

Vorlage Gemeinderat	GR öffentlich 21.03.2018	TOP 5
Planfeststellungsverfahren nach § 37 des Straßengesetzes (StrG) i.V.m. den §§ 72 bis 78 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für die Direktanbindung des Baden-Airparks an die BAB A 5; Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Gemeinden		

I. Sachverhalt:

Das Regierungspräsidium Karlsruhe führt das Planfeststellungsverfahren nach den §§ 37 des Straßengesetzes (StrG) i.V.m. den §§ 72 bis 78 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für die Direktanbindung des Baden-Airparks an die BAB A 5 mit Schreiben vom 29.11.2017 durch. Dabei werden sowohl die Behörden und die Träger öffentlicher Belange, als auch die Gemeinden und Städte, so auch die Stadt Bühl, zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die Stadt Bühl ist damit aufgefordert, die eigenen schutzwürdigen Interessen (= Belange) vorzubringen.

Unabhängig von der Stellungnahme der Stadt kann jeder Bürger, dessen Belange betroffen sind, noch bis zum 12.04.2018 Einwendungen erheben.

Die Stadt Bühl hatte sich im Oktober 2016 im Vorfeld dieses Verfahrens gegenüber dem Landkreis Rastatt, auf dessen Aufforderung, gegen eine Trassenvariante Süd über Bühler Gemarkung, u.a. durch den Ortsteil Oberbruch, ausgesprochen. Zu diesem Zeitpunkt lagen noch mehrere Varianten zur Abwägung, wie z. B. Variante Nord mit Untervarianten und Variante Ost etc., vor.

Das Planfeststellungsverfahren verfolgt, gemäß Beschluss im Kreistag, die Variante Ost, welche nun zur Stellungnahme vorliegt.

Die Verwaltung hat diese Unterlagen nun auf die Betroffenheit der Belange der Stadt Bühl geprüft und festgestellt, dass diese sowohl bei der naturschutzrechtlichen Abwägung als auch bei der Darlegung der Verkehrsströme vorhanden ist.

Um die Verbindung der im Planfeststellungsverfahren angenommenen Zahlen und auch Rechenmethoden mit unseren laufenden Verkehrsplanungen abzugleichen, wurde hierzu die Stellungnahme von unserem beauftragten Verkehrsplaner eingeholt und mit eingearbeitet.

Die in der Untersuchung angegebenen Verkehrsbelastungen erscheinen sowohl hinsichtlich des Gesamtniveaus als auch der Verhältnisse untereinander plausibel. Das gilt auch für einzelne Belastungsveränderungen, die auf den ersten Blick überraschend groß erscheinen, wie z.B. an der AS Bühl bzw. AS Baden-Baden.

Allerdings können die Ergebnisse des von Modus Consult aufgestellten Verkehrsmodells aus verschiedenen Gründen nicht mit den Ergebnissen unseres Verkehrsmodells (Brilon-Bondzio-Weiser, 2012) verglichen werden.

...

Neben unterschiedlichen Bezugsjahren (Analysefall 2009 bzw. 2015, Prognosehorizont 2025 bzw. 2030) unterscheiden sich die Modelle auch dadurch, dass eines (Modus Consult) im Wesentlichen an Zählstellen westlich der BAB 5 kalibriert wurde, das andere (BBW) im Wesentlichen an Zählstellen östlich der BAB 5. Das Modell von Modus Consult geht von einer starken Wirkung der fertigen B3 neu (Verlängerung bis Baden-Baden) aus. Das BBW-Modell aus 2012 lässt geringere Belastungen der B3 neu (B3n) erwarten, eine Aktualisierung steht in Verbindung mit der in Bearbeitung befindlichen Gesamtkonzeption an.

