

DEUBNER & KIRCHBERG

RECHTSANWÄLTE | PARTNERSCHAFT mbB

DEUBNER & KIRCHBERG Mozartstrasse 13 76133 Karlsruhe



Regierungspräsidium Karlsruhe
- Referat 24 -
z.H. Frau Jessica Pfeifer
Markgrafenstraße 46
76133 Karlsruhe

Vorab per Fax: 93340220

02. Mai 2017

Unser Zeichen: 133/11 H63 wa

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

**Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Zuge der B 10;
IZ: 24a4-0513.2 (B 10/18); Nachanhörung Naturschutz**

Sehr geehrte Frau Pfeifer,

weshalb Ihre Kollegin, Frau Haupt, die von uns beantragte Fristverlängerung ohne Begründung abgelehnt hat, erschließt sich uns nicht. Offensichtlich hat die Planfeststellungsbehörde kein Interesse daran, die Entscheidung über den beantragten Planfeststellungsbeschluss auf einer zutreffenden Sachverhaltsgrundlage zu treffen. Anders lässt sich nicht erklären, weshalb dem Vorhabenträger seit dem Erörterungstermin im Juli 2013 nahezu 4 Jahre Zeit gegeben werden, seine Antragsunterlagen zu ergänzen, unseren Mandanten, den Naturschutzverbänden, hingegen angesonnen wird, zu umfangreichen Änderungen inner-

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

halb einer kurzen Frist, die zudem in eine Urlaubszeit fällt, Stellung zu nehmen. Dies ist nach unserer Auffassung auch insofern kurzfristig, als der EuGH bekanntermaßen in UVPG-pflichtigen Verfahren die Geltung der (bundesrechtlich) vorgesehenen Präklusion ausgeschlossen hatte. Dies wird dazu führen, dass einige Gesichtspunkte gegebenenfalls erstmalig in einer gerichtlichen Auseinandersetzung thematisiert werden, was zu einer höheren Fehleranfälligkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen wird. Weshalb die Planfeststellungsbehörde sehenden Auges dieses Risiko eingeht, ist nicht nachvollziehbar. Nach unseren Erkenntnissen sind wir auch keineswegs die Einzigen, die sich gegen die unangemessen kurze Frist wenden.

Namens und im Auftrag unserer Mandanten, des BUND, des NABU sowie des LNV, geben wir hiermit im Rahmen der erneuten Nachanhörung die folgende

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

ab:

Zunächst verweisen wir auf die als Anlage 1 **beigefügte** Stellungnahme unserer Mandanten, die wir zum Inhalt auch unserer Stellungnahme machen. Ergänzend ist Folgendes festzuhalten:

Die schon zuvor gegen die Planung vorgebrachten Bedenken bleiben weiterhin bestehen. Neben dem fehlenden Raumordnungsverfahren und der fehlenden Alternativenprüfung ist im weiteren Verfahren die fehlende Planrechtfertigung vermehrt in den Vordergrund gerückt. Wir hatten Ihnen bereits unsere Stellungnahme vom 09.06.2015 im parallelen Planfeststellungsverfahren in Rheinland-Pfalz an den Landesbetrieb Mobilität zukommen lassen, in dem wir unter anderem auch darauf hingewiesen hatten, dass das Bundesverkehrsministerium vom Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages aufgefordert wurde, zeitnah die Anbindung der geplanten B 193 an die B 36 unter Zugrundelegung des Baus einer 2. Rheinbrücke zu planen und dabei die verkehrlichen Auswirkungen zu untersuchen. Die „Umplanung“ ist offensichtlich nicht erfolgt, zumindest aber bisher nicht in das anhängige Planfeststellungsverfahren eingeführt worden.

Dies ist deshalb maßgeblich, weil der Bau der 2. Rheinbrücke an der vorgesehenen Stelle nach nahezu einhelliger Auffassung allenfalls dann Sinn machen könnte, wenn die Anbindung an die

B 36 erfolgt. Die Anbindung erfordert aber zum einen, dass die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, was eine Anschlussmöglichkeit an die Trasse auf baden-württembergischer Seite voraussetzt. Eine derartige Anschlussmöglichkeit existiert bisher nicht. Zwar ist es nicht ausgeschlossen, die Antragstrasse auch nach dem Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses umzuplanen und erst in der geänderten Fassung zu errichten. Es ist aber kein Grund ersichtlich, weshalb die Umplanung nicht vor dem Erlass des Planaufstellungsbeschlusses erfolgt – auch im Hinblick auf die jetzt schon erhebliche Verfahrensdauer von mehr als 6 Jahren. Zum anderen wäre vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu überprüfen, ob eine Anbindung an die B 36 überhaupt realisierbar wäre. Dies ist deshalb äußerst fraglich, weil mit der Verbindung zur B 36 naturschutzfachlich sehr hochwertige Flächen in Anspruch genommen würden und insofern keineswegs sichergestellt ist, dass die Anbindung – auch unter Erteilung naturschutzrechtlicher Befreiungen – überhaupt realisierbar ist. Ohne die (Möglichkeit einer) Anbindung der Trasse an die B 36 fehlt dem Vorhaben aber die Planrechtfertigung.

