
Weitere Rheinquerung südlich von Ludwigshafen - Stellungnahme der Stadt Ludwigshafen für den Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar am 27.05.2011

KSD 20112434

ANTRAG

Der Hauptausschuss und der Bau- und Grundstücksausschuss mögen wie folgt beschließen:

- Einer Trassenführung kann aus Sicht der Stadt Ludwigshafen nur dann zugestimmt werden, wenn diese für Ludwigshafen nachweisbare und messbare Vorteile bringt. Dabei sind nicht nur die wirtschaftlichen Vorteile einer Trasse, sondern auch deren Umweltauswirkungen zu betrachten. So muss auch sichergestellt sein, dass keine negativen Umweltauswirkungen, keine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion (Zugänglichkeit, Landschaftsbild, etc.) und keinerlei Einschränkungen der Stadtentwicklung z.B. für den Stadtteil Rheingönheim (bestehende und im FNP ausgewiesene Wohnbauflächen) auftreten.

Eine für die Stadt Ludwigshafen verträglichere Führung südlich von Neuhofen (Variante 3) ist in den einzelnen Gutachten nicht näher betrachtet worden, sondern es hat eine Vertiefung der Varianten 1 und 2 stattgefunden, die beide den Stadtteil Rheingönheim nicht unerheblich tangieren. Das bedeutet konkret, dass einer Trassenführung unmittelbar südlich von Rheingönheim (Variante 1 und 2 der vom Verband beauftragten Untersuchung) nur dann zugestimmt werden kann, wenn östlich des Autobahnkreuzes Rheingönheim eine **unterirdische Führung im Tunnel** erfolgt. Die Belange des Ortsbezirks und die Beschlusslage des Ortsbeirates Rheingönheim sind zu beachten. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens, insbesondere die Beherrschbarkeit der Umweltrisiken (so etwa die Auswirkungen auf das Grundwasser), muss nachgewiesen werden.

- **Eine genaue zeichnerische** bzw. kartografische **Festlegung** auf eine Trasse im Regionalplan sollte derzeit **nicht erfolgen**, da beide vorliegenden Gutachten nicht alle zu berücksichtigenden Belange abdecken. Stattdessen wird vorgeschlagen, im **Textteil** des Regionalplans den derzeitigen Untersuchungsstand **darzustellen** und die mögliche Trassenführung zu beschreiben.
- Aus Sicht der Stadt Ludwigshafen soll vor dem Hintergrund knapper Finanzen der Erhalt und die Sanierung bestehender Straßen vor allem im Kernbereich der Region Vorrang vor dem Bau neuer Trassen haben. Damit soll klargestellt werden, dass der Realisierung der Rheinquerung südlich von Ludwigshafen derzeit keine Priorität beigemessen wird, jedoch eine mögliche Trasse in Zukunft nicht verbaut werden soll.

I. Vorabinformationen

Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) hat das Planungsbüro Obermeyer beauftragt, eine Trassenuntersuchung und Umweltrisikoeinschätzung zu einer Rheinquerung südlich von Ludwigshafen zu erstellen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden bei der Sitzung des Planungsausschusses des VRRN am 29.1.2010 präsentiert. Dabei wurde beschlossen, dass der VRRN die Untersuchungsergebnisse den betroffenen Städten und Gemeinden zur Verfügung stellt. Das Gutachten zur Trassenuntersuchung liegt der Verwaltung vor.

Die IHKs Pfalz und Rhein-Neckar haben im November 2010 ein Gutachten zu den volks- und regionalwirtschaftlichen Wirkungen einer weiteren Rheinquerung südlich von Ludwigshafen vorgelegt.

Während das Gutachten des VRRN die verkehrliche Machbarkeit und die Umweltverträglichkeit möglicher Trassenführungen untersucht, ergänzt das von den IHKs in Auftrag gegebene Gutachten die Argumentationen in Hinblick auf volks- und regionalwirtschaftliche Wirkungen einer möglichen Trasse. Dabei werden hier allerdings bei der monetären Bewertung der Trasse die ökologischen Belange nicht mit betrachtet.

Der Ortsbeirat Rheingönheim hat bereits in seiner Sitzung am 22.4.2010 eine Resolution beschlossen, in der die Verwaltung gebeten wird, sich gegen das Projekt auszusprechen und eine Aufnahme des Projekts „weitere Rheinquerung südlich Ludwigshafens“ in den Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar sowie in den Integrierten Regionalverkehrsplan Rhein-Neckar abzulehnen. Dies wurde bei der Behandlung des neuen einheitlichen Regionalplans im Ortsbeirat Rheingönheim am 19.8.2010 nochmals bekräftigt.

