



NATURFREUNDE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Anerkannter Verband nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

Mitglied der Naturfreunde-Internationale (NFI)
Konsultativstatus beim Europarat und bei der UNESCO

Eingang 8.6.

8.6.11, Wü

Regierungspräsidium Karlsruhe
- Referat 24 -
Markgrafenstraße 46
76133 Karlsruhe



Geschäftsstelle Baden
Alte Weingartener Straße 37
76227 Karlsruhe
Tel. 0721 - 40 50 96
Fax 0721 - 49 62 37



Geschäftsstelle Württemberg
Neue Straße 150
70186 Stuttgart
Tel. 0711 - 48 10 76
Fax 0711 - 4 80 02 16

Neubau des Bundesstraße B 10 neu auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe von der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz bis zum bestehenden Anschluss der Raffineriestraße an die B 10 (Südtangente) und Neubau eines Anschlusses an die Dea-Scholven-Straße und die Esso-Straße; I.Z. 24-0513.2 (B 10/18)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem o.a. Planfeststellungsvorhaben gibt die Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg folgende

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

ab:

1. Vorbemerkung

Das geplante Projekt wird von uns abgelehnt. Ein Bedarf für den Bau einer zweiten Rheinbrücke an der jetzt vorgesehenen Stelle ist nicht ersichtlich, zumal die Stauproblematik 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.

Im Einzelnen:

2. Grundsätzliche Bedenken gegen die Aufspaltung der Planung

- a) Obwohl es sich letztlich um eine einheitliche Maßnahme handelt (Bau einer neuen Rheinbrücke mit der Verbindung zu dem jeweiligen Straßennetz) wird nicht ein einziges Planfeststellungsverfahren, sondern es wird von jedem Bundesland ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt, dessen Bauende sich jeweils mitten im Rhein befindet. Dies mag zunächst zwar grundsätzlich der Souveränität der beiden Bundesländer über ihr jeweiliges „Staatsgebiet“ geschuldet sein. Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens hätte aber angesichts der langen Vorlaufzeit durchaus durch einen Staatsvertrag einer der beiden zuständigen Planfeststellungsbehörden (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Regierungspräsidium Karlsruhe) übertragen werden können. Weshalb dies nicht erfolgt ist, ist nicht ersichtlich.

Problematisch ist die Aufspaltung der Verfahren aus folgendem Grund: Jeder (planfestgestellte) Verkehrsabschnitt muss für sich genommen eine eigenständige Verkehrsfunktion übernehmen, die auch dann bestehen bleibt, wenn der Folgeabschnitt nicht verwirklicht wird (**BVerwG**, Urt. v. 27.10.2000, NVwZ 2001, 673/677). Hinter dieser Rechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen. Zwar hat das **Bundesverwaltungsgericht** die Bildung eines eigenen Abschnitts für den Bau einer Brücke gebilligt, die an jedem Ende an vorhandene Straßen angebunden ist, weil dadurch eine baufällige alte Brücke entlastet werde und eine solche Vorgehensweise aus Gründen der Praktikabilität, der Finanzierung und der Abschichtung der spezifischen Teilprobleme des Brückenbauwerks von dem in Folgeabschnitt vorgesehenen Tunnelbauwerk sinnvoll erscheine (Beschl. v. 02.02.1996, NVwZ 1996, 905/906). Auch wurde die Wahl einer Abschnittsbildung (im rechtlich grundsätzlich anders zu beurteilenden Eisenbahnrecht) rechtlich nicht beanstandet, wenn dadurch unter Berücksichtigung der Länder- und Gemeindegrenzen ein überschaubarer Planungsbereich geschaffen werden soll (**BVerwG**, Beschl. v. 21.12.1995, NVwZ 1996, 896/897). Das Gebot der gerechten Abwägung wird aber dann verletzt, wenn bei der Abschnittsbildung die Bedeutung der durch sie gesetzten Zwangspunkte für die folgende Planung bzw. für die durch die folgenden Abschnitte Betroffenen nicht hinreichend gewürdigt wird und durch die Bildung zu kurzer Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessenausgleich verhindert wird (vgl. **BVerwG**,

Urt. v. 26.06.1981, NJW 1981, 2592/2595).

