

16.03.2011 in Lauterbourg (F)

TOP 3.2 Straßenverkehrsprojekte in der Region Mittlerer Oberrhein
Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

1. Anlass

Eine funktionierende und leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Mittlerer Oberrhein von vitalem Interesse. In den letzten Monaten haben sich einige Fortschritte bei Straßenplanungen ergeben, über die im Folgenden berichtet werden soll. Im Einzelnen handelt es sich um die Projekte

- Zweite Rheinbrücke Karlsruhe-Südpfalz (B10)
- Autobahnanschluss Baden-Airpark (A5/L80)
- Ortsumgehung Pfinztal-Berghausen (B293)

2. Sachstand

Zweite Rheinbrücke Karlsruhe-Südpfalz (B10)

Die bestehende Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth wird täglich durchschnittlich von 68.010 Fahrzeugen (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2008) befahren, davon sind 11 % dem Schwerlastverkehr zuzuordnen. In absehbarer Zeit ist eine Generalsanierung der 1966 fertiggestellten Brücke notwendig. Eine zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und der Südpfalz befindet sich seit vielen Jahren in der Diskussion, um die bestehende Rheinbrücke zu entlasten und Ausweichmöglichkeiten im Fall von Bauarbeiten zu schaffen.

In den Jahren 1998/1999 wurde durch die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz eine Machbarkeitsstudie erstellt, bei der vier Varianten geprüft wurden. Dabei wurde eine Parallelbrücke als wirtschaftlich und ökologisch günstiger als andere Variante angesehen. Im Jahr 2003 wurde die Rheinbrücke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Die Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2005 sieht naturschutzfachliche Vorteile einer Parallelbrücke, gleichzeitig aber auch städtebauliche und immissionsschutzrechtliche Konflikte (Lärm) dieser Lösung. Das Raumordnungsverfahren – durchgeführt von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Neustadt an der Weinstraße) – wurde 2006 abgeschlossen und stellt die sogenannte Nordvariante als verträglichste Lösung fest. Die Parallelbrücke ist nach dem raumordnerischen Entscheid mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar. Der Planungsausschuss hat sich in seiner Stellungnahme vom 24.02.2006 grundsätzlich für eine zweite Rheinbrücke ausge-

sprochen, die auch im Regionalplan mit höchster Priorität enthalten ist. Nach den Aussagen des Regionalplans sind beide Varianten (Parallelbrücke und Nordvariante) möglich, bevorzugt wird jedoch die Nordvariante, da diese verkehrliche Entlastungseffekte erwarten lässt, welche bei einer Parallelbrücke insbesondere am Wörther Kreuz nicht zu erwarten sind.

Im August 2008 wurde das Linienbestimmungsverfahren für die Nordvariante abgeschlossen (Anlage 1). Daraufhin hat das Regierungspräsidium Karlsruhe für den baden-württembergischen Teil eine Vorplanung erstellt. Mittlerweile liegt dazu der Sichtvermerk des Bundesverkehrsministeriums vor, sodass mit einer Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch im Frühjahr 2011 gerechnet wird.

Autobahnanschluss Baden-Airpark (A5/L80)

In der Vergangenheit wurden drei verschiedene straßenseitige Anbindungsmöglichkeiten des Baden-Airparks diskutiert: Die Ostanbindung beinhaltet die Erschließung des Baden-Airparks über einen neuen Anschluss an die Rheintalautobahn A 5 und einen Ausbau der L 80 / K 3761. Die Nordanbindung erschließt den Baden-Airpark über den BAB-Anschluss Baden-Baden und eine westliche oder östliche Umfahrung von Hügelsheim im Zuge der B 36. Die Südanbindung verläuft über den BAB-Anschluss Bühl, über die auszubauende L 85 und eine neue Querverbindung von der L 85 zu K 3761. Hierbei wären der Neubau einer Ortsumfahrung Oberbruch und der Ausbau der Südkurve der L 85 mit zu berücksichtigen. Die Trassen sind im Regionalplan enthalten (siehe Anlage 2).

