

STELLUNGNAHME zur interfraktionellen Anfrage Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) GRÜNE-Gemeinderatsfraktion Stadträtin Doris Baitinger (SPD) Stadtrat Michael Zeh (SPD) SPD-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Lüppo Cramer (KAL) Stadtrat Dr. Eberhard Fischer (KAL) KAL-Gemeinderatsfraktion vom: 27.07.2012 eingegangen: 27.07.2012	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	38. Plenarsitzung Gemeinderat 18.09.2012 1182 20 öffentlich Dez. 6
Probleme bei der Anbindung einer weiteren Rheinbrücke an die B 36		

1. Welche Auswirkungen hinsichtlich zusätzlicher Lärm- und Schadstoffbelastungen hätte diese Anbindung auf die Wohngebiete und die Aufenthaltsqualität im Umfeld?

Die Auswirkungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastungen werden vom Vorhabenträger untersucht. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens muss geprüft werden, ob mit der geplanten Straße die Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffbelastung für die angrenzende Bebauung überschritten werden.

Planungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren ist das Regierungspräsidium Karlsruhe in Auftragsverwaltung des Bundes.

Die Stadt Karlsruhe verfügt über keine Untersuchungen zu Lärm- oder Schadstoffbelastungen für das Teilstück.

2. Welche Wertigkeit hat die durch die Trasse berührte Landschaft für die Erholungsfunktion, den Landschaftsschutz und aus Naturschutzsicht und sind die berührten Flächen in Teilen so hochwertig, dass eine Ausweisung als Naturschutzgebiet gerechtfertigt wäre?

Für die Trasse werden Eingriffe erforderlich, welche dem Verkehrswert gegenüberzustellen sind. Auch dies wird erst im Planfeststellungsverfahren vertiefend untersucht. Im Planfeststellungsverfahren muss auch geprüft werden, inwieweit die Trasse sowie die Anschlussknoten auf schutzwürdige Gebiete abgestimmt und Eingriffe insgesamt minimiert werden können. Notwendige Eingriffe müssten mit ausreichenden Ausgleichsflächen kompensiert werden.

Die Auswirkungen bis etwa zur Eossostraße sind im Planfeststellungsverfahren zur 2. Rheinbrücke behandelt.

Die Weiterführung der Trasse und der erforderliche Anschlussknoten in Höhe der Raffinerien hat Einfluss bzgl. der Trennwirkung auf den Landschaftsraum Grünzug Knielingen (Baustein des Landschaftsparks Rhein) und Knielinger Feldflur, auch weil die Trasse hier noch in Hochlage liegt. Die Flächen werden für die Feierabend- und Naherholung der Knielinger Bevölkerung genutzt. Beeinträchtigungen sind zu erwarten.

Der weitere Verlauf würde das Gebiet „Waid“ tangieren. Die anerkannten Naturschutzverbände haben Ende der 90er Jahre einen Antrag auf Unterschutzstellung gestellt, der seinerzeit nicht weiter verfolgt wurde.

Aus dem Vorkommen Wert gebender, geschützter Arten wie Gelbbauchunke, Kammmolch, Neuntöter, kleiner Feuerfalter oder Zauneidechse ergeben sich für den weiteren Planungsprozess der Straße sehr hohe Anforderungen an die naturschutzfachlichen Planungen (spezielle Artenschutzprüfung, Biotopverbund, Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung).

Das Gebiet "Waid" ist nicht öffentlich zugänglich und hat daher keine Bedeutung für die Erholungsnutzung.

3. Welche weiteren (verkehrlichen, technischen, finanziellen, rechtlichen) Probleme könnten bei der Weiterführung der Trasse von der neuen Rheinbrücke zur B 36 auftreten?

Ob weitere Probleme entstehen können, ist bisher nicht bekannt. Im Folgenden werden die bislang bekannten Rahmenbedingungen dargestellt:

Verkehrliche und technische Rahmenbedingungen:

Es gibt bereits Verkehrsuntersuchungen zu diesem Teilstück – vom Regierungspräsidium Karlsruhe (ModusConsult) und von der Stadt Karlsruhe (ptv). Auf Grundlage dieser Gutachten hat der Bund den Verkehrswert des Teilstücks bereits anerkannt.

Die Gutachten zeigen auf, dass keine zusätzlichen überregionalen Verkehrsströme von der Trasse angezogen würden und dass die Ortsdurchfahrt von Knielingen maßgeblich vom Durchgangsverkehr befreit würde. Für die Rheinbrückenstraße und die Sudetenstraße wird im ptv-Gutachten eine Entlastung um 60 % prognostiziert.

Die Stadtverwaltung sieht einen hohen Verkehrswert für den Teilabschnitt bis zur B 36, weil dann eine sinnvolle Netzergänzung vorliegt und Engstellen im bestehenden Straßennetz aufgelöst werden können.

Im Planfeststellungsverfahren müsste die Trassenlage sowie die Ausgestaltung der Anschlussknoten konkretisiert werden.

Finanzielle Rahmenbedingungen:

Der Bund ist Baulastträger für das Teilstück, muss das Teilstück also planen und finanzieren.

Durch Anerkennung des Verkehrswerts durch den Bund ist der Finanzierungsvorbehalt aufgehoben, so dass mit den Planungen begonnen werden darf.

Nach dem Planfeststellungsverfahren müsste der Bund bzw. das Land prüfen, ob die Trasse auch im Vergleich mit anderen planfestgestellten Bundesprojekten prioritär einzustufen ist und daher auch prioritär Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen (Verfahren):

Erst mit Fertigstellung eines Planfeststellungsverfahrens würde Baurecht für das Teilstück vorliegen.

Im Bericht der länderübergreifenden Arbeitsgruppe „leistungsfähige Rheinquerung“ stellt das Regierungspräsidium Karlsruhe unter Kap. 6 c zusammen, welche Möglichkeiten gesehen werden, den Anschluss an die B 36 mit dem Verfahren der 2. Rheinbrücke zu verbinden. Das Kapitel liegt noch nicht vor, soll aber nach der Sommerpause nachgereicht und auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg veröffentlicht werden unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de >> **AKTUELL** >> **Faktencheck**. >> **Arbeitsgruppe Leistungsfähige Rheinquerung**.