

## **Raumordnerischer Entscheid über den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein**

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat mit Schreiben vom 30.11.2005 beim Ministerium des Innern und für Sport - Oberste Landesplanungsbehörde - die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein nach § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) beantragt. Das Ministerium des Innern und für Sport hat mit Schreiben vom 07.12.2005 die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd - Obere Landesplanungsbehörde - mit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens (ROV) beauftragt.

Der raumordnerische Entscheid ergeht auf der Basis der vorgelegten Antragsunterlagen des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Kaiserslautern/Dahn - Bad Bergzabern vom November 2005.

Das Ministerium des Innern und für Sport - Oberste Landesplanungsbehörde - hat dem raumordnerischen Entscheid mit Schreiben vom 30.05.2006 zugestimmt.

Der raumordnerische Entscheid gliedert sich in folgende Teile:

	Seite	
A	Raumordnerischer Entscheid	2
B	Gegenstand und landesplanerische Bedeutung	5
	1. Gegenstand	5
	2. Landesplanerische Bedeutung	6
C	Verlauf des Verfahrens	6
D	Zusammenfassung der Stellungnahmen und Ergebnisse der Anhörung	7
E	Raumordnerische Bewertung und Abwägung	39
	1. Raumbezogene überfachliche Belange	40
	2. Verkehrliche Belange	40
	3. Lärm-/Abgasemissionen	42
	4. Ökologische Belange	44
	▪ Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	
	▪ Untersuchung zur Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Rheinniederung Neuburg – Wörth am Rhein“	
	▪ Untersuchungen zur Verträglichkeit mit den tangierten Vogelschutzgebieten	
	5. Weitere fachliche Belange	47
	5.1 Land- und Forstwirtschaft	47
	5.2 Siedlungswesen	48
	5.3 Wasserwirtschaft	49
	5.4 Wirtschaftlichkeit	49
	5.5 Sonstige Belange	49
	6. Raumordnerische Gesamtabwägung	50
F	Abschließende Bemerkungen	52

## A Raumordnerischer Entscheid

**Der nach den vorgelegten Antragsunterlagen des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern/Dahn - Bad Bergzabern, geplante Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein entspricht in der Variante I den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn die nachfolgenden Auflagen erfüllt und die weiteren Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden.**

1.

Die exakte Ausgestaltung der Linienführung bleibt der Detailplanung unter Beachtung städtebaulicher, verkehrstechnischer, landespflegerischer und landeskultureller Gesichtspunkte vorbehalten.

Die Detailplanung hat in Abstimmung mit der Stadt Wörth am Rhein, der Verbandsgemeinde Jockgrim, der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, der Oberen Naturschutzbehörde, der Zentralstelle der Forstverwaltung bzw. dem Forstamt Pfälzer Rheinauen, der Landwirtschaftskammer, dem Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum sowie der DaimlerChrysler AG zu erfolgen.

Die genaue Lage der Brücke ist mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe abzustimmen.

Die in den Antragsunterlagen dargestellten übrigen Trassenvarianten entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

2.

Die Straße ist soweit wie möglich nach Norden zu verschieben und an die K 25 anzulehnen.

Im Bereich des Auenwaldes ist die Trasse - unter Berücksichtigung ökologischer/forstwirtschaftlicher Belange - möglichst weit nach Osten (Richtung Landeshafen) zu legen.

Der Bebauungsplan „Landeshafen West, Teil B und C“, insbesondere die Lage des Kreisels zur Anbindung des Gewerbegebietes an die K 25, ist zu berücksichtigen.

3.

Mögliche Verkehrsverlagerungen („Schleichverkehre“) auf das untergeordnete Straßennetz sind zu untersuchen.

Evtl. „Schleichverkehre“ sind durch geeignete Maßnahmen einzudämmen bzw. zu verhindern.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob das nördliche „Ohr“ im Bereich der heutigen Anschlussstelle B 9/K 25 als Richtungsanschluss nach Süden bestehen bleiben kann.

4.

Die Anbindung von DaimlerChrysler an den Landeshafen ist aufrecht zu erhalten bzw. neu zu schaffen.

5.

Der Projektträger hat die Ergebnisse der für das Raumordnungsverfahren erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Planfeststellungsverfahren zu beachten. Die Ausgleichs-

und Ersatzmaßnahmen sind auf der Grundlage einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung in einem landespflegerischen Begleitplan detailliert auszuarbeiten und umzusetzen. Dieser ist in Absprache mit der Oberen Naturschutzbehörde zu erarbeiten und dem Planfeststellungsverfahren zugrunde zu legen.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für landespflegerische Kompensationsmaßnahmen ist möglichst zu vermeiden. Die Landwirtschaftskammer ist bei der Suche bzw. Festlegung von Kompensationsflächen frühzeitig zu beteiligen.

6.

Im nachfolgenden Verfahren sind die Ausnahmetatbestände gem. § 27 Abs. 2 und 4 LNatSchG vor allem bezüglich des vorgelegten Maßnahmenkonzeptes zur Kohärenzsicherung zu präzisieren. Es ist nachzuweisen, dass die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete durch Variante I ausgeglichen werden können und die Netzkohärenz unbeschadet bleibt.

In diesem Zusammenhang ist speziell unter ökologischen Gesichtspunkten zu untersuchen, inwieweit eine mögliche Trennwirkung im Bereich der Vogelschutzgebiete mit einer Aufständigung der Trasse gemindert werden kann.

7.

Die Straße ist durch Pflanzungen in die umgebende Landschaft einzubinden, um die anlage- und betriebsbedingten Risiken zu minimieren.

8.

Die durch die Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidung bedingten Eingriffe in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die Trasse hat sich soweit wie möglich am Parzellenverlauf bzw. am bestehenden Wegenetz zu orientieren, um unwirtschaftliche Reststücke zu vermeiden.

Zur Minimierung der entstehenden landeskulturellen Nachteile wird die Durchführung einer Bodenneuordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz erforderlich.

Es ist zu untersuchen, ob der Flächenverlust zu einer Zerstörung der agrarstrukturellen Verhältnisse vor Ort führt. Die landwirtschaftlichen Betriebe sind grundsätzlich in ihrem Fortbestand zu sichern; ggf. sind die Grundlagen für eine Neuexistenz zu schaffen. Landwirtschaftliche Ersatzflächen sind - soweit möglich - bereitzustellen.

9.

Das landwirtschaftliche Wegenetz ist in Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz sowie der Stadt Wörth am Rhein wieder herzustellen bzw. zu ergänzen. Die Anzahl, genaue Lage und Breite der Wirtschaftswege ist im Planfeststellungsverfahren festzulegen.

10.

Der Entzug forstwirtschaftlicher Flächen ist grundsätzlich auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Der Verlust ist durch entsprechende Ersatzaufforstungen zu kompensieren.

In Zusammenarbeit mit der Zentralstelle der Forstverwaltung bzw. dem Forstamt Pfälzer Rheinauen, der Oberen Naturschutzbehörde und ggf. der Landwirtschaftskammer ist zu ermitteln, in welchem Umfang und an welcher Stelle Ersatzaufforstungen zu erfolgen haben und wie der Funktionsverlust der Gehölze zu berechnen bzw. auszugleichen ist.

Im Planfeststellungsverfahren sind neben den öffentlich-rechtlichen auch die privatrechtlichen Fragen bezüglich Nutzungsentschädigung usw. zu klären.

11.

Die Belange des vorbeugenden Hochwasserschutzes sind angemessen zu berücksichtigen.

12.

Die Position der Brückenpfeiler im Rhein sowie die Mindestdurchfahrtshöhe sind mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim abzustimmen.

Die Rheinbrücke ist so anzuordnen und auszubilden, dass die Radarfahrt nicht beeinträchtigt wird.

13.

Bei der Überquerung des Industriegleises im Bereich des Landeshafens ist der Regellichtraum einzuhalten. Bei der Planung sind die Hafенbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH zu beteiligen.

14.

Es ist darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen für die Naherholung minimiert werden.

Wander- und Radwegeverbindungen sind mit Hilfe von Querungshilfen zu erhalten bzw. neu herzustellen.

15.

Die raumordnerisch festgelegte Linienführung berührt und kreuzt verschiedene Leitungen. Bei der weiteren Planung ist daher eine rechtzeitige Abstimmung mit den nachfolgend aufgeführten Stellen vorzunehmen:

- Deutsche Telekom AG
- Pfalzwerke AG
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

16.

Eingriffe in Flächen mit Altablagerungen haben in Abstimmung mit der Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt a.d.W. zu erfolgen.

17.

Die Auflagen des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege, sind zu berücksichtigen.

18.

Die Wehrbereichsverwaltung West, Wiesbaden, ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

19.

Die von den Trägern öffentlicher Belange in Teil D des Entscheids näher dargelegten Anregungen und Hinweise sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Ebenso ist das Ergebnis der raumordnerischen Bewertung und Abwägung in Teil E des Entscheids bei der weiteren Planung zu beachten.

20.

Durch den raumordnerischen Entscheid werden erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften nicht ersetzt.

Der raumordnerische Entscheid ist nach einem Zeitraum von fünf Jahren von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis dahin das Planfeststellungsverfahren zu der dem Verfahren zugrunde liegenden Linienführung nicht eingeleitet worden ist. Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

## B Gegenstand und landesplanerische Bedeutung

### 1. Gegenstand

Gegenstand der vorliegenden Planung ist der Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein. Gem. den Antragsunterlagen ergibt sich aufgrund der absehbaren Verkehrszunahme und wegen der bevorstehenden Generalsanierung der bestehenden Rheinbrücke die Notwendigkeit einer zusätzlichen Rheinquerung mit Anbindung an das bestehende Straßennetz.

Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern/Dahn - Bad Bergzabern hat in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. Straßenwesen und Verkehr, für die zu untersuchenden Varianten folgende Antragsunterlagen vorgelegt:

- Erläuterungsbericht incl. Lage- bzw. Höhenpläne für Varianten I und II
- Verkehrsuntersuchungen (Modus Consult, Ulm)
- Luftschadstoffgutachten (Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe)
- Umweltverträglichkeitsstudie, Teil I und II (Modus Consult, Ulm)
- Untersuchungen zur Verträglichkeit mit Natura 2000-Gebieten (Modus Consult, Ulm)
- Sonstige Gutachten: Ökologische Risikoabschätzung zu Variante E, Machbarkeitsstudie zu Variante M (Modus Consult, Ulm)

#### Trassenvarianten:

**Variante I<sup>1</sup>** beginnt an der B 9, ca. 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Jockgrim. Von hier verläuft die Trasse ungefähr 1 km nach Südosten, quert rund 400 m vor dem Landeshafen den Altrheinarm mit einem Brückenbauwerk und schwenkt anschließend nach Süden. Im Bereich des vorhandenen Industriegleises, das ebenfalls mit einem Brückenbauwerk gequert wird, schwenkt die Trasse abermals nach Südosten ab und erreicht das linke Rheinufer ca. 1,4 km nördlich der bestehenden Rheinbrücke. Die Trasse ist annähernd 3,5 km lang.

**Variante II<sup>2</sup>** orientiert sich am Verlauf der A 65 bzw. B 10. Die Trasse beginnt ca. 900 m westlich des „Wörther Kreuzes“. In diesem Bereich wird die Fahrbahn auf 6 Spuren erweitert. Im weiteren Verlauf soll nördlich der bestehenden Trasse eine komplett neue Richtungsfahrbahn, einschließlich neuer Rheinbrücke, parallel zur Fahrbahn errichtet werden. Die geplante Länge der Variante beträgt knapp 3,3 km.

<sup>1</sup> Variante I entspricht in den Gutachten der Variante B 3

<sup>2</sup> Variante II entspricht in den Gutachten der Variante D 2

Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Varianten enthält der Erläuterungsbericht.

## **2. Landesplanerische Bedeutung**

Die A 65 wird im Bereich Kandel/Wörth am Rhein – Karlsruhe, incl. dem Neubau der Rheinbrücke, gem. der dritten Änderung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) III vom 02.11.2004 als großräumige Straßenverbindung eingestuft. Auch im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Rheinpfalz von 2004 ist diese Trasse als großräumige Verbindung dargestellt. Gem. ROP sind dabei der funktionsgerechte Ausbau der A 65/B 10, einschließlich der Rheinquerung bei Wörth am Rhein, als Bestandteile des großräumigen Straßennetzes anzustreben.

Eine mögliche Trasse als Verbindung zwischen der projektierten Nordtangente Karlsruhe und der B 9 nördlich von Wörth am Rhein (vergleichbar mit Variante I) ist dagegen gem. ROP Rheinpfalz als regionale Verbindung (mit Prüfung als überregionale Verbindung) dargestellt.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Neubau einer 2. Rheinbrücke Karlsruhe – Wörth am Rhein in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ aufgenommen.

## **C Verlauf des Verfahrens**

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat mit Schreiben vom 30.11.2005 beim Ministerium des Innern und für Sport - Oberste Landesplanungsbehörde - die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein nach § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) beantragt. Das Ministerium des Innern und für Sport hat mit Schreiben vom 07.12.2005 die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd - Obere Landesplanungsbehörde - mit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens beauftragt.

Mit Schreiben vom 16.12.2005 hat die SGD Süd - Obere Landesplanungsbehörde - das ROV mit einer schriftlichen Anhörung eingeleitet, um das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung herbeizuführen.

Am ROV wurden 44 Behörden, Gemeinden, Verbände und sonstige Stellen beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 17 Abs. 7 LPIG. Nach ortsüblicher Bekanntmachung haben die Unterlagen sowohl bei der Stadtverwaltung Wörth am Rhein, als auch bei der Verbandsgemeindeverwaltung Jockgrim vom 20.01.2006 bis 20.02.2006 öffentlich ausgelegen.

Die im Rahmen der schriftlichen Anhörung und der Offenlage von den Verfahrensbeteiligten und den privaten Einwendern vorgetragenen Bedenken und Anregungen wurden dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Kaiserslautern/Dahn - Bad Bergzabern zur Auswertung und Stellungnahme für den Erörterungstermin übermittelt. Der Erörterungstermin fand am 05.04.2006 in der Tulla-Halle, Kronenstraße 12, in 76744 Wörth-Maximiliansau statt. Hierzu waren mit Schreiben vom 13.03.2006 alle Verfahrensbeteiligte eingeladen worden.

Die eingegangenen Einwendungen und Anregungen Privater wurden, soweit es sich um überörtliche raumbedeutsame Belange handelte, in die Abwägung einbezogen.

## D Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Ergebnisse der Anhörung

Die schriftlichen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten, die Anregungen und Bedenken aus den Offenlagen sowie die Ergebnisse des mündlichen Erörterungstermins dienen dem Zweck, das Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen und mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen.

Die nachfolgend dargelegten Äußerungen der Verfahrensbeteiligten werden nur insoweit wiedergegeben, als grundsätzliche Bedenken oder Anregungen vorgetragen wurden, die für die raumordnerische Entscheidung von Bedeutung sind.

Der **Verband Region Rhein-Neckar**, Mannheim, nimmt zu dem geplanten Verkehrsprojekt wie folgt Stellung:

### 1. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Das Projekt „2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe im Zuge der B 10“ sei im Bundesverkehrswegeplan als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ in der vordringlichen Bedarfsliste enthalten. Laut Begründung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes erfüllten diese Vorhaben von ihrer verkehrlichen Bedeutung die Voraussetzungen für die Einstufung im „vordringlichen Bedarf“. Aufgrund der ökologischen Konflikthäufung bestehe jedoch im Rahmen der konkreten Projektplanung ein umfassender Planungsauftrag.

Gemäß der 3. Änderung des LEP III vom 11.11.2004 sei bei der Auflistung der zu prüfenden Brückenbauprojekte unter Nr. 3.6.1.5 die Maßnahme „Neubau Rheinbrücke Neuburg - Karlsruhe“ (Querspange A 65/A 5) durch die Maßnahme „2. Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe“ ersetzt worden. Darüber hinaus sei in der Gesamtkarte sowie den Karten 10 und 15 des LEP III die bisher als überregionale Verbindung eingestufte Straßenverbindung als großräumige Verbindung eingestuft und entsprechend zeichnerisch dargestellt worden.

In Übereinstimmung mit der landespolitischen Zielsetzung sei der funktionsgerechte Ausbau einer 2. Rheinbrücke bei Karlsruhe in Verlängerung der projektierten Nordtangente Karlsruhe (B 10-neu) mit Anschluss an die B 9 nördlich von Wörth am Rhein ein verkehrliches Ziel der Regionalplanung (Plansatz 6.1.5.5 und Karte 15 des ROP Rheinpfalz 2004).

Aufgrund der insbesondere im täglichen Berufsverkehr schon heute regelmäßigen Staubbildung im Zuge der bestehenden Maxauer Rheinquerung sowie der prognostizierten, weiterhin anhaltenden Verkehrszunahme sei die Beseitigung dieses Verkehrsengpasses von existenzieller Bedeutung für die Weiterentwicklung des eng miteinander verflochtenen, grenzüberschreitenden PAMINA-Raumes<sup>3</sup>. Hinzu komme, dass die Maxauer Rheinbrücke lt. Gutachten in den nächsten Jahren einer dringenden Generalsanierung bedürfe.

### 2. Bewertung der untersuchten Trassenvarianten

#### 2.1 Verkehrliche Aspekte

Es sei zunächst kritisch anzumerken, dass die unterschiedliche Bezeichnung der Trassenvarianten die Prüfung der Antragsunterlagen erheblich erschwert habe. Darüber hinaus werde die Plausibilität der Bewertung der verkehrlichen Wirkungen der Trassenvarianten insoweit eingeschränkt, als in den Verkehrsuntersuchungen - mit Ausnahme der Verkehrszahlen für die Maxauer Rheinbrücke - keine Angaben zu den aktuellen Verkehrsbelastungen im

<sup>3</sup> Der Name setzt sich zusammen aus den Begriffen **Pal**atinat (Südpfalz), **Mitt**lerer Oberrhein (Raum Karlsruhe) und **Nord** **Als**ace (Nordelsass).

Straßennetz des Untersuchungsraumes vorliegen würden.

Weiterhin seien in den vorliegenden Verkehrsgutachten die Auswirkungen einer weiteren Rheinquerung auf das nachgeordnete Straßennetz nur unzureichend untersucht. Im Hinblick auf eine plausible Bewertung möglicher Verlagerungseffekte sowie eine frühzeitige Prüfung flankierender Maßnahmen zur Eindämmung von „Schleichverkehren“ würden daher ergänzende Verkehrsuntersuchungen für zwingend erachtet.

Hinsichtlich der verkehrlichen Folgen würden sich im Vergleich der Planungsfälle lt. Verkehrsgutachten eindeutige Vorteile für die Nordvarianten (Planungsfälle B 1, B 2 und B 3) gegenüber einer Parallelvariante (Planungsfall D) ergeben, die wie folgt begründet würden:

- Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der neuen Nordbrücke lägen bei rd. 25.000 - 30.000 Kfz/24 h. Dadurch würden sich die Verkehrsbelastungen auf der bestehenden Maxauer Rheinbrücke im Vergleich zum Bezugsfall (2025 rd. 100.000 Kfz/24 h) um rd. 25 %, beim Schwerlastverkehr um rd. 12 % reduzieren. Gegenüber der heutigen Situation (2005 rd. 80.000 Kfz/24 h) bliebe die Verkehrsbelastung auf der Maxauer Rheinbrücke nahezu unverändert.
- Bei Realisierung der Parallelbrücke würden die Verkehrsmengen bis zum Prognosehorizont 2025 im Vergleich zur aktuellen Belastung hingegen um weitere 25 % auf etwas über 100.000 Kfz/24 h ansteigen.
- Die Verkehrszahlen im Bereich des schon heute hoch belasteten „Wörther Kreuzes“ würden laut Prognose bei Realisierung einer Nordvariante gegenüber dem Bezugsfall um rd. 20 % abnehmen, bei der Variante D um weitere rd. 5 % auf ca. 132.000 Kfz/24 h ansteigen.
- Erhebliche Entlastungseffekte würden durch die Nordbrücke insbesondere für den Abschnitt der B 9 südlich der Anschlussstelle Jockgrim erwartet. Die prognostizierten Verkehrsmengen lägen um rd. 45 % unter den Vergleichswerten für den Bezugsfall bzw. die Variante D.
- Die Variante B 3 weise darüber hinaus den Vorteil auf, dass durch die südliche Verlegung der B 9-Anschlussstelle Jockgrim sowie den Rückbau der bestehenden Anschlussrampen eine zumindest teilweise Eindämmung möglicher regionaler „Schleichverkehre“ zwischen der A 65 und der B 9 erwartet werde.

Zusammenfassend bestehe grundsätzliche Übereinstimmung mit den gutachterlichen Ergebnissen hinsichtlich der verkehrlichen Präferenz für die Variante B 3, gefolgt von den Varianten B 1/B 2 und D. Auf die weiter oben bereits erwähnten zusätzlichen Verkehrsuntersuchungen (aktuelle Verkehrssituation, Wirkungen auf nachgeordnetes Straßennetz) könne jedoch nicht verzichtet werden.

Eine effektive Entflechtung der Verkehrsströme sowie Entlastung der kritischen Verkehrsknoten bzw. -engpässe im Bereich der A 65, B 9 und B 10 könne dagegen nur dadurch erreicht werden, dass in der Weiterführung der projektierten Nordbrücke eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem Straßenverkehrsnetz im Bereich der Stadt Karlsruhe hergestellt werde. Dies betreffe in erster Linie die erforderliche Anschlussverbindung der Nordbrücke an die bestehende Südtangente. Dazu seien zur Vermeidung einer Verlagerung der bestehenden, regelmäßigen Stausituationen in diesem Verkehrskorridor auf die rechtsrheinische Seite im Rahmen der anschließenden Planfeststellungsverfahren die verkehrlichen Auswirkungen einer Verknüpfung im Bereich der Anschlussstelle „Ölkreuz“ oder der unmittelbar benachbarten Anschlussstelle „Knielingen“ konkret zu prüfen und für einen leistungsfähigen Ausbau Sorge zu tragen. Darüber hinaus sollten in der mittel- bis langfristigen Perspektive auch die Planungen für die im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „vordringlich“ eingestuften Abschnitte „Mitte und West“ der Nordtangente Karlsruhe weiter vorangebracht werden.

## 2.2 Auswirkungen für die Wohnbevölkerung und die Umwelt

Nach den im Kapitel „Regionale Freiraumstruktur/Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen“ des ROP Rheinpfalz enthaltenen Zielen und Grundsätzen wäre die Planungsvariante D 2

die umweltverträglichste Variante (bis auf das Schutzgut Mensch/Wohnen), da sie von allen geprüften Varianten die geringsten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden und Wasser sowie Landschaft hervorruft.

Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch – Wohnen/Wohnumfeld werde die Planungsvariante D 2 jedoch als sehr ungünstig eingestuft, da die Realisierung insbesondere im Bereich Maximiliansau zu erhöhten Immissionsbelastungen führe (Lärm/Abgase).

Da alle anderen Planungsvarianten zu einem erheblichen Eingriff in den verbliebenen Freiraum nördlich von Wörth am Rhein führen würden, sollte vom Eingriffsverursacher schlüssig dargelegt werden, dass bei Planungsvariante D 2 eine Reduzierung der befürchteten Lärm- und Abgaswerte nicht durch vertretbare bautechnische Maßnahmen (wie z.B. Einhausung des Straßen- und Brückenbauwerkes) erreicht werden könnte. In dem vorliegenden Luftschadstoffgutachten seien dazu keine Aussagen enthalten.

Planungsvariante B 3 werde von den Gutachtern u.a. auch deshalb als die günstigste Variante angesehen, da hier die geringsten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erwarten seien und keine prioritären Lebensraumtypen direkt beansprucht würden.

Gem. ROP Rheinpfalz verlaufe die Trasse der Variante B 3 von der B 9 kommend zunächst durch „sonstige landwirtschaftliche Gebiete und sonstige Flächen“. In dem Bereich, wo die geplante Trasse den Wald durchschneide, seien ein „Vorranggebiet Arten- und Biotopschutz“ sowie ein „Regionaler Grünzug“ ausgewiesen. Der „Regionale Grünzug“ setze sich - bis auf die dargestellte „Siedlungsfläche Industrie, Dienstleistung und Gewerbe“, die die Trasse der Variante B 3 durchschneide - bis zum Rhein fort.

