Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 24
Karl-Friedrichstraße 17
76133 Karlsruhe

Bürgermeister
07229/3044-11
Reiner Dehmelt

085.16
04.04.2018

STELLUNGNAHME DER GEMEINDE HÜGELSHEIM

zu
Az. 24a3-0513.2 (K3761/4)
Direktanbindung Baden-Airpark an BAB A 5 bei Sinzheim-Halberstung über Kreisstraße K 3761, L 80 und neuer Autobahnanschluss

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinde Hügelsheim nimmt zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für die Direktanbindung des Baden-Airparks an die BAB 5 bei Sinzheim-Halberstung – sog. Ostanbindung – wie folgt Stellung:

1. Die Gemeinde Hügelsheim begrüßt und unterstützt die im Verfahren befindliche Vorhabenplanung für die sog. Ostanbindung mit einem direkten Autobahnanschluss für Baden-Airpark und Baden-Airport. Sowohl bezüglich der gewerblichen Nutzungen im Baden-Airpark als auch bezüglich des zulässigen, bereits genehmigten Umfangs des Betriebs des Flughafen Karlsruhe-Baden-Baden (Baden-Airport) ist im Hinblick auf den damit verbundenen Zu- und Abfahrtsverkehr dringend und dauerhaft eine Verkehrsentlastung und eine nachhaltig wirksame Minderung der Lärm- und der Luftschadstoff-/Feinstaubbelastungen auf der Ortsdurchfahrt der L 75/Hauptstraße in Hügelsheim notwendig, die bisher als Hauptzufahrtsstrecke von und zum Baden-Airpark/Baden-Airport dient.

2. Die Gemeinde Hügelsheim ist auf ihrer Gemarkung von der beantragten Trassenplanung der sog. Ostanbindung flächenmäßig nicht betroffen.

Soweit auf Gemarkung Hügelsheim im Hardtwald auf den in dem Maßnahmenübersichtsplan 9.1.1 markierten Flächen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind durch die Ausweisung von Waldrefugien etc. gemäß den Maßnahmenblättern 18 bis 20 in Unterlage 9.3, hat die Gemeinde auch als Eigentümerin der Flächen und des Waldes keine Einwände; über einen finanziellen Ausgleich dafür muss zu gegebener Zeit noch verhandelt werden.

3. Soweit von interessierter Seite eine Ablehnung der sog. Ostanbindung betrieben und dabei argumentiert wird, die Trasse der sog. Nordanbindung Variante 3/3a sei eine (arten- und naturschutzfachlich) vorzugswürdige Alternative zu der beantragten Planung der sog. Ostanbindung im laufenden Planfeststellungsverfahren und die sog. Nordanbindung sei auch die bessere Lösung für die Anwohner für Hügelsheim, so stellt dies bei genauer Betrachtung aus Sicht der Gemeinde Hügelsheim eine verkürzte und irreführende Argumentation dar.

Die Gemeinde Hügelsheim lehnt eine solche isolierte Nordanbindung als alternative Variante zum geplanten direkten Autobahnanschluss mit der sog. Ostanbindung in den dazu untersuchten und diskutierten Varianten der sog. Nordanbindung mit allem Nachdruck ab, sofern und solange dazu

- erstens eine neue Zufahrtsstraße mit Abzweigung nördlich von Hügelsheim nur direkt in das Baden-Airparkgelände vorgesehen wäre – und damit nicht zugleich auch eine echte Entlastung der Hauptstraße durch eine Wiederanbindung der Umfahrungsstrecke südlich von Hügelsheim direkt an die L 75 als durchgehende Umfahrung des Kernortes verbunden ist,

- zweitens die Umfahrungsstraße im gesamten Verlauf östlich des Kernorts von Hügelsheim nicht in Troglage mit Tunnel zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete sowohl im Kernort als auch in den Wohnsiedlungen Wohnpark am Hardtwald und Hochfeldsiedlung (Variante 3a), sondern lediglich als oberirdische Trasse mit Lärmschutzwällen vorgesehen wäre (Variante 3),

  und zudem bei Variante 3a nicht auch die Kreisstraße 3731 Hügelsheim-Kartung direkt angebunden wäre,

- drittens keine kombinierte Nord-Südanbindung für Baden-Airpark und Baden-Airport (Variante 2) verfolgt würde, sondern nur isoliert eine Nordanbindung ohne eine gleichzeitige Verbesserung der Zufahrtssituation von Süden und vom Autobahnanschluss Bühl her vorgesehen wäre, sodass weiterhin der Großteil des Zu- und Abfahrtsverkehrs, vor allem auch der Schwerlastverkehr zum Baden-Airpark/Baden-Airport durch Hügelsheim fahren würde.