Zu den Auswirkungen der Vorzugsvariante aus der Planfeststellung auf die Verkehrssituation in Bühl ist festzuhalten:

- Insgesamt sind relativ geringe, überwiegend positive Auswirkungen (Entlastungen) zu erwarten.
- Die deutlichsten positiven Auswirkungen werden in der Verkehrsuntersuchung prognostiziert für
 - die B3n nördlich der L85 (Abnahmen um 1.400 Kfz/24h bis 2.400 Kfz/h)
 - den Straßenzug K3736 / K3756 / K3738 = West-Ost-Verbindung durch Weitenung (Abnahmen um 1.900 Kfz/24h bis 2.400 Kfz/24h) und
 - die L85 in Oberbruch (Abnahme um 2.100 Kfz/24h)
- Dem stehen folgende negative Auswirkungen (zusätzliche Belastungen) gegenüber in den Bereichen
 - BAB 5 nördlich der AS Bühl (Zunahme um 6.200 Kfz/24h)
 - L85 östlich der Weißgärber-Kreuzung (Zunahme um 1.700 Kfz/24h)
 - Geringe Zunahmen um 300 Kfz/24 bis 400 Kfz/24h u.a. auf der L76 westlich von Oberbruch, der K 3763 (Vimbucher Straße) südöstlich von Vimbuch und der K3747 in Balzhofen.

Zusammenfassend lässt sich hierzu feststellen, dass für die Stadt Bühl die Zunahme des Verkehrs auf der L85 und der BAB 5 im Bereich Weitenung relevant sind. Hierzu finden sich in dem Gutachten zum Planfeststellungsverfahren jedoch keine weiteren Aussagen, hierzu muss das Gutachten ergänzt werden. Zurzeit laufen Untersuchungen zu den 4 Knotenpunkten, so dass die Zunahme der Verkehrsmenge in die Untersuchung zur L85 aufzunehmen ist. Geprüft werden muss dabei dann, ob die Verkehrsmenge erstens auf unserem Straßennetz bewältigbar ist und zweitens dadurch keine Mehrkosten für die Stadt Bühl entstehen. Für den Bereich Weitenung ist sicherzustellen, dass im Ort wirklich kein weiteres Verkehrsaufkommen entsteht und dass durch die Erhöhung des Verkehrs auf der BAB 5 in diesem Bereich ausreichend für Lärmschutz gesorgt wird.

Darüber hinaus dürfen trotz „nur“ geringer Zunahmen der Verkehrsmenge im Bereich Oberbruch, Vimbuch und Balzhofen keine Nachteile für die Einwohner entstehen.

...

Des Weiteren betrifft der Entwurf zur vorliegenden Variante Ost ein ökologisch äußerst hochwertiges Gebiet von überregionaler Bedeutung. Die Gemarkung der Stadt Bühl ist hier im Bereich Rutmatten betroffen. Hier wurden in den letzten Jahren immer wieder ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Die Stadt Bühl bemüht sich seit 1990 Flächen in diesem Bereich für Naturschutzzwecke zu erwerben. Rund 8 ha sind inzwischen im städtischen Eigentum und werden über Verträge, ehemals mit der Stadt, inzwischen mit dem Land, ökologisch vertretbar bewirtschaftet bzw. gepflegt. Die großräumig betroffenen Schutzgebiete seien hier nur beispielhaft erwähnt:

- EU-Schutzgebiet Natura 2000 „Bruch bei Bühl u. Baden-Baden“ (Schutzgebiets-Nr. 7214-342)
- EU-Vogelschutzgebiet „Riedmatten und Schiftunger Bruch“ (Schutzgebiets-Nr. 7214-441)
- Waldschutzgebiet „südlicher Großer Bruch“ (Schutzgebiets-Nr. 200377).

Wie auch aus der dem Planfeststellungsverfahren beiliegenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) hervor geht, sind die Flächen südlich und östlich des Baden-Airparks die größten unzerschnittenen Flächen dieses Landschaftsraumes. Sie zeichnen sich durch eine hohe Lebensraumqualität für seltene Tier- und Pflanzenarten aus und sind Rückzugsgebiet für viele licht- und störungsempfindliche Arten. Es kommen Arten vor, die bereits auf, den Untersuchungsraum angrenzenden Gemarkungen selten bzw. nicht mehr vorhanden sind. Wiesenflächen, feuchte Bereiche, Seeflächen, Grabensysteme und feuchte wie trockene strukturreiche Waldflächen sind hier noch großflächig zusammenhängend vorhanden.