Im Bereich des Rheindamm-Vorlandes sei ein „Vorranggebiet Wasserwirtschaft - Schwerpunkt Hochwasserschutz“ ausgewiesen. Hinter dem Rheindamm bis zur B 9 verlaufe die Trasse der Variante B 3 durch ein ausgewiesenes „Vorbehaltsgebiet Wasserwirtschaft – Schwerpunkt Hochwasserschutz“.

Für die regionalplanerische Beurteilung der Trassenvariante B 3 seien die o.g. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete, der genannte Regionale Grünzug sowie das „sonstige landwirtschaftliche Gebiet“ und die damit verbundenen regionalplanerischen Ziele und Grundsätze von Bedeutung.

Nach dem Plansatz 4.1.1.3 sei in den „sonstigen landwirtschaftlichen Gebieten“ den landwirtschaftlichen Belangen ein besonderes Gewicht beizumessen, wenn Planungen bzw. Vorhaben u.a. in Gebieten mit hochwertigen landwirtschaftlichen Böden realisiert werden sollten.

Regionale Grünzüge seien Freiräume, die u.a. dem langfristigen Schutz und der Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, dem Schutz und der Entwicklung der Kulturlandschaft, der Naherholung sowie der Gliederung des Siedlungsraumes dienen. Hier dürften nur Vorhaben zugelassen werden, die die Funktion der Regionalen Grünzüge nicht beeinträchtigen würden oder die unvermeidlich und im überwiegenden öffentlichen Interesse notwendig seien (vgl. Plansätze 5.2.1 und 5.2.3).

Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz würden der Erhaltung und Entwicklung heimischer Pflanzen- und freilebender Tierarten dienen und seien vor Beeinträchtigungen zu schützen (vgl. Plansatz 5.3.1.1).

In den Vorranggebieten Wasserwirtschaft mit Schwerpunkt Hochwasserschutz hätten die Belange des Hochwasserschutzes Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen. Zwingende Vorhaben und Maßnahmen seien nur möglich, wenn ein öffentliches Interesse an ihrer Verwirklichung bestehe (vgl. Plansatz 5.4.2).

In den Vorbehaltsgebieten Wasserwirtschaft mit Schwerpunkt Hochwasserschutz sollte den

Belangen des Hochwasserschutzes bei allen raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (vgl. Plansatz 5.4.3).

Da von allen untersuchten B-Varianten die Variante B 3 aus Gründen der geringsten FFH-Problematik von den Gutachtern vorgeschlagen werde, sollte diese Variante im Hinblick auf die im ROP ausgewiesenen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sowie auf den ausgewiesenen „Regionalen Grünzug“ eine Optimierung erfahren, damit bei Realisierung des Vorhabens der Eingriff in vorgenannte Gebiete reduziert und „leichter“ ausgeglichen werden könnte. Deshalb werde gebeten, beim raumordnerischen Entscheid die nachfolgenden regionalplanerischen Auflagen bzw. Bedingungen zu berücksichtigen:

a) Geringstmögliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche

Auch wenn durch die Inanspruchnahme von „sonstigen landwirtschaftlichen Gebieten“ für die Straßentrasse keine Flächen beansprucht würden, deren landwirtschaftliche Nutzung einem ausdrücklichen regionalplanerischen Schutz unterlägen, so verlange der Plansatz 4.1.1.3 grundsätzlich die Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Interessen bei der Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Böden. Dies bedeute, dass landwirtschaftliche Nutzfläche nur in einem unbedingt notwendigen Umfang für Infrastrukturmaßnahmen in Anspruch genommen werden dürfe.

b) Weitgehend aufgeständerte Trassenführung und groß dimensionierte Brückendurchlässe, insbesondere im Bereich des „Vorranggebietes für den Arten- und Biotopschutz“ (Waldfläche)

Die hohe ökologische Wertigkeit des im ROP ausgewiesenen „Vorranggebietes für den Arten- und Biotopschutz“ dokumentiere sich zum einen durch die vorliegende Planung vernetzter Biotopsysteme und zum anderen durch die Meldung als Natura 2000-Gebiet. Da eine Umgehung vorgenannten Gebietes nicht möglich sei, müsse die Inanspruchnahme von Flächen, die als „Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz“ ausgewiesen seien, für den Straßenneubau in Kauf genommen werden. Dies bedeute aber, dass die Beeinträchtigung des Vorranggebietes dabei so gering wie möglich gehalten werden müsse.

Durch die Aufständigung des Trassenkörpers könne zum einen die Durchlässigkeit (unter dem Trassenkörper hindurch) erhöht und die Inanspruchnahme von Waldboden und Biotopflächen verringert werden. Zum anderen trage sie dem dortigen „Vorbehaltsgebiet Wasserwirtschaft mit Schwerpunkt Hochwasserschutz“ Rechnung.

Im Bereich des „Vorranggebietes Wasserwirtschaft mit Schwerpunkt Hochwasserschutz“ habe der Hochwasserschutz Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen. Da durch eine Dammschüttung für die Trasse ein Verlust an Retentionsraum entstehe, der schwer ausgleichbar sei, sollte mit der Aufständigung schon außerhalb des Vorranggebietes begonnen werden.

Die vorgelegte Planung führe zu einer erheblichen Beeinträchtigung der dortigen Vogel-schutzgebiete und greife in ausgewiesene Vorrang- und Vorbehaltsgebiete ein. Daher müsse das Vorhaben ein überwiegend öffentliches Interesse rechtfertigen. Dies bedeute auch, dass die geplante Nordbrücke auf der rechtsrheinischen Seite eine verkehrlich und ökologisch sinnvolle Fortsetzung finden müsse, damit die linksrheinischen Eingriffe in den Freiraumschutz hinreichend zu begründen seien.

### 3. Zusammenfassende Bewertung:

Nach Auswertung der vorliegenden gutachterlichen Untersuchungen sowie auf der Grundlage eines Abstimmungsgesprächs mit den betroffenen regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften komme man zu folgender Gesamtbewertung:

## a) Verkehrliche Aspekte

- Es bestünden keine Zweifel an der dringenden Notwendigkeit zum Bau einer weiteren Rheinquerung in diesem eng miteinander verflochtenen PAMINA-Raum. Das Erfordernis ergebe sich aufgrund des akuten Sanierungsbedarfs der vorhandenen Rheinbrücke Wörth am Rhein/Karlsruhe, der schon heute regelmäßigen Staubildung im Bereich der Verkehrsengpässe/-knoten sowie des prognostizierten Verkehrszuwachses.
- Der Bau einer unmittelbar nördlich an die bestehende Maxauer Rheinquerung angrenzenden Parallelbrücke (Variante D 2) würde die Verkehrssituation im Bereich der hochbelasteten Straßenabschnitte B 9 und B 10 sowie des Knotens „Wörther Kreuz“ weiter verschärfen und werde daher abgelehnt.
- Durch eine von der bestehenden Rheinbrücke nördlich abgerückten Nordquerung (Varianten B 1 bis B 3) seien hingegen erhebliche verkehrliche Entlastungseffekte im Bereich des o.g. hochbelasteten Straßenverkehrsnetzes zu erwarten.
- Die Variante B 3 lasse darüber hinaus eine zumindest teilweise Eindämmung der „Schleichverkehre“ zwischen der A 65 und der B 9 erwarten.
- Die verkehrlichen Wirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz seien noch gesondert zu prüfen. Auf die Eindämmung der „Schleichverkehre“ sei durch verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Maßnahmen hinzuwirken.

Somit ergebe sich in verkehrlicher Hinsicht eine Präferenz für den Planungsfall B 3.

## b) Auswirkungen für die Wohnbevölkerung und die Umwelt

- Die Parallelbrücke (Variante D 2) weise aus Sicht des Naturschutzes gegenüber den B-Varianten das mit Abstand geringste Konfliktpotential auf.

Die ohnehin hohen Lärm-/Schadstoffbelastungen für die Wohnbevölkerung von Wörth am Rhein und Maximiliansau würden durch den Bau einer Parallelbrücke jedoch weiter zunehmen. Dagegen seien bei den B-Varianten generell Entlastungseffekte für die Wohnbevölkerung zu erwarten.

- Alle Nordvarianten führten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten. Bei den Varianten B 1 und B 2 seien darüber hinaus Verluste prioritärer Lebensraumtypen/-arten im Bereich des FFH-Gebietes „Rheinniederung Neuburg/Wörth am Rhein“ zu befürchten.

Bei der Variante B 3 erfolge kein unmittelbarer Eingriff in das FFH-Schutzgebiet. Durch den vorgesehenen Rückbau der Rampen des bestehenden B 9-Anschlusses „Jockgrim-Süd“ werde aus naturschutzfachlicher Sicht sogar eine Verbesserung erreicht. Andererseits führe die Variante B 3 gegenüber B 1 bzw. B 2 zu einer erhöhten Beeinträchtigung des Schutzgutes „Landschaftsbild/Erholung“ sowie zu einem größeren Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen.

- Die für alle B-Varianten durchgeführte Ausnahmeprüfung (gem. § 34 (3) BNatSchG) habe ergeben, dass bei der Variante B 3 die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete ausgeglichen werden könnten sowie durch ein umfangreiches Maßnahmenkonzept auch die Netzkohärenz gewährleistet bleibe.
- Aufgrund besonders gravierender bautechnischer Probleme, der notwendigen Gewährleistung des Verkehrsflusses auch während der Bauphase sowie des Kosten- und Zeitaspektes (dringend erforderliche Generalsanierung) in Verbindung mit den geringen verkehrlichen Wirkungen sowie den zusätzlichen Belastungen für die Be-

völkerung von Wörth am Rhein und Maximiliansau werde in Übereinstimmung mit dem Vorhabenträger die Variante D 2 als nicht zumutbar eingestuft.

Somit weise die Variante B 3 auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und die Umwelt im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten das relativ geringste Konfliktpotential auf.

Insgesamt sei somit festzustellen, dass die Mehrheit der Argumente für eine Realisierung des Planungsfalles B 3 spreche.

Darüber hinaus werde im Hinblick auf eine weitere Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen sowie Optimierung der Verkehrsströme folgendes angeregt:

- Im Hinblick auf die weitestmögliche Minimierung der Trennwirkungen/Zerschneidungseffekte für Mensch und Tier sowie im Hinblick auf den Erhalt von Retentionsflächen für den „vorbeugenden Hochwasserschutz“ würden abweichend von den vorliegenden Planungen großzügigere Durchlässe sowie eine zusätzliche Aufständigung der Trasse im Bereich des Vogelschutzgebietes „Wörther Rheinaue inklusive Kahlbusch und Oberscherpfer Wald“ sowie des Vogelschutzgebietes „Wörther Altrhein und Wörther Rheinhafen“ gefordert (Reduzierung der Dammaufschüttung).
- Da die B-Variante nicht zwangsläufig eine Weiterführung über die projektierte Nordtangente West der Stadt Karlsruhe bedeute, sei auf der rechtsrheinischen Seite jedoch eine leistungsfähige Verknüpfung mit der Südtangente im Bereich der Anschlussstelle „Ölkreuz“ zu gewährleisten.

Abschließend werde im weiteren Planungsprozess eine Zusammenlegung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren empfohlen, um den grenzüberschreitenden Koordinationsbedarf zu minimieren und somit das Verfahren insgesamt zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Die **Kreisverwaltung Germersheim**, Germersheim, gibt zu dem Vorhaben folgende Stellungnahme ab:

In der Sitzung am 19. Dezember 2005 habe der Kreistag des Landkreises Germersheim eine Resolution zur 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein verabschiedet. Danach sei der Bau der 2. Rheinbrücke eine der wichtigsten und dringendsten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Südpfalz und der gesamten PAMINA-Region. Eine sogenannte Parallelbrücke sei nicht akzeptabel, da sie für die Bürger und Bürgerinnen von Maximiliansau und Wörth am Rhein nicht zumutbar sei. Die positiven Aspekte einer Nordvariante würden in der Resolution aufgelistet. Grundsätzlich sei sicherzustellen, dass die Nordvariante im Normalbetrieb zu keinen zusätzlichen Verkehrsbelastungen in den umliegenden Ortschaften führe.

Weiterhin habe am 31. Januar 2006 in Wörth am Rhein ein Abstimmungsgespräch mit den betroffenen regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften sowie dem Verband Region Rhein-Neckar stattgefunden. Der Verband Region Rhein-Neckar komme nach Auswertung der vorliegenden gutachterlichen Untersuchungen sowie auf Grundlage des angeführten Abstimmungsgesprächs zu einer Gesamtbewertung (siehe o.g. Stellungnahme des Verbandes Region Rhein-Neckar), die mit der Kreisverwaltung inhaltlich abgestimmt sei und von ihr unterstützt werde.

Die **Verbandsgemeindeverwaltung Hagenbach** hat gegen die vorgeschlagene Variante I keine Bedenken. Man weise jedoch darauf hin, dass die Beschlussfassung der Gremien in der Verbandsgemeinde und der regionale Vorschlag zum Lückenschluss im ROV „A 65 Kandel/Wörth – Neulauterburg“ (zur Zeit ausgesetzt) vom 18.07.2005 weiterhin als Forderung bestehen bleibe.

Die **Verbandsgemeindeverwaltung Jockgrim** hat sich in Übereinstimmung mit den Ortsgemeinden Hatzenbühl, Jockgrim, Neupotz und Rheinzabern für die Variante I ausgesprochen. Im Zuge des Vorhabens dürften sich jedoch keine Verschlechterungen für die Ortsgemeinden ergeben.

Darüber hinaus fordert die Gemeinde Hatzenbühl eine Ortsumgehung im Zuge der K 44/K 10/L 549 zur Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Aus Sicht der Gemeinde Neupotz sollte überprüft werden, ob die Anbindung der Variante I nicht über die vorhandene Anschlussstelle der K 25 an die B 9 erfolgen könne. Weiterhin sollten über die Brücke auch die bestehenden Radwegenetze auf baden-württembergischer und rheinland-pfälzischer Seite miteinander verbunden werden.

Die **Verbandsgemeindeverwaltung Kandel** betont die dringende Notwendigkeit einer zweiten Rheinbrücke. Dabei schließe man sich vollinhaltlich dem vom Verband Region Rhein-Neckar erarbeiteten Positionspapier an und spreche sich für Variante I aus.

Variante II könne aufgrund der besonders gravierenden bautechnischen Probleme, der notwendigen Gewährleistung des Verkehrsflusses auch während der Bauphase sowie hinsichtlich des Kosten- und Zeitaspektes in Verbindung mit den geringen verkehrlichen Wirkungen und den zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung von Wörth am Rhein und Maximiliansau nicht in Betracht kommen und werde insoweit als unzumutbar eingestuft.

Die **Stadtverwaltung Wörth am Rhein** führt aus, dass die Unterlagen zum ROV im Ergebnis nur noch zwei Varianten, eine Parallelbrücke und eine Hafenvariante, offerieren würden. Aus den Unterlagen sei allerdings ersichtlich, dass auch andere Varianten untersucht worden seien.

#### Verkehrliche Gesichtspunkte:

Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf den Verkehr für die Ortsbezirke Wörth am Rhein und Maximiliansau seien zu prüfen. Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz seien zu vermeiden. Weiterhin seien strukturelle Entwicklungen der Stadt, z. B. gemäß FNP, zu berücksichtigen. Ferner seien die Auswirkungen des geplanten Lückenschlusses zwischen der A65 und der Staatsgrenze zu Frankreich („Bienwaldautobahn“) – gleich in welcher Variante ein Lückenschluss stattfinde – zu beachten, im übrigen auch die verkehrlichen Belange auf der rechten Rheinseite. Auf die Problematik zusätzlicher Immissionen, z. B. Lärm, Feinstaub für die angrenzenden Wohngebiete, werde hingewiesen. In den weitergehenden Untersuchungen und Planungen seien Schutzmaßnahmen vorzusehen. Bei der Parallelbrücke werde nicht der vom LSV im ROV zum Ausbau der A 65 geplante „Überflieger“ berücksichtigt, was die Probleme bei einer Realisierung dieser Variante verschärfen dürfte.

Bei der Nordvariante sei der Kreisel für die Anbindung des geplanten Entwicklungszentrums (EVZ) falsch dargestellt. Durch die Verlegung der Erschließungsstraße liege dieser nach dem Bebauungsplan „Landeshafen West, Teil B und Teil C (EVZ)“ weiter östlich und müsse korrigiert werden. Die bestehende Verbindung vom DaimlerChrysler-Werk zum Hafen und zum im Bau befindlichen EVZ sei uneingeschränkt zu erhalten. Insoweit werde auf die von der Firma DaimlerChrysler im Verfahren abgegebene Stellungnahme verwiesen, der sich die Stadt anschließe.

Der Wegfall der bestehenden Anschlussstelle „Jockgrim“ an die B 9 aus landespflegerischen Gründen sollte im Hinblick auf befürchtete Verkehrsverlagerungen auf den Altort von Wörth am Rhein, insbesondere durch Verkehre nach Kandel/Hagenbach, Berufsverkehr von und zu DaimlerChrysler aus Richtung Jockgrim/Hatzenbühl sowie die Anbindung des Gewerbegebiets „Niederwiesen“ geprüft werden. Zur Vermeidung von „Schleichverkehren“ in Richtung Daimler Chrysler sei zu überprüfen, ob der nördliche Teil des bestehenden Knotens mit einer Auffahrtmöglichkeit nach Süden erhalten bleiben könne, ggf. in modifizierter Form oder

Lage, da aus den Orten Jockgrim, Hatzenbühl/Hayna täglich ca. 1.000 Pendler zum DC-Werk fahren würden.

Insbesondere sei zu prüfen, ob die Trasse zur Schonung der Landschaft (Streuobstwiesen, Landwirtschaft) weiter Richtung Hafestraße (K 25) und darüber hinaus, ggf. unter zusätzlichen Kompensations- und Sicherungsmaßnahmen zur Kohärenz, verschoben werden könnte und somit der Zerschneidungseffekt minimiert werde. Die Planung einer B 3-Variante sei in diesem Sinne zu optimieren. In der derzeitigen Form werde sie abgelehnt.

#### Aspekte zur Umweltverträglichkeit:

Die grundsätzlichen Aussagen und Bewertungen in der UVS zu den Immissionen und den verkehrlichen Auswirkungen einer parallelen Brücke würden geteilt.

Bei der Nordvariante solle im Vogelschutzgebiet zur Minderung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft keine Dammschüttung, sondern eine Aufständigung erfolgen. Die B 3-Variante sei unter landschafts- und flächenschonenden Gesichtspunkten zu modifizieren und zu optimieren, insbesondere deshalb, da der Rheinauenbereich nördlich von Wörth am Rhein einer Vielzahl struktureller Veränderungen und Planungen unterliege, die die Erholungsfunktion des Raumes für den Ortsbezirk weiter einschränkten. Auch deshalb werde sie von den Gremien der Stadt in der derzeitigen Form abgelehnt.

#### Sonstiges:

Der Verlauf der bestehenden Pipeline, der Bestand an kV-Leitungen westlich der B 9 sowie Radwegeverbindungen östlich der B 9 zum Landeshafen müssten planerisch bei der B 3-Variante berücksichtigt werden.

#### Bewertung:

Angesichts der anstehenden Sanierung der bestehenden Brücke und der regional- und wirtschaftsraumpolitischen bedeutsamen Verkehrsverbindung der Region mit dem Oberzentrum Karlsruhe mit derzeit nur einer Brücke werde die Notwendigkeit einer zweiten Brücke anerkannt. Die Einstufung als regional bedeutsames Brückenprojekt gemäß ROP solle beibehalten werden.

Eine Parallelbrücke werde unter Würdigung der Argumente in den Antragsunterlagen und der bestehenden Beschlusslage definitiv abgelehnt.

Einer Hafenvariante nördlich von Wörth am Rhein, möglichst im unmittelbaren Bereich der Hafestraße (K 25), werde grundsätzlich zugestimmt. Dabei seien die v.g. Bedenken und Anregungen der Stadt zu prüfen und zu untersuchen. Eine Anbindung an die B 9 in der derzeitigen Form werde allerdings, wie oben angegeben, abgelehnt. Grundsätzlich sei eine nach den Unterlagen ausgeschiedene Variante im Bereich des geplanten Polders nochmals zu untersuchen und in einen abwägenden Vergleich zu einer Hafenvariante zu stellen.

Die verkehrliche Berücksichtigung eines Ausbaues der A 65 in Form einer „Hagenbachvariante“ in den Unterlagen bedeute keine Zustimmung der Stadt zu dieser Planung. Die bestehende Beschlusslage der Stadt aus dem ROV von 2002 werde bestätigt.

Im weiteren Verfahren sei auch eine zusätzliche Anbindung von DaimlerChrysler im Südkopf des Landeshafens zu überprüfen.

Das **Regierungspräsidium Karlsruhe** nimmt unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein und der Stadt Karlsruhe zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:

Die bestehende Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein stelle die einzige

straßenbezogene Querung des Rheines zwischen Rastatt und Germersheim dar. Aufgrund der engen Verflechtungen des pfälzischen und des badischen Lebens- und Wirtschaftsraumes und des daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommens von künftig etwa 100.000 Fahrzeugen pro Tag werde diese Verbindung - in noch stärkerem Maße als bereits heute - regelmäßig überlastet sein. Vor diesem Hintergrund und angesichts der mittelfristig erforderlichen Generalsanierung der bestehenden Rheinbrücke, stelle der Bau einer zweiten Rheinbrücke eine Maßnahme höchster Priorität und Dringlichkeit dar.

Vom Grundsatz her könnten beide Varianten der im ROV betrachteten Rheinquerung auf baden-württembergischer Seite abgenommen werden. Im Regionalplan Mittlerer Oberrhein seien in der Raumnutzungskarte sowohl eine Parallelbrücke (Variante II) als auch die Nordvariante südlich der MIRO (Variante I) als Trassenalternativen mit unbestimmter Linienführung enthalten. Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe sei die Weiterführung der nördlichen Variante (Variante I) in Richtung Osten als geplanter überörtlicher bzw. örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt.

Unter verkehrlichen Aspekten habe Variante I Vorteile, da der Verkehr hier über zwei Trassen über den Rhein geführt werde. Bei der Störung einer der Verbindungen könne so der Verkehr über die verschiedenen Knotenpunkte auf die jeweils andere Trasse umgeleitet werden. Bei einer Parallellage der Brücken (Variante II) seien dagegen stets bauliche und markierungsmäßige Maßnahmen erforderlich, wenn bei Störungen der Gesamtverkehr nur über eine Brücke geführt werden müsse.

Im Übrigen würden - auf der Grundlage der bisherigen Planungsüberlegungen - für die weiterführende Trassierung der Varianten I und II auf der badischen Seite bis zur Verknüpfung mit der bestehenden B 10 keine Erkenntnisse über nicht oder nur schwer zu überwindende Planungshindernisse vorliegen.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung und Dringlichkeit der Maßnahme komme bei der raumordnerischen Bewertung der beiden Varianten auf rheinland-pfälzischem Gebiet insoweit dem Aspekt einer zügigen, aber insbesondere auch rechtssicheren Realisierbarkeit eine hervorgehobene Rolle zu.

Der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland** (BUND) – Regionalbüro Pfalz, Landau, der **Naturschutzbund** (NABU) Deutschland – Regionalstelle Südpfalz, Landau, die **Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie** (GNOR) Rheinland-Pfalz – Geschäftsstelle Süd, Neustadt a.d.W., die **Pollichia**, Neustadt a.d.W., die **Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt** (LAG) Rheinland-Pfalz, Obermoschel, und die **NaturFreunde** Rheinland-Pfalz e.V, Ludwigshafen/Rh., erklären, dass sie aufgrund gravierender Mängel in der Abarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfung, der Alternativenprüfung sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung erhebliche Bedenken gegen o.g. Vorhaben hätten. Der Abwägungsprozess in den Antragsunterlagen sei in keiner Weise entsprechend den vorgeschriebenen Richtlinien nach Bundesartenschutzrecht, Bundesnaturschutzgesetz, EU-Recht zu FFH-Gebieten usw. durchgeführt worden. Des Weiteren habe man festgestellt, dass die Darstellung von Argumenten bzgl. Verkehrsentwicklung, Lärmbelastung, Kostenschätzung u.a. manipulativ zu Gunsten der bevorzugten Trasse vorgenommen worden sei. Alternativlösungen zu einer Sanierung der vorh. Rheinbrücke - ohne Bau einer neuen Trasse - würden gar nicht behandelt. Es werde zudem die Aufnahme der Variante „Brücke zwischen den Brücken“ in die Variantenprüfung gefordert.

