

5 S 2835/17

Zur gütlichen Beilegung des Rechtsstreits einigten sich die Beteiligten in den oben genannten Verfahren im Wege des gegenseitigen Nachgebens auf folgenden

Vergleich

1. Das beklagte Land verpflichtet sich, einen Geh- und Radweg über die geplante zweite Rheinbrücke mit direkter und verkehrssicherer Anbindung an das Radwegenetz auf baden-württembergischer Seite mitzuplanen und dabei auch die Anbindungsmöglichkeit an das Radwegenetz in Rheinland-Pfalz zu berücksichtigen.

Das beklagte Land verpflichtet sich weiter, das Baurecht für diesen Geh- und Radweg herbeizuführen, und den Geh- und Radweg mit dem Bau einer zweiten Rheinbrücke zu realisieren.

2. Das beklagte Land verpflichtet sich, die Führung der Geh- und Radwege entlang der Bundesstraße B 10 zur und über die bestehende Rheinbrücke gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.09.2017 für den Fuß- und Radverkehr zu optimieren mit dem Ziel, sie gegenüber ihrer derzeitigen Qualität zu verbessern und in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe eine sichere und zügige Wegeführung sicherzustellen.

3. Das beklagte Land verpflichtet sich, bis zum 31.12.2020 eine Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV für eine leistungsfähige Rheinquerung zwischen Karlsruhe und Wörth in Auftrag zu geben und in deren Rahmen Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. In der Machbarkeitsstudie ist eine verkehrliche Gesamtbetrachtung anzustellen, in die auch die bestehenden und zukünftigen Rheinquerungen zwischen Wörth und Karlsruhe einzubeziehen sind – mit einer Szenarienbetrachtung in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und die Verteilung auf ÖPNV, Pkw- und Lkw-Verkehr, Rad- und Fußverkehr.

Im Hinblick auf die bestehenden Defizite im ÖPNV sind getrennt nach den Themenfeldern Angebotsbestellungen und Infrastruktur einzelne Maßnahmen zu erarbeiten (Zuständigkeit, Umsetzungshindernisse, Umsetzungsdauer, Kosten), in ihren Wechselwirkungen zu beschreiben, zu priorisieren und ein Umsetzungskonzept zu entwerfen. Diese Ausarbeitung soll aufbauen auf bereits vorliegenden Untersuchungen und Unterlagen, beispielsweise auf dem Zielkonzept des Landes für den Schienenpersonennahverkehr für 2025 bzw. für dessen vor-

gesehene Fortschreibung bzw. aus dem Faktencheck 2011. Das beklagte Land bindet die zuständigen Stellen in Rheinland-Pfalz ein.

Das beklagte Land verpflichtet sich, bei sich aus der Machbarkeitsstudie ergebenden noch verfügbaren Potenzialen der bestehenden Schieneninfrastruktur zusätzliche rheinquerende SPNV-Angebote in Abstimmung mit den zuständigen Stellen in Rheinland-Pfalz unter dem Vorbehalt zu bestellen, dass diese von den dortigen Stellen mitgetragen werden.

4. Das beklagte Land verpflichtet sich, über die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Maßnahmen hinaus die folgenden weiteren Ausgleichsmaßnahmen mit den jeweiligen Beteiligten abzustimmen und umzusetzen:

a) Für einen Zeitraum von zunächst fünf Jahren wird ein Konzept für eine naturschutzoptimierte Pflege der Dammböschungen am West- und Ostdamm der Alb (zwischen etwa 50 m südlich der Eisenbahnbrücke über die Alb bis zu deren Einmündung in den Hauptsammelkanal – Teilfläche Flst.-Nr. 40011; sh. Anlage 1) in gemeinsam mit dem Unterhaltungspflichtigen festzulegenden fachlich sinnvoll abgegrenzten Abschnitten entwickelt, umgesetzt und evaluiert mit dem Ziel einer langfristig wirksamen Anpassung des Unterhaltungsplans.

b) Auf ausgewählten Waldflächen (Flst.-Nrn. 10729, 10727, 10725, 10723, 10728, 10726, 10731 und ca. 0,4 ha des Flst.-Nr. 6600 gem. Anlage 2) östlich des Altrheinarms „Kleiner Bodensee“ auf Gemarkung Neureut wird der Altholzbestand auf 80% der Fläche gesichert. Auf der übrigen Fläche werden lediglich Verkehrssicherungsmaßnahmen durchgeführt.

c) Auf dem Landesgrundstück westlich der Bundesstraße B 36 im Bereich Vautenstücker (Flst.-Nr. 10390, Gemarkung Neureut – Anlage 3) werden unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflichten die vorhandenen Altholzstrukturen gesichert. Diese nehmen 50 % der Grundstücksfläche ein. Für die Restfläche werden in diesem Vergleich keine Maßnahmen festgelegt.

5. Die Planungen des Landes zur Planfeststellung und Realisierung der beiden Projekte „2. Rheinbrücke“ und „Anbindung B 36“ zielen darauf ab, dass Rückbauten baulicher Anlagen vermieden und beide Anlagen auch gemeinsam in Betrieb genommen werden sollen. Soweit sich die Realisierung des Vorhabens „Anbindung B 36“ nicht wegen verfahrenstechnischer, vergabetechnischer Probleme oder einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss verzögert, verpflichtet sich das Land, den Anschluss der zweiten Rheinbrücke an der AS „Ölkreuz“ erst dann in Betrieb zu nehmen, wenn ein direkter Anschluss der zweiten Rhein-

brücke an die B 36 hergestellt ist. Im Falle einer Verzögerung der Realisierung einer Anbindung an die B 36 verpflichtet sich das Land, bis zur Herstellung eines direkten Anschlusses der zweiten Rheinbrücke an die B 36 den Verkehr von den beiden Rheinbrücken zur Südtangente Karlsruhe an der AS „Ölkreuz“ so zu drosseln, dass dort keine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse auftreten kann.

6. Die Beteiligten tragen die Kosten des Verfahrens jeweils zur Hälfte.

7. Die Beteiligten können den Vergleich bis 31. Juli 2020, 24 Uhr durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Verwaltungsgerichtshof widerrufen.

v.u.g.

Die Beteiligten verzichteten für den Fall des Widerrufs des Vergleichs auf eine weitere mündliche Verhandlung.