Die Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 1998 kam zum Ergebnis, dass aus ökologischen und raumstrukturellen Gründen die Verbesserung der Verkehrserschließung durch eine Ergänzung und Ertüchtigung von Netzbestandteilen im Norden und im Süden des Baden-Airparks zu bevorzugen ist. Aufgrund der erheblichen Zuwächse beim Fluggastaufkommen in den letzten Jahren haben sich die Voraussetzungen für die Anlage einer neuen Autobahnanschlussstelle zwischenzeitlich geändert. Diesen Änderungen hat das Bundesverkehrsministerium mit der Zustimmung zum Anschluss einer östlichen Erschließungsstraße an die A 5 Rechnung getragen. Auf der Grundlage einer aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurden die unterschiedlichen Erschließungskonzeptionen neu bewertet und einer vergleichenden Einschätzung der Umweltauswirkungen unterzogen. Die Ostanbindung (ökologisch optimierte Überarbeitung der Trasse) ist durch die Bündelung und Entlastung des Verkehrs in der Fläche und durch die direkte Anbindung des Baden-Airparks an das Fernverkehrsnetz aus verkehrlichen Gründen die am besten geeignete Lösung. Es zeichnet sich zudem auch ab, dass durch entsprechende Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft entweder vermieden, vermindert oder kompensiert werden können, sodass diese Erschließungskonzeption auch vor diesem Hintergrund eine vertretbare Lösung darstellt.

Zur bisherigen Entwicklung, zum aktuellen Sachstand und zu weiteren Verfahrensschritten wird Herr Dezernent Claus Haberecht in der Sitzung weitere Informationen geben.

Ortsumgehung Pfinztal-Berghausen (B293)

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hatte für den Neubau der B 10 (Umgehung Berghausen/Hopfenbergtunnel) und der B293 neu (Wöschbacher Tal-Trasse) ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 sind beide Umgehungen als „Freizuhaltende Trassen für den Neubau einer Straße“ festgelegt. Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat sich im Rahmen der Fortschreibung des

Bundesverkehrswegeplanes 2004 allerdings gegen die Wöschbacher-Tal-Trasse der B 293 entschieden.

Er hat jedoch als neue Vorhaben im weiteren Bedarf mit Planungsrecht eine B 293-Ortsumgehung Berghausen-Nord und eine B 293-Ortsumgehung Berghausen-Wössingen durch das Jöhlinger Tal beschlossen. Für diese beiden B 293-Ortsumgehungen Berghausen und Jöhlingen wurden Umweltverträglichkeitsstudien erstellt. Hierzu fanden im Jahre 2006 unter Beteiligung des Regionalverbandes Scopingtermine zur Abgrenzung der Untersuchungsräume und zur Festlegung der Untersuchungsinhalte statt. Auf der Grundlage dieser Umweltverträglichkeitsstudie hat das Regierungspräsidium dem Bund als Bauherrn eine Variante vorgeschlagen. Nach dessen Zustimmung zu dieser Variante kann eine Vorplanung eingeleitet werden. Wenn diese vorliegt und wiederum vom Bund genehmigt ist, könnte ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Der Gemeinderat der Gemeinde Pfinztal hat die Entscheidung des Regierungspräsidiums, die Variante 3 vorzuschlagen, kritisiert, weil durch Lärmschutzwände das Wohngebiet „Untere Au“ vom Rest der Gemeinde abgetrennt würde. Die Gemeinde fordert das Regierungspräsidium in einer Resolution auf, eine Lösung zu präsentieren, die vom Wohngebiet „Untere Au“ abgerückt ist, Bahnlinie und Pfinz unterquert und den Rest der Strecke ein-tunnelt. Das Regierungspräsidium hat diesen Forderungen bisher nicht zugestimmt. Während eine Einhausung auf 200 bis 300 m Länge geprüft werden sollte, wird an der Über-statt Unterquerung der Pfinz und der Bahnlinie festgehalten, da eine Unterquerung Mehrkosten in Höhe von ca. 20 Mio. Euro (inkl. Anbindung an geplanten Hopfenbergtunnel) verursachen würde.