Der vorliegenden Planung könne keinesfalls zugestimmt werden. Es werde deshalb die Einstellung des ROV gefordert, hilfsweise, das ROV auszusetzen und erst nach Vorlage der neuen bzw. ergänzten Unterlagen mit einer erneuten TÖB-Beteiligung fortzuführen.

Auch behalte man sich vor, ggf. eine Beschwerde bei der EU-Kommission wegen Missachtung der FFH-Richtlinien einzureichen.

Zur Beurteilung der Antragsunterlagen bzw. des Vorhabens habe man das Büro für Ange-

wandten Umweltschutz GmbH, Stuttgart, beauftragt. Dieses komme zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

- Das Verfahren sei bereits hinsichtlich der Antragstellung sinnwidrig und deshalb einzustellen bzw. zu wiederholen. Hierbei seien alle Planungen und Prognosedaten außerhalb von Rheinland-Pfalz auszublenden, da sich das ROV auf Rheinland-Pfalz beschränke. Die Unterlagen würden jedoch bereits Ergebnisse von Untersuchungen auf dem Gebiet von Baden-Württemberg beinhalten. Diese Daten seien für das ROV nicht verwendbar. Sollte diese Sichtweise nicht geteilt werden, werde die Ausweitung des Verfahrens auf Baden-Württemberg gefordert.
- Die Datengrundlage der Verkehrsuntersuchung sei gänzlich unzureichend, zumindest mangle es an einer prüfbaren Vorlage. Dies gelte für die Herleitung und Begründung der Prognosedaten, deren pauschalierte Vermutung einer 20 %igen Zunahme als spekulativ zu bezeichnen sei. Man gehe vielmehr von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens aus, da sowohl aktuelle Entwicklungen des Verkehrs, als auch demographische und binnenwirtschaftliche Zukunftsperspektiven hierfür stünden.
- Weiterhin sei in ausreichendem Maß bekannt, dass nicht der DTV, sondern nur die Querschnittsbelegung im Tagesverlauf geeignet sei, eventuelle Überlastungen zu belegen. Dies sei nicht beachtet worden. Die derzeit aus Dauerzählstellen vorliegenden Daten würden keine Querschnittsüberlastung ergeben, insbesondere in Anbetracht bereits heute gegebener Verkehrssicherungstechniken. Das Vorhaben sei somit unbegründet.
- Ungeachtet der Tatsache, dass der vorhandene Brückenquerschnitt dem Verkehrsaufkommen heute und voraussichtlich auch in Zukunft gewachsen sei, fordere man hilfsweise, eine Flussunterquerung sowie ein beidseitig symmetrisches Brücken- oder Ergänzungsbauwerk in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen.
- Ferner sei festzuhalten, dass von Anfang an Aufgabenstellung, Maßnahmennotwendigkeit und somit die gesamte Sachbegründung auf die angebliche Erforderlichkeit von Ausbaumaßnahmen abgestellt worden seien. Die Ausarbeitung werde deshalb als unsachlich bzw. tendenziös zurückgewiesen. Auch würden aus fachlicher Sicht wichtige Aspekte (Wasserschutz, Lärm, besonders geschützte Arten) fehlen.
- Das Luftschadstoffgutachten sei sehr ausführlich. Bedauerlicherweise entstammten die klimatologischen Ausgangsdaten einer nicht repräsentativen Quelle, obwohl im Bereich der Flussaue nur lokale Daten verwendbar seien. Das Gutachten sei daher für die Beurteilung nur bedingt geeignet.
- Es würden folgende Aussagen und zugehörige Gutachten vermisst:
  - Schalltechnische Untersuchung für Analyse, Prognose Variante I und Prognose Variante II
  - Darstellung von Oberflächen- und Grundwasserschutz
  - Auswirkungen der Ausbauplanung auf Verkehrsverlagerungen und Verkehrsneubildung (mit Netzwirkung).
  - Auswirkungen des Vorhabens auf den öffentlichen Verkehr. Hierbei seien auch Aussagen zu geplanten Entwicklungen beim ÖPNV und Rückwirkungen auf diese Planungen erforderlich.

Letztendlich stelle man fest, dass die Antragsunterlagen nicht geeignet seien, die Anforderungen an eine sachgerechte TÖB-Beteiligung zu gewährleisten. Weder aus verkehrlicher, bautechnischer, ökologischer, städtebaulicher noch finanzieller Sicht seien Fakten präsentiert worden, welche die immensen Zusatzbelastungen der Nordtrasse im Hinblick auf geschützte Naturpotentiale auch nur annähernd rechtfertigen könnten. Variante I sei demnach

nicht weiter zu verfolgen.

Der **NABU** hebt zusätzlich besonders folgende Punkte hervor:

Die Notwendigkeit einer Brückensanierung könne nicht bestritten werden. Unverständlich sei jedoch, warum die möglichen, sehr viel kostengünstigeren Alternativen zu Variante I nicht erwähnt worden seien. So sei eine Sanierung durch eine jeweils halbseitige Sperrung der Brücke bei ähnlichen Brückenbauwerken vielfach praktiziert worden und könnte zügig angegangen werden.

Darüber hinaus werde zukünftig der PKW-Verkehr in Deutschland nachweislich abnehmen. Das heraufbeschworene Chaos bei vorübergehendem Wegfall einer Spur sei daher äußerst unwahrscheinlich und die zunehmende Belastung der Bürger von Maximiliansau als übertrieben dargestellt.

Eine Brücke „zwischen den Brücken“ sei technisch durchaus möglich. Sie könnte als Behelfsbrücke erprobt und evtl. auch später genutzt werden, ohne dass weitere landschaftszerstörende Trassen angelegt werden müssten. Ein großer Vorteil dieser Variante läge auch in der Möglichkeit, die entstehenden benachbarten Spuren durch Verkehrsleitsysteme flexibel zu nutzen.

Auf mögliche Verkehrsverlagerungen auf die Schiene gehe man in den Antragsunterlagen ebenfalls nicht ein.

Es sei weder eine Entlastung für Karlsruhe, noch eine effiziente Weiterleitung des Verkehrs durch die Nadelöhre (B 9, B 10) auf pfälzischer Seite erkennbar. Ein Zusammenhang mit der „Bienwaldautobahn“ dränge sich förmlich auf.

Schließlich würden die FFH-Verträglichkeitsprüfung und die UVS Mängel aufweisen.

Auch die **Pollichia** zählt nochmals die aus ihrer Sicht wichtigsten Kernaussagen der gemeinsamen Stellungnahme auf.

Die favorisierte Variante I der 2. Rheinbrücke greife erheblich in hochwertige Biotope, darunter Natura 2000-Gebiete, ein. Die vorgeschlagenen Kompensationen seien unzureichend und unvollständig. Der geplante erhebliche Eingriff in das Vogelschutzgebiet 6916 – 402 sei unzulässig.

Westlich einer Linie Lauterbourg - L 540 - „Wörther Kreuz“ - B 9 könne die geplante Verkehrszunahme um etwa 45 % von dem vorhandenen Straßennetz nicht bewältigt werden. Verkehrszunahme einerseits, andererseits der vermutlich nötige Straßenausbau, würden erhebliche Eingriffe in die Natur bewirken, insbesondere in FFH- und Vogelschutzgebiete. Die so entstehenden Sekundärschäden in Natur und Landschaft seien vermutlich riesig und zur Zeit nicht kalkulierbar.

Eine ökologisch unbedenkliche und preiswerte Alternative sei nicht geprüft worden. Entgegen früheren Überlegungen habe man die „Zwischenbrücke“ zwischen Straßen- und Bahnbrücke ohne nachvollziehbare Gründe verworfen. Die Möglichkeit, einen Teil des Verkehrs, insbesondere des Berufsverkehrs, auf die Schiene zu verlagern, sei nicht berücksichtigt worden. Die vorhandene zweigleisige Brücke erlaube sowohl eine Fahrplanverdichtung als auch den Einsatz größerer Züge.

Es fehle der Nachweis des öffentlichen Interesses an den erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft durch die favorisierte Variante I.

Karlsruhe sei ein Oberzentrum, dem auch große Teile der Südpfalz und des Nordelsass zuzuordnen seien. Dieser Großraum benötige darum auch einen leistungsfähigen Rheinübergang für den Straßen- und Schienenverkehr. Die vorhandene Infrastruktur (6 Fahrbah-

nen auf der Straße und 2 Bahngleise) reichten jedoch für den Binnenverkehr und Quell- bzw. Zielverkehr des Großraumes aus. Engpässe auf der Straße und der Schiene (zu wenige und zu kleine Züge) gebe es lediglich beim Berufsverkehr, vor allem im Bereich der Stadt Karlsruhe.

Im Jahre 2004 sei die Rheinbrücke bei Karlsruhe mit rund 70.000 Kfz/24 h belastet gewesen. Die Planer gingen jedoch von bis zu 101.900 Kfz/24 h aus, ohne Auskunft über die Herkunft der Pkw zu geben oder mitzuteilen, wie die angestrebte Verkehrsflut in der Südpfalz und in Karlsruhe bewältigt werden könnte. Keinesfalls liege es im öffentlichen Interesse der Südpfälzer und der Karlsruher, dass Transitverkehr in die Wohngebiete verlagert werde. Dieser müsse, wie bisher auch, um Karlsruhe und die Südpfalz herumgeleitet werden. Dafür gebe es die A 6, die nur mäßig belastete Germersheimer Brücke, die A 65 und die Brücken bei Rastatt und der B 500.

Aus den genannten Gründen fordere man eine Neubearbeitung der Unterlagen zum ROV unter Berücksichtigung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens und der tatsächlichen Belastbarkeit der südpfälzischen Straßen und unter Verzicht auf Eingriffe in Natura 2000-Gebiete.

Der Landesverband Rheinland-Pfalz der **Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.**, Neustadt/W, hat keine prinzipiellen Bedenken gegen das Vorhaben, da eine 2. Brücke für das jetzige, aber auch zukünftige Verkehrsaufkommen unabdingbar sei.

Die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald** - Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Obermoschel, und die **LAG Natur und Umwelt** (ergänzend zur o.g. Stellungnahme) nehmen zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:

#### Verkehrsaufkommen der Zukunft:

Das nicht vorliegende Prognose-Gutachten gehe von einem Zuwachs von 20% des Verkehrsaufkommens aus. Es sei unverständlich, wie dies eintreffen solle bei

- geringerem Wirtschaftswachstum
- prognostiziertem Bevölkerungsrückgang von über 10%
- politischem Druck zur Verlegung des Verkehrs auf Schiene und Wasser
- Überalterung der Bevölkerung (viele ältere Bürger könnten nicht mehr Auto fahren, weniger Jüngere rückten nach).

#### Emissionen:

Durch Zunahme des Verkehrs würden auch die Emissionen zunehmen. Bündele man die Emissionen nicht auf der Trasse der Variante II, würden die Emissionen lediglich auf eine größere Fläche verteilt. Die Bürger bekämen dann, je nach Windrichtung, Emissionen in gleicher Höhe ab. Man habe allerdings die Hoffnung, dass sich im Laufe der Jahre der Stand der Technik so verbessere, dass Variante II aus dieser Sicht akzeptiert werden könne.

#### Regionale Einbindung:

Bevor eine neue Rheinquerung gebaut werde, sollten die regionale Einbindung und ihre Auswirkung genau geprüft und abgewogen werden. So scheine die Brücke bei Germersheim nicht ausgelastet und man stelle sich die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, diese besser anzubinden. Weiterhin sei unklar, wie sich die geplante Trassierung durch den Bienwald mit den entsprechenden Varianten auf das Vorhaben auswirke. Letztendlich müsse man fragen, warum alle Verkehrsströme auf das „Wörther Kreuz“ geleitet und somit noch verstärkt würden.

#### Anlocken von neuem Verkehr:

Es sei vielerorts bewiesen, dass verbesserte Verkehrsverhältnisse neuen Quell- und Durchgangsverkehr anlocke, der dann insbesondere die Orte diesseits und jenseits des Rheins besonders hart treffen dürfte.

Entlastung – Belastung:

Es sei verständlich, wenn die Stadt Wörth am Rhein für Variante I stimme. Dies sei jedoch das „St. Florians-Prinzip“, denn die Entlastung von Wörth am Rhein gehe eindeutig zu Lasten anderer Bewohner im Raum.

UVS:

Die UVS spreche eine mehr als eindeutige Sprache und favorisiere klar die Variante D 2. Mit Ausnahme der Schutzgutes „Wohnen“ spreche alles für diese Variante. Beeinträchtigungen seien durch Einsatz von Haushaltsmitteln zu mildern.

Die D 2-Variante folge

- dem Postulat der Eingriffsminimierung
- beuge Zerschneidungen der Landschaft vor
- führe zu weit geringerem Landschaftsverbrauch
- verschone außerordentlich wertvolle Gebiete des Raumes
- schütze die Retentionsräume
- führe nicht zu Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten
- vermeide absehbare Schwierigkeiten mit der EU.

Ausnahmeprüfung mit Kohärenzmaßnahmen:

Es werde vorgeschlagen, den Verlust von sehr wertvollem Auenwald durch Stilllegung von zusätzlichen Waldflächen auszugleichen. Deutschland sei schon jetzt zu 40% von Holzeinfuhren aus den Tropen und den borealen Wäldern abhängig. Hier stelle sich die Frage, woher man in Zukunft das Holz nehmen werde, wenn einerseits Wälder aus der Nutzung genommen würden und andererseits die Wälder der Tropen und des Boreals nicht weiter ausgeplündert werden sollen. Des Weiteren weise man darauf hin, dass jeder Baum sehr viel schädliches CO<sub>2</sub> binde.

Baukosten und Bautechnik:

Die technischen Schwierigkeiten bei Variante D 2 seien kein gravierendes Argument; diese seien zu schultern. Ebenso seien die höheren Baukosten hinzunehmen, denn der Verlust von wertvollen Lebensräumen könne mit Geld nicht aufgewogen werden.

Anmerkungen zur Aussage „im überwiegenden öffentlichen Interesse“:

FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete und sog. „natürliche Lebensgrundlagen“ seien so hochwertige Güter, dass die Aussage fraglich erscheine, Variante I liege im überwiegenden öffentlichen Interesse der Allgemeinheit und deshalb scheide Variante II aus. Wie die UVS deutlich zeige, sei es genau umgekehrt.

Es werde daher eindringlich gebeten, Variante II zu realisieren.

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum**, Neustadt a.d.W., erklärt, Bewertung und Gewichtung zwischen den beiden verbleibenden Varianten seien nachvollziehbar, auch wenn landeskulturelle bzw. landwirtschaftliche Belange in diese Betrachtung nicht einbezogen worden seien. Aus Sicht der Landwirtschaft sei Variante II die wesentlich günstigere Variante, da hier sehr geringe Flächenverluste entstünden und die Formverschlechterung der betroffenen Nutzflächen minimal sei.

Im Gegensatz dazu würden bei Variante I die landwirtschaftlichen Nutzflächen, insbesondere auf dem ersten Streckenabschnitt (bis ca. Bau-km 1+250), stark in Mitleidenschaft gezogen. Auch zwischen Bau-km 2+500 und 2+950 sei eine Verschlechterung optimal geformter Nutzflächen zu verzeichnen.

Während man bei der Trassenführung in der Nähe der Brückenköpfe ab Bau-km 2+000 wenig Spielraum habe, wenn man sich an die Planung auf baden-württembergischer Seite anlehnen wolle, stelle sich zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 1+200 die Frage, ob hier die

Trasse nicht auf der K 25 oder zumindest parallel zu dieser geführt werden könne. In diesem Bereich würden die Nutzflächen diagonal durchschnitten und mit einer zusätzlichen Auffahrt belastet. Alternativ dazu könnte eine Trasse auch parallel zum südlich gelegenen Waldrand die Situation günstiger gestalten. Hierbei käme die neue Abfahrt an der B 9 etwa in Höhe der derzeitigen Feldwegebrücke zu liegen.

In jedem Falle sollten die Kosten einer Bodenordnung zur Sicherung einer vertretbaren landwirtschaftlichen Nutzungsstruktur einkalkuliert werden.

Die **Landwirtschaftskammer** Rheinland-Pfalz, Neustadt a.d.W., teilt mit, dass Variante I unmittelbar nach der Rheinquerung die Bewirtschaftungsflächen des Hofgutes Ludwigsau durchschneide. Es handele sich hierbei um einen landwirtschaftlichen Betrieb, dessen bewirtschaftete Flächen arrondiert um die Hofstelle lägen und die zur Sicherung seiner Existenz zu erhalten seien. Im weiteren Verlauf (nach Querung des Altwassers) durchschneide die Trasse diagonal die letzte, landwirtschaftlich gut nutzbare Gewanne in Wörther Gemarkung. Die hier vorherrschenden Bodenverhältnisse seien als sandige Lehmböden mit Bodenpunkten um die 70 einzustufen und daher hinsichtlich der Ertragsfähigkeit als „sehr gut“ zu beurteilen. Auch seien die Böden kaum von Grundwasser bzw. Druckwasser beeinflusst. Die Flächen hätten darum für die Landwirtschaft eine Vorrangfunktion. Zudem seien hier durch Landtauschmaßnahmen und freiwillige Zusammenlegungsmaßnahmen der Bewirtschafter untereinander gut zu bewirtschaftende Einheiten entstanden. Realisiere man Variante I, wären unzumutbare Flächenverluste für die hier wirtschaftenden Betriebe (3 Haupt- und 3 Nebenerwerbsbetriebe) zu verzeichnen, verbunden mit einer Zerstörung der agrarstrukturellen Verhältnisse.

Mittlerweile liege der Bebauungsplan „Landeshafen West“ für das Teststreckengelände von DaimlerChrysler vor, wonach die Anbindung der Straße an das Gewerbegebiet gegenüber der Darstellung im Plan weiter östlich vorgesehen sei. Variante I sei folglich nicht mehr aktuell und stimme mit den bereits vorhandenen Bauleitplanungen nicht überein.

Schließlich tangiere die Trasse der Variante I im westlichen Bereich einen weiteren landwirtschaftlichen Betrieb. Auch dieser werde, wie das Hofgut Ludwigsau im Osten, mit erheblichen und unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen konfrontiert. Die zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfte hier aufgrund der Vorbelastungen (z. B. Trasse der B 9, angrenzendes Teststreckengelände) an die Grenze der Zumutbarkeit stoßen.

Bedauerlicherweise würden sich in den Unterlagen keine Aussagen hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die Landwirtschaft finden. Die Planung erweckt vielmehr den Anschein, dass auf das landwirtschaftlich genutzte Gelände ohne Berücksichtigung der Auswirkungen auf die hier ansässige Landwirtschaft und ihre Strukturen zurückgegriffen werden könne. Dabei sei die Landwirtschaft nicht nur durch den engeren Trassenverlauf betroffen. Eine zusätzliche Betroffenheit ergebe sich durch Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung der tangierten Natura 2000-Gebiete. Die vorgeschlagenen Flächen für die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung seien gem. der UVS bis auf eine Waldfläche ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen habe demnach einen weiteren Verlust von Nutzflächen zur Folge. Auch wenn es sich nach Auffassung der Verfasser bei diesen Flächen um Gebiete handele, die in Natura 2000-Gebieten bzw. am Waldrand liegen würden und mit der Landespflegebehörde des Kreises abgestimmt seien, hätten diese Flächen nach wie vor eine große Bedeutung für die ansässigen Betriebe und seien als landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten. In diesem Zusammenhang werde ferner darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung mit der Landwirtschaft diesbezüglich nicht stattgefunden habe. Auch die weiteren vorgeschlagenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen würden landwirtschaftlich genutzte Bereiche treffen.

Variante I und die hiermit verbundenen Nachteile für die Agrarstruktur sowie die aus der Variante resultierende zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen könnten daher nicht akzeptiert werden.

Aus Sicht der Landwirtschaft werde Variante II favorisiert, da sie nicht auf Nutzflächen projektiert sei und damit die geringsten Nachteile für die Landwirtschaft aufweise. Mit dieser Variante werde auch dem Grundsatz der schonenden Inanspruchnahme von Grund und Boden Rechnung getragen. Des Weiteren sei nicht erkennbar, aus welchen Gründen Variante II mit vielen Unwägbarkeiten behaftet sein solle und eine Realisierung daher in Frage gestellt werde.

In Bezug auf die Nutzung sowohl der bestehenden als auch einer ggf. neuen 2. Rheinbrücke werde darauf hingewiesen, dass eine Verbindung für den landwirtschaftlichen Verkehr in Richtung Karlsruhe erhalten bleiben müsse. Insbesondere die Erreichbarkeit des Rheinhafens habe für die gesamte Region Südpfalz eine große Bedeutung, da er vom landwirtschaftlichen Verkehr zum Laden von Dünger, Mais und sonstigen Produkten angefahren werde.

Resümierend bleibe festzuhalten, dass für die Landwirtschaft nur eine Parallelbrücke zur bestehenden Brücke in Betracht komme. Variante I werde aufgrund der landwirtschaftlichen Betroffenheiten, der Nachteile für die Agrarstruktur, des Flächenverlustes sowohl durch die Trasse, als auch durch die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Kohärenzmaßnahmen, abgelehnt.

Die **Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH**, Karlsruhe/Frankfurt, hat keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben.

Sollte Variante II zur Ausführung kommen, weise man darauf hin, dass für die dann zu planenden 2 Querungen mit den Bahnstrecken rechtzeitig entsprechende Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der DB Netz AG abzuschließen seien.

Die Trasse der Variante II wird an verschiedenen Stellen von mehreren Telekommunikationslinien der **Deutschen Telekom AG**, Kaiserslautern, gekreuzt. Es sei nicht ausgeschlossen, dass diese geschützt, geändert oder verlegt werden müssten. Die erforderlichen Maßnahmen müssten im Rahmen des folgenden Planfeststellungsverfahrens abgestimmt werden.

Die **Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH**, Ludwigshafen/Rh., erklärt, dass Variante I den Landeshafen Wörth bzw. das Industrieanschlussgleis tangiere.

Im Bereich der Überquerung des Industrieanschlussgleises sei darauf zu achten, dass der Regellichraum gem. Eisenbahn-Bau-Betriebsordnung, 2. Abschnitt, Bahnanlagen § 9, eingehalten werde. Für die Möglichkeit einer Elektrifizierung der Gleisstrecke müssten zusätzlich zum Regellichraumprofil die Mindestfahrdrahthöhe der Oberleitung über Schienenoberkante sowie ein Sicherheitsabstand der Oberleitung zum Brückenbauwerk berücksichtigt werden.

Weiterhin sei bei der Errichtung der Brücke darauf zu achten, dass der Betrieb im Hafen Wörth nicht beeinträchtigt werde.

Nach Aussagen der **Pfalzwerke AG**, Ludwigshafen/Rh., befinden sich im Bereich der beiden Varianten eine Vielzahl an Hauptversorgungsleitungen.

Bei Konkretisierung einer Trasse werde man im nachfolgenden Verfahren detailliert dazu Stellung nehmen.

Bereits jetzt sei erwähnt, dass notwendig werdende Sicherungs- und/oder Änderungsmaßnahmen an den Versorgungsleitungen mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand verbunden seien.

Die **RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH**, Dortmund, erläutert, dass das Vorhaben die 220-/380-kV-Gemeinschaftsleitung Mutterstadt - Maximiliansau der RWE/PW

tangiere bzw. kreuze.

Den Leitungsverlauf der Freileitung mit Leitungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen in den beiden Kreuzungsbereichen könne den beigefügten Lageplänen im Maßstab 1 : 2000 entnommen werden.

Bei Ausführung der Variante II könne man Einverständnis auf Grundlage des zugehörigen eingereichten Lageplanes (Anlage 5) mit Stand November 2005 grundsätzlich in Aussicht stellen.

Bei Ausführung der Variante I werde es auf Grundlage des zugehörigen eingereichten Lageplanes (Anlage 4) , Stand November 2005, eventuell erforderlich, die genannte Freileitung im Spannungsfeld der Masten 164 bis 165 zu erhöhen. Hierzu sei es erforderlich, mindestens einen der beiden benachbarten Masten durch einen höheren Mast an neuem Standort zu ersetzen.

