



Länderübergreifende Arbeitsgruppe „Leistungsfähige Rheinquerung Karlsruhe/ Wörth“

6. Optimierung der Planung 2. Rheinbrücke

6.a Simulation/Visualisierung im Bereich Ölkreuz und mögliche Verbesserungen der Radverkehrsanbindung

Ziel dieser Untersuchung ist es, die Verkehrsabläufe auf der B10 einschließlich der Anschlussbereiche mit teilweise in enger räumlicher Nähe liegenden Knotenpunkten in Verkehrsflusssimulationen darzustellen. Es soll die Leistungsfähigkeit der einzelnen Netzelemente (Streckenabschnitte und Knotenpunkte) unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen im Netzzusammenhang beurteilt und visualisiert werden. Im Einzelnen sind folgende Varianten zu begutachten:

- Varianten zu verkehrlichen Auswirkungen des Anschlusses der 2. Rheinbrücke.
 1. Bestandsnetz ohne Öffnung Pfortner mit Anschluss der 2. Rheinbrücke am Ölkreuz mit Prognoseverkehren.
 2. Bestandsnetz mit Anschluss der 2. Rheinbrücke am Ölkreuz und drei Fahrstreifen stadteinwärts bis zur Anschlussstelle Rheinhafen mit Prognoseverkehren.
 3. Bestandsnetz mit Anschluss der 2. Rheinbrücke am Ölkreuz und drei Fahrstreifen stadteinwärts bis zur Anschlussstelle Rheinhafen mit Prognoseverkehr auf Basis der Gutachter
 4. Bestandsnetz mit 2. Rheinbrücke und Anbindung zur B 36 mit Prognoseverkehren

- Gegenüberstellung und Bewertung der Ergebnisse sowie Ableitung von Vorschlägen für Optimierungsmaßnahmen, die Aussagen zur Modifikation der Entwurfsplannungen, zu flankierenden Maßnahmen baulicher Art oder ggf. Zuflussregelungen durch Lichtsignalanlagen enthalten.

Beauftragt wurde mit der Erstellung des Gutachtens die Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner.

Fazit:

Die Verkehrssimulationen zeigen, dass die derzeit im Planfeststellungsverfahren befindliche Antragstrasse der 2. Rheinbrücke zwar in sich ausreichend leistungsfähig ist, sie aber zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation an den Knotenpunkten im Zuge der Südtangente mit Auswirkungen auf die Südtangente selbst führt.

Anlage

Gutachten gevas

Beitrag Baden-Württemberg:

Welche Alternativen bzw. Ergänzungen gibt es hinsichtlich der Verbesserung der Radverkehrsverbindung

Alternativ zur Führung des West-Ost-Radverkehrs im Gegenverkehr könnte vorgesehen werden, die RadfahrerInnen aus Rheinland-Pfalz kommend südlich des Bahndammes bis zum Albhäusleweg und von dort zur Rheinbrückenstraße zu führen. Dieser befestigte Spurweg wäre vollständig zu befestigen. Allerdings ist die „soziale Sicherheit“ bei der bislang vorgesehenen gemeinsamen Führung direkt an der Nordseite der B 10 im Gegenverkehr sicherlich höher.

Als Alternative zur bislang vorgesehen Planung mit der teilweise um 150 m von der Straße abgerückten Führung des Radweges auf einem ertüchtigten Wirtschaftsweg könnte ggf.

erwogen werden, den Radweg in westliche Richtung weiterhin parallel zur B 10 zu führen und die vorhandene Querung der nördlichen Straßenrampe von der B 10 zur Raffineriestraße höhenfrei zu gestalten und (keine Umwegigkeit und Erhöhung der „sozialen“ Sicherheit). Die höhenfreie Querung der relativ gering belasteten Zufahrt von der Raffineriestraße zur B 10 aus Richtung Norden müsste allerdings beibehalten werden, was angesichts der geringen Belastung vertretbar erscheint.

Beitrag Rheinland-Pfalz:

Radverkehrsverbindung

Die vorhandenen Radwegeverbindungen, sowohl der Fernradweg Veloroute Rhein als auch die regionalen Radwegeverbindungen im Kontext der bestehenden Rheinbrücke werden bei der Planung zur 2. Rheinbrücke auf rheinland-pfälzischer Seite berücksichtigt. Das heißt, diese werden bei Anpassungsbedarf vor Ort wieder hergestellt bzw. sinnvoll in das bestehende Radwegenetz eingebunden.