Die beiden genannten Varianten (Vorschlag des Regierungspräsidiums, Forderung der Gemeinde) sind in einer Übersicht in Anlage 3 dargestellt.

Im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 führen beide Varianten durch eine Grünstreifen- und einen Regionalen Grünzug. Die Inanspruchnahme für Verkehrsanlagen oder Leitungen sowie für Vorhaben, die aufgrund besonderer Standortanforderungen nur außerhalb des Siedlungsbestandes errichtet werden können, ist in begründeten Fällen möglich, wenn ihre Realisierung der Zielsetzung der Grünstreifen- bzw. des Regionalen Grünzugs nicht entgegensteht. Bei der Durchführung unvermeidbarer Maßnahmen ist dem Schutz ökologisch sensibler Bereiche eine besondere Bedeutung beizumessen. Eine möglichst weitgehende Reduzierung der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ist anzustreben.

Chronologie und Zeitplanung

Vorhaben	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	I/'11	II/'11	III/'11	IV/'11
2. Rh.-br.	MBKS					BVWP		UVS	ROV		LBV			PFV			
B.-Airpk.	UVS											UVS	FFH				PFV
B 293				PFV*			PFV*			UVS			V				

*) Einleitung des PFV 2001 für Maßnahmen B10 (Hopfenbergtunnel) und B 293-Umgehung (Wöschbacher-Tal-Trasse); im Jahr 2004 Herausnahme der B 293 (Wöschbacher-Tal-Trasse) aus dem Verfahren; für die B 293 wird die Nordumfahrung Pfinztal-Berghausens weiterverfolgt.

Abkürzungen:

BVWP: Aufnahme/Änderung in den/im Bundesverkehrswegeplan

FFH: FFH-Verträglichkeitsprüfung

LBV: Linienbestimmungsverfahren

MBKS: Machbarkeitsstudie

PFV: Planfeststellungsverfahren

ROV: Raumordnungsverfahren

UVS: Umweltverträglichkeitsstudie

V: Vorschlag der Variante 3 an das Bundesverkehrsministerium als Grundlage für Vorplanungen