Bei weiteren Planungen zur Variante I werde daher gebeten, folgendes zu berücksichtigen:

Die Errichtung und der Betrieb sowie die Änderung von Hochspannungsfreileitungen bedürften gemäß § 11 a EnWG (Stand Aug. 2001) der Planfeststellung, soweit dafür nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine UVP durchzuführen sei. Andernfalls bedürften sie der Plangenehmigung.

Alle geplanten Leitungsbaumaßnahmen (Neubau und Umbau) seien daher zunächst auf ihre Umweltverträglichkeit hin zu prüfen. Diese Prüfung müsse im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme (allumfassende Konzentrationswirkung) erfolgen.

Es werde daher gebeten, den für Variante I eventuell erforderlichen Leitungsumbau im Genehmigungsverfahren mit planfestzustellen.

Nach Erteilung der öffentlich-rechtlichen Genehmigung müssten noch weitere 10 bis 12 Monate für Ausschreibung und Umbau der Freileitung berücksichtigt werden.

Die Kosten für den eventuell erforderlich werdenden Leitungsumbau seien gemäß Rahmenvertrag vom Straßenbaulastträger zu tragen.

Für die Erstellung der im Rahmen des Genehmigungsverfahrens benötigten Planunterlagen für den Freileitungsumbau würden eine Kostenübernahmeerklärung des Straßenbaulastträgers und eine Vorlaufzeit von ca. 6 Monaten benötigt.

Man bitte darum, dies bei der Variantenabwägung zu berücksichtigen.

Weiterhin werde um weitere Beteiligung am Raumordnungsverfahren sowie rechtzeitige Beteiligung im Vorfeld an dem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren der o. g. Baumaßnahme gebeten.

Die **Industrie- und Handelskammer für die Pfalz**, Ludwigshafen/Rh., hat für die Anfertigung der Stellungnahme die Positionen der anliegenden bzw. betroffenen Unternehmen zu dem geplanten Bauvorhaben abgefragt. Aus den Rückäußerungen sowie der Bewertung unter dem Gesichtspunkt des § 1 Abs. 1 IHK-Gesetz findet die Zielsetzung des beantragten Projektes die volle Zustimmung der IHK.

#### 1. Grundsätzliche Bewertung:

Die aktuelle Verkehrssituation und die zu erwartenden Verkehrszuwächse in den kommenden Jahren würden den Bau einer 2. Rheinquerung zwischen Wörth am Rhein und Karlsruhe dringend erforderlich machen. Insbesondere in den Streckenabschnitten „Wörther Kreuz“ (A 65) und „AS Knielingen“ (B 10) würden sich in den Hauptbelastungszeiten schon heute

erhebliche Störungen im Verkehrsfluss ergeben. Diese würden sich durch den prognostizierten Verkehrszuwachs noch deutlich verschärfen.

Erschwerend komme hinzu, dass mittelfristig umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an dem vorhandenen Brückenbauwerk durchzuführen seien, die zu Teil- bzw. Vollsperrungen führen könnten. Hierdurch würde die Wirtschaft gerade in der Südpfalz und in der Region Karlsruhe, aber auch der großräumigere Wirtschaftsverkehr empfindlich getroffen, da Umfahrungen nur mit einem nicht zu vertretenden Aufwand möglich wären. Zu berücksichtigen sei auch, dass ein Grossteil der Verkehrsbelastung durch den täglichen Pendlerverkehr verursacht werde.

Für die Wirtschaft und die Region sei die Umsetzung des Verkehrsinfrastrukturvorhabens daher von herausragender Bedeutung. Losgelöst von der Wahl einer Variante müsse schnellstmöglich eine neue Rheinquerung zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein realisiert werden.

## 2. Beurteilung der Varianten:

Nach Prüfung der Unterlagen ergebe sich aus verkehrstechnischer Sicht folgende Beurteilung:

### Variante II – „Parallelvariante“

Variante II führe zu keiner spürbaren Entlastung der Verkehrssituation in der Region Wörth am Rhein/Karlsruhe. Durch die Wahl einer Paralleltrasse bliebe es dauerhaft bei einem Nadelöhr zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein. Diese Situation werde insbesondere durch die angenommene Verkehrsprognose von 100.000 Kfz/24 h im Jahre 2025 noch verschärft. Hier sei es dringend geboten, den Verkehr bestmöglich zu entzerren. Dies könne durch eine Parallelvariante nicht erreicht werden. Angesichts des noch stark wachsenden Verkehrs würde eine Parallelbrücke zudem die angrenzenden Wohngebiete (Maximiliansau, Wörth am Rhein und Karlsruhe West) mit zusätzlichen Schadstoffemissionen und Lärm belasten. Dies sollte vermieden werden.

### Variante I – „Nordvariante“

Es werde daher die Umsetzung der im ROV bevorzugten Variante I unterstützt. Die Nordvariante führe zur Entzerrung des derzeitigen und zukünftigen Verkehrsflusses. In der getroffenen Prognose könnten ca. 25.000 Kfz/24 h über die neue Nordvariante abfließen und zu einer Verbesserung der Belastungen am „Wörther Kreuz“ (A 65/ B 9) beitragen. Insofern könnte der Verkehr in beide Fahrtrichtungen schon vor der Rheinquerung besser gesteuert werden. Zudem lasse die Nordvariante auch eine wünschenswerte und nötige Anschlusslösung auf baden-württembergischer Seite zu. Priorität müsse zwar zunächst angesichts der Baufähigkeit der bestehenden Rheinbrücke einer neuen Rheinquerung zugemessen werden, allerdings sollte auch bald eine bessere Verkehrsführung im Raum Karlsruhe erreicht werden, um dort ebenfalls das erkennbare Nadelöhr auf der B 10 zu entlasten.

## 3. Aspekte des Gesundheits-, Umwelt- und Katastrophenschutzes:

Der Verkehrsfluss zwischen dem „Wörther Kreuz“ und der AS „Knielingen“ (B 10) sei bereits heute oftmals in Spitzenstunden wegen Überlastung gestört. Durch die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten an der vorhandenen Rheinbrücke und die in der Verkehrsuntersuchung prognostizierte Steigerung der Verkehrsbelastung um 25 % bis zum Jahr 2025 werde diese Situation weiter verschärft.

Häufiges Abbremsen und erneutes Anfahren von Kraftfahrzeugen bei Störungen im Verkehrsfluss führe jedoch zu einer massiven Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie einer deutlichen Steigerung des Kraftstoffverbrauchs. So versechsfache allein das Absinken der Durchschnittsgeschwindigkeit in Stausituationen von 50 km/h auf Fußgänger-

geschwindigkeit den Kraftstoffverbrauch. Um die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Lärm und Schadstoffe und den Verbrauch wertvoller und knapper Rohstoffe so gering wie möglich zu halten, sei deshalb ein stetiger und ungestörter Verkehrsfluss unbedingt anzustreben.

Zusätzliche Kapazitäten in Form einer neuen Rheinbrücke müssten deshalb - insbesondere auch aus Umwelt- und Gesundheitsaspekten - möglichst rasch geschaffen werden, um die anstehenden und eilbedürftigen Instandhaltungsarbeiten an der bestehenden Rheinbrücke und die Steigerung im Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren bewältigen zu können.

Der im Erläuterungsbericht beschriebenen Variante I (Nordbrücke) sei dabei aus Sicht des Gesundheits-, Umwelt- und Katastrophenschutzes insgesamt der Vorrang zu geben.

Gutachterliche Bewertungen kämen zu dem Schluss, dass neben der unzureichenden verkehrlichen Wirkung der Variante II auch zusätzliche Überschreitungen der Grenzwerte für Lärm- und Luftschadstoffe in bewohnten Gebieten zu erwarten seien. Insbesondere könnte es Konflikte mit den aus Vorsorgegründen sehr niedrig definierten Beurteilungswerten für die menschliche Gesundheit geben.

Die Nordbrücke sei auch aus Aspekten des Katastrophenschutzes als die bessere Variante einzustufen. So müssten bei der Verwirklichung der Variante II weitere Durchlässe geschaffen werden, die zum Schutz der Bevölkerung bei Hochwasser alle zu schließen wären.

Bei einer reinen Fokussierung auf Naturschutzaspekte schneide die Variante II günstiger ab. Die im Erläuterungsbericht genannten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten bei der Umsetzung der Variante I könnten jedoch durch geschickte Trassenführung minimiert und eine Schädigung prioritärer Lebensraumtypen vermieden werden. Eine Gefährdung des Zusammenhangs des europäischen Natura-2000-Netzes bestehe darüber hinaus auch bei Variante I nicht: Durch die Umsetzung des - im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegten - Maßnahmenkonzeptes könne sichergestellt werden, dass die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete ausgeglichen würde und die Netzkohärenz unbeschadet bliebe. Seitens der IHK Pfalz würden sich daher aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Umsetzung der Variante I ergeben.

Die Realisierung der Nordbrücke würde außerdem eine bessere Erschließung und Anbindung des Landeshafens Wörth an das großräumige Straßennetz erreichen, mit dem Ergebnis, dass sich der Anteil der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt am Güterverkehr erhöhen würde.

Vor dem Hintergrund der hier genannten Gesundheits-, Umwelt- und Sicherheitsaspekte befürworte und bevorzuge man eine Umsetzung der Variante I. Innerhalb dieser Planungsvariante sollte die Trassenführung so gewählt werden, dass die anstehenden Genehmigungsverfahren zügig abgeschlossen würden und der Brückenbau rasch realisiert werde. Nur so könne gewährleistet werden, dass der neue und dringend benötigte "Bypass" rechtzeitig zu den eilbedürftigen Instandhaltungsarbeiten an der bestehenden Rheinbrücke fertig gestellt würde.

#### 4. Restriktionen für die Detailplanung:

Nach den Rückäußerungen der betroffenen Unternehmen (bevorzugte Variante I) sollten folgende Punkte bei den Planungen berücksichtigt werden:

Im Bereich der Überquerung des Industrieanschlussgleises sei darauf zu achten, dass der Regellichtraum gem. Eisenbahn-Bau-Betriebsordnung (EBO, 2. Abschnitt Bahnanlagen, § 9) eingehalten werde. Für die Möglichkeit einer Elektrifizierung der Gleisstrecke müsse zusätzlich zum Regellichtraumprofil die Mindestfahrdrahthöhe der Oberleitung über Schienenoberkante sowie ein Sicherheitsabstand der Oberleitung zum Brückenbauwerk berücksichtigt werden.

Die Zufahrt vom Hafengelände auf das Werksgelände der DaimlerChrysler AG und umgekehrt müsse für den reibungslosen Ablauf der logistischen Prozesse bei den betroffenen Unternehmen weiterhin gewährleistet werden.

Der Gütertransport zwischen dem Firmengelände der DaimlerChrysler AG und dem Hafen werde derzeit über die Industrieanschlussgleise am Tor 5 mit Lkw, Waggons und Container abgewickelt. Für den Staplerverkehr der Container (Reachstackers) müsse die Durchfahrts- höhe der möglichen Brückenkonstruktion mindestens 8,0 m über Straßenoberkante sowie eine Breite von mindestens 12,0 m betragen.

Während der Bauphase sollte die Anbindung des Landeshafens/Gewerbegebietes an das übergeordnete Fernstraßennetz sichergestellt sein und die Beeinträchtigung des Hafenbe- triebes auf das notwendige Maß reduziert werden.

#### 5. Fazit:

Der Neubau einer zweiten Rheinquerung zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein werde ausdrücklich unterstützt. Von den vorgestellten Planungsvarianten erscheine Variante I als die aus verkehrstechnischer und ökonomischer Sicht klar vorzugswürdige Variante. Zwar führe sie zu etwas größeren Eingriffen in den Naturhaushalt, diese seien aber gerade im Hinblick auf die Mehrbelastung der Bevölkerung im Fall der Variante II absolut hinnehmbar. Zudem führe Variante II zu keiner echten Verkehrsentlastung. Das bestehende Nadelöhr auf der B 10 würde nicht entschärft, sondern angesichts des zu erwartenden Verkehrszuwach- ses noch verschärft.

Die Realisierung der Variante I führe außerdem zu einer erheblichen Verbesserung der Standortqualität für die regional ansässigen Wirtschaftsunternehmen. Gerade für das In- dustriegebiet „Oberwald“ erwarte man aufgrund der dann sehr guten Verkehrsinfrastruktur weitere Neuansiedlungen von Unternehmen. Somit würden durch die Realisierung der Vari- ante I auch positive Impulse für die regionale Wirtschaft und eine weitere Stärkung gerade des Wirtschaftsstandortes Südpfalz erreicht.

Dem **Landesamt für Denkmalpflege - Abt. Archäologische Denkmalpflege** -, Speyer, liegen für den Bereich der zwei Trassen keine Informationen über archäologische Fundstel- len bzw. Grabungsschutzgebiete vor.

Es sei jedoch nur ein geringer Teil der tatsächlichen im Boden vorhandenen, prähistorischen Denkmale bekannt. Daher sei bereits im ROV festzuschreiben, dass folgende Punkte in die nachfolgenden Verfahren zu übernehmen seien:

1. Bei der Vergabe der Erdarbeiten (wie Oberbodenabtrag und Kanalisation) habe der Planungsträger bzw. die Gemeindeverwaltung sowie für die späteren Erdarbeiten der Bauträger/Bauherr die ausführenden Baufirmen vertraglich zu verpflichten, dem Lan- desamt zu gegebener Zeit rechtzeitig den Beginn der Arbeiten anzuzeigen, damit diese in den entsprechenden Teilbereichen überwacht werden könnten.
2. Die ausführenden Baufirmen seien eindringlich auf die Bestimmungen des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes vom 23.3.1978 (GVBl. 1978, Nr. 10, Seite 159 ff) hin- zuweisen. Danach sei jeder zutagekommende archäologische Fund unverzüglich zu melden, die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen und die Gegen- stände sorgfältig gegen Verlust zu sichern.
3. Absatz 1 und 2 würden Bauträger/Bauherrn bzw. entsprechende Abteilungen der Verwaltung jedoch nicht von der Meldepflicht und Haftung gegenüber dem Lan- desamt für Denkmalpflege entbinden.

4. Sollten wirklich archäologische Objekte angetroffen werden, so sei der archäologischen Denkmalpflege ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, planmäßig, den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend, durchgeführt werden könnten. Im Einzelfall sei mit Bauverzögerungen zu rechnen.
5. Kostenträger für eventuell notwendige Rettungsgrabungen sei der Träger der Baumaßnahme.
6. Es werde extra darauf hingewiesen, dass die Meldepflicht besonders für die Maßnahmen (Mutterbodenabtrag) zur Vorbereitung der Maßnahmen gelte. Die entsprechenden Abteilungen seien darauf hinzuweisen.

Die Punkte 1 – 6 seien auch in die Bauausführungspläne als Auflagen zu übernehmen.

Rein vorsorglich weise man darauf hin, dass sich im Planungsgebiet bisher nicht bekannte Kleindenkmäler (wie historische Grenzsteine) befinden könnten. Diese seien selbstverständlich zu berücksichtigen bzw. dürften von Planierungen o.ä. nicht berührt oder von ihrem angestammten, historischen Standort entfernt werden. Sollte ein Versetzen des Kleindenkmals unbedingt notwendig sein, so sei dies mit dem Landesamt im Detail abzuklären und nur in Anwesenheit einer vom Landesamt beauftragten Person zulässig.

Nach Angaben des **Wasser- und Schifffahrtsamtes**, Mannheim, kreuze die geplante Brücke etwa bei Rhein-km 362,0 bzw. 363,0 die Bundeswasserstraße.

Für die Errichtung und den Betrieb der Anlage werde eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG erforderlich, für die detaillierte Planunterlagen in 3-facher Form zur Prüfung einzureichen seien. Zudem werde mit dem Betreiber ein privatrechtlicher Vertrag über die Nutzung bundeseigener Flächen abgeschlossen.

Hinsichtlich der aufgeführten Varianten sei aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht folgendes anzumerken:

Variante I:

Für die weitere Planung der Variante I sei zu berücksichtigen, dass das Fahrwasser des Rheins Pfeilerfrei zu überspannen sei. Die erforderliche Pfeilerfreie Kreuzung sei vom WSA Mannheim aufgrund des Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr vom 16.06.1995 „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein“ gemäß Vorgabe der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verbindlich festgelegt.

Des Weiteren sei festzustellen, dass bei der Umsetzung von Variante I der Landpfeiler der Brücke am rechten Ufer auf WSV-Gelände im Bereich des ehemaligen Pionierhafens positioniert wäre. Im Pionierhafen werde zeitweise Schwergut umgeschlagen. In diesem Zusammenhang sei zu berücksichtigen, dass die Möglichkeit des Schwergutumschlages bei der Errichtung und Benutzung der Anlage uneingeschränkt erhalten bleibe.

Variante II:

Die neue Bücke bei Variante II überquere den Rhein parallel zur bestehenden Brücke. Bei dieser Variante könnten die Pfeiler der bestehenden Straßen- und Eisenbahnbrücke berücksichtigt werden. Ein Flusspfeiler in einer Linie zu den bestehenden Pfeilern wäre zulässig.

Variante I und II:

Für beide Varianten sei die Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 über dem jeweils geltenden HSW vorzusehen. Diese Höhe müsse auf der Breite der Schifffahrtsrinne von 92 m eingehalten werden. Zudem sei die neue Rheinbrücke so anzuordnen und auszubilden, dass

die Radarfahrt nicht beeinträchtigt werde. Eine entsprechende Bauweise sei erforderlich bzw. es müssten Absorbermatten, Gitterroste oder geeignete andere Maßnahmen ergriffen werden, um negative Auswirkungen auf die Radarfahrt zu vermeiden.

Generell sei festzuhalten, dass für die Umsetzung der Maßnahme die erwähnten Rahmenbedingungen bereits im Vorfeld mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim geklärt werden müssten.

Die **Wehrbereichsverwaltung West**, Wiesbaden, gibt an, dass die B 10 Teil des Militärstraßengrundnetzes sei. Es werde daher um weitere Beteiligung im Planfeststellungsverfahren gebeten.

Das **Zentralreferat Gewerbeaufsicht** der SGD Süd erklärt, dass im Plangebiet unterirdische Fernleitungen zum Transport brennbarer Flüssigkeiten folgender Betreiber verlaufen würden:

- BASF AG, Ludwigshafen/Rh.
- Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Idar-Oberstein
- SPSE, Karlsruhe

Gegen die Planung bestünden keine Bedenken, sofern eine Abstimmung mit den genannten Leitungsbetreibern erfolge.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz** der SGD Süd, Neustadt a.d.W., nimmt zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:

#### Wasserwirtschaft:

##### 1. Gewässerkreuzungen/- überbauungen:

Neben der Kreuzung des Rheines seien bei Variante I der Wörther Altrhein sowie mehrere Alt- und Stillwasserbereiche von der Trassenführung betroffen. Der Wörther Altrhein solle mit einem Brückenbauwerk gequert werden, der Altwasserbereich "Blinder Haken" sowie weitere Stillwasserbereiche würden überbaut. Diese Maßnahmen seien aus wasserwirtschaftlicher Sicht zwar möglich, bedürften jedoch einer sorgfältig und frühzeitig abgestimmten weiteren Planung.

##### 2. Flächenversiegelung/Niederschlagswasserbewirtschaftung:

Durch die Maßnahmen komme es zu großflächigen Flächenversiegelungen. Ein Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung sei in der weiteren Planung frühzeitig mit der Regionalstelle abzustimmen. Der anfallende Oberflächenabfluss sei detailliert zu ermitteln. Ein gegenüber dem ursprünglichen Zustand vermehrter Oberflächenabfluss verpflichte gem. §§ 61, 62 LWG zum Ausgleich der Wasserführung.

##### 3. Grundwassermessstellen/Grundwasser:

Variante I tangiere die Grundwassermessstelle 1162 des Landes Rheinland-Pfalz im Anschlussbereich an die bestehende K 25.

Inwieweit die Messstelle direkt von der Trasse betroffen sei, könne anhand der derzeit vorliegenden Plangrundlage nicht gesagt werden.

Sollte sich eine direkte Betroffenheit durch den Straßenbau ergeben, habe man sich zwecks Abstimmung mit der Regionalstelle in Verbindung zu setzen.

Bei Variante II sei die Vergrößerung des bereits bestehenden Trogbauwerkes (Grundwasserwanne) erforderlich. Die Grundwasserabsenkung sei während der Bauzeit der Wanne auf

den unmittelbaren Arbeitsbereich zu beschränken. Hinsichtlich der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung und der mögl. Veränderung der Grundwasserströme sei bei Weiterverfolgung der Trasse zur Beurteilung ein hydrogeologisches Gutachten vorzulegen.

#### 4. Rheinhauptdeich/Überschwemmungsfläche:

Variante I quere etwa bei Rhein-km 363,375 den Rheinhauptdeich. Landseits des Rheinhauptdeiches befinde sich eine 150 m breite, wasserseits eine 75 m breite Schutzzone. Wie aus den Lageplänen und dem Höhenplan (Anlage 6, Blatt-Nr. H) hervorgehe, solle der Rheinhauptdeich überschüttet werden. Diese Maßnahme sei frühzeitig mit der Regionalstelle abzustimmen.

Mit dieser Variante sei auch eine Aufschüttung innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Rheines verbunden. Der verlorengelassene Retentionsraum sei zu ermitteln und auszugleichen.

In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass der Bemessungsabfluss (HQ 200 – Pegel Maxau = 5000 m<sup>3</sup>/s) gem. den zweidimensionalen Wasserspiegellagenberechnungen im Bereich des o.g. Rhein-km bei 106,50 m+NN liege.

#### 5. Vorbeugender Hochwasserschutz:

Es werde darauf aufmerksam gemacht, dass sich die Trassen im Gebiet der durch Deiche, Schöpfwerke und Hochwassermauern gegen Rheinhochwasser geschützten Rheinniederung befänden. Bei einem Versagen der Hochwasserschutzanlagen sei es möglich, dass das Gebiet zwischen Rheinhauptdeich und Hochufer überflutet werde. Es werde deshalb darauf hingewiesen, dass sich auch bei einer Zustimmung kein Anspruch auf Verstärkung oder Erhöhung der Hochwasserschutzanlagen ableiten lasse.

Mit der Fortschreibung des ROP Rheinpfalz werde verstärkt dem Leitbild einer nachhaltigen Hochwasservorsorge in der Region durch Ausweisung von Vorranggebieten und Vorbehaltsgebieten mit dem Schwerpunkt Hochwasserschutz entsprochen. Bei der Fläche zwischen Hochwasserschutzanlage und Hochufer handele es sich um ein solches Vorbehaltsgebiet.

In den überschwemmungsgefährdeten Bereichen am Rhein (also auch in den Vorbehaltsgebieten) sollten entsprechend dem "Hochwasseraktionsplan Rhein" der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) die Schadensrisiken gemindert werden.

#### Abfallwirtschaft/Bodenschutz:

##### 1. Altablagerungen:

Das Vorhaben tangiere möglicherweise die bodenschutzrechtlich relevante Altablagerung Nr. 33400501218. Sollte die Altablagerung betroffen sein, werde im weiteren Verfahren um Vorlage von Detailplänen (u.a. mit Fl.Nr. usw.) gebeten, um den genauen Verlauf bzw. das weitere Vorgehen beurteilen zu können.

Altstandorte seien noch nicht erfasst worden. Es werde darauf hingewiesen, dass sich im betreffenden Bereich Altstandorte befinden könnten. Auch Altstandorte unterlägen der bodenschutz-/altlastenrechtlichen Überwachung. Entsprechendes gelte für schädliche Bodenveränderungen und Verdachtsflächen.

##### Hinweis:

- Die Einstufung der jeweiligen Flächen sei u.a. abhängig von der maßgebenden Nutzung (tatsächliche bzw. planungsrechtlich zulässige i.S.v. § 4 (4) BBodSchG). Ändere sich diese, könne das zu einer anderen Beurteilung führen.

- Sollten sich abweichende oder weitere Erkenntnisse über abgelagerte Abfälle (Altablagerungen), stillgelegte Anlagen, bei denen mit umweltgefährlichen Stoffen umgegangen worden sei (Altstandorte) oder gefährverdächtige Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen wie z.B. Schadstoffverunreinigungen, Bodenverdichtungen oder -erosionen (Verdachtsflächen bzw. schädliche Bodenveränderungen) vorliegen oder sich ergeben, werde um Mitteilung gebeten.

