



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2016/0559
	Verantwortlich:	Dez. 6
Planfeststellungsverfahren 2. Rheinbrücke, Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung "Brücke zwischen den Brücken"		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	25.10.2016	4.1	X		verwiesen
Gemeinderat	22.11.2016	9.1	x		zugestimmt (modifizierte Beschlussvorlage)

Beschlussantrag

Der Gemeinderat wird um Kenntnisnahme gebeten. Nach der Kenntnisnahme wird diese Vorlage an das Regierungspräsidium Karlsruhe geleitet als Stellungnahme zu den Unterlagen „Brücke zwischen den Brücken“.

Finanzielle Auswirkungen (bitte ankreuzen)		☒ x	☐ nein	☐	☐ ja
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt		Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)	
Haushaltsmittel stehen (bitte auswählen) Kontierungsobjekt: (bitte auswählen) Ergänzende Erläuterungen:					
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant		☐	☐ nein	☒ x	☐ ja
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		☒ x	☐ nein	☐	☐ ja
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		☒ x	☐ nein	☐	☐ ja
		Handlungsfeld: Mobilität			
		durchgeführt am			
		abgestimmt mit			

A) SACHSTAND PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN 2. RHEINBRÜCKE

Im April 2011 haben die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz das Planfeststellungsverfahren im Auftrag des Bundes für die 2. Rheinbrücke eingeleitet, welches noch nicht abgeschlossen ist. Die Unterlagen sind auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe und des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz einsehbar unter

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt2/Ref24/Seiten/B10-2-Rheinbruecke.aspx>
<http://pfv.lbm-rlp.org/Planfeststellung/Aktuelle-Planfeststellungsverfahren/>.

Die Stadt Karlsruhe hat sich in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren gegen die Planungen ausgesprochen aus folgenden Gründen (vergleiche Gemeinderatsbeschluss Mai 2011, Erörterungstermin Juli 2013):

- Die geplante Straße weist keinen Verkehrswert für die baden-württembergische Seite auf, da sie zu Kapazitätsengpässen und Sicherheitsproblemen an der Anschlussstelle Ölkreuz (Abfahrt Raffinerien) führt, an welcher die 2. Rheinbrücke auf die zweistreifige Südtangente geleitet werden soll. Die bisherigen Staus würden nur an diese Stelle verschoben werden.
- Es liegen verfahrensrechtliche Mängel vor, da im Planfeststellungsverfahren keine Varianten untersucht wurden und insbesondere keine länderübergreifende Gesamtabwägung vorgenommen wurde.
- Die vorgelegte Planung weist außerdem Mängel bezüglich verkehrlicher Aspekte (Leistungsfähigkeit, Radweg, etc.), Landschaftsplanung (Landschaftsbild und Erholung, Ausgleichs- und Ersatzflächen) sowie Umweltschutz (Naturschutzgebiete, Wasser, Boden, Altlasten) auf.

Die - nicht nur von der Stadt Karlsruhe - eingereichten Einwände zum Planfeststellungsverfahren zur 2. Rheinbrücke waren recht gravierend. Insbesondere aus Gründen des Naturschutzes auf Rheinland-Pfälzer Seite waren umfangreiche Nachbesserungen notwendig, so dass ein erneuter Erörterungstermin in Wörth im Dezember 2015 stattfand.

Für die baden-württembergische Seite hat der Bund Ende 2015 den Auftrag erteilt, doch noch einen Anschlussknoten für eine Weiterführung an die B36 im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen und zudem die Planungen für die Trasse bis zur B36 weiter voranzutreiben. Dies müsste nun vom Regierungspräsidium Karlsruhe umgesetzt werden. Soweit dies mit Blick auf die neueste Entwicklung (Presseberichte August/September 2016) überhaupt noch so weiterverfolgt wird, hätte es Verzögerungen für das Planfeststellungsverfahren zur 2. Rheinbrücke von ein bis zwei Jahren zur Folge, da diese Änderung des Planfeststellungsantrags eine erneute Auslegung und einen erneuten Erörterungstermin zur Folge hätte.

Mittlerweile gibt es seitens der beiden Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz jedoch bereits anderweitige Überlegungen, die vorsehen, den Anschlussknoten für eine Anbindung an die B 36 nicht mehr als Ergänzung in das laufende Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, sondern das Planfeststellungsverfahren wie beantragt – also ohne Anbindungsmöglichkeit der B 36 – zum Abschluss zu bringen. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Anbindung an die B 36 bleibt somit einem gesonderten Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Offizielle Verlautbarungen über die weiteren Verfahrensschritte stehen zwar bislang noch aus, es dürfte jedoch davon auszugehen sein, dass das Bundesministerium dem gemeinsamen Vorschlag der Länder folgen wird.

