

Beratungsunterlage zur öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik	Sitzungstag: 29. September 2020
Ansprechpartner/-in: Telefon:	Herr Loritz Herr Gäßler Herr Kohm 0781 805 1323 0781 805 9201 0781 805 9214

Pkt. 1.4 der Tagesordnung

K 5344 - Neubau einer Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr (Bahnparallele Trasse); Variantenuntersuchung

I. Beschlussvorschlag:

Nach Beratung

II. Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

A. Variantenuntersuchung

Die vorliegende Variantenuntersuchung beinhaltet die Planung einer neuen Kreisstraße zwischen der Bundesstraße 3 bei Ringsheim, der Bundesstraße 3 bei Kippenheim ("Sulzer Kreuz") sowie der Bundesstraße 415 bei Lahr-Langenwinkel.

Der Untersuchungsraum beginnt im Süden am Knotenpunkt B 3 / K 5349 (Nordumfahrung Ringsheim) in Ringsheim, führt über das Gewerbegebiet "DYN A5" der Städte Mahlberg und Ettenheim bis zur B 415 bei Lahr-Langenwinkel. Der Korridor verläuft bahnparallel in einer Breite von ca. 500 m westlich der Rheintalbahn. Zusätzlich ist die Anbindung des Knotenpunktes B 3 / K 5352 ("Sulzer Kreuz") bei Kippenheim einschließlich der hierfür erforderlichen Querung der DB-Rheintalstrecke Karlsruhe - Basel zu berücksichtigen. Begleitend zur geplanten Kreisstraße wird entlang des gesamten Neubaus ein gemeinsamer Rad- und Gehweg geführt.

Der Verkehr konzentriert sich derzeit auf die Bundesstraße 3, die Landesstraße 103 sowie die Kreisstraßen 5342, 5344 und 5345. Ziel der Maßnahme ist die Verringerung der Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten von Ringsheim, Ettenheim-Altdorf, Mahlberg und Mahlberg-Orschweier, Kippenheim, Lahr-Kippenheimweiler und Lahr-Langenwinkel. Die Infrastruktur zur verkehrlichen Erschließung der vorhandenen und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete soll ebenfalls deutlich verbessert werden.

Träger der Straßenbaulast für die neue K 5344 ist der Ortenaukreis und Vorhabensträger (Straßenbaubehörde) das Landratsamt Ortenaukreis.

Ziel des Variantenvergleiches ist es, den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen bei gleichzeitiger Minimierung der Beeinträchtigungen auf die vorhandenen Schutzgüter (Menschen, Tiere, Pflanzen, etc.) herauszuarbeiten.

Bei der Linienbestimmung geht es primär darum, einen optimalen Verlauf einer neuen Straße zu finden. Für jede Variante werden innerhalb des festgelegten Korridors Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie die verkehrliche Funktionalität untersucht und mithilfe einer Matrix (siehe Anhang 3) bewertet. Anschließend werden die Vor- und Nachteile aller Varianten in einem Vergleich durch die Planungsbüros und die Verwaltung ermittelt. Dazu müssen verschiedene Kriterien untersucht werden.

Unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien wird aus allen untersuchten Streckenverläufen eine Vorzugsvariante herausgearbeitet. Nach Sichtung aller entscheidungsrelevanten Unterlagen erfolgt die endgültige Linienbestimmung.

Folgende Bewertungskriterien werden im vorliegenden Variantenvergleich berücksichtigt:

- Raumstrukturelle Wirkungen (Raumordnung, Eigentumsverhältnisse, Realisierung)
- Verkehrliche Beurteilung (Be- und Entlastungswirkungen)
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Linienführung, Knotenpunkte, Flächenbilanz)
- Umweltverträglichkeit (Eingriff in die Umwelt, Emissionen/Immissionen)
- Wirtschaftlichkeit (Baukosten)
- Kommunalen Konsens

Um eine Wertung zu ermöglichen, werden für jedes Kriterium Benotungspunkte vergeben. Diese reichen (entsprechend der Anzahl der Varianten) von 1 (beste Bewertung) bis zu 8 (schlechteste Bewertung).

Das Bewertungskriterium „Kommunalen Konsens“ wird als Sonderkriterium betrachtet. Es bleibt in der Ermittlung der Gesamtbenotung in der Matrix unberücksichtigt, kann aber zum politischen Ausschlusskriterium werden. Die Ersteinschätzungen der Fachbehörden sind aufgrund der geringen Planungstiefe noch nicht abschließend.

Die ursprünglich von der Verwaltung dem UTA im Oktober 2018 vorgeschlagene **Variante 1** schneidet zwar in der Benotung der Matrix gut ab. Jedoch ist sie aufgrund der verkehrlichen Mehrbelastung von ca. 1550 Kfz/24h in Lahr-Langenwinkel nicht konsensfähig.

