

Stellungnahme zu Belangen von
Verkehrstechnik und Naturschutz
im Raumordnungsverfahren
zum Bau einer 2. Rheinbrücke
zwischen Karlsruhe und Wörth/Rh.
im Zuge der B 10

Umfang der Stellungnahme: 15 Seiten und 3 Anlagen

Auftragserteilung:

BUND Regionalbüro Pfalz

Annweilerstraße 20

76829 Landau

Fon 06341 – 381671

Fax 06341 – 381673

Mail rb@bund-pfalz.de

Bearbeitung:

B.A.U Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH

Dipl.-Ing. Hans-Peter Kleemann

Steinäcker 18

70619 Stuttgart

Fon 0711- 4765220

Fax 0711- 4765211

Mail info@bau-stuttgart.de

www.bau-stuttgart.de

Stand: 10. März 2006

Inhalt:

1. **Sachlage und Aufgabenstellung**
2. **Allgemeine Anmerkungen zum Verfahren**
3. **Fachtechnische Stellungnahme zum ROV-Antrag**
 - 3.1 Erforderlichkeit eines Ausbaus
 - 3.2. Variantenuntersuchungen
4. **Zusammenfassende Stellungnahme**
5. **Grundlagen**
6. **Anlagen**
 - 6.1 Stellungnahme zu Naturschutzbelangen (Anl. I, 10 Blatt)
 - 6.2 Zusammenfassung der UVS-Aussagen (Anl. II, 10 Blatt)
 - 6.3 Auswertung von Verkehrsdaten (Anl. III, 5 Blatt)

1. Sachlage

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz (SGDS) hat in Vertretung der Landesregierung bzw. des hierfür zuständigen Fachministeriums (MWVLW) das „Raumordnungsverfahren (ROV) über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth/Rh. im Zuge der B 10“ eingeleitet [1].

Der BUND Rheinland-Pfalz e.V. (kurz: BUND) hier vertreten durch das Regionalbüro Pfalz in Landau (kurz: RBL) hat die B.A.U GmbH (kurz: BAU) beauftragt, sich aus fachtechnischer Sicht und stellvertretend für die RBL zum Antrag sowie den beigefügten Unterlagen zu äußern.

Ausgangslage ist, dass seitens der Antragstellerin „Straßenbauverwaltung“ (kurz: SBV) folgende Gesichtspunkte angeführt werden [2]:

- Dem Verkehr zwischen Karlsruhe und Wörth steht im Zuge der B 10 „lediglich eine Rheinbrücke zur Verfügung“.
- Auf der B 10 überlagern sich regionale, überregionale und großräumige Verkehre.
- In Hauptverkehrszeiten ist die B 10 im o.g. Abschnitt überlastet.
- Eine Verkehrszunahme ist absehbar bzw. „allgemein prognostiziert“.
- Die absehbare Instandsetzung der vorhandenen Rheinbrücke erfordert Teilsperrungen, zeitweise auch Vollsperrungen.
- Das vorhandene Straßennetz ist für Verkehrsumleitungen zu den Rheinbrücken bei Germersheim (B 35) und / oder Iffezheim (B 500) nicht geeignet.

Diese Gründe bedingen nach Ansicht der SBV – so kann aufgrund des Antrags vermutet werden – einen Ausbau der B 10, bzw. den Bau einer weiteren Rheinbrücke.

Seitens der SBV wurde dargelegt, dass für die Standortfindung einer zweiten Rheinbrücke erst sieben Varianten (in 1999) und dann noch zusätzlich drei Varianten (in 2005) „entwickelt und abgehandelt“ wurden. Verblieben sind letztendlich zwei Varianten. Variante I verläuft ca. 1,4 km nördlich der heutigen Rheinbrücke, Variante II liegt unmittelbar nördlich anschließend an die vorhandene Rheinbrücke.

2. Allgemeine Anmerkungen zum Verfahren.

Bereits in den Grundaussagen der Antragstellerin (SBV) zum Verfahren liegen beträchtliche Mängel vor. Zwar trifft es zu, dass der BVWP'03, Land Rheinland-Pfalz, unter Ziffer 70 das Projekt B 10, 2. Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe unter der Überschrift „Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB“ führt, jedoch sind hierzu auch die Ausführungen von Kap. 3.4.6.2 sowie die zugehörige Kartendarstellung zu beachten. Demnach ist die Einstellung dieser Projekte als VB-Maßnahmen derzeit nur eine „gesetzliche Fiktion“.