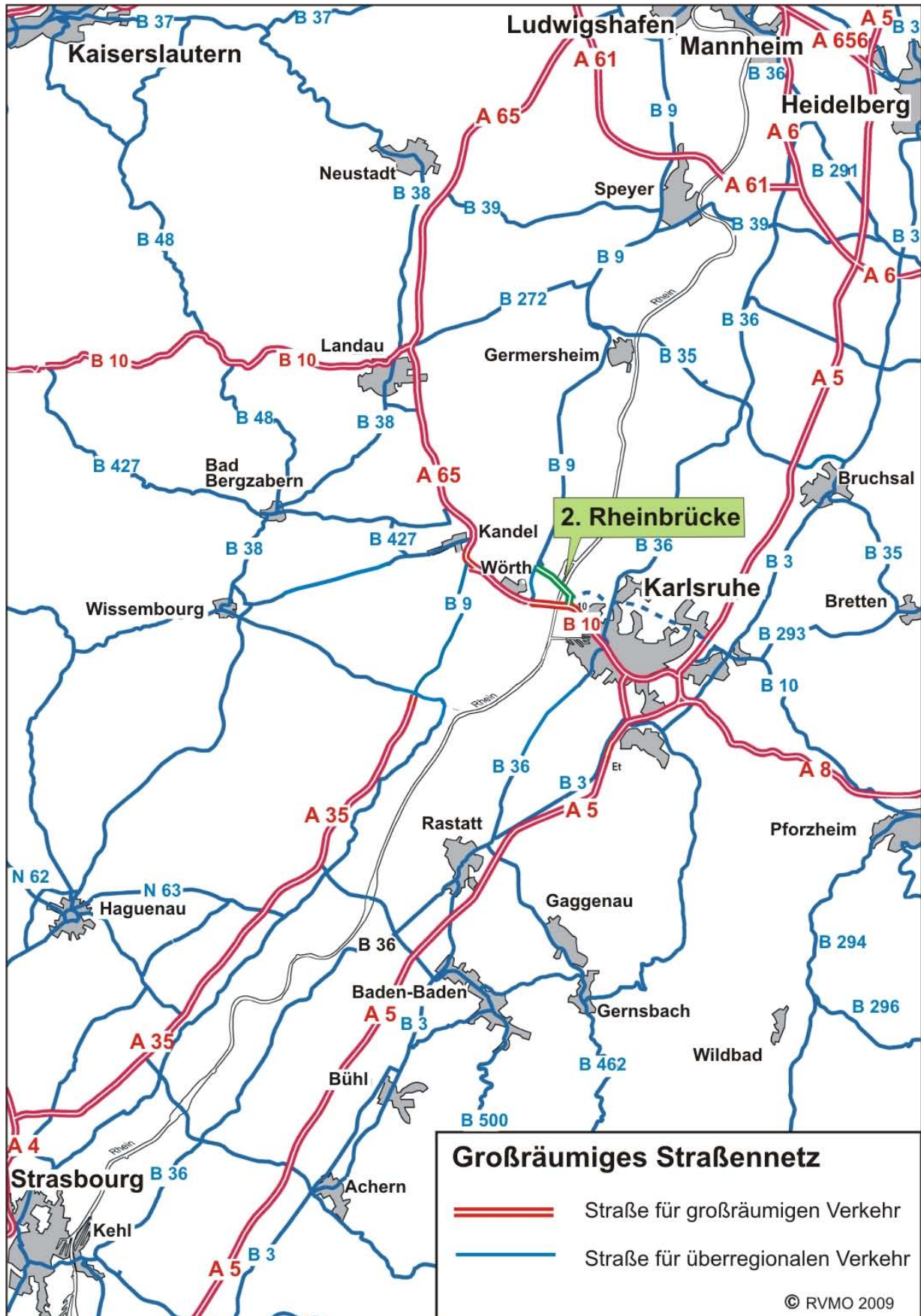
3. Position

Die Maßnahmen an der B 10 (zweite Rheinbrücke) und die Anbindung des Baden-Airparks an die Autobahn stehen im Einklang mit dem Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003. Die Trasse für die Maßnahme B 293 (Ortsumfahrung Pfinztal-Berghausen) ist im gültigen Regionalplan nicht enthalten, da bei der Erstellung des Regionalplans noch von einer Verwirklichung der Wöschbacher-Tal-Trasse ausgegangen wurde. Grundsätzlich ist nach den Festlegungen des Regionalplans auch eine Nordumfahrung Pfinztal-Berghausens im Zuge der B 293 (Regionaler Grünzug, Grünzäsur) möglich. Zur konkreten Ausgestaltung zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen des Regionalen Grünzugs und der Grünzäsur muss dann im Planfeststellungsverfahren Stellung genommen werden.

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begleitet die Straßenplanungen in der Region weiterhin konstruktiv unter Einbezug aller raumordnerischen Aspekte und in Abstimmung mit Kommunen, Fachbehörden und Planungsträgern und wird in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme abgeben.