Da die Altablagerungen nach den Ergebnissen der Erhebung neben Bauschutt und Erdaushub z.T. auch noch verrottbare Abfälle (Siedlungsabfälle) enthielten, könne auch heute noch eine Gasentwicklung nicht ausgeschlossen werden.

Hieraus ergebe sich grundsätzlich die Besorgnis möglicher Gasschäden (z.B. am Bewuchs auf und in der Nähe der Ablagerungsstelle) sowie möglicher Gefährdungen bei Überbauung (Gesundheits- und Explosionsgefahr). Bei alten Ablagerungen seien diese erfahrungsgemäß zwar nicht sehr wahrscheinlich, könnten jedoch auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Näheres könnten nur intensivere Nachforschungen und Untersuchungen vor Ort ergeben.

Daneben sei bei solchen Ablagerungsstellen aufgrund der Abbauprozesse in besonderem Maße mit Setzungen und Verschiebungen zu rechnen, die Gebäude und Anlagen gefährden und Nutzungen erheblich beeinträchtigen könnten.

Bei als altlastverdächtig eingestuften Flächen und bei Verdachtsflächen bedürften Nutzungsänderungen, insbesondere Eingriffe in den Untergrund oder die Überbauung, grundsätzlich der Zustimmung der SGD Süd als der für den Vollzug des Bodenschutzes zuständigen Behörde (Bodenschutzbehörde). Diese Flächen unterlägen der bodenschutzrechtlichen Überwachung.

Über die Zulässigkeit eines Vorhabens - sofern es eine der registrierten Altablagerungen berühre - könne erst dann entschieden werden, wenn die Gefährdungsabschätzung i.S.v. § 9 BBodSchG bzw. eine schädliche Bodenveränderung i.S.v. § 2 (3) BBodSchG vorliege und dementsprechend Sanierungsmaßnahmen erforderlich seien oder nicht. Dazu seien in aller Regel weitere Erhebungen (historische Recherche durch Befragungen, Auswertung von Akten, Karten, Luftbildern u.ä.) sowie örtliche Untersuchungen (Schürfe, Sondierungen, Bohrungen u.ä., chemische Analysen von Boden-, Wasser- und ggf. Luft- und Bodenluftproben) notwendig. Soweit die Bodenschutzbehörde diese Nacherhebungen und Untersuchungen im Wege der Amtsermittlung nach § 9 BBodSchG nicht durchführe oder gegenüber dem Pflichtigen anordne, könnten sie von Dritten veranlasst werden. Es sei sicherzustellen, dass die Arbeiten durch einen qualifizierten Sachverständigen durchgeführt würden. Es empfehle sich die Abstimmung des Untersuchungsprogramms mit der Bodenschutzbehörde. Die Ergebnisse seien ihr zur Bewertung vorzulegen.

Altlastverdacht bedeute nach § 2 (6) BBodSchG, dass bei der Altablagerung bzw. dem Altstandort der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit bestehe. Entsprechendes gelte für die Verdachtsfläche i.S.v. § 2 (4) BBodSchG.

Die Einstufung als altlastverdächtige Fläche bzw. als Verdachtsfläche erfolge durch die Bodenschutzbehörde, bei Altablagerungen und Altstandorten im Rahmen der Erfassungsbewertung nach § 20 (3) LAbfWAG. Diese werde in der Regel allein anhand der Erfassungsdaten bzw. der Aktenlage vorgenommen. Örtliche Untersuchungen seien hierzu nicht erforderlich. Altlastverdächtige Flächen würden gem. § 21 (1) und (3) LAbfWAG im Kataster der altlastverdächtigen Altablagerungen bzw. Altstandorte des Landes Rheinland-Pfalz aufgenommen.

Liege eine Altlast bzw. eine schädliche Bodenveränderung vor, könne die Bodenschutzbehörde auf Grundlage der §§ 10 und 13 BBodSchG die erforderlichen Anordnungen zur Durchführung von Sanierungsuntersuchungen, Vorlage eines Sanierungsplanes, Durchfüh-

zung von Sanierungsmaßnahmen oder sonstigen Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen treffen.

Neue Erkenntnisse über die betreffende Fläche oder inzwischen eingetretene Veränderungen (Nutzungsänderungen, Bebauung o.ä.) könnten eine Neubewertung erforderlich machen, die zu einer anderen Einstufung der Fläche führe. Sie seien der Bodenschutzbehörde deshalb mitzuteilen.

## 2. Auffüllungen:

Auffüllungen dürften nur mit einwandfreiem, nicht verunreinigtem Material erfolgen. Dabei seien sowohl die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie für Schadstoffe, für die in der BBodSchV keine Vorsorgewerte festgelegt seien, die Zuordnungswerte  $Z_0$  bis  $Z_{1,1}$  der Technischen Regel der LAGA „Anforderungen an die stoffl. Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ im Eluat und Feststoffen einzuhalten. Bei der Verwendung von  $Z_{1,1}$ -Material sei ein Abstand von 1 m zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand einzuhalten.

Bei der Auffüllung von Wasserflächen (siehe hierzu auch Ziff. I.1) würden die Materialanforderungen gesondert festgelegt. Ein entsprechender Nachweis sei der Regionalstelle vor Einbau des Auffüllmaterials vorzulegen.

Die **Obere Naturschutzbehörde** der SGD Süd, Neustadt a.d.W., erläutert, dass die Gutachter der UVS zu dem Ergebnis kämen, dass aus naturschutzfachlicher Sicht eindeutig die Variante D 2 zu bevorzugen sei, da diese im Vergleich mit den übrigen Varianten mit weit aus geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sei.

Die Varianten B 1, B 2 und B 3 würden hingegen ganz erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft in Form von

- Neuversiegelung (8,0 - 9,9 ha im Vergleich zu 3,1 ha bei Variante D 2)
- Verlust von Biotopen mit hoher und mittlerer Bedeutung (16,3 - 20,4 ha im Vergleich zu 5,7 ha)
- Beeinträchtigung von Biotopflächen (sehr hohes/hohes Risiko) (57,0 - 63,0 ha – Variante D 2 ohne Auswirkungen)
- Funktionsverlust für ausgewählte Tierarten mit sehr hoher sowie hoher Bedeutung (75,3 - 96,4 ha – Variante D 2 ohne Auswirkungen)
- Beeinträchtigung faunistischer Lebensräume (sehr hohes/hohes Risiko) (37,0 - 58,0 ha – Variante D 2 ohne Auswirkungen)
- Trennwirkung (sehr hoch/hoch) (auf einer Länge von 4,5 - 4,9 km – Variante D 2 ohne Auswirkungen)
- Landschaftsbildbeeinträchtigung (sehr hoch/hoch) (auf einer Länge von 1,15 - 3,05 km – Variante D 2 ohne Auswirkungen)

bedingen.

Durch diese Varianten würden aus naturschutzfachlicher Sicht höchstwertige Flächen verloren gehen bzw. ihre Funktion als faunistische Lebensräume verlieren. Betroffen wären Bereiche von avifaunistisch überregionaler und landesweiter Bedeutung sowie regional und überregional bedeutsame Biotope für Amphibien und Reptilien.

Die Varianten B 1, B 2 und B 3 durchschnittlich jeweils mehrere FFH-Gebiete sowie Vogelschutzgebiete; entsprechende Verträglichkeitsuntersuchungen bzw. Vorprüfungen seien durchgeführt worden. Gemäß den Untersuchungsergebnissen wären alle drei Varianten mit erheblichen Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete „Hördter Rheinaue inkl. Kahnbusch und Oberscherpfer Wald“ und „Wörther Altrhein und Wörther Rheinhafen“ verbunden, die Varianten B 1 und B 2 darüber hinaus mit einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Rheinniederung Neuburg - Wörth“. Variante D 2 bedinge keine Beeinträchtigung

gen von Natura 2000-Gebieten.

Solle eine andere Variante als Variante D 2 umgesetzt werden, sei dies gemäß §27 (2) LNatSchG nur möglich, wenn nachgewiesen werde, dass das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig sei und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben seien.

Da die Varianten B 1 und B 2 darüber hinaus prioritäre Lebensräume im FFH-Gebiet „Rheiniederung Neuburg-Wörth“ erheblich beeinträchtigen würden, wären - sofern eine dieser beiden Varianten umgesetzt werden sollte - gemäß § 27 (3) LNatSchG noch strengere Maßstäbe anzulegen.

Von den drei nördlichen Varianten sei gemäß UVS Variante B 3 aus naturschutzfachlicher Sicht am günstigsten einzustufen, da diese zum einen die geringsten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten beinhalte und zum anderen keine prioritären Lebensraumtypen durchschneide. Allerdings sei auch diese Variante gemäß den Untersuchungsergebnissen mit ganz erheblichen negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie erheblichen Beeinträchtigungen zweier Vogelschutzgebiete verbunden (s. oben).

Für die vom Landesbetrieb favorisierte Variante B 3 seien bzgl. der beiden betroffenen Vogelschutzgebiete Unterlagen zur Ausnahmeprüfung gemäß §27 (2) LNatSchG erarbeitet und den Antragsunterlagen beigefügt worden; in diesen seien auch Angaben bzgl. der gemäß §27 (4) LNatSchG erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ enthalten.

Zu den in den Unterlagen vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen sei Folgendes anzumerken:

#### 1. Umsetzung von Kohärenzmaßnahmen in anderen Natura 2000-Gebieten:

Die vorgeschlagenen Bereiche zur Umsetzung der Kohärenzmaßnahmen befänden sich nahezu vollständig innerhalb ausgewiesener FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete. In diesen Gebieten sei gemäß § 25 (2) LNatSchG ein günstiger Erhaltungszustand für die jeweils zu schützenden Lebensräume und Arten zu sichern oder wieder herzustellen. Das bedeute, dass in den Gebieten, die sich zur Zeit noch nicht in einem günstigen Erhaltungszustand befänden, ohnehin Aufwertungsmaßnahmen vorzunehmen seien. Als Kohärenzmaßnahmen könnten daher nur Maßnahmen anerkannt werden, die über die ohnehin zum Erreichen des günstigen Erhaltungszustandes erforderlichen Maßnahmen hinaus eine Verbesserung bewirken würden. Ob dies möglich sei, könne jedoch zur Zeit nicht abgeschätzt werden, da aufgrund der derzeitigen Datenlage keine eindeutigen Angaben bzgl. des Erhaltungszustandes der Gebiete vorliegen würden. Diese Frage bedürfe daher noch einer abschließenden Klärung.

#### 2. Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen:

Das in den Unterlagen enthaltene Maßnahmenkonzept, das sicherstellen solle, dass die Beeinträchtigungen der Variante B 3 für die Erhaltungsziele der beiden betroffenen Vogelschutzgebiete ausgeglichen werden könnten und die Netzkohärenz unbeschadet bleibe, scheine auf den ersten Blick schlüssig zu sein. Um jedoch die Frage zu klären, inwieweit die vorgesehenen Maßnahmen im Hinblick auf die zu schützenden Arten ihre volle Wirksamkeit entfalten könnten und ob die hierfür erforderlichen ganz spezifischen Anforderungen erfüllt werden könnten, werde es für notwendig gehalten, das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (LUWG) fachgutachterlich heranzuziehen. Das LUWG sei bereits angeschrieben worden; die diesbezüglichen Ergebnisse blieben abzuwarten.

### 3. Realisierbarkeit der Kohärenzmaßnahmen:

Unabhängig von der Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen (s. oben) bleibe ferner die Frage offen, inwieweit die vorgeschlagenen Maßnahmen auch wirklich umgesetzt werden könnten und die definierten Anforderungen eingehalten würden. Dies betreffe z.B. die notwendigen Einschränkungen der Landwirtschaft sowie der Erholungsnutzung, um die Störungsfreiheit der Flächen zu gewährleisten oder den erforderlichen Waldumbau im Naturschutzgebiet „Stixwörth“, ohne den gemäß Unterlagen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Fläche 4 keine Wirkung entfalten könnten.

### 4. Zeitpunkt der Umsetzung bzw. der Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen:

Man weise darauf hin, dass - wie in den Unterlagen richtig ausgeführt - die Kohärenzmaßnahmen die beeinträchtigten Funktionen im Netz „Natura 2000“ soweit wieder herstellen müssten, dass beim Eintritt der Beeinträchtigungen die Kohärenz des Netzes unbeschadet bleibe.

Der Beirat für Naturschutz sei gemäß § 36 (2) LNatSchG über das o.g. Vorhaben unterrichtet worden. In seinem Beschluss zur Sitzung vom 24.01.2006 empfehle der Beirat, sich für die Realisierung der Variante II einzusetzen.

Der Beschluss werde wie folgt begründet:

- Der Eingriff sei u.a. wegen der drastischen Flächeninanspruchnahme der Variante I (Nordbrücke) und zur Vermeidung der Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete mit ihren zahlreichen Zielarten zu minimieren. Auch der Summationseffekt im Hinblick auf andere Vorhaben, die die Zielarten der Vogelschutz-Richtlinie betreffen würden, fehle.
- Es bestehe die Befürchtung, dass durch die Nordvariante zusätzliche Verkehrsströme in anderen Bereichen entstünden (es fehle ein großräumiger Planungskontext und damit auch die Betrachtung der Summationseffekte).
- Emissionen würden nicht minimiert, sondern verteilt.
- Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohles seien entgegen der Darstellung zur Nordvariante nicht gegeben.

Die **Zentralstelle der Forstverwaltung** der SGD Süd, Neustadt a.d.W., gibt nach Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Forstamt Pfälzer Rheinauen folgende Stellungnahme ab:

Nach § 1 Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz (LWaldG) sei Wald in der Gesamtheit und Gleichwertigkeit seiner zahlreichen Wirkungen und unter dem Leitbild der naturnahen Waldbewirtschaftung dauerhaft zu erhalten und zu schützen.

An dieses grundsätzliche Walderhaltungsgebot sei im konkreten Planungsfall zudem ein besonders strenger Maßstab anzulegen, weil von der Variante I seltener und ökologisch besonders hochwertiger Auwald betroffenen sei, dem darüber hinaus auch wegen seiner ortsnahen Lage zu Wörth am Rhein und anderen Siedlungen eine nochmals gesteigerte Bedeutung als Klimaschutz- und Erholungswald zukomme. Nicht zuletzt spiele der Wald in der Rheinebene auch eine besonders prägnante und positive Rolle bei Gestaltung des Landschaftsbildes.

Neben der forstfachlichen Beurteilung komme diese weit überdurchschnittliche Schutzwürdigkeit des Waldes im Plangebiet auch darin zum Ausdruck, dass die von der Variante I betroffenen Wälder in besonderer Weise dem Naturschutz und deshalb großflächig als Natura 2000-Flächen (in Form verschiedener Vogelschutz- und FFH-Gebiete) ausgewiesen seien.

Aus rein forstfachlicher Sicht werde deshalb der Variante II der Vorzug gegeben, weil hierbei die o.a. Waldwirkungen und weitere Umweltgesichtspunkte mit Abstand am geringsten beeinträchtigt würden (vgl. UVS).

Sollte allerdings die Abwägung aller öffentlichen Interessen - hier insbesondere das Schutzgut „Mensch-Wohnen“ auf eine Lösung im Rahmen der Variante I hinauslaufen, so sei aus forstfachlicher Sicht folgendes zu beachten:

Von den aufgeführten Untervarianten B 1, B 2 und B 3, die alle eine erhebliche Wald- und Umweltbeeinträchtigung zur Folge hätten, sei am ehesten noch eine Lösung im Rahmen von B 3 diskutabel. Dabei werde Wert darauf gelegt, dass das als „Rheinanlagen“ bezeichnete Waldgebiet nicht mehr oder weniger mittig durchschnitten, sondern nur möglichst weit östlich (also am Rand des Landeshafens Wörth) tangiert werde. Die dabei erforderliche Waldinanspruchnahme sei nur vertretbar, wenn sie auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt bleibe und der unvermeidbare Funktionsverlust bezüglich der gesetzlich vorgegebenen „Gesamtheit und Gleichwertigkeit der zahlreichen Waldwirkungen“ (§ 1 LWaldG) durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen unstrittig und vollständig kompensiert werde (vgl. auch Nr. 2. der nachfolgenden Hinweise)

Weitere Hinweise:

- Angesichts der zahlreichen aktuell diskutierten Verkehrsplanungen im Projektgebiet wäre es wünschenswert, wenn das Vorhaben „Zweite Rheinbrücke“ im Zusammenhang mit den weiteren Planungen (z.B. „Bienwaldautobahn“) erörtert und entschieden werde, da abhängig von den verschiedenen Varianten eine gegenseitige Beeinflussung sehr wahrscheinlich erscheine.
- Bei der Ermittlung geeigneter Aufforstungsflächen sowie sonstiger funktionsgerechter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen könne das zuständige Forstamt Pfälzer Rheinauen in Bellheim den Antragsteller beraten. Auch bei der Realisierung der Kompensationsmaßnahmen sowie der Ersatzaufforstungen stehe das Forstamt als fachkundiger Dienstleister für eine ordnungsgemäße Durchführung zur Verfügung. In diesem Zusammenhang sei zu beachten, dass nach § 21 (2) LWaldG die Waldbesitzenden bzw. das Forstamt bei entsprechendem Wunsch sogar einen Anspruch darauf hätten, derartige landespflegerische Maßnahmen im Wald auf Kosten des Vorhabensträgers selbst durchzuführen.
- Im Rahmen eines späteren Genehmigungsverfahrens müssten über die öffentlich-rechtliche Beurteilung hinaus die unvermeidbaren Eingriffe und Waldumbaumaßnahmen privatrechtlich mit den Waldbesitzenden geklärt und dabei auch ökonomische Fragen wie Bewirtschaftungsmehraufwand, Hiebsunreifeentschädigung sowie künftiger Nutzenentgang, aber auch eintretende Jagdwertminderungen, verbindlich geregelt werden.

Die **Grundstücksgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG**, Schönefeld, erklärt, dass der Werksstandort Wörth am Rhein von der in Aussicht genommenen Planung in mehrfacher Hinsicht betroffen sei.

1. Allgemeine Gesichtspunkte:

Am Werksstandort Wörth am Rhein seien derzeit, einschließlich dort tätiger Fremdfirmen, rund 10.000 Personen beschäftigt. Jährlich würden nahezu 100.000 Lkw und Unimog das Werk verlassen, das in engem Produktionsverbund mit weiteren Standorten im In- und Ausland stehe. An- und Abtransport von Produktions- und sonstigem Material sowie von fertigen Fahrzeugen erfolge weitgehend über die Straße, zu einem nicht unerheblichen Teil aber auch über den angrenzenden Landeshafen. Die problemlose und gesicherte Erreichbarkeit sei deshalb für den Standort von vitalem Interesse. Diese Bedeutung werde durch die Errichtung eines Entwicklungs- und Versuchszentrums für Lkw, das nördlich des Werksgelän-

des kurzfristig entstehen werde und im ROV noch nicht berücksichtigt worden sei, noch weiter zunehmen. In den letzten Jahren sei immer deutlicher geworden, dass das umgebende Straßennetz, insbesondere im Bereich der B 10 und des „Wörther Kreuzes“, die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht habe. Im Hinblick auf diese Entwicklung und die in absehbarer Zeit notwendige Sanierung der vorhandenen Rheinbrücke begrüße man sehr, dass nunmehr die konkrete Planung für eine zweite Rheinbrücke und die dazu notwendige zusätzliche Anbindung in Angriff genommen werde.

Man gehe davon aus, dass von den beiden im ROV verfolgten Varianten für eine künftige Linienführung die Variante I die deutlich größeren Verwirklichungschancen habe. Die Variante I würde im Falle ihrer Umsetzung zu Flächen- und Funktionsverlusten am Werksstandort führen. Ferner könnte die derzeit vorhandene Anbindung an den Landeshafen und an das damit verbundene Straßennetz, die auch den Zugang zu dem künftigen Entwicklungs- und Versuchszentrum nördlich des Werksstandorts ermöglichen solle, in der heute bestehenden Form nicht aufrechterhalten werden. Dennoch halte man die Variante I für vorzuzugs-würdig, meine allerdings, dass die Trassenführung sowohl im Interesse des Werkes als auch der Allgemeinheit noch optimiert werden sollte.

## 2. Unmittelbare Betroffenheiten des Standorts Wörth am Rhein:

### a) Wegfall von Werksflächen

Im nordöstlichen Randbereich des Werksstandorts befinde sich derzeit eine ca. 20.000 m<sup>2</sup> große Fläche, die einem doppelten Zweck diene. Zum einen würden dort neu produzierte Fahrzeuge vorübergehend abgestellt, zum anderen sei auf Teilflächen eine Geräuschmessstrecke eingerichtet. Diese bestehe im Wesentlichen aus Strecken und Flächen mit unterschiedlichen Straßenbelägen und diene der Messung des Geräuschverhaltens von Lkw. Die Messungen seien im Rahmen der Typenzertifizierung für die Zulassung der Fahrzeuge und zur Qualitätssicherung zwingend notwendig. Im Falle der Verwirklichung einer Linienführung entsprechend Variante I würde diese Fläche vom Werksgelände abgeschnitten; darüber hinaus ginge die für die neue Trasse in Anspruch genommene Fläche für das Werksgelände verloren.

Nach der Planzeichnung solle die neue Straße in diesem Bereich in Hochlage auf einer Dammschüttung geführt werden; an der Stelle, an der die heutige Verbindung zum Landeshafen bestehe, sei kein Durchlass eingezeichnet. Die bisherige direkte Verbindung mit dem Werksgelände würde folglich unterbrochen; die Fläche wäre über die bisherige Zufahrt nicht mehr erreichbar. Eine Nutzung wäre allerdings auch im Falle der Einrichtung einer neuen Anbindung allenfalls noch eingeschränkt möglich. Die Nutzung als Geräuschmessstrecke würde definitiv entfallen. Zum einen würde der notwendige Platz fehlen, zum anderen wären aussagekräftige Geräuschmessungen aufgrund der Lärmimmissionen, die von der neuen Straße zu erwarten seien, nicht mehr durchführbar. Die Geräuschmessstrecke müsste folglich an der heutigen Stelle aufgegeben werden. Bei dem durch die neue Straße verursachten Flächenverlust sei daher nicht nur die unmittelbar von der Trasse überdeckte, sondern auch die abgeschnittene und künftig nicht mehr nutzbare Fläche zu berücksichtigen, so dass der Verlust mit den gesamten 20.000 m<sup>2</sup> anzusetzen sei.

### b) Zugang zum Hafen

Über die oben beschriebene Abstellfläche sei das Werksgelände mit dem Landeshafen verbunden (Tor 5). Diese Verbindung sei für den Standort von vitaler Bedeutung. Über sie werde der Versand sämtlicher Fahrzeuge abgewickelt, die als Teilesätze (so genannte CKD-Sätze) das Werk verlassen würden, pro Jahr ca. 8.000 bis 12.000 Einheiten, je nach Marktlage. Die CKD-Sätze würden im Werk in Container verladen und über die bestehende direkte Verbindung in den Hafen transportiert. Ferner werde ein Teil der Komplettfahrzeuge über den Landeshafen versandt; im Jahr 2005 seien dies über 4.000 Stück gewesen. Auch diese Verbindung würde, zumindest an der bisherigen Stelle, durch die Dammschüttung der neuen Trasse abgeschnitten.

### c) Zugang zum künftigen Entwicklungs- und Versuchszentrum

Nordöstlich der K 25 werde ein neues Entwicklungs- und Versuchszentrum für Lkw entstehen. Es diene der Entwicklung sowie der Vorserien- und Serienerprobung von Nutzfahrzeugen in unmittelbarer Werksnähe. Dazu stelle die Stadt Wörth am Rhein derzeit den Bebauungsplan „Landeshafen West, Teil B und Teil C (EVZ)“ auf, der zwischenzeitlich Planreife erlangt habe. Eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Anlage liege vor; mit Erschließungsarbeiten sei bereits begonnen worden. Der Planung liege zugrunde, dass die Anbindung an das Werk ebenfalls über das Tor 5, die Straße des Landeshafens sowie die K 25 erfolge. Diese Erschließungsmöglichkeit wäre an der bisher vorgesehenen Stelle im Falle der Verwirklichung von Variante I nicht mehr möglich.