Die weiteren Einzelheiten ergeben sich aus folgender **Begründung**:

I.

Aus Sicht der Gemeinde Hügelsheim und der Einwohner sind im Hinblick auf die mit den gewerblichen Nutzungen im Baden-Airpark und dem bereits planfestgestellten Umfang des Betriebs des Flughafen Karlsruhe-Baden-Baden (Baden-Airport) dringend und dauerhaft eine Verkehrsentlastung und eine Minderung der Lärm- und Luftschadstoff-/Feinstaubbelastung (vor allem NO_2 – siehe dazu Unterlage 17.2 *Lohmeyer Luftschadstoffgutachten*, S. 4 Mitte, S. 33-35 mit Abb. 6.3 + 6.4) auf der Ortsdurchfahrt der L 75/Hauptstraße in Hügelsheim notwendig, die bisher als Hauptzufahrtsstrecke von und zu Baden-Airpark/Baden-Airport dient. Die Gemeinde Hügelsheim trägt seit Beginn der Konversion und der zivilen Flughafennutzung die Hauptlast der mit dem Zu- und Abfahrtsverkehr insbesondere zur Nachtzeit abends nach 22 Uhr und morgens vor 6 Uhr verbundenen hohen Lärmimmissionen. Eine solche direkte Belastung der Anwohner an der Hauptstraße gibt es in diesem Ausmaß bei keiner anderen Umlandgemeinde. Anders als bei allen anderen umliegenden Gemeinden und Ortsteilen mit Ausnahme von Rheinmünster ist Hügelsheim zudem direkt dem Fluglärm der landenden und startenden Flugzeuge ausgesetzt. Das ist bei den von der Ostanbindung betroffenen Ortsteilen von Sinzheim nicht in gleicher Weise der Fall, zumal die sog. Ostanbindung dort mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen versehen werden kann. Taugliche aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen, die die Verkehrslärmbelastung im Bereich der Hauptstraße von Hügelsheim dauerhaft auf ein erträgliches Maß reduzieren könnten, sind nicht möglich. Dieses Ziel kann nur durch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und durch Schaffung neuer alternativer Zufahrten zum Airpark-/Airportgelände erreicht werden.

Eine Entlastung von Hügelsheim ist zwingend erforderlich im Hinblick vor allem auf die weitere Entwicklung von Baden-Airpark und -Airport mit derzeit 2.550 Arbeitsplätzen und rund 1 Mio. Fluggästen und einer prognostizierten Entwicklung für die kommenden Jahre bis zum Jahr 2030 mit etwa 4.000 Arbeitsplätzen und bis zu 2,1 Mio. Fluggästen verbunden mit einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen (*Erläuterungsbericht*, Begründung des Vorhabens S. 9/16).

Auch wenn mit der Realisierung der geplanten Ostanbindung mit dem direkten Autobahnanschluss auf der Hauptstraße von Hügelsheim wegen der dennoch verbleibenden Ziel- und Quellverkehre nach Hügelsheim hinein und in Richtung Rastatt bzw. in die im Süden an die L 75 angebundenen Gemeinden angesichts der bloßen Zahlen zum Verkehrsaufkommen eine Verkehrsentlastung unter ein bestimmtes Niveau in Hügelsheim nicht möglich ist, so tritt bei Realisierung der Ostanbindung dennoch eine deutliche Verbesserung bei den Lärm- und den Luftschadstoff-/Feinstaubimmissionen für die an der Ortsdurchfahrt von Hügelsheim gelegenen Gebäude und deren Bewohner

und Nutzer ein. Denn dadurch kann zum einen der (nächtliche) Schwerlastverkehr über den direkten Autobahnanschluss erfolgen, so dass die Ortsdurchfahrt von Hügelsheim nachts mit einem Lkw-Fahrverbot belegt werden kann. Zum anderen wird dadurch der Zu- und Abfahrtsverkehr der Fluggäste sowohl nachts zwischen 22 und 6 Uhr als auch tagsüber ebenfalls weitgehend über den Autobahnanschluss erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bislang umfangreiche flughafeninduzierten Zu- und Abfahrtsverkehre morgens schon vor 6 Uhr zu den frühen und abends nach 22 Uhr von den späten Flugverbindungen stattfinden und in der Ortslage von Hügelsheim die Nachtruhe empfindlich stören.

