



LNV-AK Karlsruhe • Am Steinweg 53 • 76327 Pfinztal

Regierungspräsidium Karlsruhe
- Abteilung 2 -
Z. Hd. Frau B. Pellinghoff
76247 Karlsruhe

**Landesnaturaenschutzverband
Baden-Württemberg e.V.**

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
nach § 66 Abs. 3 NatSchG

LNV-Arbeitskreis Karlsruhe
Sprecher:
Dr. Klaus-Helimar Rahn
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal

28. November 2010

Planfeststellungsverfahren nach den §§ 37 ff. des Straßengesetzes (StrG) i.V.m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG): Neubau der Kreisstraße K 3575 als Umgehungsstraße von der bestehenden K 3575 südlich des Reimold-Sees bis zur Bundesstraße B 3 nördlich Mingolsheim auf dem Gebiet der Gemeinden Bad Schönborn und Kronau

Gemeinsame Stellungnahme der nach § 60 BNatSchG und § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Verbände

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Baden-Württemberg
- Landesnaturaenschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)
- Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Pellinghoff,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen.
Zum o.g. Planfeststellungsverfahren wie auch den aktuell vorliegenden Planänderungen überreichen wir Ihnen hiermit folgende Stellungnahme:

Die Planung wird in dem vorgelegten Rahmen abgelehnt.

Begründung:

**BUND Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe
T 0721/3585-82, F -87
BUND.Mittlerer-Oberrhein@bund.net

**LNV
Baden-Württemberg e.V.**
Arbeitskreis Karlsruhe
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal
T 07240/4403, F 0721/40058386
rahn@justmail.de

**NABU Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Kreisverband Karlsruhe
Langenbruchweg 9
76137 Karlsruhe
T 0721/36060
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

1) Notwendigkeit des Straßenbaues

a) Durch die Planänderung und die Aufgabe des Rückbaus der K 3575alt verliert die K 3575neu ihre Bündelungsfunktion (insbesondere für den Nord-Süd-Verkehr) und damit ihre Erforderlichkeit. Das Gutachten von 1996 hatte noch die positiven Umweltauswirkungen des Rückbaus der K 3575alt betont und diesen letztlich als unverzichtbar für die Genehmigungsfähigkeit des Projekts dargestellt.

b) Die Entlastung der Ortsdurchfahrten für die Gemeinden an der B3 ist nicht durch ein wissenschaftlich fundiertes Verkehrsgutachten belegt. Das Gutachten läßt keine differenzierten Aussagen zu. Es wurde bis heute keine detaillierte Verkehrsanalyse nach Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr über alle Verkehrsträger und differenziert nach Wirtschafts- und Freizeitverkehr durchgeführt, sondern nur einfache Verkehrszählungen, die den Status quo erfassen, und diese dann autogerecht fortgeschrieben. Soll ein wirklicher Bedarf für die Umgehung nicht nachgewiesen werden? Wir fordern deshalb die Durchführung einer Bedarfsanalyse und bitten um deren Nachreichung zu den Unterlagen.

c) Die Gewerbegebiete von Langenbrücken und Mingolsheim sind nur teilweise an die K 3575 angeschlossen.

2) zur AVZ Teil 2 Umweltfachbeiträge:

a) Schutzgut Mensch

- Die Aussage des Erläuterungsberichts auf S. 4 zur Luftschadstoffbelastung (keine Erhöhung der Belastung der Luftschadstoffe) steht im Widerspruch zu allen wissenschaftlichen Analysen über den Effekt von ortsnahen Umgehungsstraßen. Selbst aus den Daten und Fakten der vorgelegten Verkehrsprognose ist eine deutliche Erhöhung der Belastung durch Luftschadstoffe zu erwarten. Eine erneute Untersuchung ist deshalb zwingend geboten.

- Die „Fernlärmwirkung“ fehlt in den Unterlagen und ist komplett nachzuarbeiten.