Die Planrechtfertigung fehlt aber auch deshalb, weil sich die bisher angenommenen Steigerungen der Verkehrsmenge gerade nicht realisiert haben, sondern vielmehr ein Rückgang der Verkehrsmenge erfolgt ist. Dies vergrößert die bereits bestehenden erheblichen Zweifel an der (überarbeiteten) Verkehrsprognose. Während die Fortschreibung 2010 der Verkehrsuntersuchung vom 28.07.2010 von einer Belastung der Rheinquerung von 82.600 Kfz/24 h ausgeht, nimmt der jetzige Analyse-Nullfall 2014 „lediglich“ noch eine Belastung von 79.800 Kfz/24 h an. Die Verkehrsmenge hat sich also innerhalb von 5 Jahren um fast 3000 Kfz/24 h verringert. Die damals für das Jahr 2025 prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird jedoch weiterhin als zutreffend zugrundegelegt (vgl. Allgemein verständliche Zusammenfassung vom März 2017 S. 3, Nr. 1.1, 3. Absatz), obwohl diese Zahl offensichtlich überholt ist. Es wird also weiterhin von einem Bedarf ausgegangen, der nicht existiert. Dass die vom Antragsteller bemühten „Schreckensszenarien“, die den Bau der 2. Rheinbrücke rechtfertigen sollen, offensichtlich übertrieben waren, zeigt sich daran, dass der Verweis auf die im Jahre 2015 erforderlich werdenden umfangreichen Sanierungsmaßnahmen in der Allgemein verständlichen Zusammenfassung zwischenzeitlich ersatzlos gestrichen wurden. Ohnehin dürfte auch dem Vorhabenträger bewusst sein, dass der Zeitraum zwischen Erlass (gegebenenfalls Bestandskraft) des Planfeststellungsbeschlusses und der Inbetriebnahme der 2. Rheinbrücke viele Jahre umfassen wird und die 2. Rheinbrücke somit ohnehin nicht kurzfristig als Redundanz zur Verfügung steht.

Festzuhalten bleibt in diesem Zusammenhang erneut, dass nicht die Verkehrsmenge auf der bestehenden Rheinbrücke zu den morgendlichen Staus führt, sondern der so genannte Knielinger Pförtner. Darauf hat auch der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hingewiesen.

Wie bereits einleitend bemerkt, war der Zeitraum für eine Befassung mit den neu erstellten Unterlagen viel zu kurz, um diese ordnungsgemäß bewerten zu können. Auffällig ist jedoch, dass einerseits erhebliche Defizite in den bisher zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen konstatiert werden mussten (vgl. nur die Auflistung der gesetzlich geschützten Biotop – Abbildung auf S. 8 des Deckblattberichts vom März 2017), andererseits bisherige Feststellungen aber relativiert, wenn nicht konterkariert werden. So wurden die Auswirkungen im Falle einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke auf die Avifauna entlang der B 10 neu bisher als äußerst kritisch angesehen und angeregt, die Folgen einer eventuellen längerfristigen Sperrung durch ein eigenständiges Verfahren zu bewerten (Sonderuntersuchung Vögel und Straßenverkehr vom Januar 2011). In der überarbeiteten Fassung vom März 2017 ist davon hingegen keine Rede mehr. Vielmehr wird die Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke jetzt als unkritisch angesehen. Dieser „Bewusstseinswandel“ ist nicht nachvollziehbar.

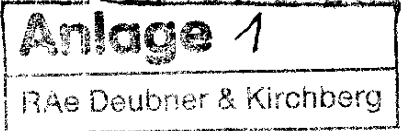
Zusammenfassend bleibt somit festzuhalten, dass weiterhin eine Planrechtfertigung für das Vorhaben nicht ersichtlich ist. Allein die Tatsache, dass das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft wurde, bedeutet nicht, dass das Vorhaben in der jetzt zur Planfeststellung eingereichten Form ausgeführt werden muss. Gerade die fehlende Anbindung an die B 36 zeigt die Defizite der Planung deutlich auf. Dass zudem die naturschutzrechtlichen Fragen keiner befriedigenden Antwort zugeführt werden, wurde im Laufe des Verfahrens bereits umfassend dargelegt. Die Defizite wurden zwar verringert, bestehen aber weiterhin.

