRO und Papierfabrik wurden weitere Untervarianten entwickelt, die auf rheinland-pfälzischer Seite einen Anschluss an die B 10 haben und vier Varianten, die einen Anschluss an die B 9 vorsehen. Im Rahmen der weiteren Untersuchungen hat sich ergeben, dass verschiedene Trassenvorschläge nicht weiter zu verfolgen waren. Dies galt für eine der beiden brückenparallelen Varianten, für die Varianten aus dem Korridor zwischen MIRO und Papierfabrik, die auf die B 10 münden sowie für die Variante nördlich der MIRO und südlich von Eggenstein (Variante E, siehe Anlage 1). Zu der letztgenannten Variante ergab die Untersuchung, dass bei dieser Variante aufgrund der wesentlich längeren Trassenführung, ihrer Lage in überwiegend freier Landschaft und längerer Streckenfüh-

rung innerhalb von „Natura-2000-Gebieten“ gegenüber anderen Trassenvarianten mit wesentlich stärkeren landschaftsökologischen Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden schließlich noch vier Varianten (Variante B 1, B 2, B 3 und D 2) vertieft untersucht (siehe Anlage). In dieser Studie wird abschließend festgestellt, dass aus Sicht von Natur und Umwelt die Variante D 2 (Parallelbrücke) mit Ausnahme des „Schutzguts Mensch-Wohnen“ die umweltverträglichste Variante darstellt, unter anderem wegen der Tatsache, dass bei dieser Variante keine „Natura-2000-Gebiete“ betroffen sind. Diese Variante wäre daher aus Gründen des Naturschutzes weiter zu verfolgen. Weiter wird in der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt, dass, falls aus sonstigen zwingenden Gründen eine der B-Varianten weiter verfolgt werden soll, die Variante B 3 zu bevorzugen ist, da diese zum einen die geringsten Beeinträchtigungen auf „Natura-2000-Gebiete“ beinhaltet und zum anderen keine prioritären Lebensraumtypen beeinträchtigt. Hierbei sind eine Ausnahmepfung sowie Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz durchzuführen.

Aufgrund der Aussagen der Umweltverträglichkeitsstudie hat die für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens in Rheinland-Pfalz zuständige Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt in die Beurteilung im Raumordnungsverfahren lediglich noch zwei Varianten einbezogen. Die Variante I (sie entspricht der Variante B 3 der Umweltverträglichkeitsstudie) liegt im Trassenkorridor zwischen MIRO und Papierfabrik und schließt im Westen, südlich der Anschlussstelle Jockgrim, an die B 9 an. Bei der Variante II handelt es sich um die Parallelbrücke (Variante D 2 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Nach dem Ergebnis aller Einzeluntersuchungen zu den verschiedenen Varianten kann zusammenfassend Folgendes festgehalten werden:

- Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen stellt Variante I die günstigere Variante dar, da mit dieser Variante erhebliche Entlastungen im Bereich B 10, B 9 und im Bereich des Wörther Kreuzes erreicht werden.

- Unter landschaftspflegerischen Gesichtspunkten stellt Variante II die günstigere Variante dar, weil sie keine „Natura-2000-Gebiete“ berührt. Bei Variante I kann dieser Nachteil durch entsprechende Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz ausgeglichen werden.
- Unter regionalen und städtebaulichen Aspekten ist Variante I zu bevorzugen.
- Der Vergleich der Baukosten für die Realisierung spricht für Variante I.
- Im Hinblick auf den zeitlichen Aspekt bei der Bauausführung liegt der Vorteil ebenfalls bei Variante I.

Seitens der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz wird wegen der insgesamt günstigeren Bewertung und unter Beachtung der Tatsache, dass Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung der betroffenen „Natura-2000-Gebiete“ möglich sind, vorgeschlagen, die Variante I (Nordbrücke) der weiteren Planung zugrunde zu legen.

B. Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zum Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10

Den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth hält auch die Stadt Karlsruhe für notwendig und begrüßt daher alle Maßnahmen, die der Umsetzung dieses wichtigen Verkehrsprojektes dienen.

Grundsätzlich können beide im Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz allein weiter präferierten Varianten (Variante I und Variante II) auf baden-württembergischer bzw. Karlsruher Seite abgenommen werden. Eine Vorentscheidung zugunsten einer durchgehenden Nordtangente ist damit - unabhängig vom Ausgang des Raumordnungsverfahrens in Rheinland-Pfalz - aus der Sicht der Stadt Karlsruhe nicht verbunden, da beide Varianten über das bestehende Straßennetz (Südtangente) an das Karlsruher Straßennetz angebunden werden.

Die Untersuchungen haben außerdem gezeigt, dass die Auswirkungen auf das Karlsruher Straßennetz mit Blick auf die Variante I und Variante II relativ gering ausfallen.

Betrachtet man die Umweltauswirkungen, schneidet die Variante II in der Rangfolge (UVS) zweifellos am besten ab. In Anbetracht weiterer Kriterien wäre jedoch auch aus der Sicht der Stadt Karlsruhe der Variante I vor der Variante II der Vorzug zu geben. Sie entspricht weitestgehend der eingetragenen Trasse im aktuellen FNP der Stadt Karlsruhe, welche jedoch eine durchgehende Anbindung der 2. Rheinbrücke an die Nordtangente West und einen planfreien Knotenpunkt zur Verbindung zur Südtangente (Ölkreuz) vorsieht. Im Regionalplan Mittlerer Oberrhein von 2003 sind die Varianten I und II jeweils als „Alternativtrasse“ gekennzeichnet. Nach Ziffer 4.1.2 des Regionalplans soll die 2. Rheinbrücke mit höchster Priorität realisiert werden.

Die bisher vorgelegten Unterlagen zur Verkehrsuntersuchung erstrecken sich allerdings auf Karlsruher Gemarkung auf noch zu kleine Gebietsabschnitte. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete Netz in Karlsruhe sind daher nicht hinreichend ablesbar. Dies wäre daher im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren noch nachzuholen.

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens wird außerdem vorgeschlagen, im weiteren Planungsprozess die erforderlichen Planfeststellungsverfahren sowohl auf Seiten des Landes Rheinland-Pfalz als auch auf baden-württembergischer Seite, soweit dies möglich ist, zusammenzulegen.

### **C. Antrag an den Gemeinderat**

Der Gemeinderat ist damit einverstanden, dass die Stadt Karlsruhe zum Raumordnungsverfahren des Landes Rheinland-Pfalz über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth, wie unter B dargestellt, Stellung nimmt.

Hauptamt - Sitzungsdienste -

17. Februar 2006