### d) Flächen der ehemaligen Obstwiesen südlich des Landeshafens

Die südlich an das Hafenbecken angrenzenden Flächen der ehemaligen Obstwiesen (Flurstücke 6481/15, 6452/11, 6446/12, 6452/59 und 6454/7) stünden ebenfalls in Eigentum der Grundstücksverwaltungsgesellschaft. Die neue Straßenrassie würde Randbereiche bzw. Teilflächen hiervon überdecken und dadurch zu Flächenverlusten führen.

Die Flächen seien als strategische Erweiterungsflächen erworben worden. Diesen Zweck könnten sie nur erfüllen, wenn die bisher bestehende Erreichbarkeit erhalten bleibe. Dies bedeute auch, dass diese Flächen nicht durch öffentliche Verkehrsflächen vom Werksgelände getrennt werden dürften, denn für eine mögliche künftige Einbeziehung in die Werksfunktionen sei es notwendig, die Flächen mit nicht zugelassenen Fahrzeugen vom Werksgelände aus zu befahren.

### e) Notwendige Maßnahmen

Für den Verlust an Abstellflächen müsste innerhalb des Werksgeländes Ersatz geschaffen werden. Aufgrund der ohnehin schon beengten räumlichen Verhältnisse würde dies vermutlich schwierig. Genauere Angaben seien aber erst möglich nach entsprechender Präzisierung der Planung.

Die Geräuschmessstrecke müsste an anderer Stelle neu angelegt werden. Hierzu müsste eine geeignete Fläche ermittelt und hergerichtet werden. Problematisch sei dabei insbesondere die Wahl des Standorts, da dieser lärmarm sein müsse, um die Messungen durchführen zu können. Aus heutiger Sicht erscheine eine Integration in das neue Entwicklungs- und Versuchszentrum, die nach bisheriger technischer Planung nicht vorgesehen sei, als derzeit erkennbare sinnvolle Möglichkeit. In jedem Fall wären hierfür erhebliche Aufwendungen erforderlich. Ferner käme der Erreichbarkeit des EVZ von der östlichen Werksgränze aus eine weiter gesteigerte Bedeutung zu, denn Fahrzeuge, mit denen Geräuschmessungen durchgeführt würden, müssten dann künftig das Werksgelände verlassen und über die bereits beschriebene Anbindung durch den Hafen und über die K 25 zum EVZ fahren.

Von vitalem Interesse sei die Erhaltung der Anbindung des Werksstandorts an den Landeshafen sowie weiterführend an die K 25 in einer mit dem bisherigen Anschluss vergleichbaren Erschließungsqualität. Für die Erreichbarkeit des EVZ bedeute dies, dass vom Werksgelände abgehend eine öffentliche Erschließung geschaffen werden müsse, die mit Lkw im Begegnungsverkehr befahrbar sei.

Die Anbindung an den Landeshafen stelle zusätzliche Anforderungen. Der Versand der CKD-Sätze erfolge in Containern. Diese würden im Werksgelände beladen und mit einem Containerstapler in das Hafengelände verbracht. Nach Mitteilung der Firma Unikai, die diese Dienstleistung erbringe, sei für die derzeit verwendeten Containerstapler eine Durchfahrtsöhe von mindestens 8 Metern und eine Breite von mindestens 12 Metern erforderlich. Zur Abdeckung der beschriebenen Erfordernisse sei eine Anpassung der Planung erforderlich. Entweder müsste im Bereich des heutigen Tores 5 eine Durchfahrt durch die dort vor-

gesehene Dammschüttung mit entsprechender Durchfahrtshöhe und –breite oder aber eine Ersatzanbindung weiter südöstlich vorgesehen werden.

Es werde um Berücksichtigung dieses entscheidenden Gesichtspunkts gebeten, ferner um weitere Einbindung in den Planungsprozess, damit bei Präzisierung der Planung eine entsprechende Abstimmung erfolgen könne.

### 3. Mittelbare Betroffenheiten:

#### a) Anbindung der neuen Trasse an die B 9, Auf- und Abfahrten zur K 25

Die Planung berücksichtige noch nicht den bereits erwähnten Bebauungsplan der Stadt Wörth am Rhein, der die Grundlagen für die Errichtung des Entwicklungs- und Versuchszentrums nordöstlich der K 25 schaffe. Daraus, aber auch aus anderen Belangen, würden sich Argumente ergeben, die Anbindung der neuen Trasse an die B 9, die Lage der Zu- und Abfahrt zur Anbindung an die K 25 sowie die Lage des Teilstücks der Trasse zwischen der Anbindung an die B 9 und der Brücke über den Altrhein nochmals zu überdenken.

Der Bebauungsplan sehe den Wegfall der derzeitigen Mobilstraße und die Schaffung einer Ersatztrasse vor, die etwa 350 Meter weiter südöstlich an die K 25 anbinde und auf der Trasse eines heute schon vorhandenen Weges liege. Mit dem Bau der Ersatztrasse sei bereits begonnen worden. Die für die neue Schnellstraße vorgesehene Zu- und Abfahrt mit der Anbindung an den Kreisel dürfte zwar auch nach Verwirklichung des beschriebenen Bebauungsplans noch möglich sein, jedoch ginge der Vorteil der unmittelbaren Anbindung der Mobilstraße und damit auch der nordöstlich angrenzenden Gewerbegebiete an den Kreisel verloren. Der Anschluss hätte dann nur noch die Funktion einer Anbindung der Zu- und Abfahrt von der neuen Schnellstraße an die K 25. Gleichzeitig entstehe in kurzem Abstand die beschriebene neue Einmündung der Mobilstraße, so dass zwei Verkehrsknoten kurz hintereinander angelegt würden.

Würde die Zu- und Abfahrt zu der neuen Trasse weiter in Richtung Süd-Osten verlegt, bestünde die Möglichkeit, die Mobilstraße auch in ihrer neuen Lage unmittelbar an die Zu- und Abfahrt zu der neuen Schnellstraße anzubinden. Dadurch würde auch die Erschließung der nordöstlich angrenzenden Gewerbegebiete entscheidend verbessert.

Mit der Anbindung der neuen Trasse an die B 9 solle nach den Planvorstellungen der weiter im Nordosten liegende, bestehende Anschluss an die B 9 entfallen. Auch wenn die Gründe hierfür nachvollziehbar seien, erscheine der Wegfall des Anschlusses problematisch. Zwar sei richtig, dass über den neuen Anschluss eine mittelbare Anbindung der L 540 an die neue Trasse und damit die B 9 erfolgen könne; auch habe die im Erläuterungsbericht (Seite 10) geäußerte Erwartung, dass damit der überregionale Schleichverkehr unterbunden werde, einiges für sich. Unbeachtet bleibe aber der regionale Verkehr, der ebenso wichtig sei; auf diesen dürfte die genannte Erwartung nicht zutreffen. Hier bestehe eher die Gefahr, dass Schleichverkehre zunehmen. Wer etwa von Norden auf der L 540 kommend das Werk Wörth am Rhein erreichen wolle, fahre heute über den Anschluss Jockgrim auf die B 9 und verlasse diese wieder an der nächsten Abfahrt. Künftig müsste er von der L 540 kommend die B 9 überqueren, auf der K 25 bis zum neuen Anschluss fahren, von dort wieder in Gegenrichtung zur B 9 zurück und dann weiter in Richtung Süden bis zur nächsten Abfahrt. Eine solche Verkehrsführung wäre sehr umständlich und dürfte manchen Autofahrer dazu veranlassen, auf der L 540 weiter durch die Ortslage Wörth am Rhein hindurch zum Werk zu fahren. Dies läge sicher nicht im Interesse einer optimierten Verkehrsführung und erst Recht nicht im Interesse der betroffenen Anwohner der Stadt Wörth am Rhein.

Dies führe zu der Überlegung, ob nicht die Trasse verschwenkt und teilweise auf der Trasse der derzeitigen K 25 geführt werden könnte, wie dies in einer der Untervarianten der heutigen Variante I bereits diskutiert worden sei. In diesem Falle könnte der heute bestehende Anschluss an die B 9 nach entsprechender Anpassung genutzt und gleichzeitig so gestaltet werden, dass der Anschluss der L 540 an die B 9 und die neue Trasse erhalten bleibe bzw.

ermöglicht werde.

Dabei sehe man durchaus die auch im Erläuterungsbericht zum Ausdruck kommende Problematik, dass sich der derzeitige Anschluss an die B 9 im Bereich von FFH-Flächen befinde, so dass der Wegfall dieses Anschlusses zu einer Verbesserung der Verträglichkeit des Projekts mit den Ansprüchen des Schutzes an FFH- und Vogelschutzgebiete führe. Dies stelle jedoch kein Ausschlusskriterium für eine erneute Prüfung dar. Auch bei der Variante, die Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sei, seien Eingriffe in FFH-Gebiete erforderlich. Wie im Erläuterungsbericht beschrieben, habe die Prüfung ergeben, dass Kompensationsmaßnahmen, insbesondere zur Sicherung der Kohärenz des Gebietes, möglich seien und die Verträglichkeit des Eingriffs deshalb hergestellt werden könne. Die Unterschiede in der Erheblichkeit des Eingriffs zwischen den einzelnen Untervarianten der Variante I, wie sie aus dem Erläuterungsbericht (Seite 13) hervorgingen, würden jedenfalls auf den ersten Blick nicht so erheblich erscheinen, dass diese favorisierte Trassenführung von vornherein ausgeschlossen wäre. Durch Optimierung der Planung dürften sich hier noch Verbesserungen erzielen lassen. Angesichts der beschriebenen Vorteile eines Anschlusses im Bereich des heutigen Knotens mit der B 9 werde deshalb die nochmalige Prüfung angeregt.

Als Vorteil der Variante I werde im Erläuterungsbericht (Seite 11) angesprochen, dass die Trasse eine zusätzliche Erschließungsfunktion auf der Ostseite des Lkw-Werkes ermögliche. Bei der Trassenführung der Variante I und der Lage der Zu- und Abfahrt sei dieser Vorteil sehr gering. Um von der neuen Anschlussstelle auf die Nordostseite des Werkes in den Bereich einer (neu zu schaffenden) Zufahrt zu gelangen, müsste man von der Anschlussstelle zunächst über die K 25 und sodann über die durch den Landeshafen laufende Straße bis zur Zufahrt des Werkes fahren. Bei dieser Wegführung ergebe sich kein nennenswerter Vorteil gegenüber der Erschließung, die heute schon über den Knoten an der B 9 und die K 25 möglich sei.

Insbesondere würde der wesentliche Schwachpunkt dieser Erschließung, die Durchfahrt durch das Hafengebiet, erhalten bleiben. Zwar handele es sich um eine öffentliche Straße, jedoch müsse diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zugleich für den Hafenbetrieb genutzt werden. Die Nutzungsansprüche des Durchfahrtsverkehrs konkurrierten folglich mit denen des Hafenbetriebs, was eine Durchfahrt ebenso erschwere wie einen reibungslosen Hafenbetrieb und darüber hinaus der Verkehrssicherheit abträglich sei. Eine nennenswerte Verbesserung der Erschließungsfunktionen im Zuge der Errichtung einer neuen Trasse würde voraussetzen, dass im Bereich des Landeshafens eine neue Durchfahrtsstraße angelegt würde, um Hafenbetrieb und Durchgangsverkehr voneinander zu entflechten. Die Voraussetzungen hierfür würden durch eine Verschwenkung des nordwestlichen Teils der neuen Trasse in den Bereich der K 25 und eine Verlegung der Anschlussstelle weiter nach Süden verbessert.

#### b) Schlussfolgerungen

Die Berücksichtigung des Bebauungsplans „Landeshafen-West Teil B und Teil C (EVZ)“ lege eine Veränderung der Trassenplanung nahe, um den mit der Variante I verfolgten Vorteil einer unmittelbaren Anbindung der Zu- und Abfahrt nicht nur an die K 25, sondern auch an die Mobilstraße und damit die nordöstlich gelegenen Gewerbegebiete zu erhalten. Dies könnte am zweckmäßigsten dadurch erreicht werden, dass die neue Trasse im nordwestlichen Bereich zumindest in Teilstrecken auf die Trasse der derzeitigen K 25 gelegt und die Zu- und Abfahrt weiter nach Südosten verschoben werde. Dadurch könnte zugleich der Verlust landwirtschaftlicher Flächen minimiert und der unmittelbare Anschluss der L 540 an die B 9 erhalten werden, um regionalen Schleichverkehren entgegen zu wirken.

Den Gesichtspunkt der größeren Eingriffserheblichkeit in potenzielle FFH-Gebiete bei einer solchen Lösung werde durchaus gesehen; er bedürfe zweifellos der vertieften Prüfung. Man sei aber überzeugt davon, dass sich durch optimierte Planung eine Lösung dieser Problematik finden lasse und rege deshalb an, diese Variante nochmals aufzugreifen.

Die meisten Bedenken und Anregungen **privater Einwander** finden sich in den Stellungnahmen der Bürgerinitiative (BI) für eine Nordbrücke e.V. und der Interessengemeinschaft Wörther Bürger wieder.

Die **Interessengemeinschaft** vermisst in den Antragsunterlagen Aussagen zu Voll- oder Teilsperrungen im Rahmen der erforderlichen Sanierung der bestehenden Brücke. Auch scheine die für 2025 prognostizierte Verkehrszunahme ursächlich auf den geplanten Ausbau der B 10 und den geplanten Bau der 4-spurigen Verbindung von Frankreich zum „Wörther Kreuz“ zurückzugehen. Grundsätzlich werde jedoch jeglicher Straßenausbau, der mehr Verkehr nach Wörth bringe, abgelehnt.

Weiterhin sei folgendes anzumerken:

Bei der Untersuchung möglicher Varianten nördlich der Hafestraße seien Eingriffe in die Landschaft durch den Polderbau nicht berücksichtigt worden. Beim Bau einer Trasse auf dem Polderdeich seien jedoch die Eingriffe in die Natur anders zu beurteilen als in einer „unberührten“ Landschaft. Eine mögliche nördliche Trasse müsse deshalb neu untersucht und bewertet werden.

Ein Lückenschluss zwischen Frankreich und „Wörther Kreuz“ (Bienwaldautobahn) werde abgelehnt.

Das Abhängen der direkten Auf- bzw. Abfahrt der L 540 zur B 9 führe aufgrund der Verlängerung der Verkehrswege aus Richtung Jockgrim zum DaimlerChrysler-Werk zu Schleichverkehren durch Wörth am Rhein. Dies werde nicht hingenommen und müsse optimiert werden.

Die Verkehrsuntersuchung sei mangelhaft und lasse eine abschließende Beurteilung, ob die Nordvariante tatsächlich eine Entlastung für Wörth am Rhein darstelle, nicht zu, da die Verkehrsströme auf badischer Seite nicht bekannt seien.

Jede Anbindung der Trasse an die B 9, die südlich der Hafestraße verlaufe, werde abgelehnt, da sie zum einen Ackerland vernichte und zum anderen einen erholsamen Aufenthalt im Naherholungsgebiet „Grillhütte“ unmöglich mache.

Eine Entlastung sei für die Wörther Bürger insgesamt nicht erkennbar. Da Variante I in relativ geringer Entfernung zur bestehenden Brücke errichtet werde, würden die Immissionen nur etwas breiter gestreut. Bereits im Jahr 2025 solle auf der bestehenden Rheinbrücke die gleiche Verkehrsbelastung herrschen wie heute. Hinzu käme die Verkehrsbelastung durch die Fahrzeuge auf der Nordbrücke. Es werde deshalb eine Untersuchung gefordert, wie die Zunahme von Verkehr im Wörther Raum generell vermieden werden könne. Weiterhin seien bereits im Verfahren Festlegungen zum Lärmschutz usw. zu treffen.

Die Aufrechterhaltung sämtlicher Radwegeverbindungen sei zu gewährleisten.

Die **Bürgerinitiative** will dagegen zum einen eine Parallelbrücke mit allen Mitteln verhindern und zum anderen die schnellstmögliche Realisierung einer Nordbrücke unterstützen.

Die Südpfalz und Karlsruhe seien derzeit lediglich über eine Brücke miteinander verbunden. Die aktuelle Verkehrsbelastung von ca. 80.000 Kfz/24 h habe tägliche Staus zur Folge. Mit der weiter zu erwartenden Verkehrszunahme würden die Stauhäufigkeit, die Dauer und die Länge der Staus zunehmen. Dies sei nicht mehr zu vertreten. Außerdem berge die Tatsache, dass in diesem Gebiet nur eine Rheinquerung vorhanden sei, ein erhebliches Risikopotential. So sei z.B. der Schaden für die Bevölkerung und die Wirtschaft nicht absehbar, sollte die Brücke nach einem größeren Unfall für längere Zeit nicht zur Verfügung stehen. Auch der sog. Wörther Trog stelle ein Nadelöhr dar. Aus Sicht der BI sei es deshalb unerlässlich, eine zweite Rheinquerung unabhängig von der bestehenden zu schaffen.

Variante II verbessere weder die Situation für die Bewohner von Maximiliansau und Wörth am Rhein, noch werde eine Entflechtung der Verkehrsströme erreicht und werde daher kategorisch abgelehnt.

Variante I werde grundsätzlich befürwortet, da sie eine Entlastung des Ortes von Lärm und Schadstoffen bewirke. Zusätzlich werde eine Entflechtung der Verkehrsströme erreicht. Die Umwelteingriffe seien hinzunehmen, da der Schutz des Menschen höher zu bewerten sei.

Folgende Bedenken würden jedoch auch gegen Variante I erhoben:

- Die Verschiebung des Anschlusses an die B 9 nach Süden zum Schutz des Natura 2000-Gebietes sei deutlich zu verringern.
- Die Zerschneidung des Ackergeländes südlich der K 25 werde abgelehnt; die Trassenführung müsse parallel zur K 25 verlaufen.
- Die Knotenpunkte sollten in flächensparender Form mit Parallelrampen errichtet werden.
- Eine Verlagerung von Verkehren in das nachgeordnete Straßennetz sei ebenso zu vermeiden wie eine Verschlechterung der Anbindung des Gewerbegebietes „Niederwiesen“ an das regionale Straßennetz.

Weiterhin befürworte man, dass eine weiter nördlich verlaufende Trassenführung erneut überprüft und mit Variante I verglichen werde. Dies dürfe allerdings nicht zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Realisierung des Projektes führen.

Der Forderung, die Brücke noch weiter nach Norden zu verschieben, stehe man kritisch gegenüber, da dann die verkehrliche Wirkung weniger positiv sei und der erforderliche Umwelteingriff unter Berücksichtigung der badischen Seite größer ausfallen würde als bei Variante I.

Die von dem Vorhaben betroffenen **Landwirte** lehnen dagegen Variante I kategorisch ab. Der weitere Entzug von Ackerland würde die Betriebe ernsthaft in ihrer Existenz gefährden. Es sei nicht mehr hinnehmbar, dass für den Bau von Industrieanlagen, Verkehrsflächen usw. freie Landschaftsräume sowie zusammenhängendes Ackerland durchschnitten bzw. verbraucht und somit unwiederbringlich verloren gehen würden. Zudem entstünden durch Variante I an den Hofstellen erhebliche Mehrbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen, die nicht mehr akzeptabel seien.

## **E Raumordnerische Bewertung und Abwägung**

Die raumordnerische Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Beachtung der im LEP III und im ROP Rheinpfalz enthaltenen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie der in § 2 Raumordnungsgesetz dargelegten Grundsätze der Raumordnung.

Bei der Bewertung werden ferner die für die raumordnerische Entscheidung relevanten Ergebnisse des vorliegenden Erläuterungsberichtes einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie und der Verträglichkeitsstudie gem. der FFH-/Vogelschutzrichtlinie sowie die im Rahmen der schriftlichen und mündlichen Anhörung vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigt.

## 1. Raumbezogene überfachliche Belange

Der Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein ist im Bundesverkehrswegeplan von 2003 in die Kategorie „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden.

Das LEP III weist die A 65 im Bereich Kandel/Wörth – Karlsruhe mit Neubau der 2. Rheinbrücke als großräumige Verkehrsverbindung aus. Gem. LEP III ist der Bau neuer bzw. die Aufweitung oder Sanierung bestehender Brücken zur besseren Verknüpfung der Verkehrsnetze notwendig. Aus raumordnerischen Gründen könne weder ein Verfall noch ein Fehlen dieser wichtigen Verbindungsfunktionen hingenommen werden.

Auch der ROP Rheinpfalz stellt den o.g. Trassenabschnitt als großräumige Verbindung dar. Hierbei wird explizit ausgeführt, dass der funktionsgerechte Ausbau der A 65/B 10 zwischen Landau und Wörth am Rhein einschließlich der Rheinquerung (sowie der Nordtangente Karlsruhe) als Bestandteil des großräumigen Straßennetzes anzustreben ist.

Eine mögliche Trasse in Verlängerung der projektierten Nordtangente von Karlsruhe in Richtung Westen mit Anschluss an die B 9 nördlich von Wörth am Rhein wird dagegen der Kategorie III (regionale Verbindung) zugeordnet, wobei gem. ROP eine Aufwertung als „überregionale Verbindung“ im funktionalen Straßennetz geprüft werden sollte.

Im Raum Karlsruhe - Wörth am Rhein stellt die Brücke im Zuge der A 65/B 10 derzeit die einzige Rheinquerung dar; die nächsten Brücken finden sich jeweils in ca. 25 km Entfernung. Für den Wirtschaftsraum Karlsruhe bzw. der Südpfalz ist diese Ost-West-Verbindung daher unverzichtbar.

Derzeit überlagern sich im Bereich des „Wörther Kreuzes“ regionale, überregionale und großräumige Verkehre. Mit dem Bau einer zweiten Rheinbrücke, insbesondere einer sog. Nordbrücke, würden die Verkehre entflochten, bei gleichzeitiger Bündelung des Fernverkehrs auf der Autobahn. Dies würde in diesem Streckenabschnitt erheblich zur Verkehrssicherheit und zu einem reibungsloseren Verkehrsablauf beitragen.

Hinzu kommt, dass die bestehende Brücke in ungefähr 10 Jahren generalsaniert werden muss, was zu einer Teil- oder sogar Vollsperrung der Brücke führen wird. Wie die IHK anmerkt, würde hierdurch die Wirtschaft in dem Raum, aber auch der großräumigere Wirtschaftsverkehr empfindlich getroffen, da Umfahrungen nur mit einem nicht zu vertretenden Aufwand möglich wären. Für die Wirtschaft und die Region ist die Umsetzung des Verkehrsinfrastrukturvorhabens daher von herausragender Bedeutung.

Die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz führt ergänzend aus, dass die Beseitigung des Verkehrsengpasses auch von existenzieller Bedeutung für die Weiterentwicklung des eng miteinander verflochtenen, grenzüberschreitenden PAMINA-Raumes sei .

Im Ergebnis kann daher festgehalten werden, dass die Varianten im Bezug auf die raumbezogenen überfachlichen Belange grundsätzlich den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen.

## 2. Verkehrliche Belange

Nach Angaben des Projektträgers ist die Rheinbrücke derzeit mit rund 80.000 Fahrzeugen/24h (werktags) belastet. Dabei stehen dem Verkehr beiderseits des Rheins vier bzw. sechs Spuren ohne Standstreifen zur Verfügung. Bis zum Prognosejahr 2025 soll die Verkehrsbelastung auf ca. 100.000 Fahrzeuge/24 h steigen.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens mit Überlagerung von Berufs- und Durchgangsverkehr liegen zwischen dem „Wörther Kreuz“ und der AS „Knielingen“ bereits heute unzu-

reichende Verkehrsverhältnisse vor. Die regelmäßigen Staubildungen im Bereich der Brücke zeigen, dass schon jetzt die Kapazitätsgrenze erreicht bzw. oftmals überschritten ist.

Gemäß Prognose soll die neue Brücke bei Variante I mit durchschnittlich 26.500 Kfz/24 h belastet werden, während auf der vorhandenen Rheinbrücke gut 74.000 Kfz/24 h verbleiben. Dies bedeutet gegenüber dem Bezugsfall, dass die bestehende Brücke um ungefähr 25 % vom Verkehr entlastet wird. Weiterhin führt Variante I zu einer Entlastung des „Wörther Kreuzes“ um annähernd 21.000 Kfz/24 h sowie um durchschnittlich 23.000 Kfz/24 h auf der B 9 zwischen DaimlerChrysler-Werk und Anschlussstelle Jockgrim.