Nach alledem kann der Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage der eingereichten Unterlagen weiterhin nicht erlassen werden.

Mit freundlichen Empfehlungen



(Dr. Herrmann)
Rechtsanwalt



**Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff. des Fernstraßengesetzes
(FStrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes
(LVwVfG) für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe
und Wörth im Zuge der B10**

Nachanhörung Naturschutz

Stellungnahme

erarbeitet im länderübergreifenden Bündnis gegen eine weitere
Straßenbrücke über den Rhein zwischen Wörth und Karlsruhe

Koordination: BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Inhaltsverzeichnis

1.1 a Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG	3
<i>Vorhabenbeschreibung</i>	3
12.0b Landschaftspflegerischer Begleitplan - Deckblattbericht -	5
4 GEÄNDERTE SCHUTZGEBIETSKULISSE - Geschützte Biotope	5
5 KONFLIKTANALYSE – ÄNDERUNGEN DURCH AKTUALISIERUNG DER FAUNA-DATEN	5
9 ERGEBNISSE DER ARTENSCHUTZRECHTLICHEN BETRACHTUNG	5
FFH-Mähwiesen	6
Neobiota	6
<i>Anhänge zum Deckblattbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans</i>	6
Anhang 1 Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen	6
12.7.1b Fachbeitrag Artenschutz – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	8
<i>Knoblauchkröte</i>	10
<i>Pirol</i>	10
12.7.2.a Sonderuntersuchung Vögel und Straßenverkehr	11
Verkehrsuntersuchung - Fortschreibung 2014	11

Wir verweisen auf die Stellungnahmen vom 7.6.2011 sowie vom 4.11.2013, die aufrechterhalten werden.

1.1 a Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG

Vorhabenbeschreibung

Erstaunlich ist, dass eine Nachanhörung Naturschutz im Jahr 2017 stattfindet ohne dass hierbei angekündigte Umplanungen des Straßenbauvorhabens berücksichtigt sind. So wurden die Bestandsdaten zur Fauna im Jahr 2016 aktualisiert unter Zugrundelegung der „alten“ Trassenplanung mit Anbindung der Neubautrasse an die Südtangente (B 10) beim Ölkreuz. Die Verwirklichung dieser Trassenvariante ist aber gar nicht mehr aktuell: In Folge einer kritischen Positionierung des Bundesrechnungshofs zum Vorhaben „2. Rheinbrücke“ (vgl. <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2014-weitere-pruefungsergebnisse/einzelplanbezogene-pruefungsergebnisse/bundesministerium-fuer-verkehr-und-digitale-infrastruktur/langfassungen/2014-bemerkungen-weitere-pruefungsergebnisse-nr-03-bundesverkehrsministerium-will-fuer-106-mio-euro-unnoetige-zweite-rheinbruecke-bei-karlsruhe-bauen> und <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/046/1804650.pdf> (S.6)) hat das BMVI das Verkehrsministerium Baden-Württemberg bereits im November 2015 gebeten, den Knotenpunkt Dea-Scholven-Straße/Esso-Straße unter Berücksichtigung einer direkten Führung der B 293 von der 2. Rheinbrücke zur B 36 umzuplanen und dies in das laufende Planfeststellungsverfahren einzubringen (vgl. Landtagsdrucksache 15/7649). Zu erwarten ist also, dass das Straßenbauvorhaben nicht wie in der nun vorgelegten Nachanhörung verwirklicht werden soll, sondern weitere Umplanung einzuarbeiten sein werden. Dieses Vorgehen, mit scheinweisen Aktualisierungen und Umplanungen in Deckblattverfahren widerspricht aber einem transparenten und gut nachvollziehbaren Planungsprozess und erschwert die Auseinandersetzung der Öffentlichkeit mit der Planung.

Hierzu passt auch, dass die Vorhabenbeschreibung in den nun vorgelegten Unterlagen dem aktuellen Planungs- und Diskussionsstand nicht entspricht. Das beginnt schon mit der Projektbezeichnung. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 trägt das Projekt die Bezeichnung „B 293 Lgr. RP/BW - B 10 (2. Rheinbrücke)“ (als Teil des Gesamtprojekts „B 36 Wörth am Rhein (B 9) – Karlsruhe“). Es geht also nicht mehr um einen „Teil der B10 Nordtangente Karlsruhe“. Falsch ist auch die Ausführung, wonach die Kapazitätsgrenze des bestehenden Brückenbauwerks erreicht bzw. oftmals überschritten sei. Kapazitätsprobleme entstehen – insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde in Richtung Karlsruhe – durch die Verengung von 3 auf 2 Spuren östlich der bestehenden Rheinbrücke (vgl. hierzu Bemerkung des Bundesrechnungshofes). Ebenfalls falsch ist die Aussage, dass die 2. Rheinbrücke als Entlastungs- und Umleitungsstrecke für die in

absehbarer Zeit anstehende Generalsanierung der vorhandenen Rheinbrücke notwendig sei. Diese Aussage macht schon deshalb keinen Sinn, weil auch bei zügigem Planungs- und Bauverlauf die neue Rheinbrücke nicht bis zur ab 2018 geplanten Ertüchtigung der bestehenden Rheinbrücke fertiggestellt sein kann.

