

Antrag

der Abg. Dr. Gisela Splett u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Autobahnanbindungen und biologische Vielfalt beim Baden-Airpark und bei Rastatt

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie der Einschätzung der im Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahr 1998 zustimmt, dass die Ostanbindung des Baden-Airparks an die Autobahn im Vergleich zu anderen Varianten den stärksten Eingriff in Natur und Landschaft darstellt und daher als schlechteste Lösung anzusehen ist, wenn ja, warum sie dann derzeit die Ostanbindung favorisiert, wenn nein, warum sie diese Einschätzung nicht teilt;
2. welche Teile der Ergebnisse der o. g. UVS aus welchen Gründen nicht mehr als relevant anzusehen sind und wenn nein, warum nicht;
3. wie sich derzeit der Planungsstand zu den Autobahnanbindungen des Baden-Airparks sowie bei Rastatt darstellt;
4. ob sie die Einschätzung teilt, dass die Nordanbindung des Baden-Airparks über Hügelsheim die naturräumlich verträglichste Alternative einer Straßenanbindung darstellt;
5. welche Kosten für die Realisierung einerseits der Autobahn-Anschlussstelle Rastatt-Nord, andererseits der Anschlussstelle Rastatt-Mitte unter der Voraussetzung, dass auf einen Weiterbau der B 3 verzichtet wird, zu erwarten sind;

6. wie das Regierungspräsidium Karlsruhe unter Berücksichtigung der Kosten und Eingriffe im Vergleich zur Anschlussstelle Rastatt-Mitte die Realisierung der Autobahn-Anschlussstelle Rastatt-Nord begründet;
7. ob es im Zuge der derzeit laufenden UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Autobahnanschluss des Baden-Airparks neben den Wildkatzenfunden weitere naturschutzrechtlich relevante Erkenntnisse (insbesondere Arten der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie) gibt (mit Angabe, wie sich deren Vorkommen auf die Straßenbauplanungen auswirken);
8. ob es in der Umgebung der bestehenden und geplanten Autobahnanschlüsse bei Rastatt neben den Wildkatzenfunden weitere naturschutzrechtlich relevante Erkenntnisse (insbesondere Arten der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie) gibt und wie sich deren Vorkommen auf die Straßenbauplanungen auswirken;
9. wie sie sich bei den weiteren Planungen für Autobahnanschlüsse und andere Straßen darum bemühen wird, ihren eigenen Zielsetzungen der Netto-Nullversiegelung durch möglichst flächengleiche Entsiegelungen zu erreichen, wenn ja wie, und wenn nein, warum nicht und wie die geplanten Planungen mit den im § 3 Naturschutzgesetz verankertem Schutz unzerschnittener Landschaftsteile in Einklang zu bringen sind.

18. 02. 2009

Dr. Splett, Wölfle, Lehmann, Pix, Sckerl GRÜNE

Begründung

Derzeit laufen aktuelle Planungen der Landesregierung und des RP Karlsruhe hinsichtlich der Anbindung des Baden-Airparks an die Autobahn sowie in großer Nähe dazu Planungen für den Ausbau der Anschlussstelle Rastatt-Nord vom Halbkleeblatt zum Vollkleeblatt.

In beiden Fällen werden wertvolle Landschaftsteile, Vorkommen gefährdeter Arten und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner stark beeinträchtigt.

Untersuchungen aus dem Jahr 1998 ergaben, dass die Anbindung des Baden-Airparks über die sogenannte Ostanbindung besonders kritisch zu beurteilen ist.

Neue Nachweise der Wildkatze in der mittleren Oberrheinebene rechtfertigen neue Überlegungen zur Straßenplanung in diesem Raum.

Dies ist auch zu berücksichtigen bei der Diskussion um einen zusätzlichen Autobahn-Anschluss bei Rastatt. Zu berücksichtigen ist auch, dass die derzeit vom Regierungspräsidium Karlsruhe favorisierte Anbindung Rastatt-Nord inklusive eines „Vollkleeblattes“ deutlich teurer werden würde als die Anbindung Rastatt-Mitte ohne Weiterbau der B 3.

