

Sitzungsvorlage		AUT/03/2022	
K3575 Umgehungsstraße Bad Schönborn - Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme der Planungen			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
3	Ausschuss für Umwelt und Technik / Betriebsausschuss Abfallwirtschafts- betrieb	31.03.2022	öffentlich

keine Anlagen	
----------------------	--

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt und Technik

1. nimmt den Sachstand zur Kenntnis und bestätigt das bisherige Planungsziel zur Schaffung einer ortsdurchfahrtsfreien Straße von der B35a bei Bruchsal bis zur B3 nördlich von Bad Mingolsheim zur Bündelung der regionalen Verkehre und Entlastung der Ortsdurchfahrten der Gemeinden Ubstadt-Weiher, Bad Schönborn und Kronau.
2. beauftragt, die Verwaltung das weitere Vorgehen mit der Gemeinde Bad Schönborn abzustimmen und zu klären, ob dieses Planungsziel und die weiteren Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme der Planungen von der Gemeinde mitgetragen werden.

I. Sachverhalt

Die Planungen einer Umgehungsstraße von Bad Schönborn in der Baulast des Landkreises wurde nach einem Beschluss des Kreistags vom 26. November 2015 aus planungsrechtlichen und finanziellen Gründen nicht mehr weiterverfolgt.

In einem gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen CDU/Junge Liste, Freie Wähler, SPD sowie FDP vom 04.11.2021 wird die Verwaltung nun gebeten, die erforderlichen Planungsschritte einer Planung zu benennen und einen möglichen Projektzeitplan bei einer Wiederaufnahme der Planungen einer Umgehungsstraße für Bad Schönborn zu skizzieren.

Eine Umgehung von Bad Schönborn wäre der letzte Teilabschnitt einer ortsdurchfahrtsfreien Straße, die bei Bruchsal von der B35a abzweigt und nördlich von Mingolsheim in

die B3 einmündet. Sie würde die Verkehre in der Region bündeln und die Ortsdurchfahrten der Gemeinden Ubstadt-Weiher, Bad Schönborn und Kronau entlasten.

1.1 Rückblick

Im Jahr 1999 wurde durch den Beschluss des Kreistages der Weg zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens bereitet. Nach einem ersten Erörterungstermin im Jahr 2002 wurde aufgrund der Diskussion um den Erhalt der K3575 alt westlich des Reimoldsees die Planung in den Folgejahren noch einmal überarbeitet. Die Änderungen wurden im Rahmen einer sogenannten „Deckblattlösung“ im Jahr 2009 in das laufende Planfeststellungsverfahren aufgenommen. Im Jahr 2011 erfolgte die erneute Offenlegung sowie die erneute Erörterung der Planung.

Nachdem im Jahr 2012 noch einmal grundlegend über den Sachstand der Planungen diskutiert wurde und sich auch die Gemeinde Bad Schönborn für die Fortführung des Vorhabens ausgesprochen hat, hat die Verwaltung gemeinsam mit den Fachplanern und in enger Zusammenarbeit mit der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium) die jüngere Vergangenheit der über 40-jährigen Planungsgeschichte aufgearbeitet und die Unterlagen für einen Planfeststellungsbeschluss strukturiert.

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig (BVerwG) zur A20 bei Bad Segeberg (Entscheidung 9 A 14.12 vom 06.11.2013, veröffentlicht am 13.03.2014) wurden jedoch neue Maßstäbe zur Untersuchungstiefe bei der Beurteilung der Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeit (FFH-Verträglichkeit) in Bezug auf Fledermausvorkommen gesetzt. In der Region um Bad Schönborn und Kronau gibt es ein entsprechendes Fledermausvorkommen. Insbesondere das große Mausohr hat in Mingolsheim seine Wochenstube und in der Lußhardt sein Jagdhabitat. Die von unserem Fachplaner gewählte Methode der Detektion in Verbindung mit einer „Worst-Case-Betrachtung“ war nicht mehr ausreichend. Auf Grund des Urteils muss letztlich mit verschiedenen wissenschaftlichen Methoden wie z. B. Wildtier-Telemetrie (ökologische Verfolgung von freilebenden Tieren mittels Hochfrequenz-Sendern) versucht werden, die Flugroute zu ermitteln.