Selbst in der Zusammenfassung der UVS lässt sich herauslesen, dass die Ostvariante zwar aus verkehrstechnischer Sicht die Beste ist, aber aus naturschutzfachlicher Sicht noch einige Genehmigungshürden vor sich hat. Aufgrund der Tatsache, dass für den Bereich der Stadt Bühl gerade auch hinsichtlich der Aussage bezüglich der verkehrlichen Entwicklung Fragen offen sind und auch die Auswirkungen auf die unsere Landschaft durch Eingriffe in wertvolle Biotope, die sich bis auf Bühler Gemarkung erstrecken, kann die Stadt Bühl nicht vorbehaltlos zustimmen und muss fordern, dass die entsprechend ergänzenden Nachweise geführt werden.

Betrachtet man hierbei noch das Fazit aus der UVS zur Planfeststellung ist es wichtig anzuregen, dass es durchaus Sinn macht, die Variante Ost nochmals in der Abwägung mit den Trassenalternativen detaillierter zu untersuchen.

Die Verwaltung hat daher folgende Stellungnahme erarbeitet:

Der Oberbürgermeister

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 2
Kar-Friedrichstraße 17
76133 Karlsruhe

22. März 2018

**Planfeststellungsverfahren nach § 37 des Straßengesetzes (StrG) i.V.m. den §§ 72 bis 78 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für die Direktanbindung des Baden-Airparks an die BAB A 5,
Aktenzeichen: 24a3-0513.2 (K3761/4);
Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Gemeinden,
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vorliegende Planfeststellungsentwurf betrifft die Gemarkung der Stadt Bühl in zwei Punkten. Bei den Aussagen zur Verkehrsentwicklung bleiben einige Fragen offen und auch die Auswirkungen der Eingriffe in die mit der Stadt Bühl verbundenen Biotope bzw. Schutzgebiete können nicht abschließend erkannt werden.

Die in der Untersuchung angegebenen Verkehrsbelastungen erscheinen sowohl hinsichtlich des Gesamtniveaus als auch der Verhältnisse untereinander plausibel. Das gilt auch für einzelne Belastungsveränderungen, die auf den ersten Blick überraschend groß erscheinen, wie z.B. an der AS Bühl bzw. AS Baden-Baden

Die Ergebnisse des von Modus Consult aufgestellten Verkehrsmodells können aus verschiedenen Gründen nicht mit den Ergebnissen unseres Verkehrsmodells (Brilon-Bondzio-Weiser, 2012) verglichen werden. Neben unterschiedlichen Bezugsjahren (Analysefall 2009 bzw. 2015, Prognosehorizont 2025 bzw. 2030) unterscheiden sich die Modelle auch dadurch, dass eines (Modus Consult) im Wesentlichen an Zählstellen westlich der BAB 5 kalibriert wurde, das andere (BBW) im Wesentlichen an Zählstellen östlich der BAB 5. Das Modell von Modus Consult geht von einer starken Wirkung der fertigen B3 neu (Verlängerung bis Baden-Baden) aus. Das BBW-Modell aus 2012 lässt geringere Belastungen der B3 neu (B3n) erwarten, eine Aktualisierung steht in Verbindung mit der in Bearbeitung befindlichen Gesamtkonzeption an.

Zu den Auswirkungen der Vorzugsvariante 1a aus der Planfeststellung auf die Verkehrssituation in Bühl ist festzuhalten:

- Insgesamt sind relativ geringe, überwiegend positive Auswirkungen (Entlastungen) zu erwarten.
- Die deutlichsten positiven Auswirkungen werden in der Verkehrsuntersuchung prognostiziert für
 - o die B3n nördlich der L85 (Abnahmen um 1.400 Kfz/24h bis 2.400 Kfz/h)
 - o den Straßenzug K3736 / K3756 / K3738 = West-Ost-Verbindung durch Weitenung (Abnahmen um 1.900 Kfz/24h bis 2.400 Kfz/24h) und
 - o die L85 in Oberbruch (Abnahme um 2.100 Kfz/24h) ...