Nach der Verkehrsuntersuchung Fortschreibung 2015 von *Modus Consult Ulm* (Unterlage 22) liegt der Verkehr von Gewerbepark und Flughafen mit 4.400 Kfz/24 h in der Ortslage von Hügelsheim (in den Tabellen *Verkehrsuntersuchung* Zeile Nr. 2 „B 36“) für den Prognose-Nullfall 2015 bereits bei knapp 60% des gesamten Gewerbepark- und Flughafen-induzierten Verkehrs und steigt bei unveränderten Verhältnissen im Prognose-Nullfall 2030 um mehr als 5.000 Fahrzeuge auf 9.500 Kfz/24 h in der Ortslage von Hügelsheim und liegt damit immer noch bei knapp 50% des gesamten Gewerbepark- und Flughafen-induzierten Verkehrs (Unterlage 22, S. 7). Im Planungsfall ‚Ost‘ ergibt sich demgegenüber eine Entlastung für Hügelsheim um 4.500 Kfz/24 h (ebenda, S. 8). Bei der Variante ‚Nord‘ würde der Gewerbepark-/Flughafen-induzierte Verkehr in Hügelsheim gegenüber dem Planfall 2030 sogar um weitere 3.800 Kfz/24 h auf 13.300 Kfz/24 h erhöht (ebd., S. 13).

Die Ergebnisse der *Verkehrsuntersuchung* zeigen, dass alle anderen Varianten (Nord-Süd, Nord, Süd) gegenüber der jetzt beantragten direkten Ost-Anbindung an die BAB A5 deutlich bzw. sogar erheblich schlechter für Hügelsheim sind und allenfalls eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Hügelsheim im Kernort erbringen würden (Unterlage 22, S. 19f).

II.

Die Gemeinde Hügelsheim befürwortet seit Langem einen unmittelbaren Autobahnanschluss für Baden-Airpark und Baden-Airport, zuletzt mit Gemeinderatsbeschluss vom 16.10.2017 wie folgt:

> An der bisherigen Beschlusslage der Gemeinde Hügelsheim pro Autobahnanschluss und Ostanbindung von Baden Airpark und Baden Airport wird festgehalten.
> Die Gemeinde Hügelsheim lehnt eine Nordanbindung als alternative Variante zum Autobahnanschluss mit allem Nachdruck ab, sofern dazu nur eine neue Anschlussstraße mit Abzweig nördlich von Hügelsheim direkt zu dem Baden-Airparkgelände vorgesehen ist.
> Eine neue Anbindung des Baden Airpark-/Baden Airport-Geländes kommt überhaupt nur dann in Frage, sofern dies zugleich auch eine echte Ortsumfahrung mit Wiederanbindung an die L75 südlich von Hügelsheim darstellen würde.

Die Gemeinde Hügelsheim ist nicht bereit, die verkehrlichen Belastungen von Baden Airpark/Baden Airport allein zu übernehmen; deshalb kann eine solche Nordanbindung nur in Verbindung mit einer weiteren Anbindung des Airpark- / Airportgeländes von Süden (Südanbindung über Rheinmünster und Bühl-Oberbruch) oder Osten (Ostanbindung mit Autobahnanschluss) stehen.
Zudem wäre Voraussetzung für eine Zustimmung zu einer solchen Nordanbindung seitens der Gemeinde Hügelsheim, dass die neue Straßentrasse östlich des Kernorts und zwischen dem Kernort und der „Hochfeldsiedlung“ / dem „Wohnpark am Hardtwald“ hindurch aus Lärmschutzgründen in Tieflage und teilweise in Tunnellage geführt wird. Eine Lage auf dem jetzigen Oberflächenniveau würde wegen der dann erforderlichen hohen Schallschutzwände eine für die Gemeinde Hügelsheim nicht akzeptable Verunstaltung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen und die Wohnqualität der vorhandenen Ortsteile auf beiden Seiten der geplanten Trassenführung massiv beeinträchtigen. Davon wären weit mehr Anwohner betroffen, als bei den entsprechenden Schutzmaßnahmen entlang der Ortslagen von Schiftung und von Halberstung.
Für den Fall, dass sich neue Erkenntnisse oder Sachverhalte ergeben, behält sich der Gemeinderat eine erneute Beratung und Beschlussfassung vor.