Eine solche Vorgehensweise würde für die Stadt Karlsruhe jedoch die Gefahr in sich bergen, dass die Rheinbrücke nicht nur am unerwünschten Standort, sondern auch ohne die Möglichkeit einer verkehrliche Entlastung des Ölkreuzes und der Südtangente planfestgestellt würde und gegebenenfalls realisiert werden könnte. Auf die Auswirkungen der Planung für die Verkehrssituation am Ölkreuz und das weitere Karlsruher Straßennetz auch unter Berücksichtigung

einer möglichen zusätzlichen Öffnung des Knielinger Pförtners wurde der Gemeinderat bereits mehrfach informiert. Die nun angedachte Abschnittsbildung und zu erwartende Planfeststellung des bedeutenderen Teilabschnitts ohne eine Anbindungsmöglichkeit an die B 36 bietet keine Gewähr, dass eine spätere Anbindung auch planfestgestellt und aussichtsreich zeitgleich oder leicht zeitversetzt realisiert wird. Hierzu wäre nämlich wiederum der Rückbau eines Teils der Bauwerke erforderlich. Ohne diese Anbindung ist nach Ansicht der Verwaltung jedoch davon auszugehen, dass die Verkehrsführung im dortigen Bereich nicht den Anforderungen an einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Verkehrsablauf entsprechen wird (siehe auch Ziffer 2.4.1.1 der GR-Vorlage vom 24.Mai 2011).

B) NACHGEREICHTE UNTERLAGEN ZU EINER „BRÜCKE ZWISCHEN DEN BRÜCKEN“ DES LANDESBETRIEBS MOBILITÄT SPEYER

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur 2. Rheinbrücke wurden vom Regierungspräsidium Karlsruhe (RPKA) vom Vorhabenträger auf Rheinland-Pfälzer Seite dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) Speyer Unterlagen zur sogenannten Variante D1 „Brücke zwischen den Brücken“ nachgefordert, da sich die Ausschlussgründe für diese Variante weder in den Unterlagen zur Raumordnung noch zum Linienbestimmungsverfahren wiederfinden.

Vom LBM Speyer wurden im Dezember 2015 Unterlagen an das RPKA geschickt. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde Karlsruhe (RPKA, Ref. 24) auf die baden-württembergische Internetseite des Planfeststellungsverfahrens 2. Rheinbrücke eingestellt (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt2/Ref24/Seiten/B10-2-Rheinbruecke.aspx>) => „Machbarkeitsuntersuchung über die Brücke zwischen den Brücken“. Zusätzlich wurde eine Stellungnahme der Fachbehörden (Ref. 43 Ingenieurbau/Brückenbau und Ref. 44 Straßenplanung) dazu beigelegt.

Das LBM Speyer kommt zum Ergebnis, dass eine Brücke zwischen den Brücken aus den genannten Gründen weder sinnvoll, noch baulich umsetzbar ist. Das RPKA (Ref. 44) meint, dass die Machbarkeitsuntersuchung im Wesentlichen nachvollziehbar und plausibel erscheint.

STELLUNGNAHME DER STADTVERWALTUNG KARLSRUHE ZU DEN UNTERLAGEN „BRÜCKE ZWISCHEN DEN BRÜCKEN“

- 1) Die grundsätzliche Kritik der Stadt Karlsruhe am Planfeststellungsverfahren, dass keine Alternativenprüfung mit Gesamtabwägung für beide Bundesländer vorgenommen wurde, bleibt auch mit den nachgelieferten Unterlagen bestehen.** Eine Gesamtabwägung der unterschiedlichen Varianten/Alternativen mit nachvollziehbaren Abwägungskriterien für unterschiedliche Varianten/Alternativen liegt nicht vor. Die nun gelieferten Argumente gegen die Variante D1 sind in keinen Gesamtkontext eingebettet, sondern erscheinen fast willkürlich gewählt und fachlich wenig aufbereitet.

Die Stadtverwaltung kann die Unterlagen von daher nur auf Plausibilität prüfen. Qualifizierte Unterlagen wurden nicht mitveröffentlicht und liegen der Stadtverwaltung nicht vor wie zum Beispiel statische Nachweise, Kostenabschätzung/-vergleich, die Stellungnahmen der Deutschen Bahn und der Wasserschiffahrtverwaltung, ob die Fundamente nur in Flucht der bestehenden Fundamente gesetzt werden dürften bzw. ob die vorhandenen Fundamente nicht mitgenutzt werden dürften.