Für alle Planungen, deren Umsetzung zu erheblichen Lärmzunahmen auch außerhalb des eigentlichen Planungsraumes führen, müssen Fernlärmgutachten (Schallimmissionsprognosen) nach höchstrichterlichem Beschluß (Urteil des BVerwG vom 17. März 2005 – Az. 4A 18.04) wie z.B. Gutachten 5926/3 RP Stuttgart (Ref. 44) erstellt werden. In vergleichbaren Fällen verlangen die Städte und Gemeinden in Verhandlungen mit dem Regierungspräsidium und Landratsamt den nötigen Lärmschutz/Gutachten für ihre Bürger (individuelle Belange). Die aktuelle Rechtsprechung zieht eine Gesundheitsgefährdung für Pegel zwischen 70 dB(A) am Tag und zwischen 60 dB(A) in der Nacht in Betracht. Daher wird im Regierungspräsidium Stuttgart unter Auswertung aller Anhaltspunkte davon ausgegangen, daß ab einem Schwellenwert für den Gesamtdauerschallpegel aller maßgeblichen Lärmquellen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht eine Gesundheitsgefährdung und damit ein rechtswidriger Grundrechtseingriff anzunehmen ist. Als Orientierungshilfe für die Einschätzung der sich aus den o.g. Verkehrsverlagerungen ergebenden vorhabenskausalen Beeinträchtigungen können laut Bundesverwaltungsgericht die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht herangezogen werden. Relevante Einflüsse von weiteren Lärmquellen neben dem Straßenverkehrslärm, insbesondere dem Schienenverkehr und maroden Dehnfugen an Brücken, sind zu untersuchen. Die Deutsche Bahn plant, die Strecke durch Bad Schönborn mit 200 km/h statt 160 km/h zu befahren!

b) Schutzgut Boden

Die Ausgleichs- und Kompensationsflächen am Kraichbach (Renaturierung?) sind abzulehnen, da es sich um Böden von hoher Bonität handelt. Alternativen sind mit den betroffenen Behörden, Verbänden und Landwirten abzusprechen.

c) Schutzgut Wasser: Reimoldsee

- Der See soll auf 50 m Breite mit Kies angespült und von der Trasse überbaut werden. Aussagen zu gewässerökologischen Auswirkungen der vorgesehenen Dammschüttung im Reimoldsee fehlen. In den vorliegenden Unterlagen fehlt auch ein Standsicherheits- bzw. Stabilitätsgutachten. Kies kann unter Wasser nicht sicher und gleichmäßig verdichtet werden. Es ist zu befürchten, daß durch Setzungen und Grundwasserströmungen sowie die

Verkehrsbelastungen es zu Veränderungen der aufgeschütteten Kiesmassen unter Wasser kommt. Liegen Ihnen Erfahrungen von Schnellstraßen mit überbauter Aufschüttung vor? Wir fordern deshalb die Durchführung dieses Gutachtens sowie ein Gutachten über vorkommende Altlasten.

- S. 5 AVZ wird fälschlicherweise behauptet, daß keine naturnahen Gewässerabschnitte des Hengstbachs von der Straßenbaumaßnahme betroffen sind. Das ist aber sehr wohl der Fall!

d) Schutzgut Kulturgüter

- Ein römischer Gutshof (Villa rustica) im Gewann „Heidekorn“ wird nordwestlich der Brücke über die Bahn, auf Gemarkung Mingolsheim, durch die Trasse stark beeinträchtigt. Die Zerstörung wichtiger Bodenfunde aus römischer Zeit ist zu befürchten. Diese Anlage ist in die Planungen mit einzubeziehen.

- Schloß Kislau (Regional raumbedeutsames Kulturdenkmal)

Das Raumordnungsgesetz, das auf Bundesebene den Rahmen für die Regionalplanung vorgibt, fordert, daß geschichtliche und kulturelle Zusammenhänge sowie gewachsene Kulturlandschaften mit ihren Kulturdenkmälern im Rahmen der Raumordnung zu bewahren und erhalten sind (§ 3(2) Nr. 13).

Bedeutsame Kulturdenkmale sind nicht beliebig reproduzierbar und daher für kommende Generationen zu schützen. Wir fordern deshalb ein umfassendes Gutachten, das auch die Belange der Denkmalschutzbehörde, der Justizbehörden und der Oberfinanzdirektion mit einschließt. Bei der weiteren Planung ist deshalb eine Prüfung der Betroffenheit dieses Kulturdenkmals durch die Änderung des Regionalplans im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) durchzuführen.