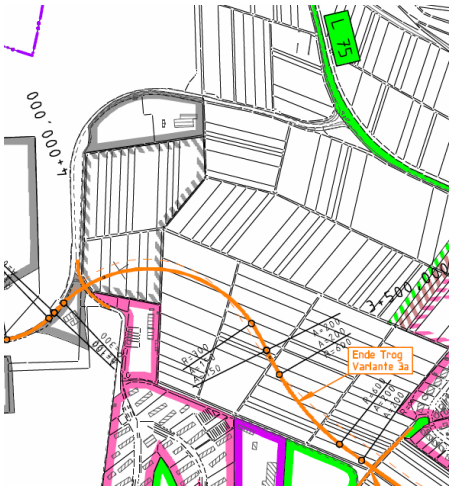
Historisch wurde der Gemeinde Hügelsheim von Anbeginn der Konversion des ehemals militärisch genutzten Geländes zu allen von der Gemeinde zu fassenden Beschlüssen in Bezug auf den Gewerbepark Baden-Airpark und den Verkehrsflughafen Karlsruhe-Baden-Baden (Baden-Airport) von den Betreibern, dem Zweckverband, dem Landratsamt Rastatt und dem Regierungspräsidium Karlsruhe die Situation so dargestellt, dass es für Baden-Airpark und Baden-Airport in Bezug auf die Ortslage von Hügelsheim eine verkehrliche Entlastung geben werde, entweder durch einen separaten Autobahnanschluss von Osten von Sinzheim-Halberstung her oder alternativ durch eine kombinierte Nord-Südanbindung einerseits über Hügelsheim von Norden und andererseits über Rheinmünster/Bühl-Oberbruch von Süden. Für die Gemeinderäte und die Bevölkerung von Hügelsheim war damit Zweierlei klar: Zum einen, dass die Bevölkerung der Gemeinde Hügelsheim nicht ausschließlich und allein die Hauptlast der Verkehrsanbindung von Baden-Airpark und Baden-Airport tragen muss, sondern dass dies aufgeteilt wird und eine Verteilung auf weitere Zufahrten zum BAP von Süden oder von Osten erfolgt. Zum anderen war damit auch immer klar, dass die Verbindung von Rastatt in den südlichen Landkreis und nach Rheinau/Kehl über die B36/L75 weiterhin durch die Ortslage von Hügelsheim führen wird.

III.

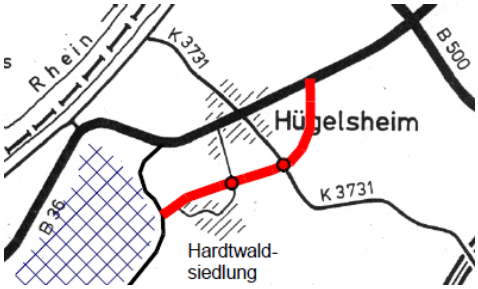
Die Gemeinde Hügelsheim lehnt die sog. Nordanbindung als eine Alternativvariante zum Autobahnanschluss mit allem Nachdruck ab, sofern dazu nur eine neue Anschlussstraße mit Abzweig nördlich von Hügelsheim direkt zu dem Baden-Airparkgelände vorgesehen ist (Variante 2 und 3/3a).

In den Unterlagen, die von den Naturschutzverbänden und den Bürgerinitiativen dazu bisher in der Öffentlichkeit vorgelegt wurden, ist stattdessen eine Umfahrung von Hügelsheim östlich des Kernorts zwischen diesem und den Siedlungen hindurchführend dargestellt, die jedoch südlich wieder auf die L75 etwa bei der heutigen Abfahrt zum Airparkgelände führt; zudem ist ein Abzweig von dieser Umfahrungstrasse in das Baden-Airpark/Airportgelände hinein dargestellt.

Das ist jedoch irreführend, denn das ist nicht diejenige Variante Nord, die zum einen isoliert (Planungsfall Nord, Variante 3/3a) und zum anderen als Teil der kombinierten Nord-Südanbindung (Planungsfall Nord-Süd, Variante 2) im Zusammenhang mit der Variantenprüfung im Vorfeld der Planung der Ostanbindung und im Zuge der NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfung geprüft wurde und die in den Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren für die Ostanbindung des BAP mit Autobahnanschluss bei Halberstung dargestellt und untersucht ist (*Variantenuntersuchungen* Unterlagen 23.1 mit Plänen, *Steinbeis-Transferzentrum*, Projektdokumentation zu Variantenauswahl und Alternativenprüfung, Stand 29.12.2016, mit Übersichtslageplänen und Unterlagen Variante Nord 3a; ferner *Verkehrsuntersuchung* Unterlage 22, Plan 3.0 und 2.0). Dort ist die Nord-Variante nur als eine von der L75 nördlich von Hügelsheim abzweigende Straße dargestellt, die östlich in der Nähe der Wohnbebauung am Kernort vorbei und zwischen dem Kernort und der Hochfeldsiedlung/dem Wohnpark am Hardtwald hindurchführt und dann im Bereich der Airpark/Airport-verwaltung direkt auf die bestehende Zufahrt (Victoria-Boulevard) mündet.