Hierbei zeigt der Plan klar auf, dass der mit ca. 6,4 km angegebene Gesamtabschnitt bis auf die Rheinbrücke auf dem Gebiet von Baden-Württemberg zu liegen kommt. Die Bauwerkslage ist demnach untrennbar mit der rechtsrheinischen Trassenführung verbunden. Ein separates ROV verbietet sich nach unserer Auffassung sachlich sowie rechtlich. Eine darauf fußende Teilentscheidung wäre im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren weder sachlich noch rechtlich tragfähig.

Zusätzlich ist zu beachten, dass die Darstellung des PFB unzweideutig zum vorhandenen Anschluss A 65, B 9, B 10 gerichtet ist. Zwar legt der BVWP nicht fest, welche exakte Trassenführung letztendlich zu wählen ist, die Entscheidung des Anschlusspunktes hat jedoch zumindest eine erhöhte Verbindlichkeit (Verfahren A 72, Schweinfurt).

Die Behauptung der Antragstellerin, die im Erläuterungsbericht zu den ROV-Unterlagen [2, S. 2] dargelegten Feststellungen würden die planerische Gesamtmaßnahme beider Bundesländer betreffen, werden in Zweifel gezogen. Wäre dies der Fall, stände einem ROV des Gesamtvorhabens nichts im Wege. Schon allein die ablehnende Haltung der Stadt Karlsruhe (Gemeinderat) beweist zur Genüge, dass die Planung nicht dem abgestimmten, gemeinsamen Willen entspricht.

Demnach sind diejenigen Untersuchungsteile welche das rechtsrheinische Gebiet betreffen nicht – wie beschrieben – „als nachrichtlich anzusehen“, sondern nur „spekulativ“.

Eine derartige Grundlage verbietet sich für ein ROV. Das Verfahren soll demnach nicht fortgesetzt werden. Der BUND wird nur ein ROV zur Bewältigung der angeblichen Verkehrsprobleme zwischen Karlsruhe und Wörth (entsprechend der Benennung im BVWP) als ggf. sachgerecht und sinnvoll ansehen.

Es wird unsererseits auch darauf verwiesen, dass Inhalt sowie Art und Weise dieses ROV weder den Anforderungen aus § 7 (5) ROG gerecht werden, noch den §§ 8 + 9 ROG (und somit auch nicht den Anforderungen des SUPG – bzw. Richtlinie 2001/42/EG -) entspricht.

Nur ergänzend sei auf den Staatsvertrag des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar sowie die dortigen Regelungen verwiesen, welche unseres Erachtens ebenfalls nicht in Übereinstimmung zur Durchführung dieses Verfahrens stehen.

Der BUND wird Rechtsmängel dieses Verfahrens nicht akzeptieren. Ein ROV mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung ist erforderlich.

3. Fachtechnische Stellungnahme zum ROV-Antrag.

3.1 Erforderlichkeit eines Ausbaus

Die Antragsunterlagen beinhalten zwei Verkehrsuntersuchungen [VU, 3a / 3b]. Da diese zwar als „Fortschreibung“ bezeichnet sind, andere VU's aber nicht in den Unterlagen vorgelegt wurden, muss davon ausgegangen werden, dass sie erschöpfend sind.

Bereits der sog. Bezugsfall [3a, S.1] lässt erkennen, dass es der Untersuchung an grundlegenden Aussagen und Daten mangelt. Ausgangsebene ist die Verkehrsanalyse des vorhandenen Netzes. Erst hieraus ist zu ersehen, wo derzeit hohe Belastungen vorhanden sind. Da diese unabdingbare Grundlage nicht vorhanden ist, mangelt es jeglicher Ausbauerforderlichkeit am notwendigen Nachweis.

Die vorgelegte Untersuchung beginnt mit einem „Prognose-Nullfall“, der nach Hinweis des Gutachters (MCU = Modus Consult Ulm) aus „vorläufigen Werten“ entwickelt wurde. Es fehlt demnach nicht nur eine verlässliche Grundlage, sondern auch die Herleitung der Prognosewerte liegt nicht vor. Die vorgelegte VU ist spekulativ und nicht prüfbar. Der Einschluss zukünftiger rechtsrheinischer Entwicklungen widerspricht der ROV-Forderung auf eine Blick- und Beurteilungsfokussierung auf die linksrheinische Seite.

