



blau = Nordtrasse, schwarz = Südtrasse, rotbraun = Gewerbegebiete, rot = Neureut Feldflur

Nord- oder Südtrasse

(Beitrag im pdf-Format)

Am 5. dieses Monats berichtete die BNN unter dem Titel „Angst vor Blechlawine in Neureut“ über den Vorort-Termin des OB mit der SPD und Neureuter Bürgern. Vertreter der Knielinger Bürgerschaft waren offenbar nicht dabei. Vor Ort wurde der Wunsch von SPD und OB diskutiert, die Straße am Rande der Raffinerien anzulegen, die Nordtrasse. Es wurden Voraussetzungen genannt, unter denen die Nordtrasse umgesetzt werden kann. Und die haben es in sich:

1. Abstand zwischen Raffineriegelände und Nordtrasse
2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Zu 1.: Die Frage, ob die am Südrand der Raffinerien verlaufende Nordtrasse gegen Sicherheitsvorschriften verstößt, lässt sich ohne Kenntnis der im Werk bereits getroffenen Schutzmaßnahmen und der Immissionsschutzgesetze von außen nicht beantworten. Anzumerken wäre, dass die beiden Gewerbegebiete direkt an die Grenzen des OMW-Geländes anstoßen; eine derart unmittelbare

Nachbarschaft offenbar unproblematisch zu sein scheint. Doch ein Vertreter der OMW hat bei Vorstellung der Trassen, auf eine Abstandsregel hingewiesen. Die Tiefe kam dabei nicht zur Sprache.

OB Mentrup erwähnte bei dem Ortstermin als Ersatz für den Abstand eine Mauer zwischen den beiden Anlagen. Vorab war schon von einer Tunnelung die Rede. All das ist nicht ausdiskutiert und ebenso wenig berechnet. Selbst ein Laie wird erhebliche Kosten annehmen dürfen.

Für mich ist klar, dass die Klärung des einzuhaltenden Abstands ein wesentlicher Faktor des Entscheidungsprozesses sein wird.

Zu 2: Die Nordtrasse muss keineswegs die umweltverträglichere Straße sein, obwohl sie weder durch die Waid noch durch die Felder verläuft. Darauf deutet einiges hin:

Die Nordvariante durchschneidet einige Bereiche mit der Bedeutung „hoch“ bis „sehr hoch“ für die lokale Immissionsschutzfunktion. Die Südtrasse dagegen berührt solche Gebiete nicht. Vorteil für die Südtrasse.

Die Nordtrasse nimmt Teile der Waid und zusätzliche Waldflächen in Anspruch. Und zwar gerade solche, deren Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen als „sehr hoch“ eingeordnet wird. Die Südtrasse verletzt diesen Anspruch scheinbar in vergleichbarem Umfang. Süd- oder Nord ist wohl eine Sache der Abwägung.

Der Nordtrasse verläuft am äußersten Rand des Erholungsraumes Knielingen West. Die Südtrasse dagegen durchschneidet gerade den Raum, der als siedlungsnaher Freiraum mit „hoch“ bewertet wird. Mit einem unverständlichen Schlenker: Die Flächen für die beiden geplanten Gewerbegebiete werden für die Erholung bereits abgeschrieben. Ein klares Plus für die Nordtrasse.

In die Beurteilung wird auch die Bewertung des Bodens mit seiner Bedeutung als Standort der Kulturpflanzen einbezogen. Das Ergebnis ist eindeutig: Die Südtrasse durchquert fast auf der gesamten Linie wertvolles Kulturland. Ein klares Plus für die Nordtrasse.

Bei dieser Sachlage wird die Bedeutung, die den einzelnen Faktoren, z.B. die des Frei- und Erholungsraumes, beigemessen wird, eine große Rolle spielen.