Der planfestgestellte Abschnitt bedarf in Bezug auf sich selbst einer eigenen Planrechtfertigung, welche allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Um die Gefahr eines Planungstorsos sowie eine willkürliche Parzellierung der Planung zu verhindern, muss jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, eine eigene Verkehrsfunktion besitzen. Dadurch wird gewährleistet, dass die Teilplanung auch dann noch sinnvoll ist und bleibt, falls sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein aus irgendwelchen Gründen nicht realisieren lässt. Die Gefahr eines Planungstorsos kann u.a. ausgeschlossen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den Anschlussabschnitt unanfechtbar geworden ist. Ausnahmsweise genügt es, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den nächsten Abschnitt zwar noch nicht bestandskräftig ist, aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststeht, dass die mögliche Lücke zwischen zwei Straßenenden geschlossen wird (vgl. **BVerwG**, Urt. v. 07.03.1997, NVwZ 1997, 914/916 f.).

Bei der Aufspaltung eines Gesamtprojekts in mehrere Teilabschnitte ist rechtlicher Bezugspunkt derjenige Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird. Die Planung eines Teilabschnitts verfehlt aber dann ihren gestaltenden Auftrag, wenn der Verwirklichung des Vorhabens in den Folgeabschnitten von vornherein unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Allerdings muss nicht bereits im Rahmen der Planfeststellung für jeden einzelnen Abschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach rechtlichen Hindernissen im nachfolgenden Planungsabschnitt nachgegangen werden. Es ist vielmehr in einer Art Prognose zu beurteilen, ob die Verwirklichung weiterer Planungsschritte an unüberwindbaren Hindernissen scheitern wird. Somit muss der Planungsentcheidung über den jeweiligen Abschnitt zugleich hinsichtlich des Gesamtvorhabens eine Vorausschau nach der Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils zugrundeliegen (**BVerwG**, Urt. v. 27.10.2000, NVwZ 2001, 673/678). Im Übrigen darf die Aufspaltung in Abschnitte nicht dazu führen, dass die Frage nach einer besser geeigneten Alternative entweder gar nicht oder allenfalls bei dem auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahren aufgeworfen kann. Bei jedem Abschnitt muss die Planung dem Einwand standhalten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung ge-

genüber dem der Planfeststellung zugrundeliegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist (**BVerwG**, Beschl. v. 02.11.1992, NVwZ 1993, 887/888).

Nach alledem gibt es zwar grundsätzlich kein subjektives Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens in einem einzigen Bescheid insgesamt, vollständig und abschließend entschieden wird (**BVerwG**, Beschl. v. 29.11.1995, NVwZ 1997, 165/166). Eine rechtswidrige Abschnittsbildung liegt aber vor, wenn die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht wird oder einem Streckenabschnitt die eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung fehlt (**BVerwG**, Beschl. v. 29.11.1995, NVwZ 1997, 165/166).

- b) Aus den offengelegten Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass das Gesamtprojekt tatsächlich in den Blick genommen wurde. Auf rheinland-pfälzischer Seite hat der Vorhabenträger sich mit der Frage, ob der mit der zweiten Rheinbrücke zwar auf rheinland-pfälzischer Seite entflechtete, andererseits aber neu hinzugezogene Verkehr von dem Straßennetz auf baden-württembergischer Seite überhaupt aufgenommen werden kann, nicht befasst. Wäre dies erfolgt, hätte man ohne Weiteres konstatieren können, dass das Verkehrsnetz auf baden-württembergischer Seite – trotz des dort eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens – nicht in der Lage ist, den auf rheinland-pfälzischer Seite entflechteten Verkehr aufzunehmen. In diesem Zusammenhang hätte man sich verstärkt auch mit der Frage befassen müssen, ob nicht eine andere Alternative in Betracht gezogen werden sollte. Ein Rückgriff auf den raumordnerischen Entscheid aus dem Jahre 2006 war insoweit nicht ausreichend, da dieser allein die baden-württembergische Seite nicht in den Blick nimmt. Deshalb kann auch dieser (veraltete) Entscheid einer anderen Behörde die Alternativenprüfung nicht ersetzen. Angesichts der rheinland-pfälzischer Seite fehlenden Alternativenprüfung und der letztlich nicht zu lösenden naturschutzrechtlichen Problematik auf Pfälzer Seite ist höchst fraglich, ob der dortige Abschnitt überhaupt realisierbar ist. Diese Frage hat in dem bisherigen Planfeststellungsverfahren auf baden-württembergischer Seite keine Rolle gespielt, was dazu führen muss, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden darf.

