

# Kiesabbau im Dellenhau

## Thema Transport, Verkehr und Immissionen

Mit dem Antrag auf Einleitung eines Raumordnungsverfahrens hat der Betreiber umfangreiche Untersuchungen bzw. Gutachten zu den Themenbereichen Bodenerkundung, Grundwasserverhältnisse, Verkehrsuntersuchungen, Schall- und Staubimmissionsberechnungen und naturschutzfachliche Bewertungen beigelegt, die bei einem ersten Erörterungstermin im RP Freiburg im Juni 2015 von den betroffenen Gemeinden und von Behördenvertretern eingefordert wurden.

Nach diesen Vorgaben sollen auf der etwa 14,7 ha umfassenden Fläche innerhalb eines Zeitraumes von etwa 14 Jahren in 8 Abschnitten die Kiesvorkommen mit einer Mächtigkeit von 8 bis 10 Metern und einem Volumen von etwa 1 Million Kubikmeter, umgerechnet etwa 2,5 Millionen Tonnen, abgebaut und durch Verarbeitung – Sieben, Waschen und Brechen – in Sorten aufbereitet werden. Die Kiessorten werden dann zum Kunden über die öffentlichen Verkehrswege transportiert oder vom Kunden abgeholt.

Bis die in Überlingen am Ried befindliche Betriebsanlage, die am neuen Standort Dellenhau weiter verwendet werden soll, mit einer Grundfläche von 2 bis 3 ha umgesiedelt werden kann – die Anlage soll ja auf einer Auskiesungssohle aufgebaut werden – wird in einem Zeitraum von etwa 4 Jahren im Einmannbetrieb der Rohkies mit einem Schaufellader gewonnen, auf LKW geladen und im Werksverkehr zur Weiterverarbeitung ins 6 Kilometer entfernte Kieswerk Birkenbühl durch die Gemeinde Rielasingen transportiert.

Nach Betreiberaussagen fallen hierfür etwa 40 bis 50 Fahrten pro Tag an.

In den Folgejahren von Jahr 4 bis Jahr 14 läuft dann der Vollbetrieb mit der umgesiedelten Betriebsanlage. Zeitlich versetzt soll auch die Wiederauffüllung und Aufforstung der bereits ausgekiesten Abschnitte erfolgen. Nach Abschluss der Kiesgewinnung wird die Betriebsanlage abgebaut, nun muss die 2 bis 3 ha große Betriebsfläche aufgefüllt

werden. Bei einer Füllhöhe von 6 bis 8 Metern ergibt sich so ein Volumen zwischen 150.000 und 200.000 Kubikmetern.  
Wie lange wird diese Restverfüllung wohl dauern, 5 Jahre, 10 Jahre, länger ??  
Oder ist eine Zwischenlagerung auf verfüllten Flächen möglich ??

Für den Kiesverkauf gibt der Betreiber Vorgaben zwischen 40 bis 50 Fahrten pro Tag, für die Bodenlieferung weitere 20 bis 40 Fahrten pro Tag an. In der Summe ergeben sich so 60 bis 90 Fahrten pro Tag und damit täglich 120 bis 180 Fahrbewegungen. Bei einem 9-Stunden-Tag sind das 13 bis 20 Fahrbewegungen stündlich,  
*das heißt, alle 3 bis 5 Minuten fährt ein LKW auf das Werksgelände oder verlässt dieses !! Und das an 238 Tagen im Jahr !!*

Als Werkszufahrt auf die Bundesstraße B34 wurde ursprünglich die Einmündung der Gemeindestraße zum Katzentaler Hof vorgesehen. Sowohl beim Erörterungstermin, als auch im Verkehrsgutachten wurde darauf hingewiesen, dass für den Werksverkehr zwingend eine Linksabbiegespur erforderlich ist und durch den zu geringen Abstand zum Straßenbrückenbauwerk über die Bahnlinie Singen-Schaffhausen eine Spuraufweitung an dieser Stelle nicht möglich ist. Der stark frequentierte Radweg Gottmadingen – Singen kreuzt diesen Bereich bzw. führt auf einer Länge von etwa 100 Metern auf dieser Gemeindestraße.  
Eine Verbindung bzw. Überschneidung dieser 2 unterschiedlichen Verkehrsarten ist in dieser Form undenkbar.  
Die Gemeindestraße mit einer Ausbaubreite von etwa 4,5 Metern ist außerdem ungeeignet, LKW's im Begegnungsverkehr, der eine Mindestbreite von 6 Metern erfordert, aufnehmen zu können. Auch dürfte der Unterbau für solch eine Gewichtsbelastung nicht ausgelegt sein.