Nach einer Analyse des Urteils über die Folgen für die Planung der K3575 war man sich einig, dass eine gerichtsfeste Planfeststellung ohne die vom BVerwG geforderten Untersuchungen nicht möglich wäre. Damit lag nach Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe der gar nicht so seltene Fall vor, dass ein laufendes Verfahren von der Rechtsprechung quasi überholt wird. Eine neue bzw. modifizierte FFH-Verträglichkeitsprüfung wäre erforderlich gewesen und gleichzeitig wären während der Dauer der Prüfung weitere Gutachten zu aktualisieren. Dies wäre einem Neubeginn einer Planung gleich zu setzen.

Infolge dessen wurden im November des Jahres 2015 durch Beschluss des Kreistags die Planungen für eine Ortsumgehung von Bad Schönborn im Zuge der K3575 eingestellt. Die Entscheidung über einen denkbaren Neubeginn wurde auch von der „definitiven Klarheit über eine Förderung des kommunalen Straßenbauvorhabens“ abhängig gemacht.

Als weitere Entscheidungshilfe beauftragte der Kreistag im Jahr 2016 die Verwaltung, eine aktuelle Verkehrsprognose zu erstellen. Darin wurden die grundsätzlichen Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten von Bad Mingolsheim und Bad Langenbrücken aber auch von Kronau, Stettfeld, Ubstadt und Weiher nochmals bestätigt.

Darüber hinaus wurde das Ministerium für Verkehr bezüglich einer künftigen Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) angefragt. Das Ministerium hat auf weitere Verhandlungen und das parlamentarische Verfahren verwiesen, so dass es weiterhin sehr unsicher war, ob und ggf. wann der Landkreis für diese Maßnahme eine Förderung erhalten könnte. Mangels konkreter Finanzierungsperspektiven blieb es dabei, dass ein Neubeginn der Planungen durch den Landkreis nicht weiterverfolgt werden sollte.

Die Gemeinde Bad Schönborn hat daraufhin eigene Überlegungen für die Entlastung der beiden Ortsteile, Bad Mingolsheim und Bad Langenbrücken, angestellt. Die Gemeinde hat sich dabei auf die verkehrliche Machbarkeit konzentriert und verschiedene (Teil-) Lösungen erarbeitet. Die Frage der Baulastträgerschaft sollte zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden. Im Wesentlichen liegen die Varianten alle im bisherigen Planungskorridor.

Nachdem man zunächst in der Gemeinde Bad Schönborn eine sogenannte Nordumfahrung diskutiert hatte, war zuletzt die sogenannte Westumfahrung Thema in den politischen Gremien der Gemeinde.

Bei der Nordumfahrung als Teillösung hat es sich um eine Umfahrung des Ortsteils Bad Mingolsheim gehandelt, die eher den Charakter einer Randentlastungsstraße hatte.

Die Westumfahrung ähnelt der Linienführung einer bereits in dem zurückliegenden Verfahren diskutierten und verworfenen Variante (Querspange nördlich des Reimoldsees).

1.2 Kriterien für eine Wiederaufnahme der Planung

1.2.1 Planungsziel, Baulastträgerschaft

Das bisherige Planungsziel lautete sinngemäß: Schaffung einer ortsdurchfahrtsfreien Straße von der B35a bei Bruchsal bis zur B3 nördlich von Bad Mingolsheim zur Bündelung der regionalen Verkehre und Entlastung der Ortsdurchfahrten der Gemeinden Ubstadt-Weiher, Bad Schönborn und Kronau. Aus diesem Planungsziel lässt sich die Baulastträgerschaft des Landkreises ableiten. So wäre nur bei einem veränderten Planungsziel auch die Frage der Baulastträgerschaft neu zu diskutieren.

1.2.2 Planungsverfahren, -überlegungen

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens ist nur durch ein Planfeststellungsverfahren Baurecht zu erlangen. In einem solchen Verfahren wird zunächst eine Vorzugstrasse im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung entwickelt. Dabei werden mehrere

Varianten unter verschiedenen Aspekten, z. B. Umwelt, Verkehr, Boden, Hydrologie, Regionalplanung, miteinander verglichen. Erst am Ende dieses Prozesses, auch nach frühzeitiger Einbindung der Träger öffentlicher Belange, spricht man von der sogenannten Vorzugstrasse. Diese wird dann in der Vorentwurfs- bzw. Genehmigungsplanung weiterentwickelt.