Für jegliche zusätzliche Autobahnverbindungen unter Beteiligung des Landes – die ja erst in mehreren Jahren realisiert würden – stellt sich die Frage, wie das vom Ministerpräsidenten proklamierte Ziel der Netto-Nullversiegelung zumindest mittelfristig erreicht werden kann.

Stellungnahme)*

Mit Schreiben vom 31. März 2009 Nr. 6-65-39-A5 KA-OG/63 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob sie der Einschätzung der im Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahr 1998 zustimmt, dass die Ostanbindung des Baden-Airparks an die Autobahn im Vergleich zu anderen Varianten den stärksten Eingriff in Natur und Landschaft darstellt und daher als schlechteste Lösung anzusehen ist, wenn ja, warum sie dann derzeit die Ostanbindung favorisiert, wenn nein, warum sie diese Einschätzung nicht teilt;

Zu 1.:

Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 1995 haben ergeben, dass eine leistungsfähige Erschließung des Baden-Airpark-Geländes nur über eine bedarfsgerechte Optimierung der Straßeninfrastruktur von Norden und Osten oder von Norden und Süden machbar ist. Die Realisierung einer Erschließung von Osten her gestaltete sich schwierig, da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum damaligen Zeitpunkt den hierzu vorgesehenen Bau einer neuen Anschlussstelle an der A 5 abgelehnt hat. Dennoch wurden die beiden möglichen Varianten in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahr 1998 untersucht. Die UVS kommt 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 BMVBS 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. Für die Ostanbindung wurde eine in ökologischer Hinsicht optimierte Trasse untersucht.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine leistungsfähige Erschließung des Baden-Airpark-Geländes nur über eine bedarfsgerechte Optimierung der Straßeninfrastruktur von Osten oder von Norden und Süden zu erreichen ist. Die Ostanbindung 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.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. welche Teile der Ergebnisse der o. g. UVS aus welchen Gründen nicht mehr als relevant anzusehen sind und wenn nein, warum nicht;

Zu 2.:

Die Ergebnisse der UVS aus dem Jahr 1998 sind weiterhin zutreffend. Allerdings hat sich aus den aktuelleren verkehrlichen Untersuchungen ergeben, dass eine Erschließung des Baden-Airpark-Geländes nur über eine leistungsfähige Ergänzung des Straßennetzes von Osten oder von Norden und Süden möglich ist. Für diese Varianten hat der Landkreis Rastatt im Herbst 2007 eine neue UVS in Auftrag gegeben, die derzeit noch nicht abgeschlossen ist.

3. wie sich derzeit der Planungsstand zu den Autobahnanbindungen des Baden-Airparks sowie bei Rastatt darstellt;

Zu 3.:

Das BMVBS hat seine Zustimmung für eine neue Anschlussstelle an der A 5 zur Anbindung des Baden-Airparks mit der Auflage erteilt, dass der Landkreis Rastatt die Verbindungsstrecke von der Autobahn zum Flughafenareal in eigener Zuständigkeit realisiert. Die Planung und Realisierung des Anschlussstellenbereichs A 5/L 80 obliegen dem Land und dem Bund. Für beide Maßnahmen wird unter der Federführung des Landkreises Rastatt ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Für die Anschlussstelle liegt der straßenplanerische Vorentwurf vor. Der Landschaftspflegerische Begleitplan und das schalltechnische Gutachten sind noch in Bearbeitung. Zur Prüfung der Artenschutzbelange wird ergänzend zu den bereits vorliegenden Daten aus der Raumanalyse der UVS eine faunistische Nachkartierung durchgeführt. Für die Verbindungsstrecke von der Autobahnananschlussstelle bis zum Baden-Airpark liegen Linienentwürfe vor. Der straßenplanerische Vorentwurf wird nach Abschluss der UVS und Festlegung der Linienführung erstellt. Die UVS wird voraussichtlich im Sommer 2009 abgeschlossen.

