

Zweite Rheinbrücke Wörth - Karlsruhe

BUND bei Ergänzender Anhörung: „Keine tragfähige Grundlage für Entscheidung“

Dem stark emotionsgeprägten Auftreten der Befürworter einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe setzt der BUND jetzt eine nüchterne Betrachtung mit Zahlen und Fakten entgegen. Dies geschieht mit Hilfe von drei Schriftsätzen, die Ende September auf Veranlassung der Umweltorganisation zwecks „Ergänzender Anhörung gemäß Paragraph 73 Abs. 8 Verwaltungsverfahrensgesetz“ der Planfeststellungsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zugeleitet wurden. Erarbeitet wurden die Stellungnahmen von dem Rechtsanwaltsbüro Deubner & Kirchberg (Karlsruhe), vom Verkehrs- und Umweltmanagement RegioConsult (Marburg) und vom Länderübergreifenden Bündnis gegen eine weitere Straßenbrücke über den Rhein zwischen Wörth und Karlsruhe.

Einhelliger Tenor zum Planfeststellungsantrag des Vorhabenträgers: „Leider basieren die eingeholten Untersuchungen und Gutachten . . . auf **unvollständigen bzw. fehlerhaften Annahmen**, so dass sie weiterhin keine tragfähige Grundlage für die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag bieten können“. Dieses vernichtende Urteil betrifft 1) die **Verkehrsuntersuchung**, 2) den Fachbeitrag zu den Belangen der von der Europäischen Union vorgegebenen **Wasserrahmenrichtlinie** sowie 3) die Unterlagen zum **Naturschutz**.

Zur Verkehrsuntersuchung heißt es lapidar, sie entspreche nicht dem Stand der Technik, sie sei längst methodisch veraltet, sie sei daher erneut zu erstellen und offenzulegen. Es wird gezeigt, dass ihre Aussagen auf einer - in einer Art Automatismus - immer wieder fortgeschriebenen Ausgangsmatrix beruhen. Diese ist inzwischen 30 Jahre alt, abgeleitet aus Befragungen in den Jahren 1989 und 1987.

Problematisch an der Untersuchung sei daher schon, dass der sog. Analyse-Null-Fall nicht nachvollziehbar ist. Auf welcher Grundlage ein Wert von ca. **80.000 Kfz/24 h** zugrunde gelegt wurde, bleibt völlig im Dunkeln. Tatsächlich gemessen wurde für die ganze Woche bei Wörth im Jahr 2014 ein durchschnittlicher Verkehr von **68.377 Kfz/24 h**. Für den **Fernverkehr** ging der gleiche Gutachter Modus Consult früher von einem Anteil von 5 Prozent aus, jetzt jedoch kommt er ohne jegliche Erklärung zu dem erstaunlichen Befund mit Werten zwischen 20 und 30 Prozent. Was soll hier verschleiert werden?

Ein ganz großes Manko ist die fehlende Berücksichtigung des **Öffentlichen Verkehrs in einem verkehrsübergreifenden Verkehrsmodell**. Ohne ein solches durchaus zeitgemäßes Konzept kann die Möglichkeit von Verkehrsverlagerungen

nicht ermittelt werden. In Zeiten eines immer dringlicher werdenden Klimaschutzes muss ein solches Versäumnis nur noch Kopfschütteln auslösen.

Rätselhaft bleibt, warum für die Auswirkungen des Projektes auf das Oberflächenwasser eine Messstelle herangezogen wird, die bei Worms und somit 80 Kilometer vom Eingriffsort entfernt liegt. Da eine solche Brücke nicht ohne Pfeiler errichtet werden kann, bleibt unverständlich, warum darauf verzichtet wird, eine Bewertung der Auswirkungen einer **Pfeilergründung** auf die Grundwasserverhältnisse vorzunehmen.

Großes Unverständnis entsteht bei der Feststellung, dass die Stellungnahme der für Naturschutz zuständigen **Oberen Naturschutzbehörde** (SGD-Süd, Neustadt Weinstraß) vom 29. Juli 2015 keinen Eingang in die ergänzten Planungsunterlagen gefunden hat. Es war eine Forderung dieser rheinland-pfälzischen Behörde, ihre das Vorhaben betreffenden Auflagen vollständig zu übernehmen. So wird nach sachverständigem Urteil das Vorkommen von Purpurreiher, Rohrdommel und Dutzenden weiterer vom Aussterben bedrohter und umweltsensibler Arten gewiss nicht vor dem Verschwinden oder einer weiteren Dezimierung bewahrt.

Was es für all diese ca. 75 Arten bedeutet, wenn im „**Planfall 4**“ bei **vollständiger Sperrung der bestehenden Brücke** von der B 9 herkommend 68.400 Kfz/24 h über die Nordbrücke donnern werden, bleibt in den Planunterlagen völlig ausgeblendet. Zumal spätestens dann Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen, die wahrscheinlich sowieso nicht rechtzeitig kommen werden, kaum greifen können.