- Der Verbandsdirektor -

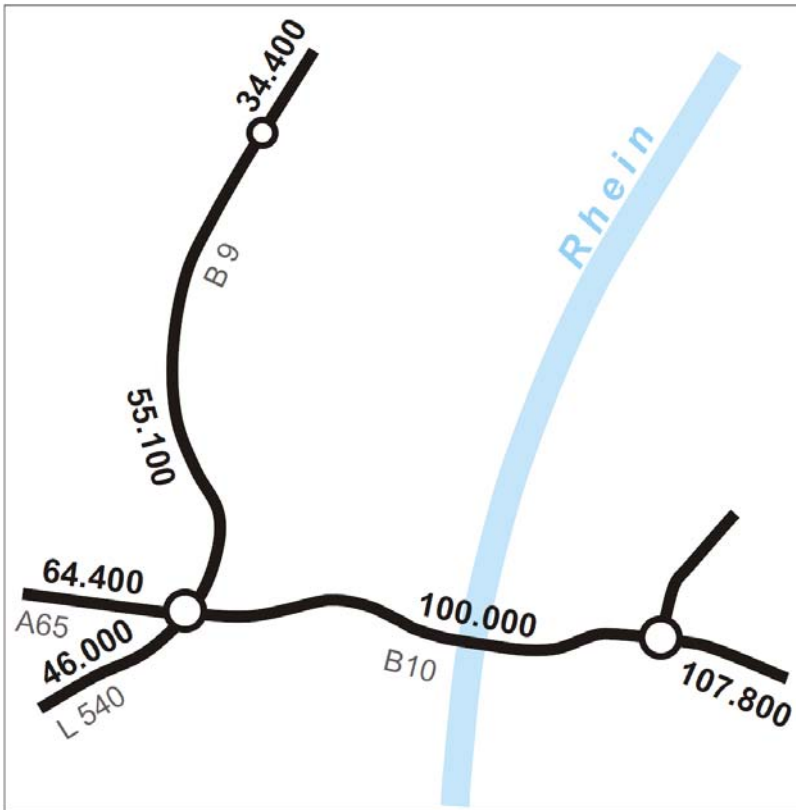
Großräumige Verkehrssituation und zweite Rheinbrücke



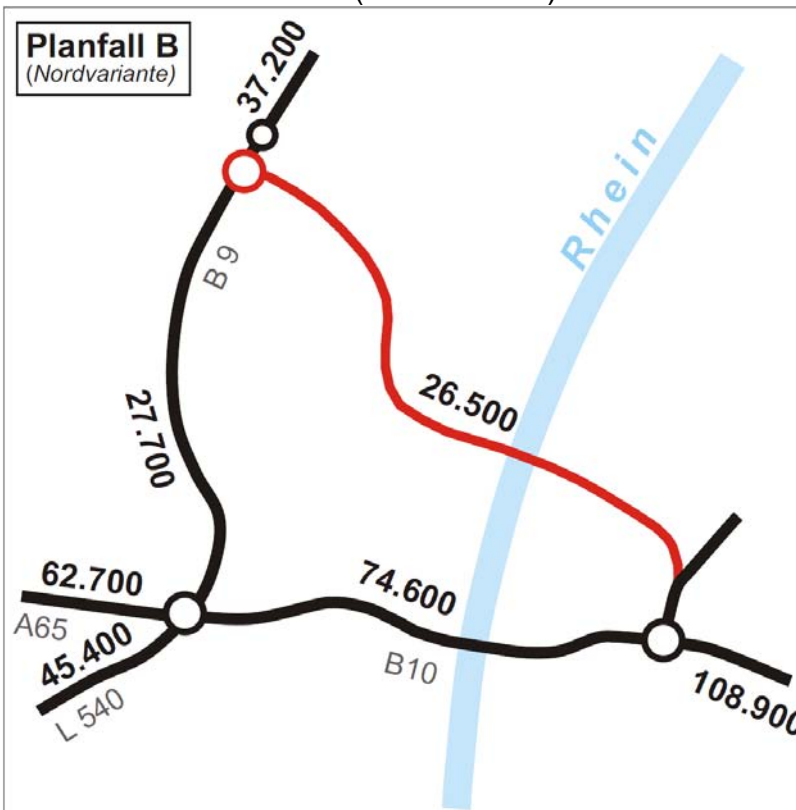
Prognose Verkehrsbelastung 2025

Durchschnittliche Fahrzeuganzahl pro Tag (DTV)