Für **Variante 4** (ursprüngliche „Bahnparallele Trasse“) ist die zeitliche Realisierung durch die Abhängigkeit von der Planung der DB nicht absehbar. Zudem ist hier mit den höchsten Baukosten aufgrund der vielen Brückenbauwerke zu rechnen. Diese Variante sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Die **Variante 5** hat nur eine geringe Entlastungswirkung in Langenwinkel und Kippenheimweiler und in Kippenheim führt sie sogar zur Mehrbelastung. Die Durchfahrt durch das Gewerbegebiet in Kippenheim führt zu verkehrlichen Problemen. Diese Variante sollte daher ebenfalls nicht weiterverfolgt werden.

Die **Variante 6** hat nur eine geringe Entlastungswirkung in Langenwinkel und Kippenheimweiler. Eine direkte Verbindungsfunktion zur B 415 ist nicht gegeben. Im Lahrer Osten ist mit einer Mehrbelastung und Überlastung der Knotenpunkte zu rechnen. Diese Variante sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

Variante 7 führt zu keiner Verkehrsentslastung in Lahr-Langenwinkel und Kippenheimweiler, sondern zu Mehrbelastungen. Aus diesem Grund sollte diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

Somit verbleiben die **Varianten 2 und 2a**. Die Variante **2a** wurde im Laufe der Vorberatungen als Variante **2+** bezeichnet. Allerdings wird die Bezeichnung "2 Plus" im Verkehrsgutachten schon für eine andere Variantenkombination verwendet. Um hier Missverständnissen vorzubeugen, wird die ursprüngliche Variante **2+** nun und im Weiteren als Variante **2a** bezeichnet.

Die Varianten 2 und 2a besitzen eine sehr gute verkehrliche Wirkung. Im Vergleich der Varianten ist die Gesamtbaulänge der Variante 2a deutlich größer als die der Variante 2. Daraus ergibt sich eine höhere Flächeninanspruchnahme und damit eine größere Flächenversiegelung. Der Eingriff in Natur- und Artenschutz ist bei Variante 2a am größten, deshalb ist auch ein höherer naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich. Bei der umweltfachlichen Bewertung wird die Variante 2 daher besser bewertet als die Variante 2a, welche insoweit von allen Varianten am schlechtesten abschneidet.

Das neue Brückenbauwerk an der K 5342 (bei Variante 2a) wird teurer, als die Brücke am Rebweg (bei Variante 2). Dies führt dazu, dass die Variante 2a mit Gesamtkosten in Höhe von 55,1 Mio. EUR nochmals teurer ist, als die Variante 2 mit Gesamtkosten in Höhe von 49,7 Mio. EUR.

Die Variante 2 ist die einzige Variante, welche bei der Verkehrsuntersuchung in allen Ortsdurchfahrten zu einer Entlastung führt. Die Variante 2a erzielt zwar mit 7.200 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt Kippenheim eine größere Entlastung als die Variante 2 (6.050 Kfz/24h), sie verursacht allerdings auch eine Mehrbelastung auf der B 3 bei Lahr-Mietersheim von zusätzlichen 1.750 Kfz/24h. Bei Variante 2 ist an dieser Stelle jedoch eine geringe Entlastung in Höhe von 750 Kfz/24h zu verzeichnen. Ansonsten besitzen beide Varianten in den übrigen Ortsdurchfahrten nahezu identische Entlastungswirkungen.

In der Übersicht (siehe Erläuterungsbericht unter Punkt 2.3.2) lässt sich erkennen, dass die Entlastung in Summe mit 28.000 Kfz/24h in den untersuchten Ortsdurchfahrten bei Variante 2 am größten ist, während bei Variante 2a die Gesamtentlastung bei ca. 27.050 Kfz/24h und bei Variante 1 bei ca. 16.750 Kfz/24h liegt.

B. Kosten und Kostenentwicklung (vgl. Anhang 11)

Die Gesamtkosten setzen sich aus den geschätzten Baukosten einschließlich Grunderwerb, Kosten für den naturschutzrechtlichen Ausgleich und Planungskosten zusammen. Hinzugerechnet wird eine Sicherheitsreserve für Unvorhergesehenes. Die Summe bildet die Gesamtkosten zum Stand der Variantenuntersuchung im September 2020 ab.

