

# Airpark: A5-Anschluss bei Kartung im Visier

Region wartet auf Nachricht aus Berlin / Bundesverkehrsministerium verweist auf Stuttgart

Von Christa Hoffmann

**Sinzheim/Rheinmünster – Die Autobahn-Verkehrs-anbindung des Baden-Airparks in Söllingen ist seit Jahren ein Thema: Insgesamt sieben Varianten sind von der Vergangenheit daraufhin überprüft worden, wie sie sich auf die Verkehrsströme und die Natur auswirken würden. Im Rennen sind noch zwei Varianten im Osten: Ein Autobahnanschluss in Höhe von Halberstung über Schiftung (Variante 1) sowie die einst verworfene, kürzlich aber wiederbelebte Variante 5. Letztere verlief im Nordosten in Höhe des Sinzheimer Ortsteils Kartung über die Kreisstraße 3731.**

Der Haken an der Sache bei Variante 5: Ganz in der Nähe, nur rund 900 Meter nördlich, liegt der Baden-Badener Autobahnanschluss, und auf der Fernstraße sind im ländlichen Raum in der Regel so nah beieinander liegende Auf- und Abfahrten nicht genehmigungsfähig, erklärt Landkreiszdezentrat Claus Haberecht. Der Vorteil: Ein Anschluss bei Kartung würde kein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet durchschneiden, sondern „nur“ ein Waldgebiet.

Die – abgesehen von Variante 5 – bisher favorisierte Variante 1 ist mit rund zehn Kilometern Länge die kürzeste: Von einem zu bauenden Autobahnanschluss in Höhe des Sinzheimer Ortsteils Halberstung verlief sie ein Stück auf der L80 bis zur Abzweigung Leiberstung und dann weiter geradeaus auf der K3761 in Richtung Schiftung und nördlich daran vorbei. Nachteil: Der Ausbau der Trasse würde rund 25,2 Millionen Euro kosten, wovon allein 11,5 Millionen Euro in den Naturschutz fließen, so Haberecht. Das sogenannte „Schiftungertor“, die direkte Verbindung vom Baden-Airpark nach Schiftung, würde dann geschlossen und die Fläche entsiegelt.

**Variante 2:** Sie führt im Süden vom Autobahnanschluss bei Bühl-Vimbuch auf der L85 östlich an Schwarzach vorbei und mündet in die K3761, die

durch den Baden-Airpark bis nach Hügelsheim auf die B36 reicht.

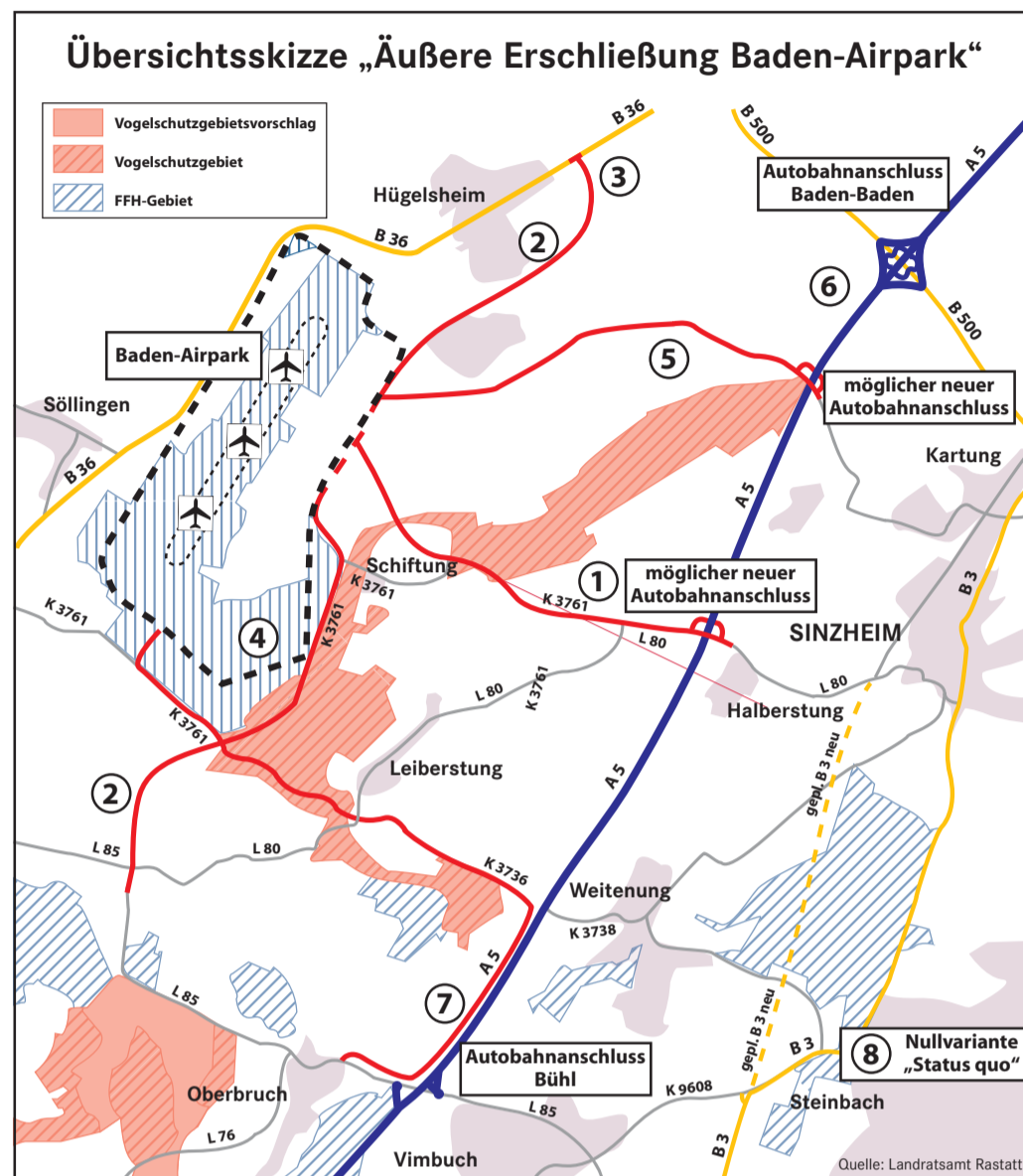
**Variante 3:** Ähnlich wie Variante 2, aber nur im Norden eine Umgehung von Hügelsheim ab der B36.