aus: Übersichtslageplan Varianten 2015 Unterlage 23.1 Plan 1



aus: Verkehrsuntersuchung Unterlage 22 Plan 3.0

Es handelt sich dabei jedoch nicht um eine Umfahrungstrasse zur Gesamtentlastung der L 75/Hauptstraße von Hügelsheim; die Trassenführung der Nordvariante sieht keinen Anschluss an die L 75 südlich von Hügelsheim vor. Bei dieser Variante der Nordanbindung als Alternative zur Ostanbindung des Baden Airpark verbleibt es somit im vollen Umfang bei den Verkehren aus Richtung Rastatt in den südlichen Landkreis auf der Hauptstraße/L75 durch den Kernort von Hügelsheim, d.h. in gleicher Weise wie bei der sog. Ostanbindung! Das stellt keine Verbesserung für Hügelsheim dar.

Eine neue Anbindung des Baden Airpark-/Baden Airport-Geländes angebunden an die L 75 nördlich von Hügelsheim kommt für die Gemeinde Hügelsheim überhaupt nur dann in Betracht, sofern dies zugleich auch als eine echte Entlastungsstraße für den Kernort mit einer direkten Wiederanbindung an die L75 südlich von Hügelsheim ausgeführt würde.

Die Gemeinde Hügelsheim ist zudem nicht bereit, die verkehrlichen Belastungen von Baden Airpark und Baden Airport in großen Teilen (weiterhin) allein zu übernehmen. Deshalb wäre eine solche Nordanbindung nur bei gleichzeitiger Verwirklichung einer weiteren Anbindung des Airpark- und Airportgeländes von Süden (Südanbindung über Gemarkung Rheinmünster an die L85 und Bühl-Oberbruch zum Autobahnanschluss Bühl) und/oder im Osten (Ostanbindung mit einem direkten Autobahnanschluss) denkbar.

Die Südanbindung (Variante 4 bzw. Kombinationsvariante 2) bedarf jedoch aufgrund der anlagebedingten Wirkungen einer NATURA-2000-Ausnahmeprüfung, da die Auswirkungen auf die davon betroffenen NATURA-2000- und EU-Vogelschutzgebiete als erheblich beurteilt werden, nicht zuletzt, da die Südvariante aufgrund des Streckenverlaufs von 1.350 m im FFH-Gebiet zu einem über der Erheblichkeitsschwelle liegenden direkten Flächenverlust führt (Unterlage 23.1, *Steinbeis-Transferzentrum*, Projektdokumentation Variantenauswahl und Alternativenprüfung, S. 22/23 mit weit. Nachw.). Zumal bei der Südanbindung auch der im Zusammenhang mit der jetzt beantragten Ostanbindung erfolgende Rückbau der K 3761 zwischen Baden Airpark/Schiftung und der Kreuzung K 3761/K 3736 entfallen würde, die in Teilen nicht mehr unmittelbar angrenzend, sondern auch in dem dortigen Naturschutzgebiet und innerhalb von NATURA-2000-Gebieten verläuft (Unterlage 23.1 *Steinbeis-Transferzentrum*, Projektdokumentation, S. 24/25 zur Variantenauswahl Variante 1 – Variante 1a).

Damit scheidet die Kombinationsvariante mit der Nord-Süd-Anbindung im Ergebnis aus, mit der Folge, dass mit der sog. Nordanbindung gemäß Variante 3/3a auch weiterhin der größte Teil des gesamten Gewerbepark- und Flughafen-induzierten Verkehrsaufkommens und die damit verbundenen Belastungen hauptsächlich von Hügelsheim zu tragen wären.

Außerdem wäre Voraussetzung für eine Billigung einer solchen Nordanbindung durch die Gemeinde Hügelsheim, dass die neue Straßentrasse östlich des Kernorts und zwischen dem Kernort und der „Hochfeldsiedlung“ sowie dem „Wohnpark am Hardtwald“ hindurch aus Lärmschutzgründen in Troglage und teilweise in Tunnellage geführt wird, wie dies in den Unterlagen 23.1 – Variante Nord 3a dargestellt ist. Eine Trassenführung auf dem jetzigen Oberflächenniveau oder allenfalls leicht tiefergelegt und/oder mit hoch aufragenden dann erforderlichen Schallschutzwänden würde zu einer für die Gemeinde Hügelsheim nicht akzeptablen Verunstaltung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen und die Wohnqualität der vorhandenen

Ortsteile auf beiden Seiten der geplanten Trassenführung massiv beeinträchtigen. Davon wären weit mehr Anwohner betroffen, als bei den entsprechenden Schutzmaßnahmen entlang der Ortslagen von Schiftung und von Halberstung.