3. Unvollständige Unterlagen

- a) Unvollständig ist bereits die Offenlagebekanntmachung. Aus dieser ist nicht ersichtlich, welche Flächen für die Maßnahme z.B. als Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden. Insofern können die betroffenen Grundstückseigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten (z.B. Pächter) nicht einmal ansatzweise erkennen, dass in ihre Rechte eingegriffen wird. Dies betrifft vor allem die Flächen in Philippsburg und Eggenstein-Leopoldshafen.
- b) Ein Planfeststellungsbeschluss kann nur ergehen, wenn die abwägungserheblichen Belange umfassend und vor allem vollständig ermittelt wurden. Die jetzt offengelegten Unterlagen erfüllen diese Anforderungen nicht. Dies betrifft nicht nur die naturschutzrechtlichen sondern auch die verkehrlichen Belange.

Es fehlt z.B. jegliche Aussage dazu, inwiefern eine Anbindung an die B 36 möglich ist. Dies ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil für die baden-württembergische Seite das Bauvorhaben nur dann Sinn macht, wenn nicht der gesamte Verkehr auf die B 10 (Südtangente) zurückgeleitet wird. Das unter anderem mit dem Bau der Brücke verfolgte Ziel, die Entflechtung der Verkehrsströme wird mit der jetzt gewählten Verbindung nicht erreicht.

Im Erläuterungsbericht wird (auf S. 7) sogar darauf abgestellt, dass die Nordtangente bei den Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur gar nicht berücksichtigt wurde, da ihre Verwirklichung nicht absehbar sei. Dies hat wohl auch dazu geführt, dass die Möglichkeit einer Anbindung der neu errichteten Straße an die B 36 überhaupt nicht vorgesehen wurde. Dies hätte aber ebenso Berücksichtigung finden müssen wie die Frage, ob aus naturschutzrechtlicher Sicht unüberwindbare Hindernisse für den „Lückenschluss“ zwischen der geplanten neuen Strecke und der B 36 bestehen. Hierzu sind aber nicht einmal ansatzweise Untersuchungen erfolgt. Es hätte auch überprüft werden müssen, ob ein Lückenschluss zur B 36 allein überhaupt ausreichend ist, oder ob die Nordtangente insgesamt verwirklicht werden müsste, um eine ausreichende verkehrliche Funktion zu erfüllen. Auch dies wurde nicht überprüft.

Die Unterlagen sind aber auch in sich unvollständig. So fehlt etwa die erforderliche Alternativenprüfung (im Einzelnen dazu gleich).

Eines der mit dem Bau der zweiten Rheinbrücke verfolgten Ziele ist die Aufnahme des Verkehrs bei einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke. Ob die Brücke und vor allem das Straßennetz überhaupt leistungsfähig sind, wurde aber nicht untersucht. Es wurde im Erläuterungsbericht lediglich festgehalten, dass „in den Spitzenstunden eine Überlastung gegeben“ sei.

Auch die umweltfachlichen Untersuchungen sind unvollständig. So ist beispielsweise die Untersuchung der Artengruppe Fledermäuse nur als „Vorgutachten mit einem geringen Arbeitsprogramm“ angelegt worden. Angesichts der schon dabei konstatierten Zerstörung eines lokal bedeutsamen Jagd- und Quartiergebiets der Fledermäuse durch den Bau der Trasse hätte eine vertiefende Untersuchung erfolgen müssen.

