

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Umbau und Erweiterung der  
bewirtschafteten Rastanlagen Hardtwald  
Ost und West an der Bundesautobahn A 5**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Umweltausschuss	02.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.02.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	17.03.2011	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Umweltausschuss, Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen den Inhalt der Information zur Kenntnis.*

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
UM 1	+	Umweltsituation verbessern Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 2		Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 3		Verbrauch von Rohstoffen vermindern Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 4		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 6		Biotop- und Artenschutz unterstützen, Vielfalt der Landschaft erhalten u. fördern Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 7		Ökologische Land- und naturnahe Waldwirtschaft fördern Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 8		Umweltbewusstes Handeln und Eigeninitiative fördern Begründung: Siehe unten Ziel/e:
UM 9		Dem Trend zur Zersiedlung entgegensteuern Begründung: Siehe unten

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Mit der Vorlage wird auf die Beeinträchtigung der oben genannten Umweltziele des Stadtentwicklungsplanes hingewiesen.

## B. Begründung:

### 1. Anlass

Mit Schreiben vom 18.08.2010 übersandte das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr - ein sogenanntes Standortkonzept für den Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hardtwald Ost und West an der Bundesautobahn A5

(siehe Anlage A 01) zur Stellungnahme im Vorfeld des beabsichtigten Planfeststellungsverfahrens.

Die geplante Erweiterung betrifft die Gemarkungen Heidelberg (Ostseite, circa 2,2 Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche), Sandhausen und Oftersheim. Auf der Ostseite werden dafür circa 4,8 Hektar und auf der Westseite circa 7,0 Hektar (überwiegend Wald) in Anspruch genommen. Die Lastkraftwagen-/Busparkplätze sollen von 24 auf 218 Stellplätze und die Personenkraftwagenparkplätze sollen von 153 auf 256 Stellplätze erhöht werden.

An Unterlagen wurden ein Erläuterungsbericht (siehe Anlage A 02) und ein Plan Erschließungskonzept (siehe Anlage A 03) eingereicht. Das Vorhaben soll voraussichtlich im Jahr 2013 realisiert werden.

## **2. Stellungnahme der Stadt Heidelberg**

Mit Schreiben vom 25.10.2010 hat die Stadt Heidelberg unter Einbeziehung der Stellungnahmen der unteren Verwaltungsbehörden (Immissionsschutz-, Bodenschutz-, Wasserrechts-, Landwirtschafts-, Naturschutzbehörde) wie folgt zum oben genannten Projekt Stellung genommen.

### **2.1. Allgemeines / Notwendigkeit der Baumaßnahme**

Nach den vorgelegten Unterlagen zeigt die aktuelle Verkehrsprognose eine Zunahme der Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von 84 %, also ungefähr eine knappe Verdoppelung. Dem gegenüber steht bei der vorgelegten Planung eine Steigerung der LKW/Bus-Parkplätze von 24 auf 218 Parkplätze, also fast eine Verzehnfachung. Der Bedarf wird in Frage gestellt, zumindest in dieser Massivität an diesem Ort.

Zu der Erhöhung der PKW-Stellplatzzahl von 153 auf 256 Plätze fehlt die Begründung. Unverständlich ist, dass die Planung im Detail (zum Beispiel bis hin zur detailliert beschriebenen Aufbaustärke der einzelnen Fahrbahn- beziehungsweise Wegeflächen), schon weit fortgeschritten ist, dass aber im Bereich der Umweltuntersuchungen und Landschaftsbewertungen grundlegende Untersuchungen noch nicht einmal ansatzweise durchgeführt wurden. Dies ist aber für ein Standortkonzept, zu dem auch Variantenuntersuchungen gehören, unabdingbar. (siehe unten)

Grundsätzlich bemängeln wir den immensen Flächenverbrauch durch die geplanten Stellplatzanlagen und verweisen auf die Aussagen von Frau Ministerin Gönner, die immer wieder betont, sparsam mit Flächen umzugehen.

Auch wünschen wir uns eine bessere Einbindung der Kommunen in die Güterverkehrspolitik des Bundes und des Landes, um solche Folgen schon im Vorfeld ausschließen beziehungsweise mildern zu können.

### **2.2. Raumordnung**

Die geplante Erweiterung der Parkflächen für LKW, PKW und Busse der Rastanlagen Hardtwald Ost und West würde auf der Ostseite der A 5 eine Fläche von zusätzlich 4,8 Hektar (Landwirtschaftliche Fläche und Waldfläche) und auf der Westseite eine Fläche von zusätzlich 7,0 Hektar (Waldfläche) beanspruchen.

Auf Heidelberger Gemarkung ist von dieser Planung eine landwirtschaftliche Fläche östlich der A 5 betroffen. Diese ist im Regionalplan Unterer Neckar als Schutzbedürftiger Bereich für die Landwirtschaft und als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Diese Ausweisung steht einer baulichen Nutzung dieser Fläche entgegen.