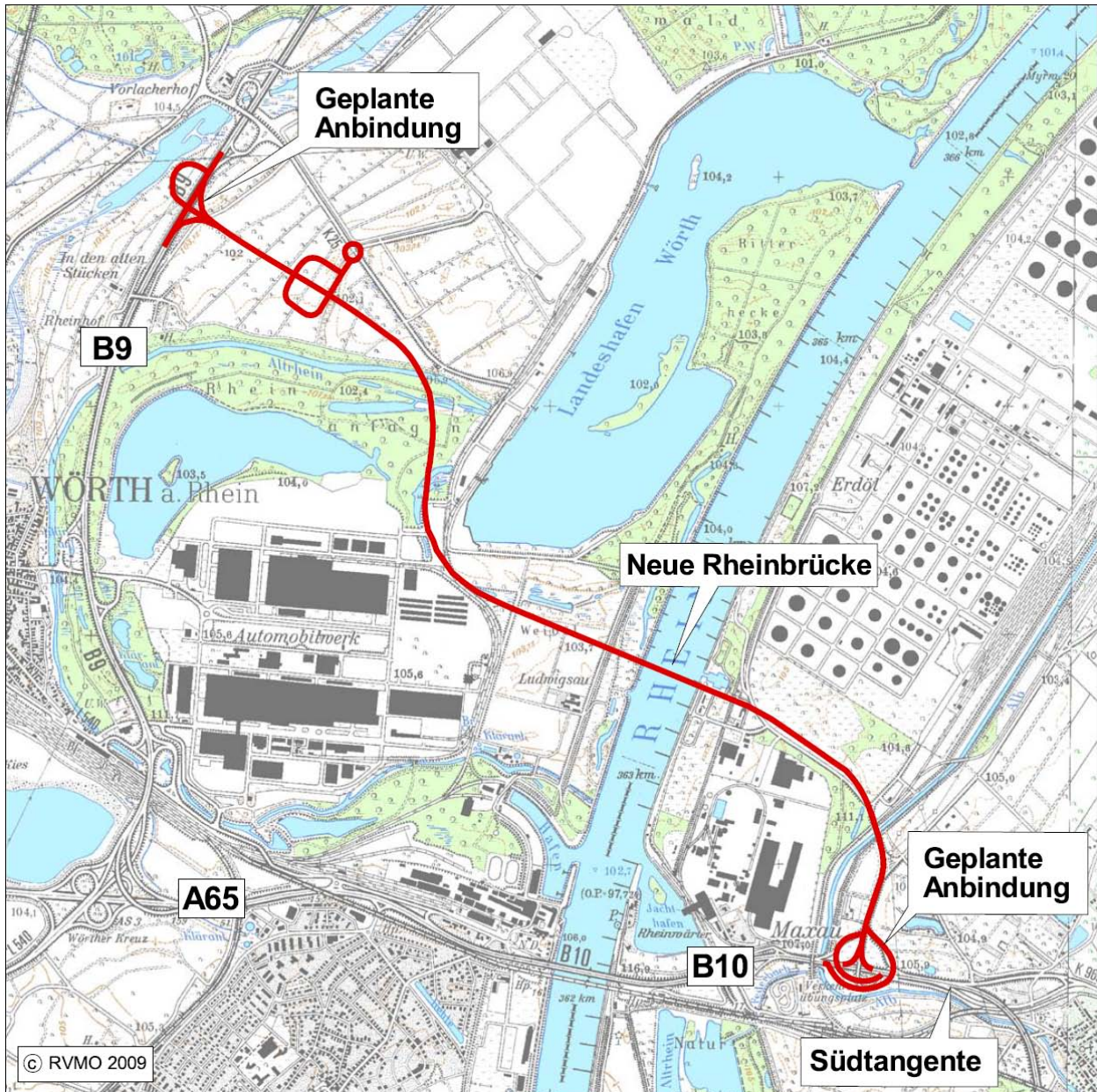
Ohne zweite Rheinbrücke