Mit dem sog. „Bezugsfall“ benennt DCU ein Straßennetz, dessen Annahme rein spekulativ, da planungsrechtlich keinesfalls gesichert ist. Die hieraus abgeleiteten Verkehrsdaten sind im vorliegenden Verfahren bestenfalls als eine unter mehreren möglichen Varianten anzunehmen. Deshalb wird der Bezugsfall als anwendbare Planungsgrundlage bestritten.

Auch die Darlegungen hinsichtlich der erforderlichen Brückensanierung sowie im Hinblick auf Umleitungsverkehr und daraus resultierenden Streckenüberlastungen begründen keinerlei Ausbau- und schon gar nicht ein Neubauerfordernis.

Es trifft sicherlich zu, dass die Rheinbrücke bei Wörth– wie hunderte von Großbrücken im Bundesfernstraßennetz – innerhalb der nächsten 10 – 15 Jahre einer Sanierung bedarf. Es ist auch nicht unüblich, dass hierzu Sperrungen erfolgen müssen. Die SBV kann hierbei auf eine Vielzahl von bereits durchgeführten Bauwerkssanierungen im bundesdeutschen Autobahn- und Bundesstraßennetz als Erfahrungsschatz zurückgreifen. Die Möglichkeiten, durch verkehrlenkende Maßnahmen im weiträumigen Umfeld (z.B. monatelange Sperrung der Autobahnbrücke Innsbruck nach Unfall) sowie eine problemorientierte Sanierungsplanung zur Netzentlastung und somit zur Sanierung unter Verkehr beizutragen sind vielfältig. Die Überbaubreite von 35 m ermöglicht eine stufenweise Sanierung mit sechs eingeebten Fahrspuren (und beidseitigen Geh-/Radwegen) bei reduzierter Geschwindigkeit.

Die völlig unzureichenden Darlegungen der Antragstellerseite hinsichtlich der tatsächlich festgestellten Sanierungsprobleme, angeblicher Kapazitätsprobleme auf Ausweichstrecken sowie die gänzlich

fehlenden Untersuchungen zur jeweiligen Problembewältigung sind nicht geeignet eine Erörterung durchführen zu können. Seitens des BUND wird die Einbeziehung aller vorliegenden Bauwerks- und Sanierungsunterlagen in das ROV (sowie dessen vorläufige Aussetzung) zu fordern sein.

Das Datenmaterial der Antragstellerseite ist auch ansonsten nicht verlässlich. MCU und die SBV stellen nicht nur die aktuelle Sachlage im „Zählquerschnitt Rheinbrücke“ unzutreffend dar, sondern täuschen auch bezüglich der zukünftigen Entwicklungen.

MCU behauptet ein Verkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke von ca. 80.000 Kfz / 24h [3a, S. 5]. Das Unternehmen lobt (S. 4), dass die modellhafte Umlegung bestens mit diesen Daten übereinstimmt.

Tatsächlich beträgt der DTV (in etwa auch der DTVw) ca. 70.000 Kfz / 24h. Das Verkehrsaufkommen der Rheinbrücke ist innerhalb des vergangenen Jahrzehnts zwar in der Tat um ca. 8 % (DTV) gestiegen (ca. 9 % beim DTVw), zugleich hat sich das Lkw-Aufkommen jedoch um ca. 30 % (DTV) reduziert (ca. 26 % beim DTVw). Seitens der SBV / MCU wurde leider vergessen dies zu erwähnen.

In Anlage II zu dieser Stellungnahme sind die Verkehrsdaten aus den (einzig) verlässlichen Grundlagenwerken der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zusammengestellt. Die Genehmigung zur Weitergabe und Verwendung durch die Antragstellerin wird seitens der BAU erteilt.

Im Ergebnis ist festzustellen: Die Grundlagendaten des Verfahrens sind grob falsch. Die daraus entwickelte Prognose ist ebenso gänzlich untauglich, die reale Entwicklung darzustellen.

Seitens des BUND wird gefordert, eine zutreffende Analyse bzw. eine realistische Prognose durch ein unabhängiges Fachbüro erstellen zu lassen. Die entsprechenden Unterlagen sind zur gegebenen Zeit erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Derzeit kann nicht von einer qualifizierten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ausgegangen werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist festzustellen, dass die vorliegenden Querschnittsdaten des „Maßgeblichen stündlichen Verkehrs“ (MSV) an keinem Zählquerschnitt eine Überlastung erkennen lassen. Anderslautenden Behauptungen der SBV bzw. von MCU mangelt es gänzlich an tragendem Datenmaterial. Die Vorlage entsprechender Daten wird als unabdingbar betrachtet.