Beschlossen ist bezüglich der sogenannten Ostanbindung des Baden-Airparks noch nichts. Der Landkreis Rastatt hat noch nicht entschieden, ob und wenn ja für welche Trasse ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. Allerdings hat das Regierungspräsidium in Karlsruhe (siehe Bericht unten) für Variante 1 bereits Pläne in Berlin beim Bundesverkehrsministerium eingereicht, wegen der hohen Kosten nun aber die Variante 5 nachgeschickt mit der Frage, ob eine Ausnahme-genehmigung im Bereich des Möglichen liegt.

## Hintergrund

Ziel der Autobahn-anbindung sei es, so Claus Haberecht, „eine direkte, leistungsfähige Verbindung von der Autobahn zum Infrastrukturprojekt Baden-Airpark zu bauen, um den Verkehr dort zu bündeln“. „Die Fahrzeuge sollen dort auch fahren“, sagte er und erklärte, dass damit auch eine Entlastung der Ortschaften Leiberstung, Schiftung und Oberbruch erreicht werden solle, des sogenannten nachrangigen Verkehrsnetzes, das momentan belastet sei. Haberecht: „Das ist ganz wichtig! Viele Lastwagen-Irrläufer landen heute nämlich in Schiftung.“ Momentan würden rund 3000 bis 4000 Fahrzeuge täglich südwestlich von Schiftung gezählt.

Legt man die im Rahmen des Baden-Airpark-Steigflugs angestrebte Entwicklung bis 2025 – 3500 Beschäftigte, 2,5 Millionen Fluggäste – zugrunde, beliefe sich die Entlastung des nachrangigen Verkehrs auf die umliegenden Ortschaften im Jahr 2025 auf rund 20000 Fahrzeuge bei einer Umsetzung der Variante 1, bei dem Bau von Variante 2 auf rund 4500 Fahrzeuge, zählt Haberecht auf. Bei einer Realisierung von Variante 3 käme es statt zu einer Entlastung sogar zu einer Zunahme um rund



1200 Fahrzeuge. Auch der Umfang der Versiegelung spricht laut Haberecht für Variante 1: Hier sind es 2,5 Hektar, wenn man den Rückbau beim Schiftungertor mitrechnet sogar nur 1,9 Hektar; Variante 2 liegt bei 6,5 Hektar, Variante 3 bei 2,5 Hektar. „Es spricht sehr viel für die erste Variante“, resümiert Haberecht. „Aber wir müssen mal zu Pote kommen.“ Auch für die Entwicklung des Baden-Airparks sei es wichtig, dass es eine klare Linie gebe, um dann ins Planfeststellungsverfahren einzusteigen.

Die Feinjustierung bezüglich der Planung in Schiftung fehle allerdings noch. „Wir werden die Anregungen Sinzheims mit aufnehmen“, versprach der

Dezentrat, und so weit wie möglich nach Norden von der Ortschaft Schiftung abrücken.