Aus raumordnerischer Sicht wird die geplante Erweiterung der Rastanlagen Hardtwald Ost und West abgelehnt, da sie nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und mit einer enormen Flächenversiegelung verbunden ist.

### **2.3. Natur- und Landschaftsschutz**

Das Vorhaben stellt auf Heidelberger Gemarkung einen gravierenden Eingriff in die bestehenden landwirtschaftlichen Flächen und in einen Teil des Waldes östlich der A 5 dar. Die Hecken entlang der Autobahntrasse, die durch die Maßnahme entfernt werden müssten, sind nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 32 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) gesetzlich geschützt. Sonstige schützenswerte Flächen oder geschützte Tierarten sind unseres Wissens auf Heidelberger Gemarkung nicht betroffen.

Durch die Baumaßnahmen wird der Landwirtschaft eine 2,02 Hektar große Fläche entzogen und § 30/32-Biotopflächen müssen entfernt werden. Ferner wird – allerdings außerhalb der Gemarkung Heidelberg – in weitere circa 8 Hektar Waldfläche gravierend eingegriffen, die bisher eine Pufferzone zu bestehenden Naturschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Gebieten (FFH-Gebieten) darstellen. Auch wenn hier nicht direkt in die Schutzgebietsflächen eingegriffen wird, so ist doch wegen des Verlustes der Pufferzonen ein nachhaltiger Eingriff in den Naturhaushalt vorhersehbar. Erfahrungsgemäß ist in reich strukturierten Gebieten in der Nähe von FFH-Gebieten mit geschützten Arten zu rechnen, für die eine artenschutzrechtliche Genehmigung – wiederum verbunden mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen und Ausgleichsflächen – erforderlich ist.

Des Weiteren ist der Bereich nördlich der Waldgrenze im Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan als Kompensationsraum für gemarkungsübergreifende Landschaftsentwicklungsprojekte des Nachbarschaftsverbandes dargestellt (siehe Anlage A 04). Hier sollten bevorzugt die angrenzenden Kommunen Ausgleichsmaßnahmen konzentrieren, um eine Biotopvernetzung und eine Aufwertung des Landschaftsraumes zu erreichen. Aufgrund des hohen Siedlungsdruckes und Flächenverbrauches im Verdichtungsraum Rhein-Neckar wird es erfahrungsgemäß immer schwieriger bis unmöglich, Ausgleichsflächen und -maßnahmen für städtebauliche Projekte zu finden, die nicht auf Kosten der landwirtschaftlichen Nutzung gehen.

Wenn, wie seitens der Stadt prognostiziert wird, die Eingriffe in den Boden und in die Biotopstrukturen nicht fachgerecht ausgeglichen werden können, ist das Vorhaben abzulehnen.

### **2.4. Landschaftsbild**

Mit der Erweiterung der Rastanlage insbesondere auf der Ostseite wird massiv in das Landschaftsbild eingegriffen. Der Rastplatz schiebt sich aus dem Wald heraus in die freie Landschaft, die als regionaler Grünzug (siehe oben) ebenfalls Erholungsfunktionen darstellt. Um den (beleuchteten!) LKW-Parkplatz zur freien Landschaft hin abzuschirmen, müsste ein circa 30-40 Meter tiefer, gestufter Sichtschutzwald angepflanzt werden. Die Fläche steht allerdings aus anderen Gründen (siehe nächster Punkt) nicht zur Verfügung, so dass auch hier ein Ausgleich nicht vorstellbar ist.

### **2.5. Landwirtschaft**

Für die Erweiterung der Rastanlage Ost werden nach den vorliegenden Unterlagen auf Heidelberger Gemarkung circa 2,02 Hektar landwirtschaftlich genutzte Fläche in Anspruch genommen und gehen dauerhaft der Landwirtschaft verloren. Mit dem Vorhaben ist die Verlagerung eines Feldwegs, der neben der Nutzung durch die Landwirtschaft der Erschließung des ADAC-Fahrsicherheitszentrum und der Deponie Feilheck dient, von Heidelberger Gemarkung auf die Gemarkung der Gemeinde Sandhausen verbunden. Es ist außerdem zu erwarten, dass

für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zusätzlich landwirtschaftlich genutzte Flächen für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Die betroffenen Flächen sind in der Flurbilanz als Vorrangflur I ausgewiesen, es handelt sich dabei um die bestmögliche Bewertung. Ausschlaggebend sind für diese Einschätzung die Bodenbonität, die Möglichkeit zum Anbau von Sonderkulturen (nur, wenn die Gegebenheiten zur Beregnung vorhanden sind), die Schlaggröße, die Nähe zum Betrieb, das Vorhandensein einer entsprechenden Erschließung etc. Die genannten Faktoren treffen an diesem Standort in hohem Maße zu. Sie machen die Fläche für die Landwirtschaft besonders hochwertig, insbesondere weil Heidelberg in einem Ballungsraum liegt, in dem ein sehr hoher Besiedelungsdruck besteht und wo in den vergangenen Jahren aufgrund einer Vielzahl von Maßnahmen des öffentlichen Interesses der Landwirtschaft viele Flächen verloren gingen. Die Größe der landwirtschaftlichen Hauptidebetriebe liegt auf Heidelberger Gemarkung im Durchschnitt bei circa 20 Hektar. Bereits 2 Hektar Fläche stellen damit schon 10% der Betriebsgröße eines durchschnittlichen Betriebes dar. Gehen dem Landwirt Flächen in dieser Größenordnung verloren, muss er davon ausgehen, dass er dafür in der Region keinen Ersatz mehr findet.