3.2 Variantenuntersuchung

Wie bereits dargelegt sind die Untersuchungsfälle Verkehrsdatengrundlage, Prognose-Nullfall und Bezugsfall fehlend oder unzutreffend. Die hieraus entwickelten Verkehrsdaten der Varianten I + II sind demnach ebenfalls nicht verfahrensrelevant.

Zur Beurteilung der Varianten – und auch dies ist SBV / MCU bestens bekannt – ist es zwingend erforderlich, Kenntnisse von Quelle und Ziel des Verkehrskontingents zu haben. Nur damit ist feststellbar,

ob sich eine Variante mehr oder weniger umwegig auswirkt. Entsprechende Erhebungen und Daten fehlen ebenfalls. Eine ergänzende Stellungnahme des BUND erfolgt nach Vorlage dieser Daten.

Variante I stellt eine nördlich der heutigen B 10 und Rheinbrücke verlaufende Neubautrasse dar. Sie beginnt östlich der Erdölraffinerie mit einem großen Anschlussbauwerk zur bestehenden B 10 und verläuft, unterbrochen durch zwei Nord-Süd gerichtete Zwischenabschnitte, generell in nordwestlicher Richtung. Die Anschlussstelle zur B 9 liegt ca. 2.600 m nördlich der Anschlussstelle Wörth (A 65), eine weitere Anschlussstelle zum nachgeordneten Netz (bzw. zur Erschließung derzeit unbebauter Flächen) liegt ca. 800 m östlich der AS zur B 9.

Die geplante Trasse hat eine Gesamtlänge von ca. 5.050 m, hiervon ca. 3.220 m in Rheinland-Pfalz. Sie verläuft auf gesamter Strecke in Dammlage. Es sind drei Brücken mit ca. 890 m Gesamtlänge derzeit geplant (nur in RIP). Vorgesehen ist als Trassenquerschnitt RQ 26. Auch hierin würde ein – gänzlich unbegründeter – Verstoß gegen die Festsetzungen des BVWP bestehen. Dort sind keine Standstreifen vorgesehen. Ein Querschnitt von ca. 18 m Kronenbreite wäre demnach ausreichend.

Variante II besteht im wesentlichen im Ausbau der bestehenden B 10 auf der rechtsrheinischen Seite. Zwischen der Zufahrt zur neu geplanten, dreistreifigen Brücke (B = 14,50 m) und dem Zusammenführungsbereich östlich des Wörther Kreuzes wird die Neubaustrecke nach Norden abgesetzt zur B 10 geführt. Die getrennte Strecke beträgt etwa 2.100 m. Die bautechnisch notwendige Gesamtstrecke ist etwa 2.500 m lang (die Mehrlänge der Antragsplanung ist nicht zwingend. Beide Varianten haben nach Westen in etwa dieselbe Verkehrsbelastung. Für die realistische Bemessung von abbiegenden Verkehren fehlen die notwendigen Untersuchungen).

Hinsichtlich der verkehrlichen Variantenaussagen wird auf vorstehende Ausführungen verwiesen. Die vorgelegten Daten entsprechen sicherlich der zielorientierten Vorgehensweise von SBV / MCU, sind jedoch ansonsten schlichtweg falsch bzw. ohne verkehrswissenschaftliche Grundlage.

Bei der Variantenbewertung [2, S. 13 f] fand die selbe Vorgehensweise Anwendung. Während Variante II nahezu überall deutliche Vorzüge aufwies, wurden ihr Nachteile im Beurteilungsbereich „Mensch, Wohnen, Wohnumfeld“ zugeschrieben. Die Möglichkeiten, welche sich aufgrund des Neubaus hinsichtlich der Minderung heute vorhandener Belastungen bieten, blieben unbeachtet.

Nach Auffassung des BUND wären bei sorgfältiger Umweltplanung nicht Mehrbelastungen, sondern vielmehr Entlastungen gegenüber heute erreichbar. Entsprechende Untersuchungen werden seitens des BUND gefordert.