Eine neue Radwegeverbindung im Zuge der neuen Rheinbrücke ist seitens des Straßenbaulastträgers Bund im Rahmen der Genehmigung abgelehnt worden, sofern dieser finanziell zu seinen Lasten gehen würde. Gleichwohl wird in einem gemeinsamen Schreiben der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz der Bund im Hinblick auf die Möglichkeit zur Verknüpfung der touristischen Fernradwege entlang des Rheins sowie auf die Nutzung des werktäglichen Radverkehrs zu den Arbeitsstätten erneut um Prüfung in dieser Angelegenheit gebeten.

Sollte ein anderer Baulastträger als der Bund die Realisierung eines Radweges entlang der neuen Brücke finanzieren, ist der Straßenbaulastträger bereit, die technischen Voraussetzungen dazu in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen bzw. die Planung eines solchen Radweges zu integrieren.

Fazit:

Die vorhandenen regionalen Radwegeverbindungen sowie der Fernradweg Veloroute Rhein werden wieder hergestellt.

Beitrag Stadt Karlsruhe:

Radweg

Keine Berücksichtigung eines Radwegs bei der Planung einer 2. Rheinbrücke und Verschlechterungen der bestehenden Radverbindungen entlang der Südtangente erscheinen für Karlsruhe nicht tragbar (vgl. auch Stellungnahme der Stadt Karlsruhe zum Planfeststellungsverfahren).

6 b Nochmalige Anfrage beider Bundesländer beim BMVBS bzgl. Anlage eines Radweges beim Bau der 2. Rheinbrücke

Es ist beabsichtigt, ein gemeinsames Schreiben von Frau Staatssekretärin Splett und Herrn Staatssekretär Häfner an den BMVBS zu richten und nochmals den Wunsch der Region nach einem Radweg auf der 2. Rheinbrücke vorzubringen.

Anlage

- Mehrfertigung des Schreibens an das BMVBS (wird in Kürze eingestellt)

6.c Vorbereitung für einen möglichen Lückenschluss bis zur B 36

Beitrag Baden-Württemberg:

a) Anschlussknotenpunkt auf Antragstrasse ohne Weiterführung bis B 36

Gibt es die Möglichkeit die Planung mit direkter Führung zur B 36 (Knotenpunkt) ins laufende Verfahren einzubringen ?

Die im Planfeststellungsverfahren beantragte Planung sieht eine Anbindung der zweiten Rheinbrücke an die B 10 am Ölkreuz vor. Planungsziele sind nach dem Erläuterungsbericht die Entlastung der bestehenden Brücke, deren Kapazitätsgrenze erreicht bzw. oftmals überschritten ist sowie die Schaffung einer Verbindung bei einer Vollsperrung der bestehenden Brücke, zumal die nächsten Brücken in Germersheim und bei Iffezheim jeweils etwa 25 km entfernt sind. Ein weiteres Planungsziel, die Verkehrsentflechtung, formuliert der Erläuterungsbericht im Rheinland- Pfälzer Verfahren (S. 7): „Eine 2. Rheinbrücke wird die Verkehre wesentlich entflechten und damit auch zu einer Entlastung des Wörther Kreuzes als Verkehrsdrehscheibe der A 65 und der B 9 beitragen. Gleichzeitig wird sich dort die Verkehrssituation entschärfen, der Verkehrsfluss wird verbessert und die Unfallrisiken, insbesondere durch die Ein- und Ausfädelungsvorgänge werden minimiert.“

Eine ältere Planung (Stand Mai 2009) sah bereits einen Anschlussknoten für eine Weiterführung der Trasse zur B 36 vor, war damals aber vom Bund abgelehnt worden. An diese Planung könnte angeknüpft werden. Die Anbindung des Ölkreuzes wäre im Bereich des Knotens im Gegensatz zur beantragten Planung einspurig, könnte aber zweispurig markiert werden. Die planerische Umsetzung eines Verkehrsknotens zur B 36 wäre wohl mit einem Zeitaufwand von mehreren Monaten realisierbar.

Zu klären ist, ob eine Berücksichtigung des Knotenpunktes im laufenden Verfahren als nachträgliche Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG möglich ist - dann wäre eine Anhörung der durch die Änderung erstmalig oder stärker Betroffenen mit einer Frist von zwei Wochen ausreichend -, ob eine erneute Offenlage nach § 73 Abs. 2 und 3 LVwVfG erforderlich ist oder ob ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss.