Bezüglich der Variante 5 hat das RP vor Monaten noch einmal einen Versuch in Berlin gestartet, aber bisher keine Antwort erhalten, wie ein RPSprecher auf Anfrage mitteilte. Das Bundesverkehrsministerium in Berlin verweist indes auf BT-Anfrage auf das Verkehrsministerium in Stuttgart. Im Zusammenhang mit der Airpark-Anbindung an die A5 habe das Bundesverkehrsministerium bereits im April 2007 die Errichtung einer neuen Anschlussstelle bei Halberstung genehmigt, heißt es in dem Schreiben aus Berlin. Nach Darstellung der baden-württembergischen Straßenbauver-

waltung seien vom Landkreis Rastatt wegen der erheblichen Naturbeeinträchtigung bei Variante 1 Alternativen untersucht worden. Hierzu gehöre auch Variante 5 bei Kartung. Diesbezüglich, so Berlin weiter, habe die Straßenbauverwaltung in Stuttgart mitgeteilt, dass dem Bundesverkehrsministerium noch eine Varianten-gegenüberstellung vorgelegt werde. „Erst hiernach kann eine Entscheidung über das weitere Vorgehen getroffen werden.“

Sollte es trotz der Nähe zur nächsten Autobahnanschlussstelle grünes Licht für die Variante 5 bei Kartung geben, müssten in der Folge standardmäßig zunächst die verkehrlichen Auswirkungen, die Kos-

ten, die Umweltverträglichkeit und die Alternativen geprüft werden, klärt Haberecht auf. Bislang seien diese kostenintensiven Überprüfungen wegen der ausstehenden Entscheidung in Berlin noch nicht erfolgt, sagt er. Haberecht sieht außer der Variante 5 keine andere zumutbare Alternative zur Variante 1.

Gegen den Bau einer direkten Autobahn-anbindung (Variante 1) spricht sich seit Jahren die Bürgerversammlung Halberstung aus. Stattdessen solle man auf eine gut ausgebaute Orts-umfahrung für Hügelsheim setzen und die Verkehrsströme von der Autobahn auf die Ausfahrt Baden-Baden, die B500 und die B36 an Hügelsheim vorbei zum Flughafen lenken, so deren Ansicht

## Zum Thema

### Die meisten Fluggäste kommen aus dem Norden

**Rheinmünster (cri) – Die Prognose der Herkunftsverteilung der Fluggäste und Berufspendler des Baden-Airparks für 2025 (Analyse (2008/09) sieht laut Landratsamt wie folgt aus (nicht enthalten Verkehr für Freizeit wie Golf oder Curling):**

○ Aus dem Osten: zwölf Prozent der Fluggäste und sieben Prozent der Pendler.

○ Aus dem Westen: 28 Prozent der Fluggäste und 20 Prozent der Pendler.

○ Aus dem Süden: 17 Prozent der Fluggäste und 25 Prozent der Pendler.

○ Aus dem Norden: 42 Prozent der Fluggäste und 35 Prozent der Pendler.

Die aus dem Westen Anreisenden fahren gleichmäßig verteilt über Staustufe/Wintersdorfer Brücke, Gamsheim/Rheinau und Drusenheim/Greffern. Tendenz: bei den Pendlern signifikant mehr Anteile aus Süden (auch wegen der Neuansiedlungen der Firmen Rauch und Dischinger); bei den Fluggästen mehr Anteile aus dem Osten (Baden-Baden, Baiersbrunn).

## Seit der Konversion 1996 ist ein Autobahnanschluss im Gespräch

Variante 1 bei Halberstung: Erhebliche Beeinträchtigung des Artenschutzes und der Natura-2000-Richtlinien

**Sinzheim/Rheinmünster (cri) – Die seit langem gewünschte Anbindung des Baden-Airparks in Rheinmünster-Söllingen an die im Westen gelegene Autobahn hat eine lange Vorgeschichte. Das wird deutlich, wenn Claus Haberecht, Dezernatsleiter im Landratsamt Rastatt, im BT-Gespräch an die verschiedenen Stadien der Planung bis heute erinnert.**

Bereits seit der Konversion des Flughafens Söllingen 1996 untersucht das Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe die verschiedenen Möglichkeiten einer Airpark-Anbindung im Norden, im Süden und im Osten. Geprüft wurden damals West-Ost-Umgehungen Hügelsheims und Ostanbindungen nördlich und südlich des Sinzheimer Ortsteils Schiftung. Für die Südanbindung gab es drei Varianten (unter Verwendung der L85), die vom Autobahnanschluss bei Bühl-Vimbuch ausgingen.