Deutlich wird in der Allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß §6 UVPG, dass die im Vorfeld untersuchte Variante D2 (Parallelbrücke) insgesamt am günstigsten zu bewerten ist. Diese Variante wurde allerdings im vor über 10 Jahren lediglich in Rheinland-Pfalz durchgeführten Raumordnungsverfahren verworfen. Auch hier zeigt sich die Problematik einer seit Jahrzehnten hinziehenden Planung, in deren Verlauf sich wesentliche Rahmenbedingungen verändert haben. Dies gilt für die Verkehrsprognosen (Prognose 2030 ist nun niedriger als frühere Prognosen), für die faunistischen und andere Umweltdaten sowie für die regionale Verkehrskonzeption (z.B. Abschied von der Planung einer Nordtangente Karlsruhe). In Anbetracht der Zeitabläufe ist nicht auszuschließen, dass eine Neuplanung nun zu ganz anderen Ergebnissen führen würde. Dass man trotzdem und trotz der heftigen Kritik des Bundesrechnungshofs (s.o.) an den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens (2006) und des Linienbestimmungsverfahrens (2008) festhält und jeweils nur einzelne Bestandteile der Planung aktualisiert und ändert, stärkt das Vertrauen in diesen Planungsprozess in keiner Weise.

Zu kritisieren ist außerdem, dass der bestehende straßenbegleitende Geh- und Radweg zurückgebaut werden soll. Der geplante Ersatz ca. 170 m nördlich verläuft abgelegen und stellt keinen adäquaten Ersatz dar. Zudem soll auf einen Radweg entlang der neuen Trasse verzichtet werden. Dies wäre für den Radverkehr eine deutliche Verschlechterung und 200 Jahre nach Erfindung des Fahrrads in Anbetracht der Klimaschutzziele schlicht unverständlich. Bzgl. der Erholungsqualität der von der Planung betroffenen Flächen ist darauf hinzuweisen, dass die Trasse die letzte noch verbliebene Grünverbindung von Knielingen (das von jeher eine enge Verbindung zum Rhein hat) zum Rhein darstellt.

Wie gravierend die Auswirkungen auf viele geschützte Arten sind, wird in der Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG dokumentiert. Zu bedenken ist hierbei, dass es sich bei dem Vorhaben nur um ein Teilprojekt handelt und die Verwirklichung des Gesamtprojekts mit den beiden anderen Teilprojekten „B 293 Wörth am Rhein (B 9) - Lgr. RP/BW“ und „B 36 Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“ mit weiteren gravierenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verbunden wäre. Zu den Auswirkungen des Teilprojekts „B 36 Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“ liegen noch keine detaillierten Untersuchungen vor (zum Zeitpunkt der Anmeldung zum BVWP 2030 noch ohne

Planungsbeginn). Klar ist aber, dass ein geplantes Naturschutzgebiet („Waid“) von dem Vorhaben betroffen wäre. Insgesamt sind die vorgelegten Unterlagen zur Umweltverträglichkeit nicht geeignet, eine Bewertung der Auswirkungen des Gesamtprojekts vorzunehmen – diese wäre aber, weil die Teilprojekte einzeln ohne verkehrlichen Nutzen sind, notwendig.

12.0b Landschaftspflegerischer Begleitplan - Deckblattbericht -

4 GEÄNDERTE SCHUTZGEBIETSKULISSE - Geschützte Biotope

Der Verlust bzw. die Betroffenheit von geschützten Biotopen wird lediglich über die beanspruchte Fläche quantifiziert. Alle Handlungen die die gesetzlich geschützten Biotope zerstören oder zu sonstigen Beeinträchtigungen führen können, sind grundsätzlich verboten. Sollen – wie durch die vorliegende Planung – trotzdem Biotope zerstört oder beeinträchtigt werden, müssen die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Um die Gleichwertigkeit von Eingriff und Ausgleich zu bestimmen, reicht es nicht, die Fläche zu ermitteln, sondern es muss auch der Biotopwert bestimmt werden. Um eine fachliche Prüfung zu ermöglichen, sind die zu beanspruchenden Biotope und ihr Wert kartografisch und tabellarisch darzustellen und den neu zu schaffenden Biotopen gegenüber zu stellen.

