

DEUBNER & KIRCHBERG Mozartstrasse 13 76133 Karlsruhe



Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz  
- Planfeststellungsbehörde -  
z.H. Herrn Woitschütke  
Postfach 20 13 65  
56013 Koblenz

**Vorab per Fax: 0261/29141-1112**

28.09.2017 Unser Zeichen: 133/11 H63 wa d5/d27844

Sekretariat: Petra Walser  
Durchwahl: 0721 98548-55  
E-Mail: walser@deubnerkirchberg.de

**Planfeststellungsverfahren B 10, Neubau zweite Rheinbrücke  
Karlsruhe/Wörth am Rhein  
IZ: 02.2-1782-PF/31a, PF/35**

Sehr geehrter Herr Woitschütke,  
sehr geehrte Frau Brinkhaus,  
sehr geehrte Frau Rosenbach,

wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Rosenbach, für die Verlängerung  
der Frist zur Abgabe der folgenden

**S t e l l u n g n a h m e,**

die wir namens und im Auftrag des BUND, Landesverband Rheinland-Pfalz, abgeben.

Es ist zu begrüßen, dass sich die Planfeststellungsbehörde um weitere  
Fakten bemüht, um eine Entscheidung über den Planfeststellungsan-

**HEINRICH DEUBNER**  
Of Counsel

**PROF. DR. CHRISTIAN KIRCHBERG**  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**DR. DIRK HERRMANN**  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**HELMUT EBERSBACH**  
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

**DR. WERNER FINGER**  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**MARCO RÖDER**  
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

**JENNIFER ESSIG**  
Rechtsanwältin

Mozartstr. 13  
76133 Karlsruhe

Telefon: 0721 98548-0  
Telefax: 0721 98548-54

rae@deubnerkirchberg.de  
www.deubnerkirchberg.de

Amtsgericht Mannheim  
Registernummer: PR 700234

Sparkasse Karlsruhe-Ettlingen  
IBAN: DE86 6605 0101 0009 7690 43  
BIC/SWIFT: KARSDE66XXX

trag des Vorhabenträgers treffen zu können. Leider basieren die eingeholten Untersuchungen und Gutachten jedoch auf unvollständigen bzw. fehlerhaften Annahmen, so dass sie weiterhin keine tragfähige Grundlage für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag bieten können. Im Einzelnen:

## 1. Verkehrsuntersuchung

Ein Bestandteil der im Rahmen der Nachanhörung überlassenen Unterlagen ist die Fortschreibung 2014 der Verkehrsuntersuchung B 293/B 36. Die Fortschreibung datiert vom 05.12.2016 und ist somit mehr als zwei Jahre nach dem Bezugszeitpunkt für den Analyse-Nullfall erstellt worden. Zur Anhörung gelangt das Gutachten ca. ein weiteres Jahr später, weshalb die Frage aufzuwerfen ist, ob die Fortschreibung nicht zwischenzeitlich u.a. deshalb überholt ist, weil die dem Analyse-Nullfall zugrunde gelegten Zahlen (DTV) durch die verkehrliche Fortentwicklung weiter gesunken sind.

Die Mängel an der Verkehrsuntersuchung werden im Einzelnen dargelegt in der **beigefügten** Stellungnahme des Büros RegioConsult vom September 2017, S. 4 ff. Problematisch ist dabei vor allem, dass schon der Analyse-Nullfall nicht nachvollziehbar ist. Auf welcher Grundlage ein Wert von 79.800 Kfz/24 h zugrunde gelegt wurde, ist nicht ersichtlich und auch nicht nachvollziehbar. Mit der tatsächlichen Belastung ist der für den Analyse-Nullfall angenommene DTV nicht zu vereinbaren. Geht man von unzutreffenden Annahmen bereits hinsichtlich der Eingangsparameter aus, kann die gesamte Verkehrsuntersuchung keinen Bestand haben. Der tatsächlich gemessene und damit allein belastbare DTV für die gesamte Woche auf der Rheinbrücke Wörth lag 2014 nur bei 68.377 Kfz/Tag, mithin bei 10.000 Fahrzeugen weniger als jetzt angenommen. Durch nichts belegt ist auch der jetzt angenommene Fernverkehrsanteil. Derselbe Gutachter ist früher noch von 5 % Fernverkehrsanteil ausgegangen und weist jetzt Werte von 20 % – 30 % aus, ohne dies näher zu erläutern. Als Grundlage für einen belastbaren Planfeststellungsbeschluss ist die Verkehrsuntersuchung jedenfalls nicht geeignet.