Eine Anhörung der Betroffenen nach § 73 Abs. 8 S. 1 LVwVfG ist ausreichend, solange die Identität des Vorhabens gewahrt bleibt und keine völlig neue Planung (aliud) entsteht (BVerwGE 112, 140; Stürer, DVBl 1990, 36; weitere Nachweise bei Dürr in Knack/Hennecke, VwVfG, 9. Aufl. 2010, Rn. 104 zu § 73). Das BVerwG hat hierzu mit Urteil vom 27.10.2000 (Az. 4 A 18/99) ausgeführt:

„Eines neuen Anhörungsverfahrens bedarf es nur dann, wenn die Planänderungen insgesamt so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen. Davon kann indes keine Rede sein, wenn das Gesamtkonzept nicht berührt wird bzw. trotz der Änderungen die Identität des Vorhabens gewahrt bleibt (vgl. BVerwG, Urteile vom 27. März 1992 - BVerwG 7 C 18.91 - BVerwGE 90, 96 und vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 19.94 - BVerwGE 100, 370; Beschluss vom 2. Februar 1996 - BVerwG 4 VR 23.95 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 108). So verhielt es sich hier. Der Plan wurde insofern geändert, als Wegeverbindungen ergänzt bzw. verbessert, durch die Anordnung einer Spritzschutzwand mit Schallabsorption Schallschutzvorkehrungen auf der Lauertalbrücke getroffen, durch die Basisabdichtung der Fahrbahn, die Einbeziehung des Einschnittsböschungswassers in die Fahrbahnentwässerung und die Errichtung eines zusätzlichen kombinierten Absetz- und Rückhaltebeckens Forderungen nach einem weitergehenden Grundwasserschutz erfüllt sowie auf Wunsch der Landwirtschaft Ausgleichs- und Ersatzflächen verlegt wurden. Die Planänderungen schlugen zwar der Zahl nach erheblich zu Buche, sie wirkten sich aber auch in ihrer Gesamtheit qualitativ nicht in der Weise aus, dass planerisch ein neues Vorhaben entstanden wäre.“

Vorliegend reicht jedenfalls eine Anhörung der neu betroffenen Grundstückseigentümer nicht aus. Zwar ändert sich das Vorhaben baulich nur geringfügig. Es ändern sich aber die Planungsziele: es wird nunmehr neben der Verkehrsentflechtung in Rheinland- Pfalz auch eine Verkehrsentflechtung in Baden- Württemberg beabsichtigt. Dementsprechend erfolgt die Verkehrsführung auch hauptsächlich zur B 36; zum Ölkreuz muss abgelenkt werden auf einer einbahnigen Abbiegespur.

So muss wegen den geänderten Planungszielen eine erneute Offenlage erfolgen (vgl. hierzu auch BVerwG, Urt. vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, Rn. 29). Die Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens ist hingegen nicht erforderlich. Der Vorhabensträger könnte natürlich den alten Antrag zurückziehen und einen neuen Antrag stellen. Damit wä-

ren auch die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen formal hinfällig; gleichwohl könnten die hieraus gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt werden.

b) Anschlussknotenpunkt auf Antragstrasse mit Weiterführung der Trasse bis B 36

Welche Möglichkeiten gibt es ins laufende Verfahren ein Junktim aufzunehmen das beantragte Verfahren erst zu realisieren, wenn die Anbindung an die B 36 rechtskräftig planfestgestellt ist (Nebenbestimmungen, Verpflichtung des Bundes o.Ä.) ?

Ein Junktim im dargestellten Sinne stellt eine aufschiebende Bedingung dar: der Bau der zweiten Rheinbrücke dürfte erst nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt vom Verkehrsknoten bis zur B 36 erfolgen. Eine solche aufschiebende Bedingung ist nach § 72 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 36 VwVfG zu beurteilen. Nach § 36 Abs. 2 Nr. 2 LVerwVfG kann das Baurecht von dem ungewissen Eintritt eines zukünftigen Ereignisses abhängig gemacht werden. Voraussetzung ist nach § 36 Abs. 3 LVwVfG, dass die Nebenbestimmung dem Zweck des Verwaltungsaktes nicht zuwider läuft. Nebenbestimmungen können nur beigefügt werden, soweit sie durch den erlassenen Verwaltungsakt, hier den Planfeststellungsbeschluss zur zweiten Rheinbrücke, gerechtfertigt sind (OVG Münster, DVBl 1985, 532; zit. nach Henneke in: Knack/Hennecke, VwVfG, 9. Aufl. 2010, Rn. 29 zu § 36). Daraus kann gefolgert werden:

- Ein Junktim ist bei einem Planfeststellungsverfahren nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Diese Voraussetzungen liegen vor bei der Verknüpfung der Verfahren in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz zur zweiten Rheinbrücke, die jeweils für sich betrachtet keine eigenständige Verkehrsbedeutung aufweisen, sondern in der Rheinmitte enden.
- Nach derzeitigem Stand liegt beim Planfeststellungsverfahren zweite Rheinbrücke hinsichtlich einer möglichen Anbindung an die B 36 keine Situation vor, in der ein Junktim angebracht wäre. Auch dann nicht, wenn man von einer unzureichenden Leistungsfähigkeit der bisherigen Planung ausginge (was derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden kann): die derzeitige Planung hat – gemeinsam mit dem Planungsabschnitt in Rheinland-Pfalz – auch in diesem Fall mit der Anbindung an die B 10 über das Ölkreuz

eine eigenständige Verkehrsbedeutung. Insofern fehlt es an einer Rechtfertigung für ein Junktin. Eine Rechtfertigung aus sonstigen Gründen ist nicht ersichtlich.

- Ist davon auszugehen, dass die Anbindung an das Ölkreuz ausreichend leistungsfähig ist, dann ist kein Junktin mit dem Verfahren Verbindungsstrecke zur B 36 erforderlich und als Bedingung nach § 36 LVwVfG wohl auch nicht zulässig.

Möglich bliebe eine Zusage des Vorhabenträgers, den Bau der zweiten Rheinbrücke erst nach rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss für die Verbindungsstrecke zur B 36 zu beginnen. Diese Zusage könnte in den Planfeststellungsbeschluss zur zweiten Rheinbrücke aufgenommen werden.

c) Neuplanung bis zur B 36

Sollte die bisherige auf baden-württembergischer Seite im Planfeststellungsverfahren befindliche Maßnahme aufgegeben und mit der Weiterführung der B 10n bis zur B 36 neu geplant werden, oder für einen B 36-Lückenschluss, der bislang nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, eine neue Planung erstellt werden, so ist allein für die Weiterführung folgender Zeithorizont vorzusehen:

Verfahrensmäßiger Vorlauf, neuer Scopingtermin	ca. 3 Monate
Aufstellung Vorplanung für Varianten	ca. 6 Monate
Aufstellung der Umweltverträglichkeitsstudie einschl. Untersuchungen	ca. 18 Monate
Aufstellung und haushaltsrechtliche genehmigung; Vorentwurf/Planfeststellungsentwurf für Vorzugsvariante	ca. 12 Monate
Planfeststellungsverfahren	ca. 12 Monate
Verwaltungsrechtliche Überprüfung des Planfeststellungs- beschlusses (3 Instanzen zu ca. 12 Monate)	ca. 36 Monate

Bei einer Aufgabe der bisherigen Planung ergibt sich somit eine Zeitverschiebung von 4 - 5 Jahren.

Beitrag Stadt Karlsruhe:

Realisierung des Lückenschlusses bis zur B36

Das Ergebnis der Simulation bestätigt aus Sicht der Stadtverwaltung die Einschätzung, dass weder die Öffnung des Knielinger Pförtners noch die derzeitige Planung der 2. Rheinbrücke zu einem leistungsfähigen Netz führt.

Erst mit einer, von der Stadtverwaltung als sinnvoll erachteten, Weiterführung der 2. Rheinbrücke an die B 36 ergibt sich ein verkehrlicher Nutzen für die baden-württembergische Seite, denn erst dann ist eine echte Netz- und Kapazitätserweiterung gegeben. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass die hinterlegten Knotenpunktausformungen vorläufig sind. In vertiefenden Untersuchungen sollten flächensparende Varianten gesucht werden.

Es wurden Verfahrensmöglichkeiten aufgezeigt, wie der Anschluss an die B36 aufgenommen werden könnte. Aus Sicht der Stadtverwaltung sollten die Ablaufpläne der dargestellten Möglichkeiten gegenübergestellt werden:

- „Verpflichtung des Landes (des Bundes) erst mit dem Bau einer 2. Rheinbrücke zu beginnen, wenn auch Baurecht für die Weiterführung für die Weiterführung zur B36 vorliegt“
- „Deckblattverfahren“
- „Aufgabe der bisherigen Planung und Neuplanung bis zur B36“.