5 KONFLIKTANALYSE – ÄNDERUNGEN DURCH AKTUALISIERUNG DER FAUNA-DATEN

Die Naturschutzverbände begrüßen die erfolgte und überfällige Aktualisierung und Ergänzung der Datengrundlage, die dazu führte, dass es nun auch gelungen ist, dass beispielsweise die Vorkommen der Rauch- und Mehlschwalbe im Bereich der Papierfabrik – auf die seitens der Naturschutzverbände mehrfach hingewiesen wurde – in den Planungsunterlagen angekommen sind. Weiter unberücksichtigt ist jedoch die Funktion des Planungsgebiets als Hauptrückzugsraum für Ufer-, Mehl- und Rauchschnalben sowie Mauersegler während so genannter Kältephasen in der Brutzeit.

9 ERGEBNISSE DER ARTENSCHUTZRECHTLICHEN BETRACHTUNG

„Vor dem Hintergrund der neuen Fauna-Erhebungen (2016) zeigt sich, dass bei 74 Tierarten die Erfüllung der Verbotstatbestände nur bei Einhaltung von Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz- und/oder Gestaltungsmaßnahmen verhindert werden, wobei einige Maßnahmen vorgezogen umgesetzt werden müssen (CEF-Maßnahmen).“

Es ist darauf hinzuweisen, dass CEF-Maßnahmen nicht nur vorgezogen umgesetzt werden müssen, sondern, dass die Wirksamkeit hinsichtlich der fortdauernden Gewährleistung der ökologischen Funktionalität der Maßnahmen belegt sein muss. Es muss Gewissheit darüber

bestehen, dass die durchgeführten Maßnahmen erfolgreich waren. Es ist darzulegen, wie die Erfolgskontrolle durchgeführt wird.

Für 12 Arten wird ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand durch die vorliegende Planung ausgelöst: Mauereidechse, Zauneidechse, Kammolch, Kleiner Wasserfrosch, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Springfrosch, Grauspecht, Kuckuck, Pirol, Schwarzspecht und Wendehals.

Der vorgelegte Bericht führt aus: *„Für diese 12 Arten sind kompensatorische Maßnahmen geplant, die erfüllt werden müssen, damit die Ausnahmeveraussetzungen nach § 45 BNatSchG gegeben sind.“*

Auch hier wird das Artenschutzrecht nicht korrekt wiedergegeben. Erforderlich ist der Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen. Hierfür ist ein Regime zur Überwachung zu erarbeiten und vorzulegen.

FFH-Mähwiesen

Im Bereich der Trasse sind auf dem Rheindamm Verlustflächen in Bezug auf den LRT 6510 zu beklagen. Durch die vorliegende Brückenplanung wird eine Wiederherstellung dieser Flächen durch den Landesbetrieb Gewässer erschwert bzw. verhindert. Es ist ein Konzept abzustimmen und vorzulegen, wie die Beeinträchtigungen für die erforderliche Wiederherstellung von Verlustflächen aufgefangen werden können.

Neobiota

Es ist stark zu erwarten, dass durch die geplante Bautätigkeit das Vordringen von Neobiota in die wertvollen Habitate des Planungsraums gefördert wird.

Ein Konzept zur Überwachung und Kontrolle von Neophyten und Neozoen ist vorzulegen. Insbesondere in Bezug auf den Kaliko-Krebs ist eine Erhebung zur aktuellen Verbreitung im Planungsraum durchzuführen anhand der dann alle Gewässermaßnahmen überprüft und ggf. angepasst werden müssen. Ohne Kenntnis der Verbreitung dieser Art sind für alle Gewässermaßnahmen höchste Prognoseunsicherheiten in Bezug auf deren Eignung als Habitat für Amphibien und andere Arten anzusetzen. Ihre Eignung als CEF- oder FCS-Maßnahmen ist somit unter dieser Voraussetzung nicht gegeben.

Anhänge zum Deckblattbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Anhang 1 Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen

Es sind weiterhin Maßnahmen in Eggenstein-Leopoldshafen und Philippsburg vorgesehen. Diese werden von den Naturschutzverbänden entschieden abgelehnt. Ein funktionaler Bezug dieser Maßnahmen ist nicht darstellbar. Die Planer werden aufgefordert, auf die Stadt Karlsruhe

zuzugehen, um die Verfügbarkeit lokaler Maßnahmenflächen zu erreichen. Auf das Gebot des räumlich-funktionalen Zusammenhangs von CEF-Maßnahmen wird hingewiesen.