- Außerdem geben wir zu bedenken, daß die bundeseinheitlichen Empfehlungen für den Bau von Justizanstalten sowie die ergänzenden Landesrichtlinien vorsehen, daß um das Gelände einer JVA eine Freizone von 60 Metern einzurichten ist, die von jeglicher Bebauung freizuhalten werden soll. Absolute Mindestanforderung ist ein bebauungsfreier Sicherheitsstreifen von 10 Metern vor der Umfassungsmauer.

e) Schutzgut Artenschutz

Den Ausführungen zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen liegen zum Teil sehr alte Daten zugrunde. Im Jahr 2007-09 wurden Erhebungen zu Fledermäusen, Vögeln, Amphibien, Tag- und Nachtfaltern und einzelnen streng geschützten Arten vorgenommen. Für andere Artengruppen wurde auf Daten, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie 1992 erhoben wurden, zurückgegriffen. Insgesamt wurde die Zerschneidungsproblematik nicht ausreichend berücksichtigt.

In den Unterlagen fehlt die Aussage und Beurteilung, daß laut Generalwildwegeplan nördlich von Bad Schönborn in Ost-West-Richtung ein Wildtierkorridor von landesweiter Bedeutung verläuft.

Die CEF-Maßnahmen sind viel zu vage beschrieben (z.B. CEF1 „Umsiedlung der Tiere in benachbarte Laichgewässer“). Es fehlen die Angaben, welche Ersatzhabitats zu wählen sind und welche Populationen dort bereits vorhanden sind. Reicht das Nahrungsangebot für zusätzlich dorthin umgesiedelte Tiere?

Der Flächenneuersiegelung steht keine entsprechende Entsiegelung gegenüber.

Inwieweit die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatz-Maßnahmen geeignet sind und ausreichen, um die mit der Planung verbundenen Eingriffe funktionell auszugleichen, kann deshalb nicht beurteilt werden – es bestehen hieran aber erhebliche Zweifel. Auch Aussagen zu Erfolgskontrollen bzw. einem Monitoring der vorgesehenen Kompensations- und CEF-Maßnahmen fehlen und müssen dringend ergänzt werden.

Für alle europäischen Vogelarten gilt inzwischen der Satz, daß ihre „Fortpflanzungsstätten nicht zerstört und der Erhaltungszustand ihrer lokalen Population nicht verschlechtert werden darf“. In den Unterlagen fehlen ausreichende Aussagen, wo im Umfeld geeignete freie Ausweichquartiere nachzuweisen sind. Denn wenn die aus der Eingriffsfläche zu vertreibenden Vögel in bereits von gleichen oder konkurrierenden Arten besetzte Quartiere ausweichen müssen, ist eben doch mit einem Rückgang der Individuenzahl der lokalen Population der einen

oder anderen Art und damit mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Population zu rechnen. Deshalb sind im Vorfeld des beabsichtigten Eingriffs, damit die Maßnahme rechtzeitig wirksam werden kann, geeignete neue Quartiere/Habitatstrukturen zu schaffen.

Im Bereich von Amphibienvorkommen/Wanderungen sind Querungshilfen alle 30 - 50 m einzubauen und mit einer ebenen Laufsohle im Durchlaß auszugestalten nach den Vorgaben aus dem Merkblatt MAmS. Ebenso fehlen Querungshilfen für Reptilien, z.B. an allen Gewässerunterführungen.