Die Neuanlage einer neuen Anschlussstelle Rastatt-Mitte geht auf eine Initiative des Landkreises Rastatt im Jahr 2006 zurück und steht in engem Zusammenhang mit der von der Stadt Rastatt geplanten Ansiedlung von IKEA. Das Land hat eine Entscheidung und Abstimmung mit dem BMVBS bis zur Klärung der Standortfrage von IKEA zurückgestellt. Die Raumordnungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe hat die IKEA-Ansiedlung in der vorgesehenen Form abgelehnt. Die Klage der Stadt Rastatt gegen diese Entscheidung hat das Verwaltungsgericht am 7. Juli 2008 abgewiesen. Die Entscheidung über die Berufung vor dem Verwaltungsgerichtshof steht noch aus. Eine Realisierung dieser Planung ist daher derzeit nicht absehbar.

Alternativ ist zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit ein Ausbau der bestehenden Anschlussstelle Rastatt erforderlich. Planerische Vorüberlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes sind angelaufen.

4. ob sie die Einschätzung teilt, dass die Nordanbindung des Baden-Airparks über Hügelsheim die naturräumlich verträglichste Alternative einer Straßenanbindung darstellt;

Zu 4.:

In der UVS aus dem Jahr 1998 wurde bei den Erschließungsvarianten für den Baden-Airpark für die Anbindungen von Norden jeweils eine West- und Ostumgehung von Hügelsheim berücksichtigt. Auch nach den aktuellen Untersuchungen ist eine solche Nordanbindung aus verkehrlicher Sicht nur in Kombination mit einer Südanbindung zweckmäßig. Eine Nordanbindung als Ein-

zelbaustein war bislang nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie und ist auch nicht Bestandteil der laufenden Untersuchungen (siehe auch Antwort zu Ziffer 1).

5. *welche Kosten für die Realisierung einerseits der Autobahn-Anschlussstelle Rastatt-Nord, andererseits der Anschlussstelle Rastatt-Mitte unter der Voraussetzung, dass auf einen Weiterbau der B 3 verzichtet wird, zu erwarten sind;*

6. *wie das Regierungspräsidium Karlsruhe unter Berücksichtigung der Kosten und Eingriffe im Vergleich zur Anschlussstelle Rastatt-Mitte die Realisierung der Autobahn-Anschlussstelle Rastatt-Nord begründet;*

Zu 5. und 6.:

Eine neue Autobahnanschlussstelle Rastatt-Mitte führt zu einer Entlastung der bestehenden Anschlussstelle Rastatt, wenn gleichzeitig auch eine Querspange bis zur B 462 bei Bischweier realisiert wird. In diesem Fall wäre eine Erweiterung der vorhandenen Anschlussstelle nicht erforderlich. Auf einen Ausbau des angrenzenden Knotenpunktes B 462/K 3716 könnte allerdings nicht verzichtet werden. Die Kosten werden derzeit auf rund 20 Millionen Euro geschätzt.

Der Ausbau der bestehenden Anschlussstelle Rastatt und des Knotens B 462/K 3716 würde voraussichtlich derzeit Kosten von rund 15 bis 20 Millionen Euro verursachen.

7. *ob es im Zuge der derzeit laufenden UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Autobahnanschluss des Baden-Airparks neben den Wildkatzenfunden weitere naturschutzrechtlich relevante Erkenntnisse (insbesondere Arten der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie) gibt (mit Angabe, wie sich deren Vorkommen auf die Straßenbauplanungen auswirken);*

Zu 7.:

Folgende Arten der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen:

FFH-Richtlinie Anhang II:

Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Kammolch

FFH-Richtlinie Anhang IV:

Wildkatze, Kleine Bartfledermaus, Große Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhhautfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Fransenfledermaus, Nymphenfledermaus, Knoblauch-, Kreuz- und Wechselkröte, Moor- und Springfrosch, Kleiner Wasserfrosch, Zauneidechse und Schlingnatter

Vogelschutzrichtlinie Anhang I:

Wespenbussard, Mittel-, Schwarz- und Grauspecht, Heidelerche, Weißstorch, Ziegenmelker, Neuntöter, Rohrweihe und Eisvogel

Vogelschutzrichtlinie Artikel 4, Absatz 2 (Gefährdete Zugvogelarten):

Baumfalke, Hohltaube, Wendehals, Wachtel, Kiebitz, Bekassine, Großer Brachvogel, Schwarzkehlchen, Zwergtaucher und Rohrweihe.