Unvollständig sind die Unterlagen aber auch deshalb, weil aktuelle Erkenntnismöglichkeiten nicht genutzt wurden. So ignoriert die Verkehrsprognose die tatsächliche Verkehrsentwicklung. Es sind durchaus Zahlen der tatsächlichen Verkehrsbelastung der Rheinbrücke in den vergangenen Jahren vorhanden. Gleichwohl wird ein ca. 10 % höherer durchschnittlicher täglicher Verkehr – bezogen auf das Jahr 2007 – zugrundegelegt. Bei einer Offenlage der Unterlagen im Jahr 2011 und einem noch späteren Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sind (selbstverständlich) die aktuellen Zahlen aus dem Jahre 2010 heranzuziehen, um eine ordnungsgemäße Prognose zu erstellen. Die der Verkehrsprognose zugrundegelegten Zahlen sind jedenfalls unzutreffend. Dann ist aber auch die Prognose unzutreffend.

Aus den Unterlagen ist schließlich weiterhin nicht ersichtlich, in wessen Eigentum die für die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und sonstigen Maßnahmen erforderlichen Flächen stehen. Es ist weiterhin nicht ersichtlich, ob diese schon anderweitig als Ausgleichsflächen „eingebunden“ sind und ob möglicherweise Pachtverhältnisse bestehen, die durch die Nutzungsbeschränkungen nicht mehr fortgeführt werden können, da die verbleibenden Nutzungsmöglichkeiten zu

gering sind.

Nicht nachvollziehbar ist auch die Führung des bestehenden Radweges auf der alten Brücke. Dieser soll nach Norden verschoben werden – wie genau, ist aber im Detail unklar.

Festzuhalten ist schließlich noch, dass es nicht Aufgabe der Naturschutzverbände sein kann, die Arbeit des Vorhabenträgers zu erledigen. Die Verbände und auch die Bürger haben einen Anspruch darauf, dass vollständige Unterlagen offengelegt werden. Vorliegend erfolgt aber eine Offenlage äußerst lückenhafter und unzutreffender Unterlagen, deren Überprüfung einen überproportional hohen Aufwand in zeitlicher und finanzieller Hinsicht erfordern.

Die Unvollständigkeit der Unterlagen bedingt bereits, dass eine erneute Offenlage erfolgen muss.

4. Fehlende Alternativenprüfung

- a) Das Gebot der gerechten Abwägung, das eine Ausprägung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist, verlangt einen bewertenden Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander. Hieraus ergibt sich die Verpflichtung der Planungsbehörde, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Die Planungsbehörde ist gehalten, Alternativlösungen als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils tangierten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss der Umweltverträglichkeit einzubeziehen (**BVerwG**, Urt. v. 03.07.1997, NVwZ 1997, 914/915 f.). Da vorliegend auf rheinland-pfälzischer Seite eine eigenständige Planungsentscheidung getroffen wird, ist auch auf rheinland-pfälzischer Seite für die Abwägungsentscheidung

eine Alternativenprüfung vorzunehmen.

Dabei muss die Planungsbehörde alle ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen in die Abwägung einstellen. Für die Frage, ob und inwieweit Alternativen zu berücksichtigen sind, gelten die allgemeinen Grundsätze für die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials. Ein Abwägungsfehler kann der Behörde allerdings erst dann zur Last gelegt werden, wenn sich ihr die nicht näher untersuchte Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. z.B. **BVerwG**, Urt. v. 08.07.1998, DVBl 1998, 1188/1190). Wann sich eine Alternativlösung aufdrängt, kann nicht generell beantwortet werden, sondern variiert z.B. je nachdem, welche öffentlichen und privaten Interessen in einem bestimmten Abschnitt untereinander und gegeneinander abzuwägen sind (**BVerwG**, Beschl. v. 02.11.1992, NVwZ 1993, 887/889). Bei der Abwägung zu berücksichtigen ist eine Alternative z.B. dann, wenn sie von einem Beteiligten im Planungsverfahren vorgeschlagen wird oder wenn sie sich aufgrund der örtlichen Verhältnisse geradezu anbietet (**VGH Baden-Württemberg**, Urt. v. 14.09.2001, BauR 2002, 738). Drängen sich der Behörde bereits im Zeitpunkt der Einleitung des Anhörungsverfahrens bestimmte Trassenvarianten auf, sind die entsprechenden Unterlagen mit auszulegen. Die durch ein Vorhaben Tangierten müssen im Interesse einer effektiven Problembewältigung in geeigneter Weise erfahren können, welche anderen Lösungen erwogen werden (**BVerwG**, Urt. v. 12.12.1996, NVwZ 1997, 908/909).