Aufgrund der Tatsache, dass eine (bzw. mehrere) Ausbau- und Neubaulalternativen ohne Eingriffe in FFH/VSG als realistische Varianten vorhanden sind, besteht europarechtlich aber auch nach nationaler Rechtsprechung keine Möglichkeit, die Nordvarianten ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Der BUND fordert deshalb, über die Nordvarianten keine weitere Abwägung durchzuführen. Sie sind aus dem Verfahren auszuschneiden (letztendlich wäre in einen Abwägungsprozess auch die geringe Durchsetzungschance beim nachfolgenden, europarechtlichen Verfahren einzustellen).

Dem gegenüber ist die Argumentation der Antragstellerin, die Variante II wäre wegen Eingriffe in Wohneigentum und nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung nicht weiter zu verfolgen, nicht tragfähig.

Nicht nur, dass – wie bereits ausgeführt – die durch den Trassenneubau ermöglichten Beeinträchtigungsminderungen unbeachtet blieben. Auch ist nicht erkennbar, weshalb nicht unmittelbar westlich der Flußbrücke, also bereits vor der Bahnbrücke, auf einen unmittelbaren (beidseitigen) Trassenausbau – und zwar nur dort wo nicht bereits sechs Fahrspuren vorhanden sind – übergegangen wird. Derzeit ist hierfür zumindest keine technisch-sachliche Begründung offensichtlich.

Um auf die von Antragstellerseite ansonsten vorgetragenen Argumente [2, S. 17] kurz einzugehen wird festgestellt:

- Bauen im Bestand und unter Verkehr ist der Normalfall. Alle hierbei erdenklichen Problemfälle – von denen nicht einer konkret benannt ist – sind bereits mehrfach bewältigt.
- Wie von der Straßenbauverwaltung zutreffend dargelegt, hat sie in den angeblich außerordentlich schwierigen Untergrundverhältnisse bereits ein Trogbauwerk erstellt. Auch die Erweiterung derartiger Bauwerke – falls tatsächlich erforderlich – ist bereits erprobt. Nach Aussage der Landesregierung ist das Bauwerk in gutem Zustand.
- Es wird zur Kenntnis genommen, dass das vorhandene Entwässerungssystem bereits unzureichend ist. Der Ausbau bietet die Möglichkeit einer – gegenüber der Sanierung im Bestand – relativ kostengünstigen Anlagenverbesserung.
- Die nördlichen Neubautrassen kommen – anders wie die Bestandstrasse – in geologisch und hydraulisch wenig bekanntem Gebiet zu liegen. Diese Nordtrassen haben zumindest die doppelte Baulänge wie die Bestands-Ausbautrasse. Es bedarf demnach bei den Nordtrassen eines ungleich größeren Untersuchungsumfangs.
- Der kurzfristige Neubau einer Brücke im Zuge der Nordtrasse ist undenkbar. Für ROV, PFB und Klageweg wäre – auch ohne europarechtliche Einwirkungen - mit einem Baubeginn vor Ende des laufenden Jahrzehnts nicht zu rechnen. Dieser Zeitraum ermöglicht den Ausbau der Bestandstrasse problemlos.
- Es ist in der Tat bedenklich, dass entlang der Bestands- und ggf. in zunehmendem Maße

auch entlang der Ausbautrasse hohe Immissionswerte auftreten. Es ist jedoch aus verkehrstechnischen Gründen (Fahrzeugtechnik, Verkehrssteuerung etc.) sowie aus bautechnischen Gründen (Schutzwände etc.) davon auszugehen, dass sich die Bestandslage im Zuge der Ausbauvariante (Var. II) – und voraussichtlich auch gegenüber dem unveränderten Verbleiben der Bestandstrasse bei der Variante I - verbessert.

Die weiteren Ausführungen der Antragstellerseite [2, S. 18] bedürfen ob außergewöhnlichen Einseitigkeit eines besonderen Augenmerks im weiteren Verfahren. Sie lassen sich mit der einfachen Formel: „Es muss die Nordtrasse sein, komme was da wolle“ zusammenfassen. Hieraus erklärt sich denn auch, weshalb es dem Antrag unter jedem geprüften Gesichtspunkt an sachlich notwendiger Substanz mangelt. (Anmerkung: Die subjektiven Ausführungen der Antragstellerseite im Hinblick auf Eigentumsverluste, Katastrophenschutz etc. werden als sachlich unbegründet zurückgewiesen).

