

02. 07. 85

Sachgebiet 911

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Schulte (Menden) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

— Drucksache 10/3355 —

Geplante B 38 n (Teil II)

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.71.1038/36 B 85 –
hat mit Schreiben vom 1. Juli 1985 die Kleine Anfrage namens der
Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Die Bundesregierung beruft sich in Beantwortung der Kleinen Anfrage „Geplante B 38n in der Feudenheimer Au“ (Drucksache 10/2811) bei Frage 2 auf Verkehrsuntersuchungen, die ergeben hätten, daß „eine ausreichende Entlastung von Mannheim und Ludwigshafen nur durch ein Tangentialsystem wie durch die B 38n möglich“ wäre.
 - a) Von wem wurden diese Untersuchungen vorgenommen?
 - b) Aus welchem Zeitraum stammen diese Untersuchungen?

Es handelt sich um die Regionale Verkehrsuntersuchung von Prof. Schächterle im Auftrag des Bundes und der beteiligten Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen aus dem Jahre 1978 sowie um den Generalverkehrsplan der Stadt Mannheim aus dem Jahre 1979 desselben Gutachters, den er im Auftrag der Stadt erstellt hat.

Das Gutachten der Stadt wird z. Z. durch das Stadtplanungsamt der Stadt Mannheim fortgeschrieben. Der erste Teil dieser Fortschreibung wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und vom zuständigen Technischen Ausschuß der Stadt Mannheim im März 1985 zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, daß die nur in geringem Abstand zur Bundesautobahn A 6 geplante Trasse der B 38n durch die Parallelführung auch Verkehr von der bestehenden A 6 aufnehmen wird? Und um welchen Anteil handelt es sich?

Nach dem Generalverkehrsplan der Stadt Mannheim ergeben sich keine Verlagerungen von der Autobahn A 6 auf den Rhein-Neckar-Schnellweg. Auch bei der derzeit laufenden Fortschreibung des Generalverkehrsplans wird davon ausgegangen, daß der Anschluß des Rhein-Neckar-Schnellwegs an die B 38 keinen nennenswerten Einfluß auf die Prognose-Belastung der BAB Frankfurt-Mannheim hat, da die BAB nicht die Straßen entlasten kann, die der Rhein-Neckar-Schnellweg entlasten soll.

3. Die geplante B 38n zerschneidet im Bereich der Feudenheimer Au einen klimatisch und ökologisch wichtigen stadtnahen Grüngürtel. Auf die Frage, mit welchen Ergebnissen ökologische und kleinklimatologische Gutachten durchgeführt worden sind, antwortet die Bundesregierung (Drucksache 10/2811) mit einem Verweis auf den vom Architekturbüro Zieger-Machauer erstellten landschaftspflegerischen Begleitplan. Ferner wird dort auf eine klimatologische Untersuchung durch den Klimatologen Dr. Seitz verwiesen.
 - a) Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, daß das Büro Zieger-Machauer gar keine eigenen Untersuchungen über die ökologische und klimatologische Bedeutung der Feudenheimer Au vorgenommen hat?
 - b) Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, daß sich das Gutachten zur Landschaftspflege im wesentlichen nur auf das 1977 erstellte Gutachten von Dr. Seitz stützt und dieses so falsch interpretiert, daß der Gutachter Dr. Seitz sich in einem Brief darüber beschwert und darum bittet, daß die Ausführungen so geändert werden, „daß dadurch nicht der Eindruck entstehen kann, als beinhaltet dies auch gutachterliche Empfehlungen zur Trassenführung des Rhein-Neckar-Schnellwegs in der Au“?
 - c) Inwiefern ist die Bundesregierung aus diesem Grund bereit, die in der Antwort auf Frage 3 (Drucksache 10/2811) gegebenen Verweise auf ökologische und klimatologische Gutachten zurückzunehmen?
 - d) Wie beantwortet die Bundesregierung die Frage 3 unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte heute?

Der zitierte landschaftspflegerische Begleitplan für die B 38n zeigt die Zielkonflikte durch die neue Straße und Lösungen bzw. Minimierung der Konflikte. Bezuglich der klimatischen Verhältnisse ist auf vorhandene Gutachten von Dr. Seitz zurückgegriffen und darauf hingewiesen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan bzw. die Planung für den Rhein-Neckar-Schnellweg zwischen Mannheim-Käfertal und Mannheim-Feudenheim bezieht sich nicht nur auf das 1977 erstellte Gutachten, sondern auf insgesamt drei Gutachten von Dr. Seitz aus den Jahren 1975 bis 1977:

- Dr. R. Seitz und F. Fetzer:
Gutachten über Temperaturverteilung und Wind im Raum Mannheim, Juli 1975,
- Dr. R. Seitz:
Gutachten über die Folgeerscheinungen durch das potentielle Baugebiet „Die Bell“, Januar 1977,
- Dr. R. Seitz:
Ergänzungsgutachten zu (2), August 1977.

Formal ist es zutreffend, daß Dr. Seitz in seinem Gutachten von 1977 nur eine Aussage über die Absenkung des Rhein-Neckar-Schnellweges im Bereich des amerikanischen Depotgeländes gemacht hat. Die dortige Absenkung bedeutet aber gleichzeitig auch eine entsprechende Tieferlegung im Bereich der Au. Diese erscheint städtebaulich und ökologisch besonders wichtig, da sich bei Beibehaltung der ehemals geplanten Hochlage in der Ebene + 1 im Depotgelände im nördlichen Teil der Au eine Hochlage der Straße in der Ebene + 2 ergeben hätte. Es war das besondere Anliegen der Straßenbauverwaltung, eine solche Lösung zu vermeiden. Darauf hinaus wurden die „Allgemeinen Empfehlungen für die weitere Planung“ des Gutachtens von Dr. Seitz von 1975 auch bei der Trassenführung in der Au beachtet.