A 2 Ausbringen von Gesteinsstrukturen

Die Darstellung der CEF-Maßnahmen für Reptilien lässt keine fachgerechte Bewältigung des Artenschutzes erkennen, wie sie von Laufer 2014¹ beschrieben wird. Zur Dimensionierung der Planung (d.h. der benötigten Flächen und Habitatstrukturen) ist es erforderlich, die Individuenzahl zu bestimmen. Ebenso ist nicht erkennbar, wie detailliert die neu zu schaffenden Habitatstrukturen ausgestaltet werden sollen.

Das Maßnahmenkonzept ist auch beispielsweise in Bezug auf zeitliche Abläufe zu ergänzen und zu präzisieren.

Es ist zu gewährleisten, dass insbesondere bei der geplanten Umsiedlung von Mauereidechsen diese im engsten räumlichen Zusammenhang verbleiben, um mögliche Verfälschungen der genetischen Vielfalt anderer Populationen durch nicht auszuschließende nicht heimische Herkünfte zu vermeiden.

A5 Altholzentwicklung

Als Ziel wird formuliert: „Entwicklung von Altbäumen als Lebensraum für höhlenbrütende Vogelarten, Fledermäuse, für Käfer und die Pappelglucke“. Wie es gelingen soll, in einem überschaubaren Zeitraum weniger Jahren Altbäume zu entwickeln, bleibt der Geheimnis der Planer. Voraussetzung dafür, dass Altbäume als Habitat für durch die vorliegende Planung verdrängte Tiere dienen können ist es, dass noch genügend unbesetzte Habitatrequisiten vorhanden sind. Aufgrund der forstwirtschaftlichen Nutzung sowie dem anstehenden Bau eines Rückhalteriums Bellenkopf/Rappenwört, geplanten Dammertüchtigungen etc. ist davon auszugehen, dass der schon heute zu beklagende Mangel an Höhlen- und Habitatbäumen sich weiter verschärfen wird. Es müssen also maßgeblich Flächen (deutlich mehr als 1:1) „entwickelt“ (d.h. aus der Nutzung genommen) werden, um die Verluste an Altbaumhabitaten durch die geplante Trasse auffangen zu können, so dies überhaupt möglich ist.

A 7 Weiterführen der zweischürigen Mahd von Magerrasen entlang des östlichen Albdeichs

Das bloße Weiterführen einer bestehenden Nutzung kann nicht als Kompensationsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung angesehen werden. Auch ist es nicht nachvollziehbar, wie eine

¹ Laufer, H. (2014): Praxisorientierte Umsetzung des strengen Artenschutzes am Beispiel von Zaun- und Mauereidechsen. – Naturschutz und Landschaftspflege Baden-Württemberg 77: 93-142; www.fachdokumente.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/111814/02_Strenger_Artenschutz.pdf?command=downloadContent&filename=02_Strenger_Artenschutz.pdf&FIS=200

Fortführung einer bestehenden Pflege als CEF-Maßnahme neu hinzukommende Beeinträchtigungen für eine Art aufzufangen vermögen sollen. Vorzusehen wären vielmehr Maßnahmen, die zu einer Aufwertung aufwertungsbedürftiger Bereiche führen – für die Eingriffsfolgenbewältigung - bzw. Maßnahmen, die dafür sorgen, dass Beeinträchtigungen durch zusätzliche, neu geschaffene Maßnahmen aufgefangen werden – in Bezug auf die CEF-Maßnahmen.

Die Weiterführung der zweischürigen Mahd ist zu sichern, als Kompensations- und CEF-Maßnahmen sind jedoch zusätzlich Maßnahmen in dem erforderlichen Umfang (derzeitige Planung: 7.310 m²) zu suchen und vorzulegen.

A 11 Altholzsisicherung

Die vorgesehene Maßnahme südlich des Rheinstrandbades ist im MaP für das FFH-Gebiet „Rheinniederung zwischen Winterdorf und Karlsruhe“ als Erhaltungsmaßnahme dargestellt. Ihre Umsetzung ist aufgrund dieser rechtlichen Bindung zwingend und sie kann somit keine kompensatorische Wirkung im Rahmen der Eingriffsfolgenbewältigung mehr leisten. Es ist deshalb zu Kompensationszwecken eine andere Altholzfläche zu bestimmen und festzusetzen.

E2

„FCS-Maßnahme. zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für [...] Kammolch, Kleiner Wasserfrosch, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Springfrosch“

Für diese wie für sämtliche anderen Gewässermaßnahmen ist fachgutachterlich zu bewerten, ob aufgrund aktueller oder sich in Kürze abzeichnender Kaliko-Krebs-Präsenz überhaupt eine Amphibieneignung darstellen lässt. Das Einholen entsprechender Beratung durch Prof. Martens (PH Karlsruhe) wird dringend empfohlen.