Es war einmal: Nicht ohne Bedeutung bleibt für mich die 1995 erstellte Belastungsstudie für den Raum Karlsruhe. Sie vergab der „Waid“ den Wert eines Naturschutzgebietes. Eine Empfehlung, die die Stadt nicht aufgegriffen hat. Die nachfolgende Tragfähigkeitsstudie von 2011 legte sich auf eine geringere Bedeutung für die Natur fest. Modus Consult gibt eine differenzierte Bewertung ab, in der den für die Südtrasse benötigten Flächen ein geringerer Wert beigemessen wird. Ansonsten aber wird ausgesagt „hoch-sehr hoch“. Die Bewertung von 1995 als naturschutzwürdig scheint mir dem Wert der „Waid“ für Tier und Pflanze am ehesten zu entsprechen.

Darüber hinaus haben die Gutachter vor 25 Jahren die Grenzen des Wachstums der Stadt Karlsruhe mit eindeutigen Empfehlungen aufgezeigt. Knielingen West muss Freiraum zwischen den mit Industrie und Wohnen verwendeten Flächen bleiben. Die Natur der Neureuter und der Karlsruher Aue muss miteinander verbunden werden. Die hochwertigen Böden dürfen nicht aufgeschüttet und versiegelt werden. Allein die damals schon besiedelten Flächen werden die klimatischen Bedingungen im Laufe der Jahre bis ins Extreme verschlechtern. Von weiteren Bebauungen ist abzuraten.

Was ist seitdem passiert? Die vor 25 Jahren ausgesprochenen Befürchtungen sind inzwischen wahr geworden. Unter den ausbleibenden Niederschlägen verdursten die Wälder. Die Grundwasserreserven werden knapp. Hitzewellen machen die Innenstädte zu Brutkästen. Die Artenvielfalt schwindet in dramatischem Ausmaß.

Trotzdem haben die damaligen Einsichten keinen Eindruck hinterlassen. Die neuen Planungen werden – nach meiner Erfahrung - mit Erwartungen verrechnet. 2050, in ferner Zukunft, soll die Stadt einmal autofrei sein. Das kann nur erreicht werden, wenn das Auto an Bedeutung zunächst einmal für den Nahverkehr verliert. D.h. aber auch, allgemein weniger im Mittelpunkt steht. Und wer dazu noch seine sonstigen Ansprüche einer nachlassenden Liebe zum Auto anpasst, der wird auf Dauer das erreichen, was wir derzeit dem Corona-Virus zuschreiben: Probleme in allen Wirtschaftszweigen. Ich glaube nicht, dass wir das durchhalten. Alle betteln darum, mit Überbrückungshilfen alte Maßstäbe wieder erreichen zu können.

Es wird wohl eintreffen, was die Befürworter der 2. Rheinbrücke zum Bestandteil ihrer Begründung gemacht haben: Der Schwerlastverkehr wird um 38 % und der Personenverkehr um 12 % zunehmen. Der Bau von Brücke und Straße können dann als notwendig bewertet werden. Und der Verzicht auf die Nordtangente war ein Fehler. Ein Fehler der im Übrigen über die Südtrasse

problemlos korrigiert werden kann. Wenn es sein muss, durch das Landschaftsschutzgebiet hindurch. In der Neureuter Feldflur steht bereits seit Jahrzehnten eine Unterführung unter der Bahnlinie.

Schlussfolgerung: Bleiben wir bei der Verbindungsstraße zwischen 2. Rheinbrücke und B36. Sie ist unvermeidlich geworden. Wir können, wie es derzeit geschieht, nur noch über den Trassenverlauf diskutieren. Neureut und Knielingen haben bereits dargelegt, dass die Nordtrasse für sie der bessere Weg ist. Wegen der abseitigeren Lage des Anschlusses an die B36 bzw. wegen des Erhalts der Freiräume bei ihren Wohngebieten.

Und da kommt es sehr auf die Vertreter der betroffenen Stadtteile an. Nur wenn von dort Druck auf die Politik ausgeübt wird, könnte es sein, dass die Umwelteinflüsse ausgewogen beurteilt und die Mehrkosten der Nordtrasse genehmigt werden.

-----+oOo+-----

max.albert@mail.de

Karlsruhe 09.2020