Da die Planfeststellungsbehörde ggf. eine abwägungsgerechte Auswahl zwischen mehreren Alternativtrassen treffen soll, ist es fehlerhaft, wenn sie sich insoweit fälschlich an eine Vorentscheidung auf anderer Stufe für gebunden hält. Auch wenn eine Straße in einem gesetzlichen Bedarfsplan ausgewiesen ist, muss sich die Planungsbehörde in ausreichender Weise mit der Frage nach der Nullvariante, also dem gänzlichen Absehen von dem planerischen Projekt auseinandersetzen (**BVerwG**, Urt. v. 26.03.1998, UPR 1998, 382/383).

- b) Aus den offengelegten Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass eine Alternativenprüfung stattgefunden hat.

Im Erläuterungsbericht wird allein auf den raumordnerischen Entscheid des Lan-

des Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2006 verwiesen. Dieser befasst sich aber nur mit der Streckenführung auf der rheinland-pfälzischen Seite und lässt die Frage, wie auf baden-württembergischer Seite der Verkehr von der „Nordbrücke“ aufgenommen und verteilt wird, vollkommen unberücksichtigt. Im Erläuterungsbericht wird des Weiteren auf verschiedene Zwischenlösungen der Anbindung der neuen Trasse an die B 10 im Bereich des Ölkreuzes verwiesen. Mit einer richtigen Alternativenprüfung hat dies allerdings nichts zu tun.

Somit kann zu den untersuchten Alternativen auch nicht Stellung genommen werden. Allerdings dürfte die Möglichkeit einer Ersatzbrücke nicht einmal ansatzweise in Betracht gezogen worden sein. Dies wäre aber mit sehr viel geringeren Kosten als die jetzt geplante Baumaßnahme (Brückenbau mit Anschluss an das bestehende Wegenetz) verbunden und würde sehr viel geringere Eingriffe in die Natur mit sich bringen. Insofern müsste diese Alternative auch untersucht werden.

Von einer ordnungsgemäßen Alternativenprüfung kann somit keine Rede sein. Auch aus diesem Grunde kann der Planfeststellungsbeschluss nicht erlassen werden.

5. Verletzung naturschutzrechtlicher Belange

Die naturschutzrechtlichen Fragestellungen wurden nicht ordnungsgemäß abgearbeitet. Aus der als Anlage **beigefügten** Stellungnahme geht im Einzelnen hervor, welche Defizite in den Unterlagen zu konstatieren sind. Die Stellungnahme betrifft dabei sowohl die naturschutzrechtlichen Defizite in den Unterlagen auf rheinland-pfälzischer als auch auf baden-württembergischer Seite. Angesichts der Durchführung von zwei eigenständigen Planfeststellungsverfahren für eine einheitliche Maßnahme wäre es erforderlich gewesen, die Umsetzbarkeit des Verfahrens auf der jeweils anderen Rheinseite mit in den Blick zu nehmen – was bisher nicht erfolgt ist. Den Inhalt der beigefügten Stellungnahme machen wir zum Gegenstand unserer Einwendungen und beziehen uns vollumfänglich auch auf diese Stellungnahme.

Ergänzend ist das Folgende festzuhalten:

Seitens des Vorhabenträgers wird festgestellt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bei 57 Tierarten erfüllt ist. Eine Ausnahme kann gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen und zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Beide Voraussetzungen sind nicht gegeben, wobei davon auszugehen ist, dass für die artenschutzrechtliche Prüfung vergleichbare Anforderungen zu stellen sind wie an die gebietsschutzrechtliche Ausnahmeprüfung (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, BVerwGE 130, 299, Rdnr. 239 f.; VGH Kassel, Urt. v. 21.08.2009, 11 C 318.08.T, zit. nach Juris, Rdnr. 692).