In [2, S.22] hat die Antragstellerseite eine „überschlägige Baukostenermittlung“ vorgelegt. Diese soll hiermit noch kurz kommentiert werden:

Variante I

Es wird Grunderwerb (bis zur Landesgrenze) im Gesamtumfang von ca. 32 ha benötigt. Hiervon sind ca. 35 % versiegelte Fläche und ca. 65 % entfallen auf Böschungflächen, Anschlussstellen und sonstige Nebenflächen. Die Eingriffe sind schwerwiegend und zum erheblichen Teil nicht ausgleichbar. Ein beträchtlicher Anteil der Trasse führt über (ausgewiesene) Gewerbeflächen. Die Kosten für Grunderwerb, Ausgleich und Ersatz sowie Ausgleichszahlungen dürften etwa 10-fach über der Annahme liegen.

Die Streckenkosten wurden mit ca. 5,56 Mio Euro / Km kalkuliert. Es handelt sich um teils hohe Damm-lage mit voraussichtlich schwierigen Untergrundverhältnissen. Die Kostenvarianz kann bei + 40 % angenommen werden.

Die genannten Kosten betreffen nur ca. 2/3 der Gesamtbaustrecke. Das kalkulierte Bauwerk ist nicht verkehrsfähig.

Fazit: Die Gesamtkosten von Variante I werden bei sachgerechter Kalkulation und Betrachtungsweise etwa 95 – 110 Mio Euro betragen.

Variante II

Es wird Grunderwerb (bis zur Landesgrenze) im Gesamtumfang von ca. 11,5 ha benötigt. Hiervon sind ca. 75 % versiegelte Fläche und ca. 25 % entfallen auf Böschungflächen, Anschlussstellen und sonstige Nebenflächen. Die Eingriffe sind teils schwerwiegend (allerdings durchweg auf vorbelasteten Flächen).

Ein Anteil der geplanten Trasse führt über Siedlungsflächen (voraussichtlich vermeidbar), in nicht unerheblichem Umfang aber auch über Flächen im öffentlichen Eigentum. Die Kosten für Grunderwerb, Ausgleich und Ersatz sowie Ausgleichszahlungen dürften unter den Annahmen der Antragstellerin zutreffend ermittelt sein.

Die reinen Streckenkosten wurden mit ca. 3,5 Mio Euro / Km kalkuliert (ca. 60 % der Querschnittsbreite von Var. I). Es handelt sich um schwierige bauliche Verhältnissen. Die Kostenvarianz kann bei + 40 % angenommen werden.

Der Umbau des Wörther Kreuzes ist nicht erforderlich bzw. nicht durch diese Planung bedingt. Eventuell notwendige Ausbaumaßnahmen an Überleitungen erfordern maximal 2 Mio Euro.

Die Positionen „Bau der Grundwasserwanne“ und „Sicherung des Troges“ und „Änderung der Bahnbrücke“ (Summe 24,8 Mio Euro), die alle das Bauwerk „Grundwasserwanne“ betreffen, liegen im Betrag um ca. 80 % - 100 % zu hoch.

Der Neubau einer dreistreifigen Parallelbrücke kann mit etwa 85 % der Kosten einer vierstreifigen Brücke angenommen werden. Dies entspricht relativ exakt der planerisch vorgesehenen (fraglichen) Mehrlänge des dreistreifigen Bauwerks. Demnach liegen die Kosten beider Brückenbauwerke etwa in der selben Höhe.

Die genannten Kosten betreffen nur ca. 90 % der Gesamtbaustrecke.

Fazit: Die Gesamtkosten von Variante II werden bei sachgerechter Kalkulation und Betrachtungsweise etwa 70 – 80 Mio Euro betragen.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV):

Der BUND vermisst eine Berechnung vom Kosten-Nutzen-Verhältnis der Alternativplanungen. Eine derartige Ausarbeitung ist notwendiger Bestandteil einer sachgerechten Planung und wird gefordert. Nach Vorlage und Prüfung der NKV-Ermittlung wird ergänzend Stellung genommen.