12.7.1b Fachbeitrag Artenschutz – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Das Dokument genügt nicht den Anforderungen für eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung. Die Abgrenzung der lokalen Populationen stellt sich wenig plausibel dar. Es fehlen Angaben zur Individuenzahl der einzelnen Populationen und Abschätzungen zu den Individuenverlusten der betroffenen Populationen. Auch die zu stellenden Anforderungen an die Konkretheit der Darstellung von CEF- und FCS-Maßnahmen werden nicht erreicht.

Für FCS-Maßnahmen sind beispielsweise lt. Formblatt zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung von Arten des Anhangs IV der FFH-RL und von Europäischen Vogelarten nach §§ 44 und 45 BNatSchG (saP) – Stand Mai 2012 darzulegen:

„Darstellung der Maßnahmen zur Herstellung des günstigen Erhaltungszustands (FCSMaßnahmen) auf lokaler Ebene bzw. im natürlichen Verbreitungsgebiet (auf Landes- oder übergeordneter Populationsebene) mit Angaben zu:

- Art und Umfang der Maßnahmen,
- der Wirkungsweise im Populationskontext,
- Zeitpunkt und Zuverlässigkeit des Erfolgseintritts (Referenzen oder Quellen),
- der Dauer von evtl. Unterhaltungsmaßnahmen,
- der Festlegung von Funktionskontrollen (Monitoring) und zum Risikomanagement
- der rechtlichen Sicherung der Maßnahmenflächen (tatsächliche und rechtliche Verfügbarkeit).“

Für CEF-Maßnahmen sind folgende Angaben zu machen:

„Beschreibung der Maßnahmen, die zum Funktionserhalt der Art bzw. ihrer Standorte vorgesehen werden können, mit Angaben zu:

- Art und Umfang der Maßnahmen,
- der ökologischen Wirkungsweise,
- dem räumlichen Zusammenhang,
- Beginn und Dauer der Maßnahmen (Umsetzungszeitrahmen),
- der Prognose, wann die ökologische Funktion erreicht sein wird,
- der Dauer von evtl. Unterhaltungsmaßnahmen,
- der Festlegung von Funktionskontrollen (Monitoring) und zum Risikomanagement
- der rechtlichen Sicherung der Maßnahmenflächen (tatsächliche und rechtliche Verfügbarkeit).“

Für alle Maßnahmen gilt, dass unter „Art und Umfang der Maßnahmen“ eine detaillierte Maßnahmenbeschreibung erfolgen muss, die eine fachliche Prüfung der Planung ermöglicht.

Beispielhaft wird anhand von zwei Arten aufgezeigt, dass auch auf baden-württembergischer Seite die Realisierung der vorliegenden Planung einer so genannten „2. Rheinbrücke“ zu gravierenden negativen Wirkungen auf besonders schutzbedürftige Arten führen würde:

Knoblauchkröte

Auf die Stellungnahme vom 4.11.2013 wird verwiesen. Die Planung nimmt weiterhin die Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen, die einen Teil des Schwerpunktorkommens von *Pelobates fuscus* in Baden-Württemberg (vgl. LAUFER & WOLSBECK 2007) bilden, in Kauf. Dies trotz eines als ungünstig-schlecht beschriebenen Erhaltungszustands in Baden-Württemberg. Dies führe allerdings zu „keiner weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes der Populationen in Baden-Württemberg“. Wenn so auch bei den restlichen Vorkommen der Knoblauchkröte argumentiert wird, dürfte das Aussterben der Art bald erreicht sein. Aber dann ist offenbar der Erhaltungszustand gemäß Argumentation des Vorhabenträgers, auch nur schlecht und hat sich ja nicht verschlechtert.

Auf die weiterhin unvollständige Alternativenprüfung, die keine Erteilung einer Ausnahme zulässt, wird verwiesen.

Pirol

„Durch die generellen Vermeidungsmaßnahmen S1 und V1 wird versucht, die Störungen im Trassenumfeld auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken. Trotzdem wird störungsbedingt von der Aufgabe von zwei Brutrevieren des Pirols ausgegangen. Es werden zwar Altholzbestände im Bereich „Kastenwört“ aus der Nutzung (A11) genommen, dieser Bereich erscheint allerdings deutlich zu klein, um zwei Brutpaaren adäquate Ausweichmöglichkeiten zu bieten. Da die geplanten Maßnahmen bei Huttenheim (siehe unten) zu größeren Teilen nicht im betroffenen Naturraum „Nördliche Oberrhein-Ebene“, sondern im angrenzenden Naturraum „Hardtebenen“ liegen, können sie nicht ohne weiteres der lokalen Population (gemäß der Definition des MLR 2009) zugeordnet werden. Daher wird vorsorglich von einer störungsbedingten Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ausgegangen.“

[...]

