

Öffentliche Gemeinderatssitzung	am 02.03.2021
Beratungsvorlage Aktenzeichen: 653.21	Beschlussvorlage-Nr. GR-2021-010
Stellungnahme der Gemeinde Ringsheim zur geplanten Kreisstraße Lahr-Ringsheim (K 5344)	Sachbearbeiter: Herr Weber

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt dem geplanten Neubau einer Kreisstraße K 5344 zwischen Ringsheim und Lahr nochmals ausdrücklich zu.

Für die Gemeinde Ringsheim ist dabei die Durchgängigkeit der geplanten Kreisstraße komplett von Ringsheim bis nach Lahr (B415) besonders wichtig, wie dies auch von der Kreisverwaltung vorgeschlagen/gesehen wird.

Die regionale Solidarität in der südlichen Ortenau, eine bedeutende künftige Verkehrsentslastung der betroffenen Gemeinden und Anwohner, insbesondere (in) Kippenheim, Altdorf, Mahlberg, Orschweier und Kippenheimweiler, eine weitere erhoffte Entlastungswirkung für die Anwohnerinnen und Anwohner an der Alten Bundesstraße in Ringsheim, die Sicherung von künftigen baulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Norden Ringsheims die Durchgängigkeit von Kenzingen bis Lahr sind für die Haltung der Gemeinde Ringsheim zum Projekt entscheidend.

2. Der geplante südliche Streckenabschnitt zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 wird für die Akzeptanz der Gesamtmaßnahme aus Sicht der Gemeinde Ringsheim für unbedingt nötig erachtet. Deshalb sollte dieser Abschnitt vom Kreistag gemeinsam mit den restlichen Teilstücken beschlossen und danach wie von der Kreisverwaltung vorgeschlagen, ggfs. sogar prioritär gebaut werden.
3. Die Positionierung der Stadt Lahr und der Gemeinde Kippenheim bei der Streckenführung auf deren Gemarkungen sowie die daraus schon resultierenden Beschlüsse/Empfehlungen des Umwelt- und Technikausschusses des Kreistages sowie des Kreistags selbst werden ausdrücklich begrüßt und respektiert.
4. Der vom Ortenaukreis vorgeschlagenen Streckenführung auf Gemarkung Ringsheim im geplanten Streckenabschnitt zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 wird ausdrücklich zugestimmt.

Hier könnte aus Sicht der Gemeinde Ringsheim ggfs., um den Flächenverbrauch zu minimieren, auf einen entlang der neuen K5344 verlaufenden Radweg verzichtet werden. In unmittelbarer Nähe (westlich) parallel zur angedachten Trasse befindet sich bereits ein breiter und gut zu befahrender Radweg/Straße (Richtung Kappel-Grafenhausen) besteht. Dieser Radweg würde nur unbedingt eine Querungshilfe an der Kreuzung Kreisstraße Richtung Rust / Herbolzheimer Straße (Nähe OMV Ringsheim) benötigen. Dann wäre auch eine gute Anbindung

Richtung Süden (Herbolzheim) und Westen (Rust) gegeben. Dies könnte ggfs. auch Teil des neu geplanten Radschnellwegs Emmendingen-Lahr sein.

5. Die Gemeinde Ringsheim bietet dem Ortenaukreis für die projektnotwendigen ökologischen Eingriffe auf Ringsheimer Gemarkung den ökologischen Ausgleich an anderer Stelle auf Ringsheimer Fläche (Ökopunkte) an, so dass Eingriff und Ausgleich möglichst in enger räumlicher Beziehung stehen.
6. Die vom Ortenaukreis vorgeschlagene Streckenführung zwischen dem Ende der Gemarkung Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 wird zur Kenntnis genommen, grundsätzlich auch begrüßt und unterstützt.

Auch die von der Stadtverwaltung Ettenheim erarbeitete Alternativstreckenführung wäre/ist für die Gemeinde Ringsheim akzeptabel, jedoch darf es dadurch nicht zu weiteren Verzögerungen im Entscheidungs- oder Planungsprozess kommen.

Der Flächenverbrauch und die Zerschneidungswirkung sollten in diesem Teilabschnitt möglichst gering gehalten werden und die verkehrlich sinnvollste, gleichzeitig möglichst umwelt- und artenschonendste und kostenbewussteste Streckenführung gewählt werden. Gleiches gilt für den dortigen Radweg (siehe Nr. 4). Dies insbesondere ohne Ansicht der entsprechenden Gemarkung.

Die Gemeinde Ringsheim fordert in den Planungsprozess des Teilabschnitts südlich DYNA5 einbezogen zu werden.