Im Oktober 2018 wurde das Planungs- und Finanzierungskonzept auf Grundlage der jetzigen **Variante 1** erstmals im UTA als Beschlussvorschlag mit Gesamtkosten in Höhe von 24,3 Mio. EUR (Baukosten ca. 22 Mio. €) vorgestellt. Hierbei wurde von einem frühestmöglichem Baubeginn ab 2021 ausgegangen. Nach jetzigem Stand kann von einem frühestmöglichem Baubeginn ab 2023/24 bei optimalem Verlauf ausgegangen werden. Im Zuge der aktuellen Variantenuntersuchung sind für alle Varianten Kostenschätzungen durchgeführt worden. Für die Variante 1 wurden Gesamtkosten in Höhe von 35,0 Mio. EUR (Baukosten ca. 28,9 Mio. €) ermittelt.

Gründe für die höher kalkulierten Kosten liegen in den langen Planungs- und Ausführungszeiten und damit verbundenen Preissteigerungen, insbesondere beim Bodenmanagement (Bodenanalyse, Lagerung, Verwertung, Entsorgung). Hier sind Steigerungen in Höhe von mind. 20 % gegenüber der letzten 2 bis 3 Jahre festzustellen. Auch die allgemeine Baukostenentwicklung durch die sich abzeichnenden Verzögerungen um mehrere Jahre sowie die Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben im Boden-, Natur- und Artenschutz in den letzten Jahren, erhöhen die Gesamtsumme erheblich. Aufgrund dieser Entwicklung wurde eine zusätzliche Sicherheitsreserve für Unvorhergesehenes sowie für den naturschutzrechtlichen Ausgleich in Höhe von 10% bei den Gesamtkosten eingeplant.

Für den Investitionsanteil des Ortenaukreises würde dies eine Kostenerhöhung bei Variante 1

von ursprünglich 10,8 Mio. EUR (Stand Oktober 2018) auf 12,4 Mio. EUR (Stand September 2020) bedeuten.

Hierbei noch unberücksichtigt ist der zwischenzeitlich als erforderlich erkannte umfangreichere Umbau der Knotenpunkte in Langenwinkel. Es handelt sich dabei um den Umbau der beiden Kreisverkehre und der Anschlüsse der Auffahrtsrampen beidseitig der B 415. Deshalb muss von einer weiteren Erhöhung der Gesamtkosten der Variante 1 auf rund 36,8 Mio. EUR (30,4 Mio. EUR Baukosten) ausgegangen werden. Der Investitionsanteil des Ortenaukreises läge damit bei rund 13 Mio. EUR.

Für die **Variante 2** liegen die Gesamtkosten zum Stand der Variantenuntersuchung im September 2020 bei 49,7 Mio. EUR und bei Variante 2a bei 55,1 Mio. EUR.

Die höheren Kosten der Variante 2 gegenüber Variante 1 ergeben sich aus einer größeren Baulänge von 1,0 km, dem zusätzlichen Brückenbauwerk unter der B 415, dem Anschluss der K 5344 neu an die Rampen zur B 415, dem erhöhten Aufwand für Natur- und Artenschutz sowie einer längeren Planungs- und Ausführungszeit.

Die Variante 2a ist nochmals 1,0 km länger als die Variante 2. Durch den noch erheblicheren Eingriff in schützenswerte Bereiche wird der Aufwand für Natur- und Artenschutz nochmals entsprechend höher. Auch das bei Variante 2a erforderliche neue Bauwerk über die Bahnstrecke ist wesentlich aufwändiger und damit teurer als das Bauwerk in Variante 2.

Während die Variante 1 unter der 10,0 km Grenze bleibt, wird diese bei Variante 2 und 2a überschritten. Damit wird für die Varianten 2 und 2a die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zwingend. Dies bedeutet nicht nur eine Zeitverzögerung von mindestens drei bis fünf Jahren, sondern auch höhere Gesamtkosten von ca. 4,1 Mio. EUR (Variante 2) bzw. 4,5 Mio. EUR (Variante 2a). Bei Variante 1 wäre voraussichtlich das Baurecht frühzeitiger durch ein Plangenehmigungsverfahren ohne größere zeitliche Verzögerung zu erlangen.

Der Investitionsanteil des Ortenaukreises würde sich bei Variante 2 auf ca. 17,6 Mio. EUR bzw. bei Variante 2a auf ca. 19,5 Mio. EUR belaufen, gegenüber ca. 13 Mio. EUR bei Variante 1. Dabei wird jeweils von einer Förderung durch das LGVFG in Höhe von 60 % der anrechenbaren Investitionskosten ausgegangen.

Anlagen

Erläuterungsbericht mit Anhängen

Übersichtskarte

Übersichtslageplan

Regelquerschnitt

Lagepläne

Luftbildlagepläne

Raumwiderstandskarten

Verkehrsuntersuchung

Beratungsergebnis:

<input type="checkbox"/> Zustimmung:	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich	ja:	nein:	Enth.:
<input type="checkbox"/> Ablehnung:	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich	ja:	nein:	Enth.:
<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss:	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich	ja:	nein:	Enth.:

