

Der Oberbürgermeister

Regierungspräsidium Karlsruhe  
Abteilung 2  
Frau Schmied  
Karl-Friedrich-Straße 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 Biotop- 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 Ruttmatten 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 Flächen 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 vermeintlich 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 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. Insbesondere ist die Variante 3 b gleichrangig in die Prüfung mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Schnurr