Im Fall von Variante II werden die Brücken mit nahezu 102.000 Kfz/24 h belastet. Auch im Bereich des „Wörther Kreuzes“ kommt es gegenüber dem Bezugsfall zu einer Verkehrszunahme um rund 6 % auf etwa 132.000 Kfz/24 h, während die Verkehrsbelastung auf der B 9 nahezu gleich bleibt.

Der Verband Region Rhein-Neckar, die Kreisverwaltung Germersheim sowie die Kommunen lehnen Variante II grundsätzlich ab, da bei dieser Variante keine verkehrlichen Entlastungseffekte im Bereich des schon heute hoch belasteten Straßennetzes zu erwarten seien.

Ein Großteil der Naturschutzverbände lehnt dagegen Variante I vehement ab. Sie stellen u.a. die Verkehrsprognose mit einer Verkehrszunahme von ca. 20 % in Frage. Die aktuellen Entwicklungen würden zeigen, dass zukünftig eher von einem Rückgang des Verkehrs, auch demographisch bedingt, auszugehen sei. Dies bedeute, dass die Kapazität der vorhandenen Brücke auch in Zukunft ausreiche, ganz davon abgesehen, dass sich aus den Daten der Dauerzählstellen keine Querschnittsüberlastung herleiten ließe. Im Übrigen sei nicht geprüft worden, inwieweit Verkehr auf die Schiene verlagert werden könne. So könnte insbesondere für Pendler durch Fahrplanverdichtung und den Einsatz größerer Züge ein Anreiz geschaffen werden, auf den ÖPNV umzusteigen. Schließlich wird bezweifelt, dass zur Sanierung der Brücke eine zweite Brücke notwendig sei. Die vorhandene Brücke könne, wie andernorts vielfach praktiziert, auch mit Hilfe von Teilsperren unter Verkehr saniert werden.

Im Erörterungstermin führte der Verkehrsgutachter zu den o.g. Einwendungen aus, dass die Brücke, wie von den Verbänden richtigerweise ausgeführt, im Jahresdurchschnitt zwar „nur“ mit 70.000 Kfz/24 h belastet sei. Der Prognose sei jedoch der werktägliche Verkehr von sechs Monaten zugrunde gelegt worden, der derzeit bei etwa 80.000 Kfz/24 h liege (die Spitzenwerte lägen bei rund 94.000 Kfz/24 h). Weiterhin seien alle Entwicklungen beiderseits des Rheins, die sich auf das Verkehrsaufkommen auswirken würden (Fachmarktzentrum, neue Gewerbegebiete usw.), in die Prognose genauso eingeflossen, wie mögliche Verkehrsverlagerungen auf den ÖPNV, z.B. durch die Verlängerung der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth am Rhein bis nach Germersheim. Im Übrigen sei der vom BUND angesprochenen Rückgang des Lkw-Verkehrs auf einen Zählfehler der entsprechenden Geräte zurückzuführen; die inzwischen neu erhobenen Daten würden die Prognosewerte untermauern.

Aus Sicht der Raumordnung wird die Zunahme des Verkehrs im Bereich der Rheinquerung nicht bezweifelt. Dies liegt zum einen daran, dass selbst bei einer wesentlichen Verbesserung des heute schon guten ÖPNV-Angebots nicht damit zu rechnen ist, dass ein wesentlicher Anteil des Individualverkehrs auf die Schiene verlagert werden kann.

Zum anderen wird ein Teil der Verkehrsströme auf der A 65/B 10 von überregionalen und großräumigen Verkehren verursacht, der zukünftig europaweit noch ansteigen dürfte. Dem Argument der NaturFreunde Rheinland-Pfalz e.V., dass genau dies verhindert werden sollte, muss entgegengehalten werden, dass Autobahnen und Bundesstraßen auch bzw. gerade für den (internationalen) Transitverkehr vorgesehen sind, um großräumigen Verkehr aus dem untergeordneten Straßennetz fernzuhalten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass zumindest eine teilweise Entflechtung von regionalen und überregionalen/großräumigen Verkehren und eine Entlastung des Bereichs

„Wörther Kreuz“ nur durch Variante I erreicht wird.

In Bezug auf die Kapazität der Brücke legt der Landesbetrieb im Erörterungstermin anschaulich dar, dass diese bereits seit über 10 Jahren überschritten wird. Die bestehende Rheinbrücke sei ursprünglich zweibahnig mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen ausgebaut worden. Aufgrund der gestiegenen Verkehrsbelastung seien jedoch schon im Jahr 1995 die bisherigen Standstreifen für den Verkehr freigegeben worden, sodass die Brücke derzeit über drei Fahrstreifen in jede Richtung, also insgesamt sechs Fahrstreifen verfüge. Dieser Zustand sei jedoch gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sehr ungünstig, da es in Notfällen nicht mehr möglich sei, seitlich auszuweichen oder anzuhalten.

Es sei ferner davon auszugehen, dass die sehr hohe Verkehrsbelastung und die geänderte Spurbelegung sich negativ auf die Restlebensdauer der Brücke auswirke, da die Brücke für deutlich geringere Beanspruchungen ausgelegt sei.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sowohl mit Variante I als auch mit Variante II der behelfsmäßige Zustand behoben und der erforderliche Sicherheitsstandard wieder hergestellt werden kann. Die Nullvariante wird dagegen heute schon den verkehrlichen Erfordernissen nicht gerecht, womit sich letztendlich ebenfalls die Frage nach der Möglichkeit einer Sanierung der Brücke unter Verkehr erübrigt.

Dies trifft auch auf die Forderung nach einer Behelfsbrücke zu. Mit Hilfe einer Photomontage zeigte der Landesbetrieb sehr deutlich, dass eine sog. „Brücke zwischen den Brücken“ allein schon aus Platzgründen nicht realisiert werden kann.

Vor allem in Verbindung mit Variante I ist von den Kommunen das Problem möglicher „Schleichverkehre“ thematisiert worden. Hierzu haben im nachfolgenden Verfahren vertiefende Untersuchungen zu erfolgen. Bei Realisierung von Variante I sind dabei auch Alternativanschlüsse im Bereich der B 9 und die dadurch hervorgerufenen verkehrlichen Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz zu prüfen.

### **3. Lärm- /Abgasemissionen**

Entlang der Variante I sind keine bewohnten Siedlungsflächen von Lärmemissionen betroffen. Die Wohn- und Mischgebiete entlang der B 9 in Wörth am Rhein werden im Gegenteil bei Realisierung der Variante I von einer erheblichen Reduzierung der Lärmbelastung profitieren. Im Bereich von Maximiliansau wird der Status Quo mehr oder weniger beibehalten. Bei Variante II nimmt dagegen die Fläche, für die eine Überschreitung der Nachtgrenzwerte gem. der 16. BImSchV prognostiziert wird, um ca. 18 % zu.

So werden gem. der UVS die nächtlichen Grenzwerte bei Variante I noch auf einer Fläche von rund 294.000 qm im Wohngebiet bzw. 73.000 qm im Mischgebiet, bei Variante II auf einer Fläche von nahezu 344.000 qm bzw. 82.000 qm und im Bezugsfall auf einer Fläche von ca. 292.000 qm bzw. 89.000 qm überschritten.

In Bezug auf die Abgasemissionen stellt das Luftschadstoffgutachten fest, dass im gesamten Bereich der B 9, A 65/B 10 schon heute eine deutliche Belastung vorliegt. Beim Bau von Variante II wird diese Belastung weiter erhöht, wodurch sich die Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen und somit die Zahl der Betroffenen, insbesondere in Maximiliansau-Nord, vergrößern. Bei Variante I ergeben sich dagegen für die Bewohner von Wörth am Rhein und Maximiliansau im Nahbereich der B 9 und der B 10 deutliche Entlastungen; von den neu entstehenden Belastungen entlang der Variante I sind indessen keine bewohnten Siedlungsflächen betroffen.

Die Naturschutzverbände weisen darauf hin, dass gerade der Neubau einer Parallelbrücke bzw. die Ertüchtigung der vorhandenen Brücke die Chance beinhaltet, durch höhere Lärmschutzwände usw. die „Vor-Ort-Situation“ bezüglich der Emissionsbelastung erheblich zu

verbessern. Die verschiedenen Möglichkeiten seien dazu nicht untersucht worden. Im Fall der Realisierung von Variante I bestehe dagegen keinerlei Anspruch auf weiteren Lärm- schutz usw., was bedeute, dass der heutige Zustand grundsätzlich bestehe bleibe.

Die tangierten Kommunen, allen voran die Stadtverwaltung Wörth am Rhein, lehnen jedoch die Variante II - ganz gleich mit welchen begleitenden Schutzmaßnahmen - generell ab. Eine weitere Zunahme der ohnehin schon hohen Lärm- und Schadstoffbelastung werde von der Bevölkerung vor Ort nicht akzeptiert.

Da die Frage nach möglichen bautechnischen Schutzmaßnahmen entlang der B 10 auch beim Erörterungstermin nicht zufriedenstellend geklärt werden konnte, wurde der Landesbetrieb Straßen und Verkehr aufgefordert, nachträglich ergänzende Ausführungen zu diesem Thema vorzulegen.

Demnach sei die vorteilhafte Wirkung von Lärmschutzwänden, nämlich eine Pegelminde- rung von bis zu 12 dB(A), in sehr günstigen Situationen bis zu 15 dB(A), grundsätzlich auch mit zahlreichen Nachteilen verbunden. Genannt seien: Beeinträchtigung des Ortsbildes, des Ausblickes und der Durchlüftung, Verschattung und Schneezaunwirkung. Es entstehe ein offensichtlicher Zielkonflikt zwischen den Bedürfnissen des Auges und des Ohres. Diese Abschirmmaßnahmen sollten daher nur errichtet werden, soweit nicht überwiegende öffent- liche oder private Belange entgegenstünden.

In Maximiliansau reiche die Wohnbebauung auf einer Strecke von rd. 1 km an die Straße bzw. an die parallel zur Straße verlaufende Bahnstrecke heran. Aus der Karte „II – 4 - Vari- ante D 2“ der UVS sei abzulesen, dass die Nachtgrenzwerte voraussichtlich in Bereichen von bis zu ca. 500 m Entfernung von der B 10 überschritten würden. Da eine detaillierte Lärmberechnung in dieser Planungsphase noch nicht notwendig sei, könne hier auf Grund- lage von Erfahrungswerten festgestellt werden, dass selbst eine Lärmschutzwand mit der erforderlichen Länge von ca. 2 km (einschließlich Überstandslängen) und einer Höhe von beispielsweise 6 m (höher habe wenig Wirkung) die Bereiche mit Grenzwertüberschreitun- gen nur ungefähr auf die Hälfte reduzieren könnte. Auch bei Durchführung passiver Maß- nahmen (Maßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden) in der Ortslage von Maximiliansau würden immer noch weite Bereiche (Außenbereiche) unzumutbar belastet.

Als Schutz der Umwelt vor Straßenverkehrsgeräuschen gebe es weiterhin auch die Mög- lichkeit der Abkapselung der Straße durch Tunnel, Abdeckung tief liegender Verkehrswege und Einhausungen. Dies seien sehr aufwändige und kostenintensive Lärmschutzbauten, die allein aus ökonomischen Gründen in den meisten Fällen nicht zu realisieren seien. Sie wür- den generell nur nach Abwägung ihrer schalltechnischen Wirkung und der Folgelasten (Energie, Kosten) und Risiken eingesetzt.

Eine Untertunnelung des Rheines könnte nur mit sehr hohem technischem Aufwand erfol- gen, da eine bergmännische Tunnelbauweise wegen des kiesigen Untergrundes ausscheide. Zur Problembewältigung des hoch anstehenden Grundwasserspiegels und der erforder- lichen Hochwasserschutzmaßnahmen bei äußerst beengten Platzverhältnissen wären tech- nische Maßnahmen erforderlich, die den Kostenrahmen bei weitem übersteigen würden, zumal auf der „Nutzen-Seite“ lediglich die Abschirmung der neu herzustellenden Richtungs- fahrbahn Karlsruhe - Landau zu verzeichnen wäre. Die derzeitige Bestandsstrecke, die im Falle der Variante II als Richtungsfahrbahn nach Karlsruhe dienen solle, wäre damit nicht abgeschirmt. Wegen des ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses sei ein Tunnel für den Projektträger daher unzumutbar.

Weiterhin habe man Überlegungen angestellt, wie Variante II (Parallelbrücke) in dem Ab- schnitt westlich der Rheinbrücke „abgekapselt“ werden könnte. Zu bedenken sei hier, dass die vorgesehene Querschnittserweiterung nur am Nordrand der bestehenden B 10 (zwi- schen „Wörther Kreuz“ und Rheinbrücke) erfolgen könne. In Bezug auf die Höhenlage gebe es wenig bzw. gar keinen Spielraum, da die Höhenlage sich wegen der vorhandenen Zwangspunkte (Bahnbrücken und Rheinbrücke) an der Höhe der bestehenden Straße orien-

tieren müsse. Daher scheidet auch hier eine Tunnellösung aus.

Somit bleibe nur noch die Möglichkeit einer Abdeckung oder Einhausung, wobei eine Abdeckung wegen der erforderlichen Tieflage auch nur im Bereich der Grundwasserwanne denkbar sei.

Für den Streckenabschnitt, von dem Maximiliansau unmittelbar betroffen wäre, käme demzufolge grundsätzlich nur eine Einhausung in Frage. Geschlossene Abdeckungen oder Einhausungen würden energieaufwändige künstliche Belüftungen und Beleuchtungen erfordern und seien mit hohem Wartungs- und Reinigungsaufwand verbunden. Ungeachtet der hohen Folgekosten seien auch die visuellen Beeinträchtigungen durch ein etwa 1,5 km langes, hallenartiges Bauwerk zu bedenken. Letztlich entscheidend seien aber auch hier die enorm hohen Baukosten. Allein die Einhausung einer vierspurigen Straße sei mit 40 Millionen Euro pro Kilometer anzusetzen. Im vorliegenden Fall handele es sich indessen um eine sechsspurige Straße mit entsprechend höherem Kostenansatz. Auf eine genauere Hochrechnung sei verzichtet worden, da allein daraus ersichtlich sei, dass eine solche Maßnahme nicht finanziert werden könne und für den Maßnahmenträger unzumutbar sei.

Somit verbleibe nur die Möglichkeit einer Lärmschutzwand. Hier hat der Antragsteller jedoch dargelegt, dass die Fläche der vom Lärm belasteten Wohngebiete von Maximiliansau selbst mit Hilfe von sehr hohen Wänden nur um ca. die Hälfte reduziert werden könnte. Es würde eine Zone von ca. 250 m Breite parallel zur Trasse verbleiben, in der eine Lärmreduzierung und die Einhaltung der Grenzwerte letztendlich nur mit Hilfe passiver Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen wären. Auch dürfte das Problem der Schadstoffbelastung (Feinstaub etc.) mit Hilfe von Lärmschutzwänden nur zum Teil zu lösen sein.

Dem ist aus der Sicht von Raumordnung und Landesplanung zuzustimmen. Die Kosten für eine Einhausung oder einen Tunnel würden den Finanzrahmen sprengen, besonders da nicht erkennbar ist, dass sich dadurch die Lärm- und Abgassituation für die Betroffenen vor Ort grundlegend verbessern würde.

Variante I entspricht daher unter dem Gesichtspunkt der Lärm- und Schadstoffemissionen grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, zumal diese Variante zur Reduzierung der lärmbelasteten Bereiche entlang der B 9 in Wörth am Rhein führt. Bei Variante II kann dagegen die Lärm- und Schadstoffproblematik nicht zufriedenstellend bewältigt werden.

#### **4. Ökologische Belange**

Zur Vorbereitung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens wurden in einer UVS alle Trassenvarianten, die aufgrund einer Machbarkeitsstudie als realisierbar eingestuft worden waren (D 2, B 1, B 2, B 3), untersucht und bewertet. Im ersten Teil der UVS, der sog. Raumanalyse, wurden die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild, Erholung, Wohnen/Wohnumfeld sowie Kultur- und Sachgüter beschrieben und in ihrer Bedeutung dargestellt sowie die Wahrscheinlichkeit von Veränderungen der Bedeutung einzelner Schutzgüter aufgrund der zu erwartenden Belastungen aufgezeigt.

In einem zweiten Teil wurden schließlich die straßenbedingten Wirkfaktoren auf die untersuchten Schutzgüter projiziert, um die zukünftigen Beeinträchtigungen einzuschätzen (Risikoanalyse). Die Ergebnisse dieser Auswirkungsprognosen für die einzelnen Trassenalternativen wurden als Variantenvergleich aufbereitet. Danach wurden Vorschläge zur Trassenoptimierung erarbeitet, wobei gezeigt wurde, welche ökologischen Konflikte in bestimmten Bereichen zu vermeiden bzw. in Ausmaß und Reichweite zu mindern sind. Abschließend wurden die naturschutzfachlichen Eingriffe eingeschätzt und Hinweise zu nicht ausgleichbaren Eingriffen bzw. auf mögliche Kompensationsmaßnahmen gegeben.

In weiteren Untersuchungen erfolgte die Prüfung der Verträglichkeit der einzelnen Trassen

mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Rheinniederung Neuburg - Wörth“ (FFH-Verträglichkeitsprüfung) sowie mit den tangierten Vogelschutzgebieten.

## **UVS:**

### **Tiere und Pflanzen**

Bei einer Gesamtbetrachtung des Schutzguts „Tiere und Pflanzen“ schneidet Variante D 2 aufgrund einer geringeren Versiegelungsrate und eines geringeren Verlusts an wertvollen Biotopflächen gegenüber den anderen Varianten (B 1, B 2, B 3) am besten ab. Weiterhin führt Variante D 2 zu keiner gravierenden Trennung von Lebensräumen und zu keinen betriebsbedingten Beeinträchtigungen wertvoller Biotope.

Alle drei B-Varianten führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der tangierten Vogelschutzgebiete. Innerhalb der B-Varianten stellt B 3 (Variante I) die konfliktärmste Variante dar. Sie zeichnet sich zwar durch die höchste Neuversiegelung aus, macht aber andererseits durch den Rückbau der vorhandenen Anschlussrampe im Bereich der heutigen Anschlussstelle Jockgrim möglich, dass ein hochwertiger und sehr sensibler Biotopkomplex („Wörther Altwasser“) aufgewertet werden kann. Hinzu kommt, dass Variante B 3, im Gegensatz zu den anderen beiden B-Varianten, nicht zum Verlust prioritärer Lebensräume führt.

### **Boden und Wasser**

Im Hinblick auf das Schutzgut „Boden“ schneidet ebenfalls Variante D 2 am günstigsten ab. Sie zeichnet sich gegenüber den anderen Varianten u.a. durch eine geringere Neuversiegelung (3,1 ha) und einen verhältnismäßig geringen Verlust an land- und forstwirtschaftlich hochwertigen Flächen aus.

Vor allem aufgrund des umfangreichen Verlusts an landwirtschaftlich nutzbaren Böden und der relativ großen, durch Schadstoffimmissionen beeinträchtigten Fläche schneidet Variante B 3 am schlechtesten ab.

Auch in Bezug auf das Grundwasser ergibt sich die Rangfolge D 2, B 1/B 2 und B 3.

Da Variante D 2 nur ein Gewässer (Rhein) quert, schneidet sie ebenfalls hinsichtlich des Schutzguts „Oberflächengewässer“ am besten ab, gefolgt von Varianten B 3 und B 1 bzw. B 2.

### **Klima/Luft**

Auswirkungen entstehen vor allem durch den Verlust von Flächen mit siedlungsklimatischer Ausgleichsfunktion sowie durch eine klimarelevante Beeinträchtigung angrenzender Flächen. Die risikoärmste Trasse stellt wiederum Variante D 2 dar; zwischen den B-Varianten lässt sich dagegen keine Rangfolge festlegen.

### **Landschaftsbild/Erholung**

Desgleichen schneidet Variante D 2 hinsichtlich der Schutzgüter „Landschaftsbild“ und „Erholung“ eindeutig besser ab als die anderen Varianten, da sie zu keinen Landschaftsbildveränderungen und nur zu einem geringen Verlust von Erholungsflächen führt.

Während Variante B 3 in Bezug auf das Landschaftsbild aufgrund der Neuanlage einer Straße südlich der K 25 deutlich negativer bewertet wird als die Varianten B 1 und B 2, schneidet sie beim Thema „Erholung“ besser ab. Hier liegt der Verlust von Erholungsflächen bei rund 6,4 ha gegenüber von 8,3 bzw. 8,6 ha bei den Varianten B 1 und B 2. Auch werden „nur“ 4,8 ha Erholungsflächen stark/sehr stark gegenüber 9,8 ha bzw. 8,5 ha beeinträchtigt.

## Wohnen/Wohnumfeld

Hinsichtlich einer Betrachtung der Schall- und Abgasbelastung von bewohnten Siedlungsflächen wird auf Punkt 3 verwiesen. Grundsätzlich schneiden hier die B-Varianten deutlich besser ab als Variante D 2.

## Kultur- und Sachgüter

Bei den Varianten B 1 und B 2 kann der Verlust eines archäologischen Denkmals nicht ausgeschlossen werden, weshalb hier die Varianten B 3 und D 2 favorisiert werden.

Vor diesem Hintergrund kommt die **UVS** in der Gesamteinschätzung zu folgender Bewertung:

Variante D 2 schneidet in Bezug auf Natur und Umwelt eindeutig am günstigsten ab. Lediglich hinsichtlich des Schutzguts „Wohnen/Wohnumfeld“ zeigt sie nachteilige Auswirkungen, während die B-Varianten hier zu einer Aufwertung führen. Es wird daher aus Gründen des Naturschutzes empfohlen, die Trasse D 2 weiterzuverfolgen.

Sollte aus sonstigen zwingenden Gründen eine der B-Varianten weiterverfolgt werden, ist Variante B 3 zu bevorzugen, da sie die geringsten Beeinträchtigungen auf die Natura 2000-Gebiete beinhaltet und keine prioritären Lebensraumtypen beeinträchtigt.

Die **FFH-Verträglichkeitsprüfung** kommt zu dem Ergebnis, dass die Varianten B 1 und B 2, auch unter Berücksichtigung von Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen, zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Rheinniederung Neuburg – Wörth“ führen. Es sind prioritäre Lebensraumtypen betroffen.

Variante B 3 bewirkt dagegen unter Berücksichtigung der Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen. Gleiches gilt für die Variante D 2.

Die **Untersuchungen zur Verträglichkeit mit den Vogelschutzgebieten** „Hördter Rheinaue inklusive Kahnbusch und Oberscherpfer Wald“ sowie „Wörther Altrhein und Wörther Rheinhafen“ kommen zu dem Schluss, dass von Variante D 2 keine erheblichen Beeinträchtigungen ausgehen.

Die B-Varianten bewirken dagegen erhebliche Beeinträchtigungen für die Vogelschutzgebiete, die durch Kumulationseffekte mit anderen Planungen evtl. noch verstärkt werden können. Minderungsmaßnahmen sind zwar möglich, jedoch führen diese nicht zur Verträglichkeit der Varianten mit den Schutzziele der Vogelschutzgebiete.

Dies bedeutet, dass Variante D 2 weiter zu verfolgen wäre. Sollte dagegen aus sonstigen zwingenden Gründen eine der B-Varianten weiterverfolgt werden, ist eine Ausnahmeprüfung durchzuführen.

Die Obere Naturschutzbehörde stimmt dem Ergebnis der UVS grundsätzlich zu. Sie weist ebenfalls darauf hin, dass Variante D 2 zu bevorzugen sei. Diese Variante sei im Vergleich zu den übrigen Varianten mit den weitaus geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.

Weiterhin gehe man mit der Bewertung konform, dass von den B-Varianten Variante B 3 am günstigsten einzustufen sei, da diese die geringsten Auswirkungen für die Natura 2000-Gebiete beinhalte und keine prioritären Lebensraumtypen beeinträchtigt.