Hinsichtlich der umfangreichen Untersuchungen im Zusammenhang mit der **UVS** ist festzustellen, dass bereits die Ausgangslage (Teil I, S. 4) den Sachverhalt einseitig und falsch darstellt. Zutreffend ist vielmehr, dass das Gewerbegebiet von DC-Wörth inmitten einer unersetzlichen und hoch wertvollen Naturfläche zu liegen gekommen ist. Eine Ausweitung sowie die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen verbietet sich. Hiervon – und nicht von einem unabgestimmten FNP-Entwurf (Teil I, S. 20 ff) ist

auszugehen. Rein formal fällt auf, dass das Kartenmaterial nicht unterzeichnet ist. Die Unterlagen sind offensichtlich nicht als Verfahrensbestandteil vorgesehen. Sie sind auch hinsichtlich der Darstellungen uneinheitlich (teilweise sind Schutzgebiete nicht dargestellt). Die Daten der Ortstermine zu den ökologischen Erhebungen (Kartierungen) fehlen. Darüber hinaus wurde z.B. vergessen, Aussagen zum Aspekt „Wildkatze“ zu erstellen zu deren zumindest potentiell Lebensraum der Planungsbereich gehört. Säugetiere sind insgesamt unzureichend untersucht.

4. Zusammenfassende Stellungnahme

Seitens des BUND wird zum vorliegenden ROV-Verfahren mitgeteilt:

- 4.1 Das Verfahren ist bereits hinsichtlich der Antragstellung sinnwidrig und deshalb einzustellen bzw. zu wiederholen. Hierbei sind alle Planungen und Prognosedaten außerhalb des Landes RIP auszublenden.
Begründet wird diese Forderung damit, dass sich aus dem Anschreiben zum Verfahren [1] klar ergibt, dass dieses ROV auf Rheinland-Pfalz beschränkt sei. Hierauf sei bei der Stellungnahme zu achten. Alle vorliegenden Unterlagen beinhalten jedoch bereits die Ergebnisse von Untersuchungen (und Ausbauplanungen) auf dem Gebiet des Landes Baden-Württemberg. Diese Daten sind im vorliegenden Verfahren nicht zulässig und verwendbar. Sollte diese Sichtweise seitens der SGDS nicht geteilt werden, wird die Ausweitung des Verfahrens auf das Gesamtvorhaben, also das Land Baden-Württemberg gefordert. Das Verfahren wäre dann ebenfalls zu wiederholen, da mit völlig neuen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Trassenführung zu rechnen wäre.
- 4.2 Die Datengrundlage der Verkehrsuntersuchungen (VU) ist gänzlich unzureichend, zumindest mangelt es an ihrer prüfbar Vorlage. Die gilt ebenso bei der Herleitung und Begründung der Prognosedaten, deren pauschalierte Vermutung einer 20 %igen-Zunahme nur als „spekulativ“ zu bezeichnen ist. Der BUND geht vielmehr von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens aus, da sowohl aktuelle Entwicklungen des Verkehrs als auch demoskopische und binnenwirtschaftliche Zukunftsperspektiven hierfür stehen.
- 4.3 Die dargelegten Begründungen eines Ausbaverlangens sind auch ansonsten nicht tragend. SBV und DCU ist in ausreichendem Maße bekannt, dass nicht der DTV, sondern vielmehr nur die Querschnittsbelegung im Tagesverlauf geeignet sind, eventuelle Überlastungen zu belegen. Dies ist Stand der Fachplanung und im vorliegenden Verfahren nicht beachtet worden.

Die Unterlagen sind entsprechend zu überarbeiten und neuerdings zur Stellungnahme vorzulegen. Die derzeit aus Dauerzählstellen vorliegenden Daten ergeben keine Querschnittsüberlastung, insbesondere in Anbetracht bereits heute gegebener Verkehrssteuerungstechniken. Der vorgesehene Aus- bzw. Neubau ist unbegründet.