Zudem tangiert die geplante Nordanbindung auch außerhalb der Troglage einerseits im Südwesten und andererseits im Norden nördlich der K 3731 Wohngebiete von Hügelsheim, die sich in rechtskräftigen Bebauungsplänen befinden. Zum einen im Süden der bislang noch nicht erschlossene Bereich des Bebauungsplanzwickels an der Victoriastraße im Westen des *Bebauungsplanes „Wohnpark am Hardtwald“ 1. Änderung* vom 14.04.2008, in Kraft getreten durch öffentliche Bekanntmachung am 10.04.2000. Dieses mit der Nutzung WA festgesetzte Areal wird im Jahr 2019 erschlossen und bebaut. Zum anderen sind im Osten des Kernorts von Hügelsheim die Wohngebiete in den *Bebauungsplänen „Unten an der Landstraße I“ 1. Änderung* vom 28.07.2003, in Kraft getreten am 29.08.2003 und *„Unten an der Landstraße II“ 1. Änderung* in der Fassung vom 23.04.2012, in Kraft getreten am 04.05.2012 betroffen. Die genannten Baugebiete sind ausweislich der zugehörigen Schalluntersuchung der RS Ingenieure vom 02.12.2016, Unterlage 23.1 für den Planungsfall Nord Variante 3a ausweislich der Karten 2t und 2n sowohl zur Tagzeit als auch zur Nachtzeit durch den Straßenverkehr der Nordanbindung lärmbetroffen. Im westlichen Teil des Bebauungsplangebiets „*Wohnpark am Hardtwald*“ werden sowohl tags als auch nachts die Werte für allgemeine Wohngebiete (WA) überschritten und können nur die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (MI) eingehalten werden. Im äußersten westlichen Bereich werden sowohl tags als auch nachts sogar die MI-Werte überschritten und liegen Pegelwerte vor, bei denen ein Wohnen unzulässig ist. Deshalb wäre auch in diesen Abschnitten der Nordanbindung eine Schallschutzwand in Richtung auf die betroffenen Wohngebiete zwingend erforderlich.

Für die weiteren Einzelheiten verweisen wir auf die Ausführungen in Unterlage 23.1, *Steinbeis-Transferzentrum*, Variantenauswahl und Alternativenprüfung, Abschnitt 7, Seite 26 ff.:
Insbesondere in Ziffer 7.1 Seite 27 f. zu den raumstrukturellen und städtebaulichen Aspekten mit Darlegung der negativen Folgen für Hügelsheim bei der Nordvariante 3 mit einer oberirdischen Trasse und der klaren Befürwortung einer Troglage gemäß Variante 3a.
Ferner in Ziffer 7.2 Seite 29 zu den verkehrlichen Auswirkungen in Hügelsheim.
Und in Ziffer 7.3 zum Straßenentwurf mit dem Hinweis dort in Absatz 3, wonach aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge die jetzige Trasse der L 75 zwischen der Kreuzung mit der B 500 in Richtung Hügelsheim auf eine Länge von ca. 1,7 km ein vierstreifiger Ausbau der L 75 auf einen RQ 21 erforderlich wäre, sodass zusammen mit dem außerdem noch erforderlichen vierstreifigen Ausbau der B 500 zwischen dem Autobahnanschluss Baden-Baden und der Kreuzung L 75 (siehe Unterlage 23.1 *Steinbeis-Transferzentrum* Dokumentation Ziff. 7.1, S. 32 unten; Unterlage 19.3 *NATURA-2000-Verträglichkeitsprüfung* Ziff. 3, S. 10; Unterlage 1 *Erläuterungsbericht*

Hinweis bei Ziffer 3.2.5, Seite 20) ein vierspuriger neuer Zubringer von der Autobahn bis zur Ortslage von Hügelsheim entstehen würde.
Hinzu kommt die deutlich höhere Trennwirkung des Verkehrsaufkommens bei der Variante Nord 3/3a aufgrund der höheren Geschwindigkeiten im Außerortsverkehr mit 90 km/h im Vergleich mit der Ortsdurchfahrt mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30/50 km/h.
Zudem ist die Nord-Variante 3a in Trog-/Tunnellage insoweit wiederum nachteilig für Hügelsheim, als aufgrund der Trog-/Tunnellage der Anschluss der Umfahrungsstrecke an die K 3731 Hügelsheim – Kartung entfällt, sodass bei der Variante 3a die verkehrliche Entlastung auf der Hauptstraße in Hügelsheim geringer ist (*Erläuterungsbericht* Unterlage 1 Ziff. 3.3.2, S. 23).

