

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	Gremium:	<b>24. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
	STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:
<b>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 Eessostraße: Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zum Planfeststellungsverfahren</b>		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss, Ausschuss für Umwelt und Gesundheit	19.05.2011	4	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Gemeinderat	24.05.2011	1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

#### Antrag an den Gemeinderat / Ausschuss

- 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.

Finanzielle Auswirkungen		nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung			
Kontierungsobjekt: Kostenstelle:		Kontenart:	
Ergänzende Erläuterungen:			
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: Mobilität und Verkehr	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt 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 Rheinbrücke 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 Karlsruhe 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 rheinland-pfälzischen Seite voraus, wobei zwei Varianten, die Teil einer umfangreicheren Variantenbeurteilung 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 entsprechen 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 baden-württembergischen 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 baden-württembergischer 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 Nordtangente-Kommission 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 rheinland-pfälzischer 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 unvermeidbare 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. „Pfortner“, 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 „Pfortners“ 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 Nähe der Rheinbrücke zum ehemaligen NATO-Hafen wird dessen Erholungsqualität als rheinbezogener Aufenthaltsort beeinträchtigt.
- 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 m<sup>2</sup>.
- Die Höhengrادیente der Brückenauffahrt liegt im Bereich Stora Enso ca. 8 m über Gelände und ist damit recht hoch. Es ist zu prüfen, ob die Brückenauffahrt und das

Brückenwiderlager niedriger ausgebildet werden können, z.B. indem die Gradienten 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 eingeeignet; 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 abgeschragten 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.

## Schiffahrtsstraße 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 -architektin 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 Erholungseignung 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 Minimierungsmöglichkeiten 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 -

1. 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.
2. 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.
3. 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