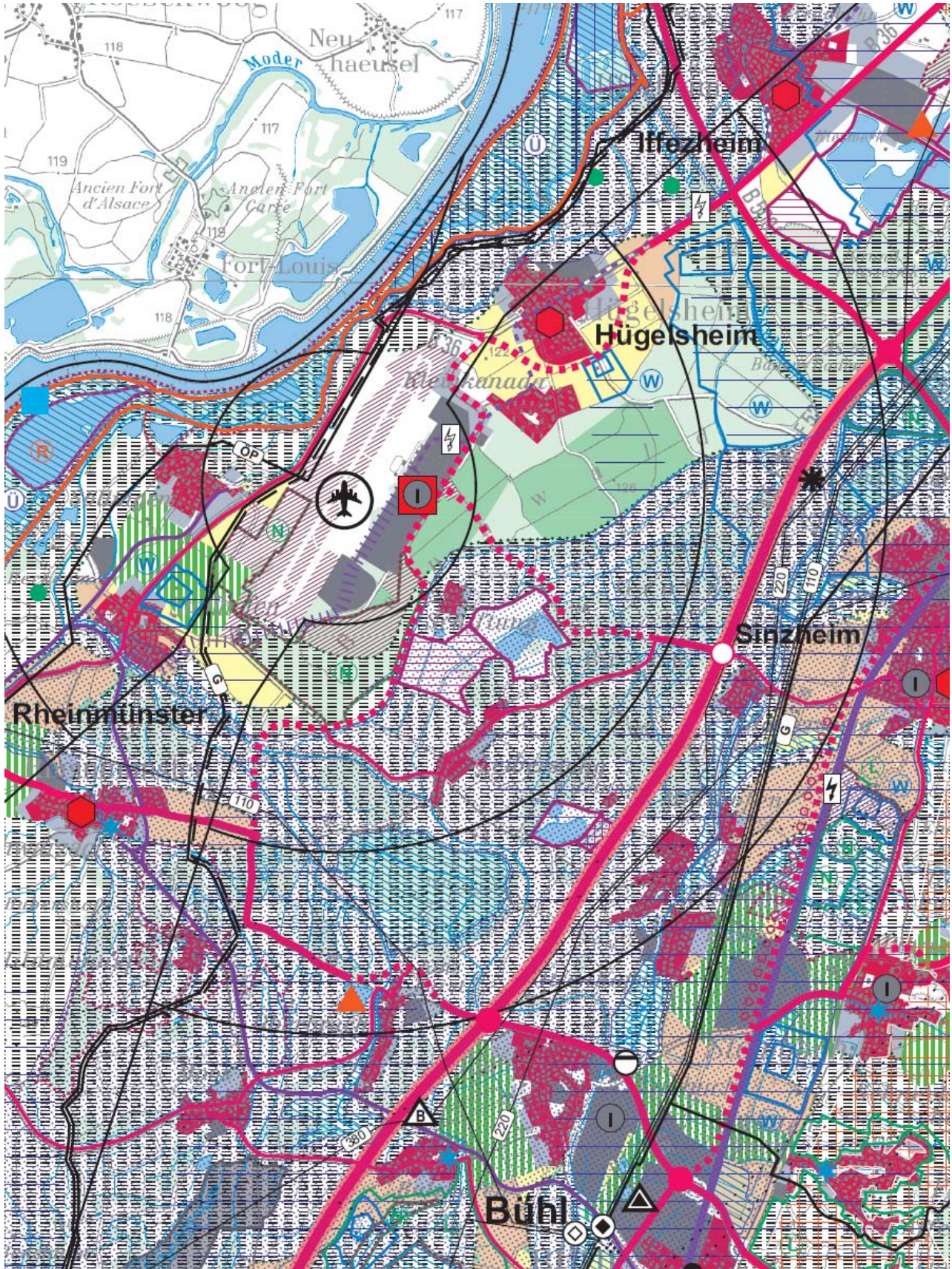
Mit zweiter Rheinbrücke (Nordvariante)