Ergänzt und bestätigt werden diese Bewertungen insbesondere zu den raumstrukturellen und städtebaulichen Aspekten durch eine Bestandsanalyse, die im Zuge der Erarbeitung eines ***Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) Hügelsheim 2030*** von dem Planungsbüro *PS Schippalies*, Karlsbad und *Planschmiede Hansert + Partner*, Schutterwald erstellt und vom Gemeinderat Hügelsheim in der Sitzung am 22.01.2018 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. In der **Anlage beigefügt** sind der dazu erstellte *Analyseplan* mit *Restriktionenplan* und der zugehörige *Erläuterungsbericht*, jeweils Stand 28.11.2017. Auf die dortigen Ausführungen und Darstellungen wird verwiesen.

Daraus ist insbesondere ersichtlich, dass eine städtebauliche Verknüpfung der Ortsmitte von Hügelsheim mit der Hardtwald- und der Hochfeldsiedlung eines der wichtigsten Entwicklungspotentiale für die Gemeinde darstellt. **45%** der Bevölkerung Hügelheims wohnt in den beiden südlichen Siedlungen, 55% im Kernort. Die beiden Bereiche sind bereits auf vielfältige Weise verknüpft, was städtebaulich jedoch bisher keinen Ausdruck findet. Im Gegenteil wirken die beiden Siedlungen wie Trabanten- oder Satellitensiedlungen des Kernorts, ähnlich wie die "Schlafstädte" größerer Städte. Die beiden Siedlungen sind jedoch keineswegs nur der Wohnnutzung vorbehalten, im Gegenteil befinden sich dort viele öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel Kindertagesstätten und Werkrealschule, die vom Kernort aus frequentiert werden. Auch das Vereinsleben im sportlichen Bereich findet größtenteils in der Sporthalle im Süden statt. Im täglichen Leben gibt es einen aufgrund der Lage der öffentlichen Einrichtungen sowie der Nahversorgungsmöglichkeiten regen Austausch zwischen Siedlungen und Kernort, was sich jedoch städtebaulich nicht widerspiegelt. Deshalb ist die Trassenführung für eine Nordanbindung, die diese beiden Siedlungsteile trennt, zu vermeiden. Das Zusammenwachsen der beiden Ortsteile, das im täglichen Leben bereits auf vielfältige Weise sehr gut gelingt, sollte sich in der Zukunft auch städtebaulich manifestieren. Entsprechend wird in der Weiterbearbeitung des ISEK Hügelsheim 2030 die städtebauliche Verknüpfung der beiden Bereiche, Kernort und südliche Siedlungen, eine wesentliche Rolle spielen.

Diese städtebaulichen Voruntersuchungen zeigen, dass der aktuell noch geltende *Flächennutzungsplan* der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Sinzheim-Hügelsheim für den Bereich der Gemeinde Hügelsheim in der Fassung der 2. Änderung vom 27.10.2005 und einer weiteren Deckblattänderung als 3. Änderung vom 06.04.2011 in wesentlichen Teilen nicht mehr aktuell ist und dringend überarbeitet und fortgeschrieben werden muss. Die weitere Ausarbeitung des *Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) Hügelsheim 2030* wird Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes sein.

Jedoch ist auch bei der Trog- und Tunnellage gem. Variante 3a zwingend die Kreisstraße 3731 anzubinden, da nur dadurch eine weitgehende Verkehrsentlastung auf der Hauptstraße in Hügelsheim durch eine bessere Verteilung der Verkehre zu den Wohngebieten im östlichen Teil des Kernortes und zu der Hardtwaldsiedlung und dem Wohnpark am Hardtwald erreicht wird.

Für eine solche echte und vollumfängliche Ortsumfahrung von Hügelsheim als Ersatz für die bestehende L 75 über die Hauptstraße gibt es jedoch weder Kostenzusagen des Landes noch des Landkreises Rastatt noch ist die Gemeinde Hügelsheim finanziell in der Lage, einen entsprechenden Eigenanteil in der dafür notwendigen Größenordnung zu tragen, erst recht dann, wenn aufwändige Lärmschutzmaßnahmen, eine Tieferlegung und teilweise eine Tunnellösung zum Schutze der dann von der Ortsumfahrung neu betroffenen Anwohner in den Wohngebieten beidseits der Trasse notwendig sind. Trotz mehrfacher Anfragen der Gemeinde haben das Land und der Landkreis eine solche Kostenübernahme bislang nicht in Aussicht gestellt.