Jedoch ist es Aufgabe der Planfeststellungsbehörden – nicht die der Stadt Karlsruhe - zu prüfen, ob die Unterlagen für einen Planfeststellungsbeschluss ausreichend sind.

2) Hinweise der Stadtverwaltung zu den aufgeführten Argumenten des LBM Speyer zur sogenannten Machbarkeitsuntersuchung „Brücke zwischen den Brücken“

a) Leistungsfähigkeit VKP B9/B10/L540 Wörther Kreuz

Laut LBM Speyer wäre die Leistungsfähigkeit des Wörther Kreuzes mit der Prognosebelastung mit einer Parallelbrücke nicht mehr gewährleistet. Eine Nordbrücke führt dagegen zu Entlastungen des Wörther Kreuzes und nur so könnte die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Selbst das RPKA meint hierzu, dass die Ausführungen zur Leistungsfähigkeit ohne weitere Hintergrundinformationen nicht nachvollziehbar sind. Es müsste die Spitzenstunde und nicht die Tagesbelastung hinterlegt werden, auch müssten die einzelnen Ein- und Ausfahrten bewertet werden und nicht der Gesamtknoten.

Die Leistungsfähigkeit des Wörther Kreuzes war bisher im Planfeststellungsverfahren nicht entscheidungsrelevant. Wenn dieses Kriterium in eine Gesamtabwägung aufgenommen würde, müsste auch die Leistungsfähigkeit des Ölkreuzes berücksichtigt werden. Das Ölkreuz kann die Prognosebelastungen nicht aufnehmen.

b) Umbau des Wörther Trops

Laut LBM Speyer wäre für eine Sanierung des Wörther Trops eine 2. Rheinbrücke nördlich der bestehenden unabdingbar. Wesentliches Argument ist, dass hierfür eine 4+0 Verkehrsführung notwendig und diese auf Grund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich sei.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Eine 4+0 Verkehrsführung ist zwar auf Grund der zu geringen Trogbreite je Richtungsfahrbahn tatsächlich nicht durchführbar, allerdings ist aus den Unterlagen nicht erkennbar, weshalb hierfür zwingend eine 4+0 Verkehrsführung notwendig sein soll. Sofern eine 3+1 Verkehrsführung dennoch technisch machbar wäre, würde dies sicherlich zu höheren Kosten und einer längeren Bauzeit führen. Es könnten damit jedoch ebenso zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung gestellt werden.

c) Pfeilerfundament/Widerlager

Laut LBM Speyer führt die Studie bezüglich der Pfeilergründung aus, dass für den Bau einer Brücke zwischen den Brücken der bautechnisch notwendige Flusspfeiler in der Flucht des bestehenden Strompfeilers zu platzieren sei. Einer Einengung der Schifffahrtsrinne stimme die Wasserschifffahrtsverwaltung auf keinen Fall zu. Die sich daraus ergebende Überlagerung der Strompfeilerfundamente sei aus statischen Gründen nicht möglich. Auch an den Widerlagern sei eine sichere Herstellung eines zusätzlichen Fundamentes für eine Brücke zwischen den Brücken auf Grund der Gründungsüberlagerung nicht gewährleistet.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Geht man von der Vorgabe aus, dass sowohl Widerlager als auch Strompfeiler in der Flucht stehen müssen (gleiche Spannweiten wie Bestand), dann sind die Bedenken hinsichtlich der jeweiligen Gründungen nachvollziehbar. Hebungen oder Setzungen an den Bestandsfundamenten und damit entsprechende Schäden an der bestehenden Straßen- und/oder Gleisbrücke können sicher nicht ausgeschlossen werden. Um ein solches Schadenspotenzial auszuschließen, müssten die neuen Widerlager gegenüber den Widerlagern der bestehenden Brücken etwas zurückversetzt und der neue Strompfeiler

außerhalb der Flucht der bestehenden Pfeiler in Richtung dem östlichen Rheinufer platziert werden. Dies wäre technisch machbar, führt allerdings auf Grund der höheren Hauptspannweite über der Schifffahrtsrinne zu einer deutlich unwirtschaftlicheren Brückenkonstruktion. Zudem wäre die Fahrrinne zumindest auf einer Seite in der Breite begrenzt. Ob, wie in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums zur Machbarkeitsstudie dargestellt, von einer Vergrößerung der Spannweite von rund 30 Prozent auszugehen ist, kann anhand der Unterlagen nicht beurteilt werden. Die grundsätzliche Einschätzung, dass zur Gewährleistung des Lichtraumprofils für die Schifffahrt die Gradienten wegen der größeren Spannweite anzuheben ist und dadurch weitere Kosten für den Erd- und Straßenbau sowie gegebenenfalls durch Umbaumaßnahmen an den Nachbarbauwerken entstehen, ist sicherlich richtig.

