

Abschrift

DEUBNER & KIRCHBERG Mozartstrasse 13 76133 Karlsruhe



Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- Anhörungsbehörde -
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 Koblenz

Vorab per Fax: 0261/3029-1170

09. Juni 2015

Unser Zeichen: 133/11 H63 wa

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

**Planfeststellungsverfahren für den Bau einer zweiten Rheinbrücke
zwischen Wörth und Karlsruhe im Zuge der B 10;**

hier: erneute Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag der von uns vertretenen BUND, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz, des BUND, Landesverband Baden-Württemberg e.V., Paulinenstr. 47, 70178 Stuttgart, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Baden-Württemberg e.V., Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart sowie des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV), Olgastr. 19, 70182 Stuttgart, geben wir zu erneut offenliegenden Planfeststellungsunterlagen die folgende

Stellungnahme

ab:

HEINRICH DEUBNER*

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

*Partner bis 30.06.2012

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
BLZ: 660 501 01
Konto: 9769 043
IBAN: DE86 6605 0101 0009 7690 43
BIC/SWIFT: KARSDE66XXX

BW Bank Stuttgart
BLZ: 600 501 01
Konto: 7495 5025 87
IBAN: DE81 6005 0101 7495 5025 87
BIC/SWIFT: SOLADEST600

1. Das geplante Projekt wird weiterhin abgelehnt. Ein Bedarf für den Bau einer zweiten Rheinbrücke an der jetzt vorgesehenen Stelle ist nicht ersichtlich, zumal die Stauproblematik weiterhin nur verschoben und nicht verringert wird. Da auf baden-württembergischer Seite keine Möglichkeit besteht, die Verkehre zu entflechten, ist nicht nachvollziehbar, weshalb die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sein sollen.

Wir verweisen daher auf die Stellungnahme unserer Mandantin vom Juni 2011, die wir zum Gegenstand auch dieser Stellungnahme machen, soweit nachfolgend nicht abweichend Stellung genommen wird.

2. Nicht nachvollziehbar ist, dass auch in den jetzt erneut offengelegten Unterlagen eine Alternativenprüfung weiterhin (vollständig) fehlt. Obwohl seit der ersten Offenlage der Planfeststellungsunterlagen vier Jahre verstrichen sind und somit ausreichend Zeit bestanden hätte, eine Alternativenprüfung vorzunehmen, ist dies nicht erfolgt. Zudem sind seit dem raumordnerischen Entscheid, zwischenzeitlich neun Jahre verstrichen, so dass zahlreiche neue Erkenntnisse vorliegen, die bei der Alternativenprüfung zu berücksichtigen wären. Festzuhalten bleibt somit, dass weiterhin eine Alternativenprüfung fehlt, die die Auswirkungen der Planung beidseits des Rheines in den Blick nimmt. Schon allein deshalb kann ein rechtmäßiger Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden.
3. Im April dieses Jahres hat der Bundesrechnungshof festgehalten, dass die zweite Rheinbrücke überwiegend vom regionalen Verkehr genutzt würde, weshalb er keine Finanzierungszuständigkeit des Bundes sehe. Zudem würde der Bau der zweiten Rheinbrücke die Stausituation sogar weiter verschärfen. Die entsprechende Prüfbemerkung ist als **Anlage 1 beige-fügt**. In dieser setzt sich der Bundesrechnungshof auch intensiv mit den Argumenten auseinander, die nach Auffassung des BMVI für die zweite Rheinbrücke sprechen. Das BMVI habe selbst eingeräumt, dass sich der Verkehrsfluss in Fahrtrichtung Karlsruhe weiter verschlechtern werde. Insofern verbleibt es allein bei einer möglichen Redundanz durch die zweite Brücke, ohne dass ein sonstiger Mehrwert gegeben wäre. Damit stellt sich aber erneut die Frage nach der Erforderlichkeit der geplanten zweiten Rheinbrücke (zumindest an dieser Stelle).

Soweit in jüngsten Presseveröffentlichungen der Eindruck erweckt wird, der Prüfungsausschuss des Deutschen Bundestages habe dessen „fehlerhafte Einschätzung ... entschieden zurückgewiesen“, ist dieser unzutreffend. Der Beschluss des Prüfungsausschusses ist als **Anlage 2 beigefügt**. Diesem kann ohne weiteres entnommen werden, dass die Bemerkung nur zur Kenntnis genommen wurde. Zudem wurde das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, zeitnah die Anbindung der geplanten B 293 an die B 36 unter Zugrundelegung des Baus einer 2. Rheinbrücke zu planen und dabei die verkehrlichen Auswirkungen zu untersuchen. Damit hat der Prüfungsausschuss aber zum Ausdruck gebracht, dass die jetzt geplante Maßnahme – wie vom Bundesrechnungshof festgestellt – nicht geeignet ist, den Verkehrsengpass zu beseitigen. Dies impliziert die fehlende Erforderlichkeit. Zu den Einzelheiten des Verfahrens vor dem Prüfungsausschuss legen wir schließlich noch die Pressemitteilung von Herrn MdB Lindner vom 25.05.2015 (**Anlage 3**) vor.

4. Entscheidend ist, dass nach Auffassung des Bundesrechnungshofes eine Finanzierungszuständigkeit des Bundes nicht besteht.

Den Mangel der Finanzierbarkeit eines Straßenbauvorhabens darf die Planfeststellungsbehörde nicht ignorieren. Dies ergibt sich aus dem vom Bundesverwaltungsgericht zum Bundesfernstraßengesetz entwickelten Grundsatz, dass eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, rechtswidrig ist. Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Realisierung eines Straßenbauvorhabens kann auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, ist verfrüht und damit unzulässig; ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht „vernünftigerweise“ geboten ist. Darin liegt eine strikt verbindliche Planungsschranke. Auch rechtsstaatliche Grundsätze sind berührt; denn Recht, dessen Vollzugsunfähigkeit im Zeitpunkt seines Erlassens feststeht, ist sinnlos. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden (**BVerwG**, Urt. v. 20.05.1999, NVwZ 2000, 555/558).

Wenn vorliegend die Finanzierungszuständigkeit des Bundes aber fehlt, ist die Finanzierung

offensichtlich nicht gesichert, wenn nicht sogar ausgeschlossen. Weder das Bundesland Rheinland-Pfalz noch das Bundesland Baden-Württemberg haben erklärt, die Finanzierung übernehmen zu wollen. Auch aus diesem Grunde kann der Planfeststellungsbeschluss daher rechtmäßiger Weise nicht erlassen werden.

5. Im Erläuterungsbericht wird auf S. 6 festgehalten, die „Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2010“, habe „keine maßgeblichen Änderungen an den bis dato prognostizierten Verkehrsmengen“ ergeben. Es könne daher „weiterhin an den ursprünglichen Prognosezahlen festgehalten“ werden. Nach wie vor wird an einer Prognose von rheinquerend rund 100.000 Kfz/24 h für 2025 ausgehend von der „heutigen Verkehrssituation im Jahr 2007“ (sic!) mit rund 84.000 Kfz/24 h festgehalten („Bezugsfall“, Erläuterungsbericht, S. 8 bzw. S. 28).

Insoweit ist zu rügen:

Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2010 ist den Planfeststellungsunterlagen in der Offenlage nicht beigelegt. Schon deshalb kann sie der Planung nicht zugrunde gelegt werden. Die Übersicht über die Verkehrsergebnisse in Anlage 9.1 zum Erläuterungsbericht (S. 28) gibt immer noch den Stand der Prognose von 2005 wieder und deckt die in der erneuten Offenlage getroffene Aussage daher nicht. Diese Verkehrszahlen weichen deutlich von denen ab, die in der Offenlage für das parallele Planfeststellungsverfahren auf der badischen Seite zugrunde gelegt wurden.

Die Prognosen der Verkehrsuntersuchung vom Modus Consult vom September 2005 waren bereits durch die tatsächliche Verkehrsentwicklung bis zum Zeitpunkt der Offenlage 2011 widerlegt. Dies wurde bereits in der Einwendung 2011 dargelegt.

Sollte es sich bei der nur angedeuteten, aber nicht vorgelegten „Fortschreibung 2010“ um das Verkehrsgutachten handeln, das Grundlage der Verkehrszahlen des parallelen Planfeststellungsverfahrens auf badischer Seite war, und im Rahmen des Faktenchecks „Leistungsfähige Rheinquerung“ im November 2011 vorgestellt wurde, ist dieses Gutachten jedenfalls methodisch grob fehlerhaft und beruht auf unrealistischen Annahmen (vgl.

BVerwG, Urt. v. 30.05.2012 – 9 A 35.10, NVwZ 2013, 147/149, Rn. 23):

Der für das Gutachten für den Analyse-Nullfall 2009 angesetzte Wert von 82.600 Kfz/Tag übersteigt das tatsächliche Verkehrsaufkommen ausweislich der veröffentlichten Zahlen des LBM, die durch das automatische Messgerät auf der Rheinbrücke Maxau gemessen wurden, um rund 5.200 Kfz/Tag. Bei dem Analyse-Nullfall handelt es sich um den zentralen Ausgangswert für die Erstellung des Gutachtens. Ist dieser Ausgangswert falsch, sind alle nachfolgenden Berechnungen zwingend ebenfalls falsch. Das Gutachten ist damit insgesamt unbrauchbar. Es ist fehlerhaft, Zahlen einer alten Prognose, die sich als nicht tragfähig erwiesen hat, einfach fortzuschreiben, ohne diese Zahlen angesichts der zwischenzeitlich bereits eingetretenen Entwicklung zu korrigieren und einer Plausibilitätskontrolle zu unterziehen.

Im Rahmen der Plausibilitätskontrolle hätte von den Planungsbehörden auch hinterfragt werden müssen, wieso das Gutachten Modus Consult vom September 2005 in dem kurzen Zeitraum bis 2010 bereits so weit mit seinen Prognosen von der Realität abwich. Allein dieses deutliche Auseinanderklaffen von Prognose und tatsächlicher Verkehrsentwicklung begründet eine Vermutung dafür, dass bereits das ursprüngliche Gutachten methodisch grob falsch war. Das Land Rheinland-Pfalz hat zudem bis heute keine Zahlen zu den Verkehrsmengen an der Dauerzählstelle Wörth/Rheinbrücke für 2013 und 2014 veröffentlicht. Dies ist nicht nachvollziehbar. Es besteht die begründete Vermutung, dass die tatsächlichen Zahlen weiter von den Prognosen von modus consult abweichen. Die aktuellen Zahlen zu den Verkehrsmengen bis einschließlich 2014 müssen in die Betrachtung der verkehrlichen Notwendigkeit des Projekts aufgenommen und der darauf beruhende Bezugsfall überarbeitet werden.

Geringere Verkehrsmengen bestärken die Position des Bundesrechnungshofs 2015, der die verkehrliche Notwendigkeit der geplanten Rheinbrücke verneint. Die kritische Würdigung des Bundesrechnungshofes ist in die Unterlagen aufzunehmen.

Das Bundesverkehrsministerium hat im November 2010 eine Bedarfsplanüberprüfung zum Bundesverkehrswegeplan vorgestellt, nach der der motorisierte Individualverkehr in den Jahren 2015 bis 2025 in den Regionen Rheinpfalz und Mittlerer Oberrhein rückläufig sein wird. Die Widersprüche zu dieser Prognose werden nicht aufgeklärt.

Das erst beim Faktencheck im November 2011 öffentlich gewordene Gutachten Prof. Dr. Friedrich zum Verkehrsfluss wird nach wie vor nicht berücksichtigt. Danach sind die Störungen im Verkehrsfluss zwischen Wörth und Karlsruhe nicht ansatzweise so groß, wie es in der Öffentlichkeit und auch von den Planungsbehörden dargestellt wird. Die Auswertungen von 64 Messfahrten zweier Berufspendler im Herbst 2008 in den morgendlichen Hauptverkehrszeiten ergaben:

- Kleine Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 5 und 10 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 1,0 und 2,0 Kilometern treten an rund 20 % aller Werktage auf.
- Mittlere Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung zwischen 10 und 15 Minuten und einer Rückstaulänge zwischen 2,0 und 3,0 Kilometern treten an rund 8 % aller Werktage auf.
- Große Störungen mit einer Fahrzeiterhöhung von mehr als 15 Minuten und einer Staulänge von mehr als 3,0 Kilometern treten an etwa 2 % aller Werktage auf.

Diese Störungen sind im Vergleich zum Berufsverkehr anderer Großstädte als äußerst gering einzustufen. Bei einer geringfügigen Verlagerung von rund 650 Personen in der kritischen morgendlichen Stunde im Berufsverkehr würde die (ohnehin schon nicht sonderlich hohe) Stauwahrscheinlichkeit noch deutlich sinken.

Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass sich an diesen Zahlen bis dato etwas geändert hat.

Nach Aussage sämtlicher Fachleute beim Faktencheck 2011 werden die Störungen im Verkehrsfluss nicht durch die Rheinquerung Maxau verursacht, sondern durch Engpässe im nachfolgenden Straßennetz auf Karlsruher Seite. Die Verkehrssimulation beim Erörterungstermin des Regierungspräsidiums Karlsruhe konnte dementsprechend keine Verbesserung des Verkehrsflusses belegen. Es ist nach wie vor – bestätigt durch den Erörterungstermin – davon auszugehen, dass der Verkehrsfluss durch die konkrete Planung nicht besser, sondern deutlich schlechter würde.

6. Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist u.a. Folgendes festzuhalten (vgl. dazu ergänzend im Einzelnen die **Anlage 4**):

Im Erläuterungsbericht wird als geschätztes Jahr der Verkehrsübergabe jetzt das Jahr 2018 angegeben (bisher 2014). Da die geplanten CEF-Maßnahmen teilweise aber einen längeren Zeitraum als die verbleibenden drei Jahre erfordern, ist nicht ersichtlich, dass mit den Bauarbeiten zuvor begonnen werden könnte, geschweige denn eine Verkehrsübergabe im Jahr 2018 überhaupt möglich sein könnte. Hier liegt ein offensichtlicher Widerspruch in den Planunterlagen vor, der seitens des Vorhabenträgers aufzuklären wäre.

Neben der frühzeitigen Umsetzung der CEF-Maßnahmen ist die Überprüfung von deren Wirksamkeit durch eine Monitoring erforderlich. Nur dann, wenn der Nachweis erbracht ist, dass die CEF-Maßnahmen von den Arten angenommen worden sind, kann die Straßenplanung überhaupt umgesetzt werden.

Nachdem seit der letzten Offenlage wiederum ein Zeitraum von vier Jahren verstrichen ist, hätte zudem eine erneute Bestandsaufnahme der betroffenen Arten erfolgen müssen. Schon zum damaligen Zeitpunkt waren die Daten, auf die zurückgegriffen wurden, veraltet. Dies ist jetzt erst recht der Fall. Ohne eine aktuelle Datenbasis kann aber auch keine rechtmäßige Entscheidung etwa über eine Befreiung von artenschutzrechtlichen Verboten getroffen werden.

Beispielsweise findet sich am Wörther Altrhein der Hauptbrutbestand des Purpurreihers in Rheinland-Pfalz mit einem Bestand zwischen 5 und 12 Paaren. Der Erhaltungszustand wird als schlecht beschrieben. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets durch ein Projekt liegt jedoch schon dann vor, wenn ein bestehender schlechter Erhaltungszustand weiter verschlechtert wird (vgl. z.B. **BVerwG**, Urt. v. 03.05.2013, NVwZ 2013, 1209/1212, Rn. 28). Davon ist vorliegend auszugehen. Die geplanten Kohärenzmaßnahmen sind nicht geeignet, die Population des Purpurreihers zu erhalten, weshalb auch eine Ausnahme nicht erteilt werden darf. Zumutbare Alternativen des Projekts sind – wie bereits ausgeführt – bisher ohnehin nicht überprüft worden. Soweit auf zwei im Raumordnungsverfahren überprüfte Alternativen verwiesen wird, ist auch festzuhalten, dass diese die Auswirkungen auf die baden-württembergische Seite nicht einmal ansatzweise in den Blick nehmen, die Alternati-

venprüfung also unvollständig ist.

Fürsorglich ist festzuhalten, dass der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff nicht hinreichend ausgeglichen werden kann. Zu bemängeln ist bereits, dass der Ausgleich nicht in direktem Umfeld erfolgt, zumal die Planung mit erheblichen Eingriffen für streng geschützte und innerhalb der betroffenen Vogelschutzgebiete besonders geschützten Vogelarten sowie für streng geschützte Fledermausarten verbunden ist. Für die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen sind die Maßnahmenflächen zu sehr zerstreut.

Bereits im Rahmen der 1. Offenlage wurde festgehalten, dass zahlreiche Flächen, die für den Ausgleich vorgesehen waren, für derartige Zwecke nicht zur Verfügung stehen. Davon dürfte auch weiterhin auszugehen sein. Im Rahmen der erneuten Offenlage war es den ehrenamtlichen Mitgliedern unserer Mandanten nicht möglich, Zustand und Verfügbarkeit sämtlicher für den Ausgleich vorgesehenen Flächen zu überprüfen. Ein Kataster für Ausgleichsflächen existiert offensichtlich nicht, wie auch die Ortsbürgermeisterin von Jockgrim bestätigt hat.

Als Beispiel für die fehlende Ausgleichsmöglichkeit ist die folgende Fläche anzuführen: Auf der Gemarkung von Jockgrim ist im Gewann Nesseläcker das Grundstück Flst.-Nr. 6163 als Ausgleichsfläche vorgesehen. Dieses Grundstück wurde von der Pollichia zu Naturschutzzwecken erworben und wurde durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen zum Sandrasen entwickelt. Diese Fläche ist damit als gesetzlich geschütztes Biotop im Sinne des § 30 BNatSchG anzusehen. Ein Ausgleich kann auf dieser Fläche mit der höchsten ökologischen Wertigkeit nicht mehr vorgenommen werden. Ein weiteres Beispiel für die fehlende Ausgleichsmöglichkeit ist das bereits eingeleitete Anbringen von Nistkästen im Bereich Jockgrim (Schweinheimer Kirchel und Hornungsberg). Wenn jetzt erneut Nistkästen angebracht werden sollen, handelt es sich um eine Doppelbelegung. Diese Flächen befinden sich bereits in der Biotopbetreuung und sind als Pflegemaßnahme oder als Ausgleichsfläche der Ortsgemeinde Jockgrim gemeldet. Ausgleichsflächen, auf denen in FFH-Gebieten Maßnahmen vorgesehen sind, können ebenfalls nicht der Kompensation des vorgenommenen Eingriffs dienen. Zu etwaigen Pflegemaßnahmen ist das Land Rheinland-Pfalz bereits EU-rechtlich verpflichtet. Zu bemängeln ist zudem, dass eine Orientierung an den bereits geplanten Maßnahmen zur Wiederherstellung der Populationen der Arten in Natura-2000-

Gebieten nicht erfolgt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten gestatten wir uns, auf die ausführlichen Erläuterungen in der Anlage 4 zu verweisen.

Nach alledem kann der Planfeststellungsbeschluss weiterhin nicht in rechtmäßiger Weise erlassen werden.

Wir bitten Sie, uns von einem etwaigen Erörterungstermin schriftlich in Kenntnis zu setzen.

Mit freundlichen Empfehlungen

(Dr. Herrmann)
Rechtsanwalt