II. Erläuterungen zu den Trassenführungen und deren Auswirkungen

Nach Durchsicht und Prüfung der vom VRRN beauftragten und vorgelegten Gutachten zur Machbarkeit sowie den verkehrlichen Auswirkungen einer weiteren Rheinquerung sowie des IHK-Gutachtens zur volks- und regionalwirtschaftlichen Bewertung der Trassenführung lässt sich folgendes Ergebnis festhalten:

Variantendiskussion

Von den grundsätzlich vier möglichen Verknüpfungen zwischen der linksrheinischen Seite (AS Rheingönheimer Kreuz, AS Rehhütte) und der rechtsrheinischen Seite (AS B36-Nord, AS B36-Süd) wurden im VRRN-Gutachten nur die beiden Varianten mit Anschluss an das Rheingönheimer Kreuz intensiver untersucht. Das von den IHKs in Auftrag gegebene Gutachten stützt sich bezüglich der Trassenführung auf das VRRN-Gutachten und es betrachtet lediglich die Variante 1 (Rheingönheimer Kreuz – B36-Nord). Es unterscheidet dann zwischen oberirdischer Trassenführung oder Tunnellösung.

Für die Variante 1 wurden bereits umfangreiche Vorüberlegungen hinsichtlich verschiedener Tunnellösungen dargestellt. Die Variante 2 (Rheingönheimer Kreuz – B36-Süd) wurde im Rahmen der Machbarkeitsstufe wegen ökologischer Bedenken bereits verworfen und verkehrlich (alternative Tunnellösungen, Verkehrsverlagerungen) nicht mehr untersucht. Beide Varianten haben negative Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Ludwigshafen im Bereich Rheingönheim.

Interessant ist zunächst, dass eine komplette unterirdische Führung im Tunnel und damit ohne Anschluss von Altrip ein so geringes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist (<1), dass eine Realisierung nicht zu empfehlen wäre und auch keine Bundesförderung erhalten würde

(auch ohne Berücksichtigung von Umweltbelastungen). Dieser geringe Kosten-Nutzen-Faktor wird verursacht durch die hohen Investitionskosten bei gleichzeitig fehlendem Nutzen durch die nicht gegebene Anbindung von Altrip.

Die Varianten 3 und 4 über die Anschlussstelle Rehhütte wurden ausgeschieden, da dort ebenfalls ökologische Belange entgegenstehen bzw. durch die größere Streckenlänge die Verkehrswirksamkeit in Frage zu stellen ist. Zumindest die Variante 3 (Rehhütte – B36-Nord) wäre aus unserer Sicht dabei grundsätzlich auch eine mögliche Option, da hier der Stadtteil Rheingönheim nicht tangiert werden würde, die als defizitär erkannten Verbindungsqualitäten (Mannheim – Schifferstadt, Mannheim – Speyer und Ludwigshafen - Schwetzingen) ebenfalls verbessert werden könnten und die ökologischen Bedenken auch hier durch Minderungsmaßnahmen (Einhausung, Tunnel, etc.) zu relativieren wären.

Die Einengung auf die Varianten 1 und 2 wird zwar von Seiten der Stadt Ludwigshafen bedauert, die erfolgte Begrenzung der näher untersuchten Varianten aufgrund der Rahmenbedingungen ist aber nachvollziehbar.

Raumstrukturelle Entwicklung

Eine zusätzliche Rheinquerung stärkt in wirtschaftlicher Hinsicht vor allem den Mannheimer Süden, da hierdurch eine attraktive schnelle Anbindung zwischen der linksrheinischen Region und der Stadt Mannheim entsteht. Ein Nutzen für die linksrheinische Region ist bedeutend schwächer, wobei jedoch die südlich von Ludwigshafen gelegenen Gemeinden, sofern sie durch die Trasse nicht direkt betroffen sind, als Wohnstandort noch interessanter werden könnten.