Die Ergebnisse zu verschiedenen Insektengruppen stehen noch aus.

Die Vorkommen und mögliche Beeinträchtigungen der genannten Arten werden in der FFH-Verträglichkeitsstudie sowie in dem artenschutzrechtlichen

Beitrag berücksichtigt, die noch in Bearbeitung sind. Hierbei werden auch die verschiedenen Vorhabensvarianten auf ihr Beeinträchtigungspotenzial geprüft.

8. ob es in der Umgebung der bestehenden und geplanten Autobahnanschlüsse bei Rastatt neben den Wildkatzenfunden weitere naturschutzrechtlich relevante Erkenntnisse (insbesondere Arten der FFH-Richtlinie und der EU-Vogelschutzrichtlinie) gibt und wie sich deren Vorkommen auf die Straßenbauplanungen auswirken;

Zu 8.:

In den Planungsbereichen für die Autobahnanschlüsse Rastatt-Mitte und Rastatt-Nord sind keine FFH- bzw. Vogelschutzgebiete ausgewiesen. Die Anschlussstelle Rastatt-Mitte befindet sich noch im Vorplanungsstadium. Für die Anschlussstelle Rastatt-Nord wurden noch keine konkreten Planungen aufgenommen. Aus diesem Grunde wurden bislang auch keine weitergehenden ökologischen Untersuchungen vorgenommen.

9. wie sie sich bei den weiteren Planungen für Autobahnanschlüsse und andere Straßen darum bemühen wird, ihren eigenen Zielsetzungen der Netto-Nullversiegelung durch möglichst flächengleiche Entsiegelungen zu erreichen, wenn ja wie, und wenn nein, warum nicht und wie die geplanten Planungen mit den im § 3 Naturschutzgesetz verankertem Schutz unzerschnittener Landschaftsteile in Einklang zu bringen sind.

Zu 9.:

Landespolitisches Ziel ist, den Flächenverbrauch deutlich zu reduzieren und hierbei langfristig, entlang der demografischen Entwicklung, eine „Netto-Null“ zu erreichen. Die Straßenbauverwaltung misst der Minimierung der Flächeninanspruchnahme eine besondere Bedeutung zu. Daher wird der Straßenbau auch zukünftig nach dem Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ erfolgen. Dennoch werden in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und vom Erschließungsbedarf oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten zukünftig auch noch Baumaßnahmen notwendig sein. Diese müssen so flächensparend wie möglich realisiert und in ihren Auswirkungen durch Maßnahmen der Eingriffsregelung ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden. Hierzu gehört auch, dass nicht mehr benötigte Straßenabschnitte zurückgebaut beziehungsweise entsiegelt oder auf geeigneten Verkehrsflächen Baumaterialien mit geringerer Versiegelungswirkung verwendet werden. Weitere Maßnahmen sind die Stärkung des öffentlichen Personennah- und des Radverkehrs. Diese dämpfen das Straßenverkehrsaufkommen und damit den Neubaubedarf tendenziell, machen aber weitere Straßenbauvorhaben nicht generell entbehrlich.

Gemäß § 3 Naturschutzgesetz sind Eingriffe mit Trennwirkung auf das unvermeidbare Maß zu beschränken; unvermeidbare Zerschneidungen sind jedoch aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls zulässig. Beim Ausbau und bei der Neuplanung von Verkehrswegen sind daher Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Trennwirkungen zu ergreifen. Bei den angesprochenen Straßenplanungen trägt auch der Rückbau beziehungsweise die Entsiegelung aller nicht mehr benötigten Straßenabschnitte dazu bei, Zerschneidungen aufzuheben und Lebensraumbestandteile wieder zu vernetzen.

In Vertretung

Köberle

Staatssekretär