- 4.4 Ungeachtet der Tatsache, dass der vorhandene Brückenquerschnitt dem Verkehrsaufkommen heute und voraussichtlich auch in Zukunft gewachsen ist – zeitweise allerdings bei nur reduzierter Fahrgeschwindigkeit – wird hilfsweise gefordert, eine Flussunterquerung sowie ein beidseitig symmetrisches Brückenaus- oder Ergänzungsbauwerk in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen.
- 4.5 Im Hinblick auf die Aussagen zur Ökologie [5] ist festzuhalten, dass diese bereits in den Grundaussagen (z.B. Teil I, Seite 4) erkennen lassen, dass hier mit dem gewählten Unternehmen „der Bock zum Gärtner“ gemacht wurde. Von Anbeginn an wurden Aufgabenstellung, Maßnahmennotwendigkeit und somit die gesamte Sachbearbeitung auf die angebliche Erforderlichkeit von Ausbaumaßnahmen – und das noch durch eine separate Trassenführung – abgestellt. Die Ausarbeitung wird deshalb als unsachlich-tendenziös zurückgewiesen. Auch rein fachlich gesehen fehlen wesentliche Aspekte (Wasserschutz, Lärm, besonders geschützte Arten etc.)
- 4.6 Die Untersuchungen des Büros Lohmeyer sind (im Gegensatz zu den schalltechnischen Untersuchungen = SU) sehr ausführlich. Bedauerlicherweise entstammen die klimatologischen Ausgangsdaten einer nicht repräsentativen Quelle (Messhöhe 48 m über Grund S.17), obwohl im Bereich der vorhandenen Flußaue nur lokale Daten verwendbar sind. Auch als verwendeter Verkehrsgang ist die Rheinbrücke zugrunde zu legen. Das umfangreiche Werk ist deshalb für die erforderliche Beurteilung nur bedingt geeignet. (Nach Vorlage der SU ist eine Überarbeitung sowieso erforderlich und wird hiermit verlangt).
- 4.7 Die vorgelegten Untersuchungen lassen folgende Aussagen und zugehörige Gutachten vermissen, nach deren Vorlage eine ergänzende Stellungnahme erfolgen wird:
- a) Schalltechnische Untersuchung für Analyse, Prognose Variante I (einschließlich Bestandstrasse), Prognose Variante II.
 - b) Die Darstellung von Oberflächen- und Grundwasserschutz (z.B. Wasserschutzgebiete sind nicht vorhanden bzw. nicht ausreichend).
 - c) Auswirkungen der Ausbauplanung auf Verkehrsverlagerungen und Verkehrsneubildung (induzierte Verkehre) und zwar mit Netzwirkung.

- d) Auswirkungen der Planungen auf den öffentlichen Verkehr (Interdependenz).
Hierbei sind auch Aussagen zu geplanten Entwicklungen beim ÖPNV und Rückwirkungen auf diese Planungen erforderlich.

Als Gesamtergebnis ist festzustellen:

Der Antragstellerseite ist es trotz krampfhaften Bemühens nicht gelungen auch nur ein tragfähiges Argument für die Variante I, bzw. gegen die Variante II darzulegen.

Es wurden weder aus verkehrlicher, bautechnischer, ökologischer, städtebaulicher noch finanzieller Sicht Fakten präsentiert, welche die immensen Zusatzbelastungen der Nordtrassen im Hinblick auf geschützte Naturpotentiale auch nur annähernd rechtfertigen könnten. Die Nordvarianten sind demnach nicht weiter zu verfolgen.

Nur hilfsweise wird gefordert, das ROV vorläufig auszusetzen und nach Vorlage der umfangreichen fehlenden Untersuchungen, also mit weitgehend neuen bzw. ergänzten Unterlagen mit einer erneuten TÖB-Beteiligung fortzusetzen.

Die bisher vorgelegten Unterlagen sind in keinster Weise geeignet, die Anforderungen an eine sachgerechte TÖB-Beteiligung zu gewährleisten. Diese Unterlagen führen vielmehr zur Desinformation und erzwingen letztendlich einen Beteiligungs- und Entscheidungsausfall.

Hans-Peter Kleemann (GF)

Anlagen zur Stellungnahme:

Anlage I: Stellungnahme zu Naturschutzbelangen (10 Blatt)

Anlage II: Zusammenfassung der UVS-Aussagen (10 Blatt)

Anlage III: Auswertung von Verkehrsdaten (5 Blatt)

5. Grundlagen:

(Die Anlagenbezeichnungen ergeben sich aus den ROV-Unterlagen)

- [1] Anschreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Az. 41/435-12) vom 16.12.2005
- [2] Erläuterungsbericht zum ROV, LSV KL/Dahn-Bad Bergzabern, 23.11.2005 mit Anlagen 2 - 7
- [3a] Verkehrsuntersuchung B 10, Fortschreibung 2005, Stand: 02.03.2005, (Anlage 8)
- [3b] Verkehrsuntersuchung B 10, Fortschreibung 2005 – Variante B 3, Stand: 21.09.2005, (Anlage 9)
- [4] Luftschadstoffuntersuchung, Büro Lohmeyer, Stand: 06 / 2005, (Anlage 10)
- [5] Umweltverträglichkeitsstudie und beigefügte Einzelbearbeitungen, Stand: 10 / 2005, (Anlagen 11/1, I+II und 11/2, III-XII)