Die Mehrzahl der Landespflegeverbände lehnt aus den oben genannten Gründen die Variante I (B 3) ab. Sollte tatsächlich eine zweite Brücke notwendig sein, könne nur Variante II (D 2) in Frage kommen, da mit ihr grundsätzlich eine zumutbare Alternative im Sinne des §

27 Abs. 2 LNatSchG zur Verfügung stünde.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass Variante II (D 2) aus naturschutzfachlicher Sicht eindeutig die konfliktärmere Variante ist. Wie die Obere Naturschutzbehörde auf dem Erörterungstermin ausführte, ist Variante I (B 3) damit zunächst unzulässig. Unter den gesetzlichen Voraussetzungen können jedoch Ausnahmen zugelassen werden. Sollte Variante I weiterverfolgt werden, sind daher weitere Untersuchungen, vor allem bezüglich der Kohärenzmaßnahmen, notwendig.

Die Frage, ob Variante II eine zumutbare Alternative darstellt oder nicht, wird vom Antragsteller eindeutig verneint. Auch der Verband Rhein-Neckar, die Kreisverwaltung Germersheim und die Stadt Wörth am Rhein erklären, dass Variante II vor allem wegen den zusätzlichen Belastungen für die Wohnbevölkerung in Wörth am Rhein und Maximiliansau (siehe Punkt 3) als nicht zumutbar einzustufen sei.

Aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung wird Variante II aus den o.g. Gründen ebenfalls nicht als zumutbare Alternative bewertet. Mit einer Präzisierung des vorgelegten Maßnahmenkonzeptes ist allerdings im nachfolgenden Verfahren sicherzustellen, dass die Beeinträchtigungen der Variante I für die Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete ausgeglichen werden können und die Netzkohärenz erhalten bleibt.

In diesem Zusammenhang ist auch zu untersuchen, inwieweit eine mögliche Trennwirkung mit einer - zumindest teilweisen - Aufständigung der Trasse im Bereich der Vogelschutzgebiete gemindert werden kann.

Der Vorwurf der Verbände, dass UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung aufgrund fehlender Untersuchungen zu einzelnen Arten an schweren Mängeln leide, kann im Übrigen nicht nachvollzogen werden. Im Erörterungstermin legten die Gutachter einleuchtend dar, dass die wichtigsten Arten erfasst worden seien. Eine zusätzliche Erhebung, z.B. der Fledermauspopulation, hätte hier zu keiner anderen Bewertung der Variante I („erhebliche Betroffenheit der Vogelschutzgebiete“) geführt.

## **5. Weitere fachliche Belange**

### **5.1 Land- und Forstwirtschaft**

Variante I führt im Gegensatz zu Variante II zu einer Inanspruchnahme von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen. Gemäß den Aussagen der Landwirtschaftskammer handelt es sich dabei zum Teil um Böden mit hoher Bonität, die hinsichtlich der Ertragsfähigkeit als „sehr gut“ zu beurteilen sind.

Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung zielen im Bereich der Landwirtschaft u.a. darauf ab, diese zu erhalten und zu sichern. Der Entzug landwirtschaftlicher Flächen ist daher grundsätzlich auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

Die Landwirtschaftskammer legt dar, dass Variante I zu unzumutbaren Flächenverlusten für jeweils drei hier wirtschaftende Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe und zu einer Zerstörung der agrarstrukturellen Verhältnisse führt. Dies ist mittels eines Gutachtens zu untersuchen. Die Betriebe sind in ihrem Fortbestand zu sichern; ggf. sind die Grundlagen für eine Neuentstehung zu schaffen. Landwirtschaftliche Ersatzflächen sind - soweit möglich - bereitzustellen.

Um das landwirtschaftlich genutzte Gelände nicht mittig zu durchschneiden, ist die Trasse der Variante I so weit als möglich auf bzw. an die bestehende K 25 zu legen, ohne jedoch das FFH-Gebiet „Rheinniederung Neuburg – Wörth“ wesentlich zu beeinträchtigen.

Zur Minimierung agrarstruktureller Nachteile ist ein Bodenordnungsverfahren durchzuführen.

Weiterhin ist Variante I im Planfeststellungsverfahren so zu optimieren, dass die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen sinnvoll zu nutzen sind und sog. Reststücke möglichst vermieden werden.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für landespflegerische Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen ist möglichst zu vermeiden. Sollte dies unumgänglich sein, ist die Landwirtschaftskammer bei der Suche bzw. Festlegung der Flächen frühzeitig zu beteiligen.

Auch im Bereich der Forstwirtschaft ist es ein Grundsatz der Raumordnung, Wald als einen wesentlichen Bestandteil der Kulturlandschaft zu erhalten und zu mehren.

Nach Aussage der Zentralstelle der Forstverwaltung ist der von Variante I tangierte Wald nicht nur unter ökologischen Gesichtspunkten bedeutsam; aufgrund seiner ortsnahen Lage komme ihm auch eine gesteigerte Bedeutung als Klimaschutz- und Erholungswald zu.

Analog den Aussagen zur Landwirtschaft trifft hier deshalb gleichfalls zu, dass der Entzug forstwirtschaftlicher Flächen grundsätzlich auf das unvermeidliche Maß zu beschränken und der Verlust durch entsprechende Ersatzaufforstungen zu kompensieren ist. Dabei ist darauf zu achten, dass die Trasse - unter Berücksichtigung der ökologischen Belange - möglichst weit nach Osten, Richtung Landeshafen, gelegt wird.

Neben den rein forstbetrieblichen Folgen ist auch die Funktionsfähigkeit des Waldes zu beachten. Hier ist in Zusammenarbeit mit der Zentralstelle der Forstverwaltung bzw. dem Forstamt Pfälzer Rheinauen und der Oberen Naturschutzbehörde zu ermitteln, in welchem Umfang und an welcher Stelle Ersatzaufforstungen zu erfolgen haben und wie der Funktionsverlust der Gehölze zu berechnen bzw. auszugleichen ist. Im Planfeststellungsverfahren sind neben den öffentlich-rechtlichen auch die privatrechtlichen Fragen bezüglich Nutzungsentschädigung usw. zu klären.

## **5.2 Siedlungswesen**

Durch die Varianten I und II wird die künftige Wohnbauentwicklung der Stadt Wörth am Rhein nicht tangiert. Gemäß Entwurf des Flächennutzungsplans II liegen die im Umfeld der Trassen geplanten Flächen im Wesentlichen im Westen von Wörth am Rhein (Abtswald) sowie im Südosten von Maximiliansau.

Variante II führt allerdings neben der Inanspruchnahme von ca. 1,3 ha Mischgebietsfläche auch zum Abriss von 5 Mehrfamilienhäusern. Dies ist auch mit ein Grund, warum die Stadt Wörth am Rhein diese Variante ablehnt.

Variante I tangiert dagegen gewerblich genutzte Flächen. Davon ist besonders das Lkw-Werk von DaimlerChrysler betroffen.

Zum einen verläuft ein Teil der Strecke über Werksgelände, auf dem zur Zeit u.a. eine Geräuschmessstrecke eingerichtet ist. Diese etwa 20.000 qm große Fläche würde mit dem Bau der Trasse entfallen, was bedeutet, dass die Messstrecke an anderer Stelle errichtet werden müsste. Zum anderen könnte die vorhandene Anbindung an den Landeshafen und an die K 25, die über einen Kreislauf auch den Zugang zum in Planung befindlichen Entwicklungs- und Versuchszentrum ermöglichen sollte, in der vorgesehenen Form nicht aufrechterhalten werden.

Trotz dieser nicht unerheblichen Betroffenheit befürwortet DaimlerChrysler u.a. aufgrund der besseren Entflechtung der Verkehrsströme Variante I.

Aus Sicht der Siedlungsentwicklung ist daher Variante I insgesamt günstiger zu beurteilen als Variante II.

Die weiteren Planungen für Variante I sind für das nachfolgende Verfahren frühzeitig mit der Stadt Wörth am Rhein, DaimlerChrysler und den Hafenebetrieben Rheinland-Pfalz abzustimmen.

Die Anbindung der K 25 bzw. des EVZ an die neue Trasse hat sich an dem derzeit in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „Landeshafen West, Teil B und C“ zu orientieren.

### **5.3 Wasserwirtschaft**

Wie die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz der SGD Süd mitteilt, sind grundsätzlich beide Varianten unter Beachtung von Auflagen realisierbar.

Aufgrund von Gewässerkreuzungen, der Erstellung eines Konzeptes zur Niederschlagswasserbewirtschaftung, evtl. tangierter Grundwassermessstellen und Grundwasserabsenkungen während der Bauzeit sowie möglicher Aufschüttungen innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Rheins ist die Regionalstelle frühzeitig an den weiteren Planungen zu beteiligen. Bei Bedarf sind der Regionalstelle entsprechende Gutachten vorzulegen.

Auch das Wasser- und Schifffahrtsamt erklärt, dass bei Berücksichtigung verschiedener Auflagen prinzipiell beide Varianten akzeptiert werden. Die Rahmenbedingungen sind im Vorfeld mit dem Amt abzustimmen.

### **5.4 Wirtschaftlichkeit**

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit ist gem. Antragsunterlagen bei Variante I mit Baukosten von ca. 77,5 Mio. Euro zu rechnen.

Für Variante II ergeben sich Kosten in Höhe von etwa 86,2 Mio. Euro.

### **5.5 Sonstige Belange**

Nach den Vorgaben der Landesplanung für die Bereiche Telekommunikation sowie Energieversorgung ist in Gewährleistung dieser Belange ein Erfordernis der Raumordnung zu sehen. Die Äußerungen der zuständigen Fachplanungsträger sind deshalb zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf vorhandene oder geplante Einrichtungen der Telekommunikation und der Energieversorgung führen zu keinen Konfliktsituationen. Den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen werden.

Seitens des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege, werden grundsätzlich keine Bedenken gegen eine der Varianten geltend gemacht. Die Auflagen des Landesamtes sind jedoch im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Mögliche umwelttechnische Untersuchungen bezüglich der Altablagerung haben in Absprache mit der Regionalstelle Wasser-, Abfallwirtschaft und Bodenschutz zu erfolgen.

## 6. Raumordnerische Gesamtabwägung

Weltweit dürfte es nur wenige Räume geben, die den Transport von Menschen, Gütern und Energie gleichermaßen begünstigen wie das Oberrheinische Tiefland, das auf einer Länge von rund 300 km den großräumigen Straßen- und Schienenverkehr bündelt und in Verbindung mit den schweizerischen Alpenpässen und dem französischen Rhônetal als Rückgrat der europäischen Verkehrsinfrastruktur bezeichnet werden kann. Die Strukturen beiderseits des Rheines haben sich sehr unterschiedlich entwickelt. Der Aufbau eines modernen Verkehrsnetzes wurde in der Vergangenheit allzu häufig von nationalstaatlichen und strategischen Überlegungen geleitet und blieb entsprechend dieser Logik auf die rechte Rheinseite beschränkt, da das linke Rheinufer bis in Höhe von Karlsruhe als Folge der Versailler Verträge Frankreich zugesprochen wurde. Die Staatsgrenze, die fortan das Elsass und die Pfalz voneinander trennte, hemmte jegliche Entwicklung bis weit in die fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein. Erst 1975 konnte die erste linksrheinisch geführte Autobahn auf deutschem Boden dem Verkehr übergeben werden (A 61), die allerdings bei Speyer endete und somit Stückwerk blieb. Auch die in den Folgejahren gebaute Fortführung in südlicher Richtung, die A 65, orientiert sich in ihrer Trassenführung unverändert an nationalstaatlichen Denkmustern, indem sie vor Erreichen der Staatsgrenze Richtung Karlsruhe abschwinkt. Bis heute ist die Lücke nicht geschlossen, die das deutsche und das französische Autobahnnetz voneinander trennt. Eine durchgehende, qualitativ hochwertige Fernstraßenverbindung hat bis heute nicht das Stadium der Baureife erreicht.

Vor diesem Hintergrund betrachtet, besitzt die Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein eine Bedeutung, die weit über ihre Verbindungsfunktion zwischen (badischem) Oberzentrum und (pfälzischem) Einzugsbereich hinausgeht. Sie hat sich zu einem Scharniergelenk entwickelt zwischen der A 8 und der A 5 auf der rechten Rheinseite sowie der A 65/B 10 und der B 9 auf der linken Rheinseite und ist auch für Verkehrsteilnehmer bedeutsam, die das vorhandene und wohl auch mittelfristig nicht zu beseitigende Nadelöhr zwischen Kandel und Lauterbourg umfahren. Addiert man zu den genannten Verkehrsströmen mit Südost-Nordwest-Tendenz den auf die Stadt Karlsruhe bezogenen und von Pendlern getragenen Verkehrsfluss aus dem Elsass und der Südpfalz, wird das volle Ausmaß an Beanspruchung erkennbar, welcher die 1966 dem Verkehr übergebene Brücke vor allem während der Arbeitszeiten ausgesetzt ist. Wenn ihre heutige Verkehrsbelastung mit rund 80.000 Kfz/24h angegeben wird, bleibt zwangsläufig unerwähnt, dass in den Morgen- und Abendstunden der Werkstage fast schon regelhaft mit Störungen wegen Überlastung gerechnet werden muss. Angesichts der Anforderungen an das Bauwerk, die im Jahre 1995 zur Freigabe der als Standstreifen konzipierten Spuren für den fließenden Verkehr führten, überrascht, dass die Forderung nach einer zweiten Brücke nicht bereits früher und nachhaltiger vorgetragen wurde. Am Rhein gelegene Städtepaare vergleichbarer Bedeutung und Größenordnung, wie zum Beispiel Ludwigshafen/Mannheim im Rhein-Neckar-Dreieck oder Mainz/Wiesbaden im Rhein-Main-Raum, verfügen selbstverständlich über zwei, wenn nicht drei für den Fernverkehr geeignete Straßenbrücken. Auch in Hinblick auf die in naher Zukunft anstehenden, grundlegenden Reparaturarbeiten, die nach Aussage des LSV aufgrund „der Schädigungsgrade nur unter Teilspernung bzw. zeitweiser Vollsperrung durchführbar sind“, kann die Notwendigkeit einer weiteren Rheinbrücke im Zentrum des grenzüberschreitend angelegten PAMINA-Raumes nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden. Dies umso weniger, als die Verkehrsinfrastruktur der Südpfalz aus Sicht der Raumordnung nicht entfernt der Dynamik Rechnung trägt, mit welcher sich der Raum nach Niederlassung von DaimlerChrysler in Wörth am Rhein von einstmaliger stiller Beschaulichkeit zu einer Art Wachstumsmotor der Pfalz (und des nördlichen Elsass) entwickelt hat. Trotz langjähriger Planungen und entsprechender Darstellungen in den Raumordnungsplänen ist den auf den Ausbau des Straßennetzes gerichteten Maßnahmen, gleichgültig ob sie von großräumiger (A 65/B 10 und B 9), überregionaler (B 48 und B 427) oder regionaler (B 38) Bedeutung sind, unisono zu eigen, dass sie, falls überhaupt, nur sehr schleppend vorankommen.

So wenig die Notwendigkeit einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein in den Stellungnahmen der meisten Verfahrensbeteiligten verkannt wird, so weit gehen die Meinungen darüber auseinander, welche der beiden ins Verfahren eingestellten

Varianten aus der jeweiligen Fachsicht zu bevorzugen ist. Wie ausgeführt, steht einer Ausbauvariante, bei deren Verwirklichung für den nach Westen gerichteten Verkehr zwischen „Wörther Kreuz“ und Rheinquerung eine komplett neue Fahrbahn einschließlich neuer Rheinbrücke an die bestehende Trasse angebaut würde, eine das Werksgelände von DaimlerChrysler nördlich umfahrende Variante gegenüber, die nach vertiefender Untersuchung einer Reihe von Nordvarianten durch die Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Naturschutz am günstigsten abschnitt. Das Begriffspaar Ausbau / Neubau, in dem sich der grundlegende Unterschied zwischen Parallelbrücke und Nordbrücke spiegelt, nimmt die Argumentationslinien vorweg, denen die am Verfahren beteiligten Stellen gefolgt sind. Während die Gebietskörperschaften in enger Anlehnung an den Träger der Regionalplanung die Interessen der (dort wohnenden, arbeitenden und am Verkehr teilnehmenden) Bevölkerung in den Mittelpunkt ihrer die Nordvariante begünstigenden Stellungnahme stellen, wird die Ausbauvariante mit Parallelführung von den Behörden und Stellen bevorzugt, die bei Realisierung der Nordbrücke „eine Zerstörung der agrarstrukturellen Verhältnisse“ (Landwirtschaftskammer), die Betroffenheit „seltenen und ökologisch besonders wertvollen Auwaldes“ (Forstverwaltung) und einen „Eingriff in hochwertige Biotope, darunter Natura-2000-Gebiete“ (Mehrheit der anerkannten Naturschutzverbände) befürchten. Die Argumente lassen sich den jeweiligen Stellungnahmen entnehmen (Punkt D) und sind hier nicht zu wiederholen. Ihre Bewertung auf den vorangehenden Seiten hat ergeben, dass aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung neben verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten auch der Schutz der in Wörth am Rhein und seinen Stadtteilen wohnenden Bevölkerung vor einer weiteren Zunahme der Immissionen zugunsten der Nordvariante spricht. Auch wenn den anerkannten Naturschutzverbänden nicht zu widersprechen ist, wenn diese die ausgeprägte Schutzwürdigkeit der Rheinniederung nördlich von Wörth am Rhein betonen und daraus eine Ablehnung aller dieselbe beanspruchenden Varianten ableiten, die von ihnen zur Verkehrssituation und zur künftigen Verkehrsgestaltung vorgetragene Argumente vermögen nicht zu überzeugen. Denn wenn auch – derzeit zumindest – eine Entlastung der Stadt Karlsruhe vom Durchgangsverkehr mit dem Bau einer zweiten Rheinbrücke nicht erreicht wird, auf linksrheinischer Seite wird dieses Ziel ohne jeden Zweifel erreicht, wenn die Nordbrücke zum Tragen kommt. Sie wäre ein Garant dafür, dass der nordwärts gerichtete Fernverkehr bereits auf Karlsruher Gemarkung von dem westwärts gerichteten getrennt würde, mit dem Ergebnis, dass der heute schon übermäßig belastete und durch die Inbetriebnahme des Fachmarktzentriums vor weiteren Herausforderungen stehende Streckenabschnitt zwischen Rhein und „Wörther Kreuz“ eine spürbare Entlastung erführe. Nicht nur der Verkehrsfluss würde von dieser Entwicklung profitieren, sondern auch die Verkehrssicherheit. Auch die DaimlerChrysler AG, die bei Realisierung der Nordbrücke durch Abtrennung des Werksgeländes von Erweiterungsflächen Nachteile logistischer Art in Kauf nehmen müsste, könnte zu den Gewinnern gehören, wenn evtl. eine zusätzliche Anschlussstelle östlich des Werkes neue Möglichkeiten der An- und Abfahrt für Mitarbeiter sowie des Güter- und Warentransports eröffnete. Insofern könnte ein Beitrag zur Verbesserung der Werksanbindung geleistet werden.

Die Verbesserung der großräumigen Standortgunst ist ein grundlegendes Ziel rheinland-pfälzischer Verkehrspolitik. Wie bereits dargelegt, ist dieses Ziel im Bereich der Südpfalz alles andere als erreicht. Die Verkehrsinfrastruktur trägt in keiner Weise der Entwicklung Rechnung, die der Raum genommen hat, seitdem er - als Folge der Neubewertung räumlicher Vorgaben nach dem Zweiten Weltkrieg und der deutsch-französischen Aussöhnung - aus einer nationalen Randlage in eine europäische Zentrallage geraten ist. Von der Stadt Wörth am Rhein, durch die Ansiedlung des größten Lkw-Montagewerkes in Europa aus seiner Beschaulichkeit gerissen, ging eine Entwicklung aus, welche zunehmend das Umland einbezog und die Südpfalz insgesamt zu einem der wirtschaftsstärksten Räume in Rheinland-Pfalz transformierte. Die Entwicklung des Straßennetzes konnte da nicht Schritt halten. Weder ist die Verbindung mit dem französischen Autobahnnetz hergestellt noch ein Standort für die zweite Rheinbrücke festgelegt. Die Widerstände sind gewaltig. Angesichts des letztmals beim Erörterungstermin von Vertretern der Umweltverbände vorgetragenen Arguments, dass weitere Fernstraßen hierzulande nicht erwünscht seien, weil sie dem Durchgangsverkehr Tür und Tor öffneten, stellt sich die Frage, wie solcherlei Abschottung einem

Raum ansteht, der vom Fahrzeugbau und vom Abbau der Grenzen profitiert wie kaum ein anderer in Deutschland.

Es ist daher festzustellen, dass die Notwendigkeit einer zweiten Rheinbrücke auch vor dem Hintergrund der bestehenden Verflechtungen im grenzüberschreitend angelegten PAMINA-Raum unabweisbar ist. Der Bau einer zweiten Rheinbrücke sollte auch dazu genutzt werden, das enge Korsett zu verlassen, in welches die stromüberquerenden Verkehrsstränge auf linksrheinischer Seite gebündelt sind und das sich zunehmend als Nadelöhr erweist. Der raumplanerische Grundsatz der Bündelung von Einrichtungen hat dort Grenzen, wo der Wunsch nach sparsamem Umgang mit den Ressourcen zu einer Belastung für den Raum umschlägt. Angesichts der Nutzungsdichte beiderseits des bestehenden Verkehrskorridors werden aus Sicht der Raumordnung bei einer bloßen Verbreiterung der Fahrbahn die Grenzen der Zumutbarkeit überschritten, sowohl gegenüber den Anwohnern als auch gegenüber den Verkehrsteilnehmern. Insoweit ist den Auffassungen des Verbandes Region Rhein-Neckar, der Kreisverwaltung Germersheim, der betroffenen Gemeinden und der IHK zuzustimmen, dass nachhaltige Entlastungseffekte nur über den Bau einer räumlich versetzten Brücke zu erreichen sind. Insofern ist die Nordvariante mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar. Dies umso mehr, als sie im Vergleich zu den Varianten B 1 und B 2 die geringsten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und prioritären Lebensraumtypen nach sich zieht.

**Die Nordvariante sollte somit der weiteren Planung zugrundegelegt werden und einer Linienführung folgen, die den Notwendigkeiten des reibungslosen Ablaufs der logistischen Prozesse bei der DaimlerChrysler AG Rechnung trägt, die Inanspruchnahme von Wald durch eine Ausweitung des Bogens in Richtung Landeshafen reduziert, die Bedenken der Landwirtschaft in Hinblick auf die befürchtete Zerstörung agrarstruktureller Zusammenhänge durch eine Verlegung der Trasse auf die K 25 bzw. in deren Nähe abschwächt und nicht zuletzt - aus ökologischen Gründen - bei Querung des Waldstückes soweit wie möglich und vertretbar Aufständigung anstelle von Dammschüttung in die Entwurfsplanung einbezieht.**

## **F Abschließende Bemerkungen**

Ziel des Raumordnungsverfahrens war es, festzustellen, ob eine der vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beantragten Trassen für den Bau einer 2. Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth am Rhein mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt und wie diese Trasse mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt werden kann. Es soll die unter Berücksichtigung aller Belange raumordnerisch günstigste Lösung dargestellt werden. Das ROV beurteilt somit vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens unter raumordnerischen und landesplanerischen Aspekten.

Im Unterschied zu dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren können im ROV daher ausschließlich die für die raumordnerische Zulässigkeit des Vorhabens erheblichen öffentlichen Belange Berücksichtigung finden. Rein privatrechtliche Belange sowie evtl. Ent eignungs- und Anpassungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des ROV. Diese sind den nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Dadurch ergibt sich im ROV eine großräumigere Betrachtungsweise als im eigentlichen Genehmigungsverfahren.

Die raumordnerische Beurteilung als Ergebnis des ROV entfaltet gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die zur Verwirklichung des Vorhabens nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstigen behördlichen Entscheidungen. Die raumordnerische Beurteilung ist jedoch bei diesen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Der Abschlussentscheid ist nach Ablauf von fünf Jahren von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis zu diesem Zeitpunkt das Genehmigungsverfahren zu der dem Vorhaben zugrundeliegenden Planung nicht eingeleitet worden ist. Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues ROV durchzuführen ist.

Das ROV ist damit abgeschlossen. Die Verfahrensbeteiligten erhalten einen Abdruck dieses Entscheides.

Gemäß § 17 Abs. 7 LPIG wird die Öffentlichkeit von den am ROV beteiligten Kommunen über das Ergebnis dieses ROV unterrichtet.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd  
-Obere Landesplanungsbehörde-

Neustadt a.d.W., den 07.06.2006  
Im Auftrag

Helmut Beeger