Für die Stadt Ludwigshafen sind dagegen keine diesbezüglichen Vorteile zu erwarten. Betrachtet man die von den Gutachtern bevorzugte Variante 1 in Tunnellage, so führt diese ohne Anschluss an Rheingönheim oder sogar Altrip vorbei. Durch den fehlenden Anschluss, aber auch schon allein aufgrund der ökologischen Bedeutung des Gebiets und der Bedeutung als Naherholungsraum, sind entlang einer solchen Trasse keine Erschließungseffekte bzw. Entwicklungspotentiale auf Ludwigshafener Gemarkung möglich, d.h. die Stadt Ludwigshafen profitiert weder im wirtschaftlichen, noch siedlungsstrukturellen Bereich von einer weiteren Rheinquerung. Vielmehr wird die gute Wohnlage Rheingönheim durch weitere Lärmimmission und durch Trenneffekte, sowie durch Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes stark beeinträchtigt. Ebenso erfährt der stadtnahe und für Ludwigshafen als weicher Standortfaktor wichtige Erholungsraum „Grüner Süden“ eine Abwertung (je nach Gradientenführung Landschaftsbild, Lärmbelastungen, Trennwirkung, Naturraum, etc.). Zudem würden die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer Richtung Altrip oder Neuhofen auf ausgewählte Durchlässe oder Brücken gebündelt und damit die heute gegebene Wegevielfalt reduziert werden müssen

Die regionalwirtschaftliche Bewertung der Planungsvarianten (Kapitel 4 des IHK-Gutachtens); ist methodisch nicht unproblematisch. Hier werden durch die zu erwartenden Erreichbarkeitsvorteile theoretische Standorteffekte errechnet, die aufgrund der konkreten ökologischen Empfindlichkeit nicht erreichbar oder erstrebenswert sind. So können in einem Naherholungsgebiet oder Naturschutzgebiet trotz bester Erreichbarkeit eben keine Ansiedlungs-Effekte im produzierenden oder Dienstleistungsgewerbe generiert werden; die Erreichbarkeitsvorteile verpuffen somit! Aus gleichen Gründen sind aus Sicht der Stadtentwicklung von Ludwigshafen die Standorteffekte in den Bereichen Einzelhandel, sowie Freizeit-, Hotel- und Gaststättengewerbe unrealistisch.

Verkehrliche Entlastungen bzw. Verlagerungen

Bei der Berechnung einer neuen Rheinquerung legen die Untersuchungen des VRRN eine Verkehrsbelastung von ca. 55.000 Kfz/Tag zu Grunde, davon ca. 3.100 Lkw. Die prognostizierte Verkehrsbelastung liegt damit deutlich höher als die bisher im Rahmen verschiedener Gutachten ermittelten ca. 25.000 bis 30.000 Kfz/Tag. Es liegt die Vermutung nahe, dass die Bedeutung der regionalen bzw. rheinüberschreitenden Verkehre in der Untersuchung überbewertet wurde, oder aber massive Neuverkehre erwartet würden, was auch durch weitere Diskrepanzen in den Verkehrsbelastungen auf anderen städtischen Straßen zum Ausdruck kommt. Aufgrund dieser prognostizierten Verkehrsmengen ist dort aber immer eine vierspurige Straße aus Leistungsfähigkeitsgründen erforderlich.

Trotz dieser eher günstigen Prognose für eine neue Rheinquerung besteht die Entlastungswirkung für die beiden vorhandenen Rheinbrücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim nicht in der gleichen Größenordnung. Denn die Gesamtentlastung der beiden Rheinbrücken beträgt im günstigsten Fall in der Summe ca. 14.000 Kfz/Tag bei einer Gesamtbelastung von im Bestand ca. 145.000 Kfz/Tag auf beiden Rheinbrücken zusammen, d.h. eine Entlastung um ca. 10%. Frühere Berechnungen z.B. im Rahmen des Gesamtverkehrsplans (GVP) gingen zumindest dort von einer Entlastung in Höhe von ca. 20.000 Kfz aus.

In Bezug auf den Lkw-Verkehr geht das vorliegende Gutachten des VRRN für den Prognosezeitraum 2030 von insgesamt 6.200 werktäglichen Fahrten im Güterverkehr über die beiden Rheinbrücken aus. Durch eine weitere Rheinquerung bei Altrip würden diese beiden Brücken im günstigsten Fall insgesamt um ca. 950 Lkw-Fahrten pro Werktag entlastet werden können.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob diese Entlastung in Ludwigshafen lärmtechnisch positiv spürbar ist oder positive Auswirkungen auf die Luftqualität hat. Mit einer Entlastung der innerstädtischen Straßen um ca. 10% bis 15% ist diese Frage eher zu verneinen. 3.000 Kfz/Tag weniger in der Rheinallee oder 4.000 Kfz/Tag weniger auf der A650 liegen fast im Bereich der täglichen Schwankungen. In Bezug auf die Flüssigkeit des Verkehrs, bezogen auf die Hauptverkehrszeiten, wird sich eine weitere Rheinquerung allerdings in der Innenstadt positiv bemerkbar machen, da dann Spitzen abgebaut werden können.