Die Verkehrsuntersuchung ist somit zunächst entsprechend dem Stand der Technik zu erstellen und dann erneut offenzulegen.

## **2. Fachbeitrag zu den Belangen der WRRL**

Auch zu dem Fachbeitrag wird in der Stellungnahme der RegioConsult vom September 2017 im Einzelnen Stellung genommen (S. 19 ff.); darauf wird Bezug genommen. Die dort benannten Mängel des Fachbeitrags müssen zunächst durch dessen Überarbeitung beseitigt werden, bevor eine Entscheidung über den Planfeststellungsantrag getroffen werden kann. Problematisch ist vor allem, dass – nicht nachvollziehbar – die Oberflächenwassermessstelle Worms herangezogen wurde, um eine Auswirkung auf das Oberflächenwasser zu untersuchen. Die Messstelle ist etwa 80 km vom Eingriffsort entfernt und kann daher nicht als repräsentativ angesehen werden.

In Anlage 9 zum Fachbeitrag wird – zutreffend – darauf hingewiesen, dass die Brücke entweder Vorlandpfeiler oder einen Flusspfeiler benötigt. Die damit verbundenen Auswirkungen werden jedoch allein hinsichtlich des Oberflächenwasserkörpers untersucht, jedoch nicht hinsichtlich des Grundwasserkörpers, der ansonsten durchaus Berücksichtigung findet. Angesichts der erforderlichen Pfeilergründung ist nicht ersichtlich, weshalb auf die Bewertungen der Auswirkungen auf den Grundwasserkörper verzichtet wurde. Ohnehin stellt sich die Frage, ob nicht schon vor der endgültigen Brückenplanung davon auszugehen ist, dass die beabsichtigte Brücke ohne Pfeiler nicht errichtet werden kann. Dann sind aber auch die Auswirkungen der Pfeiler vollständig zu erfassen und im Fachbeitrag zu berücksichtigen.

Auch die Auswirkungen der Streusalzaufbringungen wurden nicht hinreichend berücksichtigt. Vor allem wurde von viel zu niedrigen Werten ausgegangen.

Zusammenfassend ist jedenfalls festzuhalten, dass auch der Fachbeitrag zu den Belangen der WRRL überarbeitet werden muss, um als Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss dienen zu können.

## **3. Unterlagen zum Naturschutz**

Es wird zunächst konzidiert, dass sich der Vorhabenträger durch weitere Erhebungen darum bemüht, die Datenlage zu verbessern, um die Betroffenheit der verschiedenen Arten beurteilen zu können – um so auch der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung über

die Erteilung der erforderlichen Ausnahmen zu ermöglichen.

Allerdings fehlt für viele Arten weiterhin eine detaillierte Datengrundlage. Die Vorkommen von Purpurreiher und Zwergdommel sind akut bedroht. Daran werden auch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen nichts ändern.

Als besonders kritisch ist auch anzusehen, dass der Planfall 4 der Verkehrsuntersuchung, der zur Rechtfertigung der Planung herangezogen wird, nicht betrachtet wird. Dieser Planfall, Sperrung der bestehenden Rheinbrücke bei gleichzeitiger Nutzung der geplanten zweiten Rheinbrücke ist durch mehr als den doppelten Verkehr als im betrachteten Szenario gekennzeichnet. Insofern hätte eine entsprechende Betrachtung erfolgen müssen.

Im Einzelnen werden die Mängel der jetzt vorgelegten Unterlagen in der als **Anlage 2** beigefügten Stellungnahme vom September 2017 ausgeführt. Auch danach ist die geplante Maßnahme weiterhin nicht als genehmigungsfähig anzusehen. Vielmehr sind auch die Unterlagen zum Naturschutz zu überarbeiten, bevor überhaupt ein Planfeststellungsbeschluss erlassen werden kann.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die vorgelegten Antragsunterlagen weiterhin unzureichend sind. Der Planfeststellungsantrag ist abzulehnen.

Der guten Form halber gestatten wir uns festzuhalten, dass wir die Inhalte der beigefügten Anlagen ausdrücklich zum Inhalt der Stellungnahme machen.

Mit freundlichen Empfehlungen

(Dr. Herrmann)  
Rechtsanwalt

Anlagen: 1. Stellungnahme der Fa. RegioConsult vom September 2017  
2. Stellungnahme der Naturschutzverbände zu den Planunterlagen „Naturschutz“ vom September 2017