- Dem stehen folgende negative Auswirkungen (zusätzliche Belastungen) gegenüber in den Bereichen
 - o BAB 5 nördlich der AS Bühl (Zunahme um 6.200 Kfz/24h)
 - o L85 östlich der Weißgärber-Kreuzung (Zunahme um 1.700 Kfz/24h)
 - o Geringe Zunahmen um 300 Kfz/24 bis 400 Kfz/24h u.a. auf der L76 westlich von Oberbruch, der K 3763 (Vimbucher Straße) südöstlich von Vimbuch und der K3747 in Balzhofen.

Zusammenfassend lässt sich hierzu feststellen, dass für die Stadt Bühl die Zunahme des Verkehrs auf der L85 und der BAB 5 im Bereich Weitenung relevant sind. Hierzu finden sich in dem Gutachten zum Planfeststellungsverfahren jedoch keine weiteren Aussagen, hierzu muss das Gutachten ergänzt werden. Zurzeit laufen Untersuchungen zu den 4 Knotenpunkten, so dass die Zunahme der Verkehrsmenge in die Untersuchung zur L85 aufzunehmen ist. Geprüft werden muss dabei dann, ob die Verkehrsmenge erstens auf unserem Straßennetz bewältigbar ist und zweitens dadurch keine Mehrkosten für die Stadt Bühl entstehen. Für den Bereich Weitenung ist sicherzustellen, dass im Ort kein weiteres Verkehrsaufkommen entsteht und dass durch die Erhöhung des Verkehrs auf der BAB 5 in diesem Bereich ausreichend für Lärmschutz gesorgt wird.

Darüber hinaus dürfen trotz „nur“ geringer Zunahmen der Verkehrsmenge im Bereich Oberbruch, Vimbuch und Balzhofen keine Nachteile für die Einwohner entstehen.

Des Weiteren betrifft der Entwurf zur vorliegenden Variante Ost ein ökologisch äußerst hochwertiges Gebiet von überregionaler Bedeutung. Die Gemarkung der Stadt Bühl ist hier im Bereich Rutmatten betroffen. Hier wurden in den letzten Jahren immer wieder ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, welche u.a. durch Verträge mit dem Landratsamt Rastatt gesichert werden mussten. So wurden hier Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, welche die Umwandlung von Ackerflächen in Wiesen gefördert haben. Die Stadt Bühl bemüht sich seit 1990 Flächen in diesem Bereich für Naturschutzzwecke zu erwerben. Rund 8 ha sind inzwischen im städtischen Eigentum und werden über Verträge, ehemals mit der Stadt, inzwischen mit dem Land, ökologisch vertretbar bewirtschaftet bzw. gepflegt.

Es ist sicherzustellen, dass der Eingriff der Variante Ost in diesen Naturraum keine Auswirkungen auf die Bühler Gemarkung hat.

Allein die verkehrstechnisch günstigere Prognose für die Variante Ost kann ohne weitere intensivere Vergleichsuntersuchungen nicht den Ausschlag für die Trassenfestlegung geben, zumal dieses Vorgehen nach EU-Recht kritisch zu sehen ist.

Aufgrund dieser Tatsache kann die Stadt Bühl der vorgeschlagenen Trassenvariante Ost ohne weitere vertiefende Untersuchungen zur Abwägung der zu favorisierenden Varianten nicht vorbehaltlos zustimmen und fordert, die ergänzenden Nachweise zu führen.

Betrachtet man hierbei das Fazit aus der Umweltverträglichkeitsstudie, dann wird auch deutlich, dass es durchaus Sinn macht, die Variante Ost in der Abwägung der naturschutzrechtlichen Belange mit den Varianten insgesamt detaillierter zu untersuchen.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Schnurr

II. Finanzielle Auswirkungen:

Voraussichtlich keine.

III. Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat ermächtigt den Oberbürgermeister, die im Sachverhalt angegebene Stellungnahme der Stadt Bühl zu diesem Planfeststellungsverfahren an das Regierungspräsidium Karlsruhe abzugeben.

Beratungsergebnis Abstimmung/Wahl			laut Beschluss- vorschlag	Abweichender Beschluss
Ja	Nein	Enthalten		