Die Untere Landwirtschaftsbehörde kann aus den genannten Gründen diese Planung nicht befürworten und regt an, bei der Standortsuche für ein solch flächenintensives Vorhaben in Regionen auszuweichen, in denen Siedlungsdruck und Flächenverbrauch nicht so stark ausgeprägt und im Hinblick auf eine landwirtschaftliche Nutzung weniger wertvolle Flächen betroffen sind.

## **2.6. Forst**

Waldflächen werden auf Heidelberger Gemarkung nicht beansprucht. Allerdings wird seitens der Stadt Heidelberg darauf hingewiesen, dass die eigene Gemarkung hinsichtlich der Wohlfahrtwirkungen (Klima, Sichtschutz und so weiter) sehr wohl betroffen ist, und auf einem Ausgleich innerhalb der näheren Umgebung bestanden wird.

## **2.7. Fehlende Varianten**

In Kapitel 3.1 der Anlage A 02 wird festgestellt: „Da die Verkehrsflächen auf den bewirtschafteten Rastanlagen Hardtwald Ost und West erweitert werden sollen, wurden alternative Standorte nicht untersucht.“

Dies kann so nicht hingenommen werden. In der bestehenden Rastanlage nehmen die Stellplatzflächen circa 1 Hektar (ohne Tank und Raststätte) ein, in der jetzt vorgelegten Planung nehmen die Stellplatzflächen mit circa 12 Hektar (ebenfalls ohne Tank- und Raststätte) die 12-fache Fläche ein. Dies kommt quasi einem Neubau gleich und ist nicht mehr als Erweiterung zu werten.

Für ein Projekt dieser Größenordnung halten wir am Beginn der Planung eine Variantenuntersuchung mit alternativen Standorten für erforderlich, wobei auch zu untersuchen wäre, ob die Konzentration auf so große Anlagen ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll ist im Vergleich zu mehreren kleinen Anlagen.

## **2.8. Infrastruktur**

In der Untersuchung finden sich keine Angaben zur Anpassung der vorhandenen Infrastruktur. Bei einer derartigen Aufstockung der Stellplätze (von circa 180 auf circa 500) kann sicher davon ausgegangen werden, dass Sanitäranlagen, Bistro, Gaststätte und so weiter nicht mehr den Anforderungen gerecht werden und auch hierfür zusätzlich Fläche für Erweiterungen erforderlich wird.

**Fazit:**

Die derzeit vorliegenden Unterlagen lassen viele Fragen und Konflikte offen. Eine Beurteilung ist nicht möglich, da wesentliche Grundlagenermittlungen fehlen. Es wird empfohlen, vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine großräumige Variantenuntersuchung unter Einbeziehung von Gutachten und Bewertungen der landschaftsgebundenen und sozioökonomischen Faktoren zu erstellen und insbesondere die Frage der Ausgleichbarkeit der Eingriffe eingehend zu überprüfen.

**3. Stellungnahmen betroffener Nachbargemeinden**

Sowohl die Gemeinde Sandhausen als auch die Gemeinde Oftersheim hat Einwendungen erhoben, die in etwa in die gleiche Richtung gehen, wie die der Stadt Heidelberg. Insbesondere wird auf die nicht nachvollziehbare Größenordnung und die Auswirkungen auf Schutzgebiete, Naherholung, Land- und Forstwirtschaft abgehoben sowie auf die fehlenden Standortalternativen und den naturschutzrechtlichen Ausgleich.

Auf eine besondere Problematik weist die Gemeinde Sandhausen hin: Im Hinblick auf den enormen Flächenverbrauch von circa 12 Hektar sei die jetzt anstehende Maßnahme dem Bürger im Hinblick auf die Rückbauforderung der L 600 nicht zu vermitteln. (siehe dazu Anlage A 05: Pressemitteilung vom 02.10.2010)

gezeichnet

Bernd Stadel

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Schreiben des Regierungspräsidiums vom 18.08.2010
A 02	Erläuterungsbericht zum Standortkonzept
A 03	Lageplan Erschließungskonzept (M=1:1000 verkleinert)
A 04	Ausgleichskonzept zum Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim
A 05	Pressemitteilung vom 02.10.2010, Mannheimer Morgen