- a) Im Rahmen einer Abweichungsprüfung ist zunächst zu überprüfen, ob ein Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für sich genommen nicht ausreicht, um dem planfestgestellten Vorhaben einen Vorrang gegenüber dem Artenschutz zu sichern. Um ein Vorhaben zuzulassen, das eine artenschutzrechtliche Ausnahme erfordert, muss das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes abgewogen worden sein. Weiterhin ist Folgendes festzuhalten: Mit welchem Gewicht der vom Gesetzgeber festgestellte Bedarf in Konkurrenz mit gegenläufigen Belangen zu Buche schlägt, hängt von der konkreten Planungssituation ab, deren Probleme die Planfeststellung zu bewältigen hat. Dies gilt auch speziell dann, wenn die Frage streitig wird, ob die für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange ein solches Gewicht haben, dass sie widerstreitende Belange des Naturschutzes zu überwinden vermögen (vgl. **BVerwG**, Urt. v. 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054/1069 f.).

Die in den Unterlagen enthaltene „Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sind nicht geeignet, um deren Existenz überzeugend zu begründen. Vielmehr erschöpfen sich die Darlegungen in allgemeinen Ausführungen, die größtenteils nicht belegt sind. Die Tatsache, dass die

Baumaßnahme als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB“ eingestuft worden ist, bedeutet keineswegs, dass damit bereits zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. Gerade die Tatsache, dass ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag vorliegt, zeigt doch auf, dass allein ein bestehender Bedarf nicht ausreichend sein kann. Aus der Festlegung in der Raumnutzungskarte des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein „Neubau einer Straße mit unbestimmter Trassenführung“ ergibt sich – anders als es die Ausführungen im Fachbeitrag Artenschutz suggerieren – keineswegs, dass nur die jetzt gewählte Trasse im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt. Entscheidend ist nur, dass eine weitere Rheinquerung vorliegt, nicht hingegen, dass diese an der jetzt vorgesehenen Stelle liegt.

Die weiteren Darlegungen der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses verbleiben im Allgemeinen und können nicht nachvollzogen werden. Dies betrifft zunächst die Erforderlichkeit einer neuen Brücke an sich. Zu den angeblichen Problemen der Sanierung der bestehenden Rheinbrücke unter fließendem Verkehr findet sich nicht einmal ansatzweise eine Begründung. Auch die angebliche Entlastung der Bevölkerung in den straßennahen Siedlungsgebieten wird nicht mit Fakten untermauert. Die „Verkehrsabnahme“ bewegt sich nach den prognostizierten Verkehrszahlen jedenfalls unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Welche Entlastung für die Bevölkerung damit verbunden sein soll, erschließt sich nicht. Die allgemein gehaltenen Ausführungen sind – auch angesichts der fehlerhaften Alternativenprüfung (dazu gleich) – jedenfalls nicht geeignet, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses darzulegen, weshalb die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bereits aus diesen Gründen ausscheidet.

- b) Eine artenschutzrechtliche Ausnahme darf auch nur dann zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert. Im Rahmen der Abweichungsentscheidung ist die Alternativenprüfung anders als die fachplanerische Alternativenprüfung nicht Teil einer planerischen Abwägung und liegt daher einer uneingeschränkten gerichtlichen Überprüfung (vgl. **BVerwG**, Urt. v. 27.01.2000, NVwZ 2000, 1171/1172 f.). Dafür ist aber erforderlich, dass deutlich wird, auf

welchen Grundlagen die Alternativenprüfung durchgeführt wurde.

Aus den offengelegten Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass die bestehenden Alternativen überhaupt geprüft wurden. Soweit ersichtlich, ist die Möglichkeit einer Ersatzbrücke ohnehin nicht in Betracht gezogen worden. Eine Parallelbrücke wird nach den Ausführungen in der „Abweichungsbegründung“ wegen eines sehr hohen technischen Aufwandes abgelehnt, der stichwortartig beschrieben wird. Dies ist aber nicht ausreichend, um auch nur ansatzweise nachvollziehen zu können, ob der angebliche sehr hohe Kosten- und Zeitaufwand überhaupt besteht. Dies auch angesichts der Tatsache, dass konkrete Zahlen nicht genannt werden.