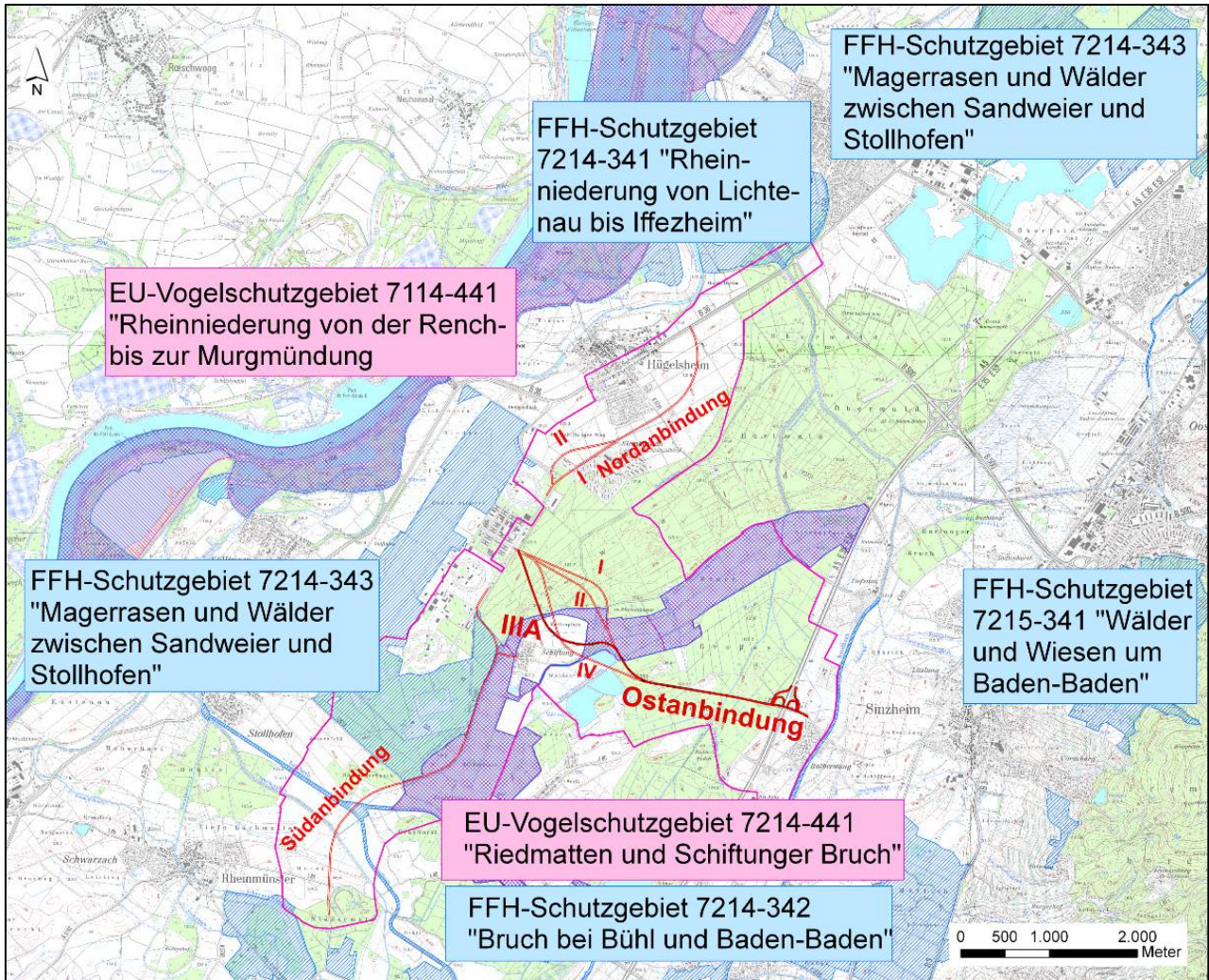
Zweite Rheinbrücke Karlsruhe-Südpfalz (Nordvariante)












Varianten Straßenanbindung Baden-Airpark im Regionalplan



Varianten der Ostanbindung Baden-Airpark



-  FFH-Schutzgebiete
-  EU-Vogelschutzgebiete (SPA)
-  Naturschutzgebiete
-  geschützte Biotope nach §32 LNatSchG
-  Waldbiotop nach § 30 LWaldG
-  Schonwald
-  Wasserschutzgebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Grenze des Untersuchungsgebietes

Quelle: Landratsamt Rastatt - Straßenbauamt

Bundesstraßenbauprojekte in Pfinztal-Berghausen