Zu den Kosten für eine solche Nordanbindung ist darauf hinzuweisen, dass das *Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat Baurecht* – der Gemeinde erst kürzlich mitgeteilt hat, dass sämtliche Flächen, die PFC-belastet und mit >Z2 eingestuft sind, nicht oder nur dann bebaubar sind, wenn der belastete Boden komplett entsorgt und ausgetauscht wird; auch ein Wiedereinbau des Bodens ist nicht möglich. Das gilt folglich auch für den Bau einer solchen Nordanbindung, die über weite Teile über PFC-belastete Flächen verläuft (siehe dazu auch Unterlage 23.1, *Steinbeis-Transferzentrum*, Projektdokumentation zu Variantenauswahl und Alternativenprüfung, Ziff. 7.5 S. 33 oben und Anlage D Bewertungstabelle S. 58 oben). Diese PFC-bezogenen Kosten sind bei einer solchen Straßenbaumaßnahme somit zwingend zu berücksichtigen und können nicht herausgerechnet werden; zumal tatsächlich und rechtlich kein anderweitiger Zustands- oder Handlungsverantwortlicher für die Beseitigung der schädlichen Bodenverunreinigungen durch PFC auf den Flächen in der freien Flur und für die dabei entstehenden Kosten herangezogen werden kann.

Fazit: Es wäre deshalb keine sachgerechte und vertretbare Lösung, wenn nun auf die Genehmigung und Realisierung der jetzt beantragten und im Verfahren befindlichen Ostanbindung, für die es eine Finanzierungszusage des Bundes gibt, verzichtet würde unter Hinweis auf die lediglich theoretische Möglichkeit der Nordanbindung gemäß

Variante 3a, ohne dass es für eine solche Nordanbindung gleichzeitig eine verbindliche Finanzierungszusage von Bund, Land, Landkreis Rastatt und ggf. dem Zweckverband Baden-Airpark geben sollte und dadurch sichergestellt wäre, dass eine solche Nordanbindung bis zum Jahr 2030 (Planfall) tatsächlich auch realisiert wird. Nur so könnte das Planungsziel, die Entlastung der Ortsdurchfahrt in der Hauptstraße von Hügelsheim, adäquat erreicht werden. Anderenfalls würden Hügelsheim und insbesondere die Anwohner entlang der Hauptstraße nicht nur nicht entlastet, sondern über das Jahr 2030 hinaus durch das weiter steigende Gewerbepark- und Flughafen-induzierte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoff-/Feinstaubbelastungen massiv und unzumutbar beeinträchtigt.

IV.

Die Gemeinde Hügelsheim weist darauf hin, dass in den Verfahrensunterlagen in Übersichtslageplänen insbesondere auch dem Lageplanlinienentwurf zu Variante 3/3a in Hügelsheim – sogenannte Nordanbindung – die *Gärtnerei Böttger* auf Grundstück FlstNr. 4906 an der K 3731 nicht eingezeichnet ist, obwohl das Gärtnerei-Anwesen auf der Übersichtskarte, Unterlage 2 dargestellt ist.

aus: Übersichtskarte Unterlage 2

Die Gärtnerei Böttger wäre durch die sog. Nordanbindung enteignungsbetroffen. Je nach genauer Linienführung wären das Gärtnereigrundstück und die Zufahrt direkt betroffen. Jedenfalls wäre der Gärtnereibetrieb in seinem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb von den Auswirkungen der unmittelbar benachbart vorbeiführenden neuen Straßentrasse betroffen, zumindest bei der nicht tiefergelegten Variante 3 und der dann dort notwendigen Straßenkreuzung mit der K 3731, unter Umständen auch bei der Variante 3a, bei der in diesem Abschnitt die Troglage beginnen würde.

Bei der Prüfung der Unterlagen und der Ausarbeitung dieser Stellungnahme hat uns Herr Rechtsanwalt Dr. Melchinger, Karlsruhe maßgeblich unterstützt, der unsere Interessen auch im weiteren Verfahren, insbesondere im Erörterungstermin, wahrnehmen wird.

Diese Stellungnahme wurde vom Gemeinderat Hügelsheim in der Sitzung am 05.03.2018 mehrheitlich bei einer Nein-Stimme und einer Enthaltung gebilligt.

Als **Anlagen** sind beigefügt:

1. ISEK-Analyseplan Hügelsheim
2. ISEK-Bestandsplan Hügelsheim
3. ISEK-Erläuterungsbericht

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Dehmelt
Bürgermeister