Eine wesentliche Voraussetzung eines ordnungsgemäßen, einer späteren rechtlichen Überprüfung standhaltenden Verfahrens ist, dass keine Einschränkungen bezüglich des gewünschten Trassenkorridors oder Linienführungen formuliert werden. Die Suche und die Prüfung von Alternativen ist wesentlicher Teil des Verfahrens. Bei dem Trassenkorridor wird dies vermutlich eher ein theoretischer Ansatz sein, da beispielsweise eine Westumfahrung von Kronau heute aufgrund vorhandener Bebauung nicht mehr möglich ist.

Auch wenn es aufgrund der langen Planungshistorie schwerfallen wird, keine Vergleiche mit zurückliegenden Planungsergebnissen anzustellen, muss ein Neubeginn frei sein von alten Überlegungen. Dies schließt aber nicht zwangsläufig aus, dass das Ergebnis der neuen Planungen nicht dem der alten Planungen entsprechen könnte (ggf. auch in Teilen).

1.2.3 Einigkeit in der Raumschaft, unterschiedliche Betroffenheiten

Je nach Linienführung gab es in der Vergangenheit unterschiedliche Betroffenheiten. Dementsprechend wurde beispielsweise eine Trasse, die westlich am Schloss Kislau vorbeiführen würde von den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Kronau und eine Trasse östlich des Reimoldsees von den Bürgerinnen und Bürgern von Bad Langenbrücken abgelehnt.

Der Landkreis vertrat bisher die Einschätzung, dass eine Maßnahme nicht gegen den Willen einer betroffenen Gemeinde durchgeführt werden sollte. Für den Planungsprozess kann dieses jedoch nicht gelten. Sollte die Planung folglich von vorneherein auf nur einige Varianten beschränkt werden, würde dies bereits von Beginn an, in eine rechtliche Sackgasse führen. Es ist deshalb für den Erfolg einer Planung zwingend erforderlich, sich auf den vorbeschriebenen Prozess im Planungsverfahren einzulassen.

1.2.4 Finanzierung

Die Kosten für das Vorhaben können derzeit nur sehr grob geschätzt werden. So wäre die ursprüngliche Variante mit ca. 40 Millionen Euro Gesamtkosten zu veranschlagen. Hierin sind etwa 5 Millionen Euro für die Planung, Untersuchungen, Gutachten usw. eingerechnet.

Durch die Änderung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurden die Zuständigkeiten für die Förderung von kommunalen Straßenbaumaßnahmen einschließlich deren finanziellen Ausstattung ab dem 01.01.2020 vollständig auf die Länder übertragen. Ab diesem Jahr wurden auch die Fördermittel für den kommunalen Straßenbau nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) massiv erhöht. Nach Einschätzung der Verwaltung ist die Maßnahme nach dem LGVFG grundsätzlich förderwürdig, so dass

aufgrund der Erhöhung der Fördermittel mit einer Förderung dieses Projektes gerechnet werden kann. Zurzeit beträgt die Förderquote 50 % auf die förderfähigen Bau- und Grunderwerbskosten. Dazu kommt noch eine Planungskostenpauschale von 10 %. Überschlägig ergibt sich daraus ein Eigenanteil des Landkreises von etwas unter 20 Millionen Euro. Da grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine definitive Aussage über eine Förderung getroffen werden. Dies würde frühestens nach einem Planfeststellungsbeschluss und einem Antrag auf Programmaufnahme möglich sein.

1.3 Szenario einer Wiederaufnahme der Planungen

Aufgrund der Erfahrungen bei Straßenbauvorhaben dieser Größenordnung aber auch ganz besonders vor dem Hintergrund der Historie dieser Planungen ist die Definition des Planungsziels und der Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung.

Änderungen oder Ergänzungen führen immer zu zeitlichen Verzögerungen. Gerade der Faktor Zeit spielt jedoch bei den für die Planung erforderlichen Untersuchungen und Gutachten eine wesentliche Rolle. Die Untersuchungen und Gutachten sind nur begrenzt aktuell. Sie sind sowohl in Abhängigkeit der Erfordernisse der Planungen aber vor allen Dingen auch für den angestrebten Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens zu erstellen.