Ad-hoc-Maßnahmen bei Lebensraumverlust für Vogelarten mit Waldbindung sind nicht ohne weiteres realisierbar. Baumpflanzungen benötigen im Falle des Pirols Jahrzehnte, bis sie in die artspezifische Habitatqualität hineinwachsen. Eine sofort wirksame Maßnahme stellt die langfristige Sicherung von Altholzbeständen dar, da die Habitate bereits entwickelt sind und als Lebensräume zur Verfügung stehen. Da es sich aber um die Erhaltung bereits bestehender Strukturen handelt, würde eine Umsetzung dieses Maßnahmentyps alleine nicht ausreichen, weil besiedelbare Strukturen bei langfristiger Betrachtung immer weiter zurückgehen. Aus diesem Grund sind Maßnahmen beider Typen – Gehölzpflanzungen sowie Altholzsisicherung und -entwicklung – vorgesehen. Beide Maßnahmentypen werden bereits im Vorfeld des Eingriffes realisiert, wenn auch nicht sofort im vollen Umfang wirksam.“

Der Fachbeitrag Artenschutz zeigt die Schwierigkeit auf, die durch die Planung zu erwartende Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Art durch Maßnahmen aufzufangen. Es ist also ein Monitoringkonzept vorzulegen und ein Risikomanagement zu erarbeiten, um mit den entsprechenden Prognose- und Erfolgsunsicherheiten umgehen zu können.

Auf die weiterhin unvollständige Alternativenprüfung, die keine Erteilung einer Ausnahme zulässt, wird verwiesen.

12.7.2.a Sonderuntersuchung Vögel und Straßenverkehr

In der Sonderuntersuchung Vögel und Straßenverkehr wird eine kursorische Betrachtung der Wirkungen einer Vollsperrung der bestehenden Rheinbrücke vorgenommen.

Die angebliche Erforderlichkeit der Planung wird anhand des Ziels der Redundanz behauptet. Damit wäre zentrale Funktion des Neubaus, Sperrungen der bestehenden Brücke aufzufangen. Damit sind sämtliche Umweltauswirkungen der Planung an diesem Szenario auszurichten und die Bewertungen hierauf zu beziehen. Eine kursorische Prüfung im Rahmen eines einzelnen Sondergutachtens deckt diese Anforderung nicht ab.

Verkehrsuntersuchung - Fortschreibung 2014

In der allgemein verständlichen Zusammenfassung (AVZ) wird bereits auf eine Veränderung des prognostizierten Verkehrsaufkommens verwiesen. Im Verkehrsgutachten aus dem Dezember 2016 wird jetzt ein Analyse-Nullfall für das Jahr 2014 (vorher 2010) betrachtet, die Prognose bezieht sich jetzt auf das Jahr 2030 (vorher 2025).

Während in der AVZ weiterhin nur die Auswirkungen der Planungen ohne Lückenschluss zur B 36 betrachtet werden, beinhaltet das Verkehrsgutachten jetzt insgesamt:

- PF 1: Verbindung der B 293 zwischen der B 9/L 540 und der B 10 am Ölkreuz (entspricht der bisherigen Planung)
- PF 2: Verbindung der B 293/B 36 zwischen der B 9/L 540 und der B 36 südlich des Klärwerks
- PF 3: Verbindung der B 293/B 36 zwischen der B 9/L 540 und der B 36 / K 9658 nördlich des Klärwerks
- PF 4: Planfall 1 mit Sperrung der bestehenden Rheinbrücke (war auch Gegenstand des alten Gutachtens)

Es ist also vorbereitend für die weitere Planung der Verbindung zur B36, die im BVWP 2030 vorgesehen ist.

Ferner sind in den Analyse-Nullfall 2014 etliche neuere Untersuchungen eingeflossen z.B. Daten zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Analysen zum Rhein. In welcher Weise dies passiert ist wird allerdings nicht deutlich.

Und so ergeben sich erhebliche Abweichungen zu den Zahlen des alten Gutachtens:

Verkehrsbelastung auf der Rheinbrücke (KFZ in 24h)

	Analyse- Nullfall 2010	Bezugsfall 2025	PF1- 2025	Analyse- Nullfall 2014	Prognose Nullfall 2030	PF1 - 2030
Rheinbrücke	82.600	98.500	76.200	79.800	89.700	69.400
Nordbrücke			23.500			23.700

Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass sich eine Erforderlichkeit der Planung einer so genannten 2. Rheinbrücke“ nicht mit stark steigenden Verkehrszahlen belegen lässt.