Eine spezielle Untersuchung über die Au ist von Dr. Seitz nicht durchgeführt worden; dies ist auch nicht behauptet worden.

Die zitierten Gutachten haben sich entscheidend auf die Planung ausgewirkt, wie in der Antwort (Drucksache 10/2811) und oben ausgeführt wurde. Der Hinweis auf die Gutachten war daher zulässig.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des „Bundes Umwelt und Naturschutz“ sowie der „Aktionsgemeinschaft Natur und Umweltschutz Rhein-Neckar“ (anerkannter Landesnaturschutzverband gemäß § 51 LNatSchG), daß es sich bei der Feudenheimer Au um ein besonders schützenswertes Gebiet mit ehemaligem Neckarmäander und dem letzten ausgeprägten Hochgestade handelt?
5. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem Umstand bei, daß der Landesnaturschutzverband die Ausweisung der Au als Landschaftsschutzgebiet beantragt hat?

Als Ende der 70er Jahre die konkrete Straßenplanung aufgenommen wurde, war es wesentliches Ziel, den vorliegenden landschaftlichen Gegebenheiten der Au bei der Trassierung der Straße im Lage- und Höhenplan nach allen Möglichkeiten gerecht zu werden.

Es existiert ein Antrag beim Gemeinderat der Stadt Mannheim, in einem Teil der Au ein Landschaftsschutzgebiet auszuweisen. Soweit bekannt, geht es dabei auch darum, in der Au „Naßflächen“ anzulegen, um damit den ursprünglichen Aucharakter wiederherzustellen. Diesen Vorschlag enthält auch der landschaftspflegerische Begleitplan für den Rhein-Neckar-Schnellweg, wo solche Naßflächen im Dauerstau als Ausgleichsflächen für die befestigten Straßenflächen vorgesehen sind.

Insofern ergibt sich kein Widerspruch zum Straßenbauvorhaben, wenn beide Maßnahmen miteinander koordiniert werden.

6. Auf welchen Grundlagen beruht das in der Antwort (Drucksache 10/2811) auf Frage 4 erwähnte Lärmgutachten?
 - a) Von wem und wann wurde es erstellt?

- b) Handelt es sich bei den angegebenen Werten um hochgerechnete Schätzungen, oder wurden die Werte durch Versuche gemessen?
- c) Bezieht sich das Gutachten auch auf die Lärmsituation in der Nacht und wurden dabei die in der Au überwiegend vorherrschenden stabilen Luftschichten als Lärmträger berücksichtigt?
- d) Mit welchem Lärmpegel rechnet die Bundesregierung unmittelbar auf Straßenmitte der geplanten Trasse durch die Au?

Das zitierte Lärmgutachten wurde von Wolfgang Rink, Ingenieurbüro für Schall- und Wärmeschutz, Emmendingen, im Auftrag des Ing.-Büros Bung, Heidelberg, mit Datum vom 7. Mai 1984 erstellt.

Nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – RLS 81 – des Bundesministers für Verkehr wurden rechnerisch Tages- und Nachtwerte ermittelt, wobei allgemein ungünstige Wetterlagen berücksichtigt wurden.

Lärmpegel in Straßenmitte sind ohne Bedeutung. Daher werden solche Werte nicht berechnet.

7. a) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die US-Streitkräfte zu veranlassen, für die LKW-Transporte ausschließlich eine nördliche Ausfahrt/Einfahrt durch das Gewerbegebiet zu benutzen und die südliche Aus- und Einfahrt am Aubuckel hierfür zu schließen?
- b) Wurden von seiten der Behörden bereits Anstrengungen unternommen, die US-Streitkräfte zu bewegen, diesen nördlichen Anschluß an das bestehende Autobahnnetz ausschließlich zu benutzen?

Die Frage, ob und zu welchen Bedingungen die amerikanischen Streitkräfte bereit wären, für die Lkw-Transporte ausschließlich eine nördliche Ausfahrt/Einfahrt zu benutzen, ist bisher noch nicht an die Bundesregierung herangetragen worden. Über diese Frage müßte zunächst mit den US-Dienststellen und der Stadt Mannheim verhandelt werden. Derzeit benutzen die amerikanischen Streitkräfte im wesentlichen die südliche Aus/Einfahrt.

8. In den 70er Jahren wurde von verschiedenen Seiten die Auslagerung der Spinelli-Barracks ins Gespräch gebracht. Außerdem wurde im klimatologischen Gutachten von Dr. Seitz auf die negativen Auswirkungen des Depotgeländes bezüglich der regionalen Luftströmungen hingewiesen.

Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit jemals über die Auflösung oder Teilauflösung des Depotgeländes mit den US-Streitkräften verhandelt?

Wenn ja, mit welchen Argumenten wurde eine Auflösung bzw. Teilauflösung abgelehnt?

Im Zusammenhang mit der Planung des Rhein-Neckar-Schnellweges (B 38 neu) hat die Stadt Mannheim 1978 erwogen, die gesamte US-Liegenschaft in Mannheim/Feudenheim (Spinelli-Barracks und Ordnance-Depot) zu verlegen. Nachdem der Stadt Mannheim die Kosten der Verlegungen mitgeteilt wurden, hat diese das Projekt nicht weiter verfolgt. Deshalb wurde auch von seiten des Bundes über eine Verlegung mit den amerikanischen Streitkräften nicht weiter verhandelt.