Bezüglich der Verkehrsströme werden im IHK-Gutachten die Entlastungswirkung für die Stadtzentren von Ludwigshafen und Mannheim zwar immer wieder hervorgehoben, bei der konkreten Bewertung wird jedoch eingeräumt, dass diese Effekte so schwach sind, dass sie in der Bewertung keine Berücksichtigung finden („Die Verminderung innerörtlicher Trenneffekte bleibt ebenfalls (wie auch bei der Lärmbelastung) unberücksichtigt, da die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Mannheim und Ludwigshafen in einem nicht signifikanten Maße stattfindet.“)

Kosten und Nutzen-Kosten-Betrachtung

Bisher gingen die Überlegungen (zuletzt im Jahre 1997 durch das Land Rheinland-Pfalz) davon aus, dass eine neue Brücke ca. 70 Mio Euro kosten würde, eine Tunnellösung war damals mit 235 Mio Euro veranschlagt.

Betrachtet man die jetzigen Kostenansätze liegen diese um ein Vielfaches höher: Brückenlösung 180 Mio Euro, Tunnellösung zwischen 390 und 570 Mio Euro. Berücksichtigt man zudem auch noch eine Tunnellösung im Bereich Rheingönheim, welche genauso wichtig wäre wie eine bei Altrip, so kommen die Kosten gemäß den aktuellen Berechnungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) auf über 673 Mio € bei einer kompletten Tunnellösung und auf 392 Mio € bei einer kombinierten Lösung Tunnel ab dem Rheingönheimer Kreuz in Richtung Osten und mit einer Brücke bei Altrip über den Rhein. Nach diesen neuen Berechnungen, die der LBM hat anstellen lassen, würde das Kosten-

Nutzen-Verhältnis bei einer Tunnel-Komplett-Lösung bei 1,2 und bei der kombinierten Lösung Tunnel / Brücke bei 2,8 liegen.

Die wichtigsten Faktoren, die bei den Berechnungen des IHK-Gutachtens zu dem hohen Nutzen der Rheinquerung führen, sind der „induzierte Verkehr“ (das sind neue Verkehre mit neuen Zielen, die es vorher in der Form nicht gegeben hat!) und die Betriebskostenveränderungen bei den Gewerbetreibenden durch Senkung der Kosten des Fahrzeugbetriebs. Hier ist fraglich, ob dies nicht nur theoretische Vorteile sind. Bei letzterem geht es u.a. um Personalkosteneinsparung bei Berufs-Fahrern durch Verkürzung von Reisezeiten (!). Die Induzierung neuer Verkehre ist aus wirtschaftlicher Sicht sicherlich zu begrüßen („Erweiterung von Aktionsräumen“), in seiner Raum- und verkehrlichen Wirkung aber kritisch zu beurteilen (Mehrbelastung).

Angesichts der knappen Finanzlage auch des Bundes bleibt fraglich, ob der Bau einer neuen Trasse, ob mit oder ohne Tunnellösung zu Einsparungen von Zuwendungen an die umliegenden Städte und Gemeinden bei anderen sonst förderfähigen Maßnahmen führen würde. Dies kann nicht hingenommen werden.

Umweltrisiko

Alle untersuchten Varianten weisen ein sehr hohes oder zumindest hohes Risiko auf die Faktoren Mensch, Natur/Landschaft sowie Wasser/Boden auf. Daher ist eine oberirdische Trassenführung in gesamter Länge zwar vom Kosten-Nutzen-Faktor her zwar erheblich positiver beurteilt worden, allerdings aus ökologischer Sicht nicht vertretbar. Eine Reduzierung des Umweltrisikos ist nur durch entsprechende Maßnahmen möglich.

Im Rahmen der VRRN-Untersuchung wurde eine Tunnellösung aber nur für die Variante 1a im Abschnitt westlich von Altrip und bei Variante 1b auch noch zusätzlich am Rhein vorgesehen. Für den Bereich Rheingönheim ist als Optimierung lediglich eine Einhausung vorgesehen mit entsprechenden Auswirkungen auf Landschaft, Natur und Erholung. Die Belange von Rheingönheim sind somit nicht ausreichend berücksichtigt. Grundsätzlich wären hierfür auch die gleichen Maßstäbe wie für Altrip anzulegen.

Die vorgenommene Einschätzung der Umweltrisiken wird der realen Situation nicht gerecht. So wird u.a. das Rehbachtalgebiet (geplantes Naturschutzgebiet) als naturfern eingestuft oder in einer Gesamtbewertung verharmlosend dargelegt, dass „Umweltauswirkungen auf die Ortslage Rheingönheim nicht auszuschließen sind“.

Gerade die massiven Zerschneidungen zwischen Siedlung und Naherholungslandschaft „Grüner Süden“ und seinen Einrichtungen sowie der Beeinträchtigung aller Vernetzungen zwischen Rehbachtal und der Ortslage Rheingönheim und die massive Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird nicht gewürdigt und nur sehr pauschal abgehandelt.

Daher sind aus Sicht der Umweltbehörde alle vorgelegten Varianten, die den Stadtbereich berühren, abzulehnen. Diese Auffassung wird auch vom Naturschutzbeirat der Stadt vertreten.

Aber auch eine Tunnellösung ist in Bezug auf die Umwelt nicht ganz unproblematisch. Zum einen treten während der Bauzeit erhebliche Beeinträchtigungen auf, so dass nicht sichergestellt werden kann, dass nach Ende der Bauzeit der ursprüngliche Zustand der Natur wieder hergestellt werden kann. Besonders kritisch ist jedoch der Aspekt des Grundwassers bei einer Tunnellösung, welcher in den vorliegenden Untersuchungen nicht abschließend behandelt werden konnte.

Grundsätzlich sind im IHK-Gutachten die Umweltbelastungen („intangible Indikatoren“: Lärm, Zerschneidungseffekte, Landschaftsschutz, Landschaftsbild etc.) nicht monetarisiert, so dass hier eine Einschätzung außerhalb der Kosten-Nutzen-Untersuchung zu erfolgen hat.

III Zusammenfassung

- Es besteht ein Erreichbarkeitsdefizit bei den rheinquerenden Verkehren im Ballungsraum Ludwigshafen-Mannheim, welches durch die zusätzliche Rheinquerung behoben werden könnte. Gleichzeitig erhöht sich die Qualität des Verkehrs (besserer Verkehrsfluss) in den Hauptverkehrszeiten. Eine Entlastung der Ortsdurchfahrten mit spürbaren positiven Auswirkungen auf Lärmprobleme oder Lufthygiene in Ludwigshafen sind aber nicht zu erwarten.
- Die favorisierte Trassenführung generiert aufgrund der Lage in empfindlichen Landschaftsräumen für Ludwigshafen keine Entwicklungsimpulse oder Erschließungspotenziale.
- Durchweg **ebenerdig geführte Lösungen** sind aus Umweltsicht sowie in Bezug auf das Landschaftsbild, die Naherholung, das Wohnen und die weitere Siedlungsentwicklung **abzulehnen**. Sie führen zur Beeinträchtigung bestehender und potenzieller hochwertiger Wohnnutzung und schneidet darüber hinaus die Stadt – zumindest optisch und psychologisch – vom Naherholungsgebiet „Grüner Süden“ ab.
- Die durch die zusätzliche Rheinquerung zu erwartenden Verkehrsentlastungen im Stadtgebiet von Ludwigshafen und Mannheim sind so gering, dass sie den finanziellen Aufwand und die Umweltrisiken aus unserer Sicht nicht rechtfertigen. Hier sollte aus Sicht der Stadt Ludwigshafen der Erhalt und die Sanierung bestehender Straßen vor allem im Kernbereich der Region Vorrang vor dem Bau neuer Trassen haben.
- Ein oberflächennaher Tunnel ist aus Kostensicht und im Hinblick auf die Grundwasser problematisch, allerdings wäre dies aus heutiger Sicht für die Stadt Ludwigshafen kein Ausschlusskriterium. Das vom Landesbetrieb Mobilität in Koblenz durchgerechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,8 bei einer kombinierten Version Tunnelführung ab dem Rheingönheimer Kreuz in Richtung Osten und einer Brückenlösung über den Rhein (geschätzte Gesamtkosten über 392 Mio €) kann aus Sicht der Stadt Ludwigshafen ein Argument für die Freihaltung einer potenziellen Trasse sein.
- Im einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar sollte eine solche Trasse grundsätzlich als Option für die Zukunft freigehalten werden. Da jedoch noch viele Fragen ungeklärt sind, sollte die Trasse zeichnerisch bzw. kartografisch nicht fixiert sondern vielmehr lediglich im Textteil beschrieben werden.