7. Die Gemeinde Ringsheim bedauert, dass für den geplanten Streckenabschnitt zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 keine gemeinsame Positionierung der Städte und Gemeinden der südlichen Ortenau gefunden werden konnte, die die jeweiligen berechtigten Interessen berücksichtigt hätte. Die Gemeinde Ringsheim ist hier für Gespräche weiter offen.

Sachverhalt:

Der Neubau der K 5344 zwischen Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung war früher in Parallellage zur bestehenden Trasse der Rheintalbahn vorgesehen. Insofern bestand eine unmittelbare Abhängigkeit vom Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel. Für den Neubau der K 5344/K 5345 zwischen Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung in Parallellage zur bestehenden Trasse der Rheintalbahn wurde vom Ortenaukreis am 18. Juni 2003 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Seit dem Erörterungstermin, der am 29. Juni 2005 stattfand, ruht das Verfahren. Vor dem Hintergrund der zum damaligen Zeitpunkt noch ausstehenden Entscheidung hinsichtlich der künftigen Trassenführung der Rheintalbahn bat der Ortenaukreis das Regierungspräsidium Freiburg mit Schreiben vom 17. Januar 2011 darum, das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der K 5344/K 5345 weiterhin zurückzustellen.

Die frühere Planung für den Neubau der K 5344/K 5345 zwischen Orschweier und Lahr als Ortsumfahrung basierte auf einem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn in Parallellage zur bestehenden Trasse. Mit dem jetzt beschlossenen, im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den vordringlichen Bedarf eingestuften Neubau einer zweigleisigen Güterzug-

trasse östlich der A 5 änderten sich die Rahmenbedingungen für den Neubau der K 5344/K 5345 grundlegend, sodass die bisher vorliegende Planung überarbeitet wurde.

Mit dem vorliegenden neuen Variantenvorschlag ist eine bahnferne Trassenführung vorgesehen. Sie verläuft insgesamt weiträumiger zwischen Bahnlinie und der A5. Die Streckenführung berücksichtigt weitgehend bereits vorhandene Wegeführungen, um die Flächenzerschneidung möglichst zu minimieren. Zudem wird die Weiterführung der Planung im südlichen Bereich umgesetzt, um den Lückenschluss zwischen Mahlberg und Ringsheim in die verkehrliche Nutzung der neuen Umfahrung einzubeziehen.

Die Trasse der neuen Kreisstraße 5344 verläuft beginnend in Ringsheim mit Anschluss an die Nordumfahrung Ringsheim (B 3) und erstreckt sich über ca. 2,6 km Länge bis an das Gewerbegebiet DYN A5 der Gemeinden Mahlberg und Ettenheim. Am nördlichen Ende des Gewerbegebietes von Orschweier führt die neue Kreisstraße nahezu entlang vorhandener Wirtschaftswege nach Norden und schließt an die K 5342 bei Kippenheimweiler an. Im weiteren Verlauf erfolgt die Anbindung an das Sulzer Kreuz bzw. auch weiter an der Bahn entlang zur B415.

Ziel der neuen Kreisstraße ist es, eine Verringerung der Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten von Kippenheim, Kippenheimweiler, Orschweier, Mahlberg, Altdorf und Ringsheim zu erreichen. Die Infrastruktur zur verkehrlichen Erschließung der vorhandenen und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete wird ebenfalls deutlich verbessert.

Der Verkehr konzentriert sich derzeit auf die B 3 / Alte B3, die L 103 und die K 5344. Mit dem Neubau der Kreisstraße sollen Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit dem Lückenschluss zwischen der L 103 bei Orschweier und der Nordumfahrung Ringsheim werden weitere Ortsdurchfahrten sowie die B 3 und die L 103 zusätzlich entlastet.

Die Kreisverwaltung hat die möglichen Streckenvarianten ausführlich untersucht und darstellen lassen. Die umfangreichen Untersuchungen/Gutachten sind auf der Homepage <https://k5344-neu.de> ausführlich veröffentlicht, weshalb an dieser Stelle auf eine Beifügung als Anlage verzichtet wird.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik (UTA) des Kreistages wurde am 29. September 2020 die Variantenuntersuchung für den geplanten Neubau einer Kreisstraße (K 5344) zwischen Ringsheim und Lahr von Gutachtern, Planungsbüros und der Kreisverwaltung vorgestellt. Nach Auswertung der Bewertungsmatrix sollen sowohl die ursprüngliche „Bahnparallele Trasse“ aufgrund der höchsten Baukosten und unsicherer zeitlicher Realisierung nicht weiterverfolgt werden, wie auch die Varianten „1“, „6“ und „7“ aufgrund von geringen Entlastungswirkungen, Mehrbelastungen, verkehrlichen Problemen und mangels kommunalen Konsens. Im Ergebnis bleiben die beiden Varianten „2“ und „2a“ und hilfsweise Variante „5“, wobei die Gesamtbaulänge der Variante „2a“ mit 13,3 Kilometern deutlich größer ist als die bei Variante „2“ (Gesamtlänge von 12,3 km), was einen höheren Flächenverbrauch und eine größere Flächenversiegelung bedeuten würde. Die Gesamtkosten bei „2a“ liegen mit 55, 1 Millionen Euro 5,4 Millionen Euro höher als bei Variante „2“.