Neben einem straffen Zeitplan muss die Finanzierung der Planungen aber auch des gesamten Vorhabens sichergestellt sein. Planung und Realisierung der Umgehung sind durchzufinanzieren, ggf. auch ohne Zuschüsse.

Um einen entsprechenden Projektfortschritt zu gewährleisten, wird für ein strukturiertes Projektmanagement eine externe Unterstützung erforderlich werden. Das Amt für Straßen kann dies aufgrund anderer laufender Projekte und personeller Ressourcen nicht in Eigenleistung in der erforderlichen Zeit erbringen.

So würde man, ein entsprechender Kreistagsbeschluss vorausgesetzt, mit einem noch zu bestimmenden Verfahrensbegleiter Leistungen für die Projektsteuerung für die Ausschreibung und Vergabe in 2023 vorbereiten.

Danach wären für die erforderlichen Voruntersuchungen die eigentlichen Straßenplanungsleistungen aber auch grundsätzliche Gutachten und Untersuchungen, z. B. Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Verkehrsuntersuchung, auszuschreiben und zu vergeben. Es ist vorstellbar, dass auf Grundlage dieser Ergebnisse eine grundsätzliche Trassenführung bis zum Jahr 2025 erarbeitet werden kann.

Weitere Gutachten und Untersuchungen und die Vorplanung würden folgen. Auf Grundlage der derzeitigen Kenntnisse wäre ein Planfeststellungsverfahren auf Basis der Genehmigungsplanung nicht vor 2028 zu erwarten.

Unter der Voraussetzung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der Durchführung des Grunderwerbs sowie der Erstellung der Ausführungsplanung wäre ein Baubeginn frühestens ab 2032 denkbar.

Das skizzierte Szenario kann zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund fehlender Details nur sehr grob sein und wäre im Planungsprozess zu konkretisieren.

Die Kosten für Planung, Gutachten und Untersuchungen bis zur Planfeststellung sind in einer ersten Schätzung mit rund 2,5 Millionen Euro (50% der Gesamtplanung) anzunehmen.

Nach einem Beschluss des Kreistages über eine Wiederaufnahme der Planungen sind die Kreisgremien im Planungsprozess neben regelmäßigen Sachstandsberichten bei weiteren grundsätzlichen Entscheidungen zu beteiligen. Hierzu zählen:

- Zustimmung zur Genehmigungsplanung als Grundlage für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
- Beauftragung der Verwaltung zur Erstellung der Ausführungsplanung und baulichen Realisierung des Vorhabens nach Rechtskraft des Planfeststellungsverfahrens.

Eine Beteiligung der Gemeindegremien wäre formal nicht erforderlich. Die betroffenen Gemeinden sind im Planungsprozess als Träger Öffentlicher Belange mit eingebunden. Darüber hinaus haben sie die Möglichkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Stellungnahme zu formulieren. Im Rahmen des Abwägungsprozesses der Planfeststellungsbehörde wird dann eine Gesamtbewertung vorgenommen. Dessen ungeachtet empfiehlt die Verwaltung jedoch, den weiteren Planungsprozess eng mit den Betroffenen Gemeinden, insbesondere der Gemeinde Bad Schönborn, abzustimmen.

1.4 Zusammenfassung

Grundsätzlich bestätigt das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2016 die Notwendigkeit einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Bad Mingolsheim und Bad Langenbrücken.

Es bestätigt aber auch, dass es für eine Gesamtumfahrung von Bad Schönborn aufgrund der Verkehrszahlen eines entsprechenden Standards (Straßenquerschnitt, Knotenpunkte) bedarf. Gerade dies hat in der Vergangenheit zu vielen Diskussionen geführt und würde auch bei einer Wiederaufnahme der Planung großes Konfliktpotential mit sich bringen.

Für eine strukturierte Planung mit guter Perspektive auf eine Realisierung sind präzise Planungsziele und klare Rahmenbedingungen für die Planer erforderlich. Der nachträgliche Verzicht auf den Rückbau der K3575 alt im zurückliegenden Planungsverfahren zeigt, dass dies dem Projektfortschritt nicht dienlich war. So sollte beispielsweise klar formuliert werden, welche Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden sollen. Die Diskussionen in der Gemeinde Bad Schönborn bezüglich der Anbindung der K3576 bei Bad Langenbrücken an die K3575 zeigen, dass hier noch Klärungsbedarf besteht.

Ebenso hat die Vergangenheit gezeigt, dass es für eine Umgehung von Bad Schönborn nur wenige, grundsätzlich unterschiedliche Trassen gibt und es so vermutlich bei einer Wiederaufnahme der Planungen, zwangsläufig zu „alten Konflikten“ kommen wird. Hier hat bei einer Maßnahme des Landkreises eine einvernehmliche Beteiligung der betroffenen Gemeinden Grenzen. Dem Grunde nach muss im Planfeststellungsverfahren von der Planfeststellungsbehörde abgewogen werden, ob die Bedenken einer Gemeinde als

Träger Öffentlicher Belange entsprechend Berücksichtigung finden. Das heißt letztendlich kann das Vorhaben auch gegen den Willen einer betroffenen Gemeinde durchgeführt werden.

Sollte bei einer Wiederaufnahme der Planungen das Vorhaben nicht realisiert werden, wären neben dem personellen Aufwand der Verwaltung rund 2,5 Millionen Euro an Planungsmittel abzuschreiben.

Die Wiederaufnahme der Planungen ist nach Ansicht der Verwaltung deshalb an zwei wesentliche Voraussetzungen/Bedingungen zu knüpfen:

1. Bestätigung des Planungsziels
2. Keine Festlegung des Trassenkorridors und der Linienfindung. Dies kann zielführend nur im Planungsprozess erfolgen

2. Alternative Planungsüberlegungen

Eine Alternative zur Wiederaufnahme der Planungen einer Gesamtumgehung wäre unter Umständen die Planung einer Teillösung. Dies hatte die Gemeinde Bad Schönborn für den Ortsteil Bad Mingolsheim in der Vergangenheit bereits untersucht. Hierdurch wäre es möglich, die Verkehrsspitzen insbesondere in Bad Mingolsheim zu reduzieren. Da die prognostizierten Verkehrszahlen (und damit auch Entlastungszahlen) einer Teillösung unter denen einer Gesamtlösung liegen, wäre möglicherweise ein geringerer Straßenquerschnitt erforderlich und die Eingriffsproblematik würde günstiger ausfallen. Da die Straße dann den Charakter einer Randentlastungsstraße hätte, würde die Baulastträgerschaft voraussichtlich bei der Gemeinde Bad Schönborn liegen. Hierzu gibt es einige bewährte Beispiele im Landkreis Karlsruhe. Ob es darüber hinaus flankierende Maßnahmen im Netz geben könnte, die auch die Verkehrsspitzen in Bad Langenbrücken reduzieren würden, wäre zu prüfen.

3. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt deshalb für das weitere Vorgehen vor, dass zunächst Einigkeit über das Planungsziel herzustellen ist. Zudem ist mit der Gemeinde Bad Schönborn abzustimmen, ob die Gemeinde eine Teil- oder eine Gesamtlösung favorisiert. Auch ist derzeit nicht zweifelsfrei geklärt, ob eine Wiederaufnahme der Planungen einer Gesamtumgehung durch den Landkreis ohne Einschränkungen möglich wäre. Zur Entscheidungsfindung durch den Kreistag ist eine verbindliche Aussage der Gemeinde Bad Schönborn erforderlich, die auch von den beiden mitbetroffenen Nachbargemeinden Kronau und Ubstadt-Weiher mitgetragen werden kann. Sollte eine Gesamtumfahrung nicht weiterverfolgt werden, wäre bei alternativen Lösungen die Frage der Baulastträgerschaft gutachterlich zu klären.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für die Maßnahme ist im Haushaltsplan 2022 kein Ansatz gebildet worden. Im Investitionsprogramm 2021 – 2025 ist das Projekt derzeit nicht enthalten.

Bei einer Wiederaufnahme der Planungen wären für das Haushaltsjahr 2023 Mittel in Höhe von 250.000 Euro bzw. für die Folgejahre entsprechende Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 2.250.000 € einzuplanen. Außerdem wäre das Projekt in das Investitionsprogramm 2022 – 2026 aufzunehmen.

III. Zuständigkeit

Nach § 4 Abs. 2 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe ist der Ausschuss für Umwelt und Technik für das Aufgabengebiet „Straßenwesen“ zuständig.