Vorliegend kommt außerdem zum Tragen, dass die etwaig im (rheinland-pfälzischen) Raumordnungsverfahren ansatzweise durchgeführte Alternativenprüfung auf den rheinland-pfälzischen Teil des Projektes beschränkt wurde und die fehlende Möglichkeit, den Verkehr auf badischer Seite zu verteilen, nicht berücksichtigt wurde. Insofern hätte überprüft werden müssen, ob die erheblichen Eingriffe in die Artenvielfalt auch noch dann gerechtfertigt ist, wenn es lediglich darum geht, den Verkehr auf rheinland-pfälzischer Seite so zu entflechten, dass der Verkehr von und zu der B 9 eigenständig geleitet wird und auf badischer Seite überhaupt kein Vorteil ersichtlich ist. Dies fehlt!

Die Alternativenprüfung im Rahmen der Ausnahmeprüfung ist auch deshalb als unzureichend anzusehen, weil die Verkehrsuntersuchungen (die nicht mit offengelegt wurden) zumindest insoweit fehlerhaft sind, als sie der Prognose nicht die tatsächlichen, sondern um 10 % erhöhte Zahlen zugrundelegen. Die Behauptungen zu der Verkehrsentwicklung können angesichts fehlender Unterlagen ohnehin nicht nachvollzogen werden.

Auch die Alternativenprüfung im Rahmen der Ausnahmeprüfung erschöpft sich in allgemeinen Ausführungen, die größtenteils nicht überprüfbar sind. Insofern liegen auch die weiteren Voraussetzungen zur Zulassung einer Ausnahme nicht vor.

Zusammenfassend ist schließlich noch einmal Folgendes festzuhalten: Wie der beigefügten Stellungnahme entnommen werden kann, sind die naturschutzfachlichen Erhebungen äußerst lückenhaft. Die geplanten CEF-Maßnahmen sind entweder ungeeignet oder können nicht kurzfristig durchgeführt werden. Die Ausgleichsflächen stehen teilweise nicht zur Verfügung. Minderungsmaßnahmen, wie etwa die Aufständigung der Trasse, wurden nicht einmal in Betracht gezogen.

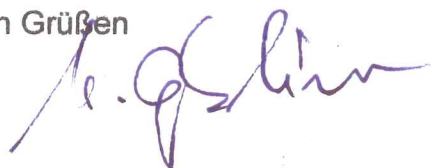
Ganz wesentlich ist auch, dass die Trassenführung auf badischer Seite nur dann Sinn macht, wenn eine Verbindung von der neuen Trasse zur B 36 und weiter zur Autobahn A 5 hergestellt wird (Nordtangente). Deren Realisierungsfähigkeit im Hinblick auf die naturschutzrechtlichen Anforderungen wurde aber nicht überprüft. Bereits auf dem Verbindungsstück zur B 36 wird eines der naturschutzfachlich hochwertigsten Gebiete auf Karlsruhe Gemarkung („Waid“) hinsichtlich Artenvielfalt und Seltenheit der vorkommenden Arten in einem Umfang in Anspruch genommen werden müssen, der naturschutzrechtlich nicht zugelassen werden kann. Dies müsste aber jedenfalls im Einzelnen überprüft werden. Ansonsten kann die jetzt gewählte Trassenführung keinen Bestand haben.

Damit kann der Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage der jetzt offengelegten Unterlagen jedenfalls nicht ergehen.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass es eigentlich nicht Aufgabe der Verbände sein kann, die Arbeit des Vorhabenträgers zu erledigen. Vielmehr ist zu erwarten, dass dieser Unterlagen vorlegt, die den fachlichen Anforderungen entsprechen. Dies ist vorliegend offensichtlich nicht der Fall.

Nach alledem kann der Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage der jetzt offengelegten Unterlagen jedenfalls nicht erlassen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. G. Schür', is written over the closing text.