Beschlüsse des UTA

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Technik folgten mit großer Mehrheit dem Vorschlag des Landrats und empfahlen dem Kreistag den Neubau der K 5344 zwischen Ringsheim und Lahr die Varianten „2“ und „2a“ zu Grunde zu legen und in folgende Vorhaben einzuteilen: Das Vorhaben 1 umfasst die Realisierung des Abschnitts von Ringsheim zum Gewerbegebiet DYN A5, vom Gewerbegebiet Orschweier zur K 5342 und weiter über den Rebweg zur B 3 (Sulzer Kreuz). Das Vorhaben 2 umfasst den Abschnitt nach Langenwinkel zwischen dem Anschluss an die K 5342 und der B 415 in Langenwinkel.

Zudem wurde dem Kreistag empfohlen, die Verwaltung mit einer Fortführung der Planungen für das Vorhaben 1 in den Bereichen, die bei Variante 2 und 2a identisch verlaufen, zu beauftragen und die für die Realisierung des Vorhabens 1 erforderlichen Finanzmittel (36 Mio. €) in die künftigen Haushaltsplanungen ab dem Doppelhaushalt 2021/2022 einzubringen.

Für das Vorhaben 1 in den Bereichen, die bei Variante 2 und 2a nicht identisch verlaufen, empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Technik dem Kreistag, die Varianten 2 und 2a noch eingehend zu untersuchen und noch keine Festlegung zu treffen, bevor sich der Lahrer Gemeinderat positioniert hat. (Dieser hat sich zwischenzeitlich mehrheitlich für die Variante 2 entschieden).

Außerdem empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Technik dem Kreistag, die Verwirklichung des Vorhabens 2 zunächst zurückzustellen, aber in die über den Doppelhaushalt hinausgehende Finanzplanung des Kreises aufzunehmen und hilfsweise soll Variante 5 als Rückfallposition mit weitergeführt werden.

Der Kreistag entscheidet in seiner Sitzung am 3. November darüber. (Dieser TOP wurde zwischenzeitlich nochmals vertagt)

Im Dezember 2020 hat der Kreistag dann allerdings nochmals eine Verschiebung der endgültigen Beschlussfassung beschlossen. Diese soll nun im April/Mai 2021 erfolgen.

Aus Sicht der Verwaltung sind die Pläne des Ortenaukreises für eine neue Kreisstraße zwischen Ringsheim und Lahr ausdrücklich zu begrüßen. Der Ringsheimer Gemeinderat hat sich auch schon in seiner Sitzung am 22. Januar 2019 zustimmend positioniert.

Dabei ist für die Gemeinde Ringsheim die Durchgängigkeit der geplanten Kreisstraße von Ringsheim bis nach Lahr (B415) besonders wichtig, wie dies auch von der Kreisverwaltung vorgeschlagen wird. Es wird ansonsten befürchtet, dass von Süden kommende Verkehre nach der Umfahrung Ringsheims auf der jetzigen Trasse der B3 bleiben und so die Entlastungswirkung insbesondere für die Orte Altdorf, Orschweier, Mahlberg und ganz besonders Kippenheim geringer ausfällt und so die Sinnhaftigkeit der Gesamtmaßnahme in Frage steht. Deshalb sollte auch der Abschnitt Ringsheim – DYNA5 vom Kreistag gemeinsam mit den restlichen Teilstücken beschlossen und danach wie von der Kreisverwaltung vorgeschlagen gebaut werden.

Die regionale Solidarität und eine Verkehrsentslastung der betroffenen Orte und Anwohner, insbesondere in Kippenheim, Altdorf, Mahlberg, Orschweier und Kippenheimweiler, eine weitere erhoffte Entlastungswirkung für die Anwohnerinnen und Anwohner an der alten Bundesstraße in Ringsheim sowie die Sicherung von baulichen Wohnbau-Entwicklungsmöglichkeiten in weiter Zukunft im Norden Ringsheims sind für die Haltung der Gemeinde Ringsheim entscheidend.