Dann kam 1997 der neue Flughafenbesitzer und -betreiber sowie Flowtex-Eigner

Manfred Schmider und in der Folge dessen Pleite – im Juni 2000 stellten die Baden-Airpark AG und alle Tochtergesellschaften Insolvenzantrag: eine lange Hängepartie folgte. Nach der Gründung der Baden-Airpark GmbH, mit einer Mehrheitsbeteiligung der Flughafen Stuttgart GmbH, wurde aus dem Baden-Airport am 1. Januar 2001 der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden. Im selben Jahr befürwortete die Bundesregierung einen Direktanschluss an den Baden-Airpark, ohne eine bestimmte Trassenführung zu favorisieren.

2002 kam die Stadtbahn über Rastatt nach Hügelsheim ins Gespräch plus einer Orts-umgehung für das Spargeldorf. Für Letztere hätte es 85 Prozent Zuschuss gegeben. Diese Variante scheiterte aber am Veto der Stadt Rastatt. Schließlich hätten die Verantwortlichen des Airparks erkannt, dass eine solche Anbindung alleine nichts bringe, führt der Dezernat weiter aus. In der Folge habe eine Ulmer Pla-

nungsgruppe den Auftrag erhalten, ein Strategiepapier zur äußeren Erschließung des Baden-Airparks zu erarbeiten. Die Untersuchung der Nord-Ost-Kombination habe ergeben, dass sie nicht so sinnvoll sei. Zwischen 2002 und 2005 fiel das Augenmerk verstärkt auf die Nord-Süd-Anbindung. Das Landratsamt gab den Auftrag, den unerforschten Süden näher zu beleuchten. Eine Umweltverträglichkeitsstudie ergab 2005, dass eine Nordanbindung machbar wäre. Allerdings gab es im Süden erhebliche Bedenken wegen vieler geschützter Gebiete wie etwa der Kinzig-Murg-Rinne. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass eine alleinige Südanbindung des Baden-Airparks nicht ausreichen würde, und zudem eine Nordanbindung notwendig wäre. Daraufhin kam wieder eine Direktanbindung im Osten bei Halberstung ins Spiel.

Landratsamt, Region, Regionalverband und Regierungspräsidium seien sich einig gewesen, so der Dezernat, Variante 1 bauen zu wollen. In der

Folge ging ein entsprechendes Argumentationspapier für diesen direkten Autobahnanschluss an die Bundesregierung. Begründung: Der Airport hat sich entwickelt, das sogenannte „Steigflug-Konzept“ hat gegriffen, neben den Charterfliegern operieren inzwischen die Linienflieger Ryanair und Air Berlin in Söllingen, und der Gewerbestandort entwickelt sich. Aus Berlin kam die grundsätzliche Zustimmung und die zuständigen Behörden konnten mit dem Planen beginnen, sagt der Dezernat.

2006 wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die eine Ostanbindung unter Beachtung von Norden und Süden untersuchte. Das RP hat das weitere Vorgehen mit den Fachbehörden koordiniert, und zwischen 2008 und 2010 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. In einer Sonderuntersuchung legten die Fachleute ihr besonderes Augenmerk unter anderem auf den Ziegenmelker (eine Vogelart), Amphibien, Fledermäuse und Wildkatzen. Die FFH-Gebiete (Flo-



Claus Haberecht, Dezernat im Landratsamt Rastatt.

Foto: Hoffmann

ra, Fauna, Habitat) wurden ebenso unter die Lupe genommen wie die Vogelschutzgebiete. Herausgekommen ist laut Haberecht, dass eine optimier-

te Untervariante der Variante 1 bei Schiftung mit dem Autobahnanschluss in Höhe von Halberstung die beste Trassenführung bietet, allerdings unter erheblicher Beeinträchtigung des Artenschutzes und der Natura-2000-Richtlinien. Diese Nachteile müssten kompensiert werden etwa durch einen Tunnel oder eine Einhausung (oberirdische Röhre) der Straße. Das käme allerdings finanziell und vom Landschaftsverbrauch her zu teuer, erläutert Haberecht. Deshalb wäre eine Ausnahmezulassung notwendig (wenn nicht Variante 5 bei Kartung zum Tragen kommt).

Das Landratsamt muss nun eine solche Ausnahmezulassung durchführen, und – was das Finanzielle anbelangt – zwingende Gründe ins Feld führen oder Alternativen prüfen, die zumutbarer wären. Zudem gibt es noch den landschaftspflegerischen Begleitplan inklusive eines speziellen artenschutzrechtlichen Teils, der auch Ersatzmaßnahmen vorsieht, der erstellt werden müsste.