3. UVS

Der Gutachter hat einen Vergleich mit dem Nullfall in seine weiteren Untersuchungen offenkundig nicht einbezogen. Dies hat zur Folge, daß das Gutachten sich in einem Vergleich der Alternativen 2 und 2b mit der Variante 3 erschöpft, ohne seiner eigentlichen Aufgabenstellung gerecht zu werden. Denn die entscheidende Frage, ob es durch den Straßenbau - vor dem Hintergrund der nicht unerheblichen Änderungen der tatsächlichen Verhältnisse und der Planung - zu einer nicht mehr hinnehmbaren Verschlechterung der Situation im Vergleich zum Prognose-Nullfall käme, wird in dem Gutachten nicht mehr zureichend behandelt. Aus den vom Gutachter dargelegten vielfältigen hohen bis sehr hohen Umweltrisiken bei Variante 3 ergibt sich, daß das Eintreten unvertretbarer Umweltschäden ohne eingehende Prüfung nicht ohne weiteres zu verneinen ist. Darüber vermag auch nicht hinwegzutäuschen, daß die Varianten 2a und 2b in ihren Umweltauswirkungen möglicherweise noch ungünstiger sind. Denn allein deshalb, weil es für die Umwelt noch schädlichere Alternativen gibt (die sich immer irgendwie werden finden lassen), werden die nachteiligen Auswirkungen der gewählten Variante noch nicht hinnehmbar.

Zudem ist das vorgelegte UVP-Gutachten auch deshalb keine geeignete Grundlage für die weitere Planung, weil es sich in einer bloßen Aufzählung der verschiedenen Umweltgefährdungen erschöpft, diese aber nicht in ihrem Bedeutungsgehalt behandelt und dementsprechend nicht gewichtet. Wo die Grenze zu einer bezogen auf den Vorhabenszweck nicht mehr hinnehmbaren Umweltschädigung verläuft, wird - entsprechend dem unzulässig beschränkten Untersuchungszweck - an keiner Stelle dargelegt.

In unserer Stellungnahme aus dem Jahre 2002 hatten wir darauf hingewiesen, daß die damals untersuchten Varianten von 1a, 1b, 2a, 2b und 3 nur in einer von 8 Funktionen/Faktoren besser abschneiden als die Null-Variante. Die eigentliche Siegerin im Variantenvergleich ist und bleibt laut UVS ganz klar die Null-Variante. Die Planfeststellung sollte hierauf, in ihrer Entscheidung im Namen des Steuerzahlers und im Sinne des öffentlichen Belangs der Schonung von Natur und Landschaft, Rücksicht nehmen.

Selbst für die künftige Immissionssituation ist die Null-Variante die Beste. Eine Null-Plus-Variante wurde nicht untersucht, sollte aber unter der veränderten gesamträumlichen Situation neuer Straßenverbindungen und Planungen, sowie der Verbesserung des ÖNPV und eines zukünftigen modernen Mobilitätsmanagements, endlich geprüft werden.

Die Auswirkungen der Umweltbeeinträchtigungen auf die Menschen (Lärm) und das Klima (CO₂) sind bereits heute überall sichtbar, auch auf Gemarkung Bad Schönborn. Da darf es nicht sein, daß man sehr viel Geld in eine Infrastruktur steckt, mit dem Ergebnis, daß der Verkehr und damit die Belastung für Mensch, Natur und Kulturgüter weiterhin ansteigt.

Ergänzend weisen wir darauf hin, daß wir uns den Stellungnahmen 2010 folgender Personen und Behörden in vollem Wortlaut anschließen und sie uns zu eigen machen:

Lothar und Petra Huber, Tulpenweg 1 in Bad Schönborn
Gerald und Maria Stadler, A sternweg 9 in Bad Schönborn
Georg und Birgit Henneges, Lilienstr. 25 in Bad Schönborn
Herbert Hartlieb, Bruchhöfe in Bad Schönborn
Claus Sieber, Bruchhöfe in Bad Schönborn
Erwin Hunger, Dammstraße 17 in Bad Schönborn

Axel Hauser, Bahnhofstr. 21 in Bad Schönborn
Klaus Knebel, Kislauer Weg 1 in Bad Schönborn
Armin Neickert, Hermann-Hesse-Platz in Bad Schönborn
Achim Wagner, Heinrich-Heine-Str. 18 in Bad Schönborn
Kurt und Marita Riffel, Mozartstr. 19, 76709 Kronau
Kai Lohse, Weinbergstraße 6 in Bad Schönborn
Vermögen- und Bauamt Baden-Württemberg
Landesdenkmalamt Karlsruhe

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus-Helimar Rahn
Sprecher LNV-AK Karlsruhe