Der vom Ortenaukreis vorgeschlagenen Streckenführung auf Gemarkung Ringsheim im geplanten Streckenabschnitt zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 kann aus Sicht der Verwaltung zugestimmt werden. Die Strecke verläuft flächenverbrauchsarm über einen schon bestehenden landwirtschaftlichen Weg sehr gerade und ressourcenschonend relativ entlang der Bahnstrecke bis zum Ende der Gemarkung Ringsheim. In unmittelbarer Nähe befindet sich bereits ein Radweg, welcher als Synergie und als Reduzierung des Flächenverbrauchs mit in die Überlegungen einbezogen werden sollten. Wird dieser Weg benutzt, wäre auch schon eine schnelle Verbindung auf Radwegen Richtung Herbolzheim und Rust möglich. Hier könnte auch eine Verknüpfung nach Rust erfolgen, was sicher dem Ziel des Projektes „Radschnellweg Emmendingen-Lahr“ zuträglich wäre. Zu bauen wäre dort allerdings eine Querungshilfe für Radfahrer.

Die vom Ortenaukreis vorgeschlagene Streckenführung zwischen dem Ende der Gemarkung Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 wird zur Kenntnis genommen und grundsätzlich auch begrüßt und unterstützt. Die Stadtverwaltung Ettenheim hat hier eine abweichende Alternativstreckenführung erarbeitet. Diese wäre für die Gemeinde Ringsheim ebenfalls akzeptabel. Bei der endgültigen Wahl der Streckenvariante zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 durch den Kreistag sollte aus Sicht der Gemeinde Ringsheim der Flächenverbrauch und die Zerschneidungswirkung möglichst gering gehalten werden, aber die verkehrlich sinnvollste, gleichzeitig möglichst umwelt- und artenschonendste und kostenbewussteste Streckenführung gewählt werden. Dies insbesondere ohne Ansicht der entsprechenden Gemarkung (Ettenheim / Kappel-Grafenhausen). Durch die neu ins Spiel gebrachte Variante der Stadtverwaltung Ettenheim darf es nicht zu Verzögerungen kommen. Inhaltlich hat dieser Vorschlag jedoch sicher Vorteile, was die Nutzung von bestehenden landwirtschaftlichen Wegen betrifft. Auch werden wohl höherwertige ÖkoAusgleichsflächen weniger durchschnitten und die Strecke ist auch kürzer und damit verkehrlich besser. Allerdings würde die Strecke dann auch auf die Gemarkung Kappel-Grafenhausen verschoben, was evtl. zur Verschiebung von Kostenanteilen und der dann zu erfolgenden Beteiligung der Gemeinde Kappel-Grafenhausen als weitere Kommune am Verfahren führen würde.

Die Verwaltung bedauert in diesem Zusammenhang sehr, dass für den geplanten Streckenabschnitt zwischen Ringsheim und dem Industriegebiet DYNA5 keine gemeinsame Positionierung der Städte und Gemeinden der südlichen Ortenau gefunden werden konnte, die die jeweiligen berechtigten Interessen der jeweiligen Städte und Gemeinden, aber auch die Entlastungswirkung der Orte und Anwohner berücksichtigt hätte. Die Gemeinde Ringsheim war und ist hier für Gespräche offen und hat auch diesbezüglich Kontakte in der Vergangenheit mehrfach zu den anderen Gemeinden gesucht, um nach Kompromissmöglichkeiten/-varianten gemeinsam zu suchen. Leider war dies nicht erfolgreich.

Anlagen

- Geplante Trassenlage und Trassenvariante der Stadt Ettenheim
- Plan der Gesamtstrecke der geplanten Kreisstraße

Finanzielle Auswirkungen:

Nach ersten Gesprächen ist eine Kostenbeteiligung durch die Gemeinden entlang der Trasse vorgesehen. Der jeweilige Anteil pro Gemeinde richtet sich

- für die Trasse selbst nach der jeweiligen Entlastung der Gemeinde in Abhängigkeit der Gesamtentlastung sowie Projektkosten
- für den gepl. Radweg nach der Länge der Strecke auf der Gemarkung

Für Ringsheim bedeutet dies nach der derzeitigen Kostenschätzung, der geplanten Trasse und Schätzung des Nutzens:

- für die Trasse selbst 5% der Gesamtentlastung
- für den gepl. Radweg ca. 570m Länge (=570m x 80,- Euro = 45.600 Euro)
(sofern nötig und gebaut)

Beratungsergebnis:

<input type="checkbox"/> Einstimmig			
<input type="checkbox"/> Mehrheitlich	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen