



Federführender Dezernent: **Bürgermeister Hartweg, Dezernat II**

Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **FB 5**

Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen:

TOP: **Planungsstand Querspange L 78 b südlich von Rastatt**

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Umwelt- und Verkehrsausschuss	11.11.2010	öffentlich	Kenntnisnahme

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO):

Abstimmung mit städt. Gesellschaften:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen: **vorangegangene Drucksachen:**

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Beratungsergebnis:						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I. Sachdarstellung und Begründung:

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Planung für die Querspange zwischen B 3 und B 36 im Süden der Kernstadt aufgenommen. Die Straße soll die Klassifikation einer Landesstraße – L 78b - erhalten.

Zum einen hat ein beauftragtes Ingenieurbüro diverse Trassenvarianten erarbeitet und dargestellt. Ein weiteres Büro ist mit den umweltfachlichen Beiträgen zur Findung der Linienführung für die floristischen und faunistischen Untersuchungen beauftragt. Erste Planvorstellungen wurden bereits mit der Verwaltung besprochen. Darüber hinaus hat die Verwaltung Daten für die naturfachlichen Untersuchungen zusammengestellt und zur Verfügung gestellt.

Bezüglich der Trassierungselemente sind insbesondere die Anbindung der neuen Straße an die B-3-neu Ortsumgehung Sandweier und die B 3 alt Richtung Badener Straße (Münchfeld) in Osten einerseits und die Anbindung an die B 36 andererseits im Westen interessant. Für die Verwaltung ist bei der Situation im Osten insbesondere der Gesichtspunkt wichtig, dass in die Badener Straße künftig möglichst wenig Verkehr - bestenfalls nur noch gebietsbezogener Ziel- und Quellverkehr - eingetragen wird.

Zu den Trassierungsüberlegungen für den dortigen Knoten teilt das Regierungspräsidium mit, dass dort für verschiedene Varianten Leistungsfähigkeitsnachweise geführt worden seien. Bisher sei in der Planung ein teilplanfreier Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe A vorgesehen, der bei dem hohen Verkehrsaufkommen auch angestrebt werden sollte. Eine Kreuzung ohne Lichtsignalanlage und ein einspuriger Kreisverkehr seien nicht leistungsfähig. Eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage könnte leistungsfähig ausgebaut werden. Die Untersuchungen zu dem jeweiligen Flächenverbrauch laufen noch. Erst danach erfolge die endgültige Entscheidung, mit welchem Knotenpunktstyp weitergeplant werde.

Bezüglich der Situation im Westen - Anbindung an die B 36 - war die Verwaltung auch mit Blick auf die bestehende Geländetopographie davon ausgegangen, dass hier die Bahnlinie Rastatt-Wintersdorf mit einer Unterführung gekreuzt wird. Diese Anregung sei untersucht worden. Der für die Planung zu Grunde zu legende Grundwasserstand liege allerdings so hoch, dass eine Grundwasserwanne erforderlich würde. Die damit einhergehenden wesentlich höheren Bau- und Unterhaltungskosten ließen sich bei der Lage der Maßnahme, weit außerhalb der Bebauung, nicht rechtfertigen.

Die umweltfachlichen Beiträge zur Linienfindung umfassen:

- die notwendige Umweltverträglichkeitsstudie mit einer umfassenden und detaillierten Raumanalyse, d.h. Erfassung und Bewertung
 - der Schutzgüter Boden, Grund- und Oberflächenwasser, Klima, Pflanzen- und Tierwelt, Landschaft,

- der Nutzungsansprüche Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Naturschutz, Erholungsnutzung sowie Siedlungsstruktur (Wohn- und Wohnumfeld) und
- der Sach- bzw. Kulturgüter

im (un-)mittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens.

Bestandteil dieser Raumanalyse sind vegetationskundliche und faunistische Fachgutachten:

- die Natura-2000-Prüfung (§34 BNatSchG),
- die artenschutzfachliche / -rechtliche Prüfung (§44 BNatSchG).

Ziel ist es, in der derzeitigen Planungsphase den vergleichsweise umweltverträglichsten Lösungsansatz durch die „Vergleichende Risikoanalyse“ von (Unter-)Varianten zu ermitteln und die Linienfindung unter umweltfachlichen Aspekten zu optimieren. Hierfür sind neben den baubedingten Projektwirkungen insbesondere auch anlagebedingte Projektwirkungen (Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung) sowie betriebsbedingte Projektwirkungen (Verlärnung / Schadstoffbelastung) von Relevanz.

Von besonderem Gewicht werden bei der Linienfindung die Belange von Natura 2000 (§ 34 BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) sein, da diese rechtlich „durchzuschlagen“. Insofern mögliche Beeinträchtigungen von Natura 2000- und/oder Artenschutz-Belangen zu prognostizieren sind, müssen Schadensbegrenzungsmaßnahmen von der Rechtssystematik her zwingend vorgesehen werden; dies beinhaltet die Notwendigkeit des Nachweises, dass diejenige Linienführung ausgewählt wurde, die die geringsten Beeinträchtigungen der genannten Belange nach sich zieht.

Die Ergebnisse der Raumanalyse werden derzeit aufbereitet / dokumentiert. Die vergleichende Untersuchung von Varianten (z.B. auch der Knotenpunktausformungen) mit abschließender Variantenempfehlung sowie die Optimierung der Linienführung - soweit auf derzeitiger Planungsebene möglich - wird unter Einbeziehung der hierfür notwendigen technischen Fachgutachten (Verkehr / Lärm / Schadstoffe / Entwässerung) im 1. Halbjahr 2011 vorgenommen. Bis Ende 2010 sollen die Ergebnisse der floristischen und faunistischen Untersuchungen vorliegen. Anfang 2011 sollen die Ergebnisse abgewogen und in den Entscheidungsprozess, mit welcher Variante die Planung weiter betrieben werden soll, einbezogen werden.

In der Sitzung wird anhand von Plänen weiter berichtet.

OB	federführendes Dezernat	Fachbereich Finanzwirtschaft	Stabsstelle RPA	beteiligter Fachbereich	federführender Fachbereich	
					Fachbereichsleiter	Sachbearbeiter