Die Spannweite der geplanten Nordbrücke ist gleichfalls größer als die bestehende Brücke, da kein Fundament im Flusslauf vorgesehen ist.

Ob eine Brücke zwischen den Brücken bautechnisch möglich wäre oder nicht, kann den Unterlagen nicht entnommen werden (zum Beispiel: durch tiefere Gründung der Fundamente oder durch größere Spannweite wie auch bei geplanter Nordbrücke).

d) Verlegung der Bahnhaltestelle Maximiliansau

Laut LBM Speyer müsste für den Bau einer Brücke zwischen den Brücken und des anschließenden Straßenanschlusses auf der Rheinland-Pfalz-Seite die Haltestelle Maximiliansau verlegt werden.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Die Unterlagen lassen eine Überprüfung dieser Aussage nicht zu.

e) Katastrophen- und Havariefall/Schiffsanprall

Der LBM Speyer sieht eine weitere Problematik im Katastrophen-/Havariefall oder im möglichen Schiffsanprall mit der Begründung, dass in einem solchen Katastrophenfall von einer Vollsperrung sowohl der bestehenden als auch der neuen Straßenbrücke zwischen Brücken und somit der B 10 Rheinquerung auszugehen sei. Die nächsten Brücken liegen in rd. 25 bis 30 km Entfernung, eine Abwicklung im Katastrophenfall über diese Brücken wäre kaum machbar.

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

Das Risiko eines Pfeileranpralles könnte zwar mit der oben beschriebenen Vergrößerung der Spannweite über der Schifffahrtsrinne nicht ausgeschlossen, aber zumindest deutlich reduziert werden. Allerdings ist, wie in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums zur Machbarkeitsstudie erwähnt, auch ein Überbauanprall mit einer entsprechenden Überbauverschiebung und einer damit möglichen gegenseitigen Beeinflussung der Bauwerke ein denkbares Schadensereignis.

Gleichsam möchte die Stadtverwaltung auf die Ergebnisse der länderübergreifenden AG „leistungsfähige Rheinquerung“ verweisen. Baden-Württemberg hat bereits im Jahre 2012 darauf hingewiesen, dass eine leistungsfähige und permanent verfügbare Rheinquerung bei Karlsruhe aus Sicht des Katastrophenschutzes Baden-Württemberg wünschenswert, jedoch nicht unbedingt erforderlich ist. Als Abwägungskriterium scheint dieses Argument nur bedingt relevant.

f) Anmerkung Relevanz Betroffenheit FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet

Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, inwieweit bei der „Brücke zwischen den Brücken“ eine Abwägung bezüglich der betroffenen FFH-Gebiete und dem Naturschutzgebiet im Vergleich zu den Eingriffen bei der Nordbrücke erfolgt ist.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe weist darauf hin, dass auf badischer Seite die neue dreistreifige Richtungsfahrbahn Richtung Karlsruhe sowohl durch das FFH-Gebiet „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“ als auch durch das Naturschutzgebiet „Burgau“ führt. Bei der Nordvariante gäbe es auf baden-württembergischer Seite keine Eingriffe in derartige Schutzgebiete.

Aus Sicht der Stadtverwaltung müssten auch diese Belange in eine Gesamtabwägung aufgenommen werden.

3) Zusätzlicher Hinweis „Ersatzbrücke“

Im Faktencheck wurde am 18. November 2011 vom Regierungspräsidium Karlsruhe dargestellt, dass eine Ersatzbrücke möglich wäre. Dies wurde durch die nun vorliegenden Unterlagen weder revidiert noch bestätigt.

FAZIT

Die veröffentlichten Unterlagen zur „Brücke zwischen den Brücken“ sind in keine Gesamtabwägung eingebettet und lassen keine vertiefende Prüfung zu.

Die Stadtverwaltung meint, dass die Machbarkeit einer Brücke zwischen den Brücken nicht widerlegt wurde, voraussichtlich aber bautechnisch anspruchsvoll ist. Die Kostenfrage kann nicht abgeschätzt werden, solange die technischen Gegebenheiten nicht geklärt sind.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

1. Der Gemeinderat wird um Kenntnisnahme gebeten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt Buchstabe B dieser Vorlage dem Regierungspräsidium Karlsruhe (Planfeststellungsbehörde) als Stellungnahme zu den Unterlagen „Brücke zwischen den Brücken“ zuzuleiten.