Um eine sichere und leistungsfähige Werkszufahrt mit Linksabbiegespur auf der übergeordneten Bundesstraße B34 einrichten zu können, müssen zwingende Bemessungsgrundlagen aus der „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL“ eingehalten werden:

- Aufstellstrecke Linksabbieger 20 Meter
- Verzögerungsstrecke Linksabbieger 20 Meter

- Verziehungsstrecke Linksabbieger 70 Meter
- Verziehungsstrecke Linkseinbieger 70 Meter

In der Summe ergibt sich somit eine Baulänge von über 180 Metern für die Einrichtung der Linksabbiegespur auf der übergeordneten Straße.

Da die Bundesstraße im Planungsbereich nach dem digitalen Geländemodell der Landesvermessung etwa 6 Meter über dem Urgelände der Abbaufäche liegt, ist nur eine einseitige Spurerweiterung zum Werksgelände hin praktikabel. Unter Beibehaltung der bestehenden Einmündung der Gemeindestraße Katzentaler Hof und unter Berücksichtigung des Bauwerkes Radwegunterführung muss die neue Zufahrt um etwa 165 Meter in nordöstlicher Richtung nach Singen von der vorgenannten Einmündung verschoben werden. Nur eine so abgerückte Werkszufahrt dürfte von den zuständigen Stellen genehmigt werden können.

Nur als Anmerkung: Die Spurerweiterung entlang einer Böschung ist statisch äußerst anspruchsvoll, da die Gewichtslasten der LKW's schadlos in den Untergrund abgeleitet werden müssen.

Eine aussagekräftige Verkehrsplanung für die Werkszufahrt und für den innerbetrieblichen LKW-Verkehr in Bezug auf die Höhenabwicklung Bundesstraße – Betriebsgelände fehlt bislang in den Antragsunterlagen. Diese ist aber für eine Beurteilung der Fachbehörden unverzichtbar.

Durch die intensive Nutzung der Straßenabschnitte werden diese deutlich höher als bisher beansprucht, was zu schnellerem Verschleiß und somit häufigeren Sanierungsarbeiten führen wird. Im Rahmen der Gestattung dieser Verkehrsanlage wird der Straßenbaulastträger mit Sicherheit für die Dauer der Nutzung dem Verursacher auch die Kosten für mehrmalige Fahrbahndeckensanierungen auf den Streckenabschnitten insbesondere bei Flächen mit Abbiegevorgängen oder engen Kreisverkehrsradien (siehe Rielasingen) in Rechnung stellen. Besonders in den Sommermonaten verformen die beladenen LKW's den erhitzten Asphaltbelag und führen so zu Schäden.

Das an den Grenzen zu den Auskiesungsabschnitten 1 - 2 - 4 liegende Hügelgrab aus der Eisenzeit ist als zu schützendes Kulturdenkmal ausgewiesen und benötigt im Sohlbereich eine Schutzfläche mit einem Radius von etwa 50 Metern. Auch hier fehlt in den Antragsunterlagen der Nachweis, ob die im Abschnitt 1 vorgesehene Betriebsanlage mit 2 bis 3 ha Grundfläche dort überhaupt Platz findet, oder aus logistischen Gründen an anderer Stelle aufgebaut werden muss.

In den beiden Gutachten zu den Schall- und Staubimmissionen wird nicht auf die geänderten Rahmenbedingungen eingegangen, der Betriebsstandort liegt im Abschnitt 1 und die Betriebszufahrt erfolgt über die Gemeindestraße Katzentaler Hof. Hier müssen die Berechnungen entsprechend angepasst werden.

Höchst interessant für die Wertermittlung und Minimierung der Staubemission sind die vom Betreiber einzuhaltenden Maßnahmen:

- Die Abwurfhöhen von LKW, Dumper, Radlader, Bagger und Behandlungsanlagen werden gering gehalten
- Die Fahrgeschwindigkeit auf unbefestigten Fahrwegen wird auf 20 km/h begrenzt
- Die unbefestigten Fahrwege innerhalb des Betriebsgeländes werden bei Trockenheit befeuchtet.
- Die asphaltierten Fahrwege werden regelmäßig gereinigt
- Die Ladung der eigenen LKW wird für die Anlieferung und den Abtransport abgedeckt
- Vor Ausfahrt aus dem Werksgelände werden die Reifen der LKW in einer Reifenwaschanlage gesäubert

Dies stellen ideale Vorgaben dar. Gibt es Erfahrungen aus bestehenden Betrieben, wie diese in der Praxis umgesetzt bzw. eingehalten und kontrolliert werden?

*Die Idealwerte in den beiden Gutachten sind meines Erachtens als „Laborbedingungen“ ermittelt. Wie sieht aber die tägliche Praxis aus?*

*Was bleibt sind spannende Fragen:  
Wer überwacht die Einhaltung der Genehmigungsvorgaben?*

*Was passiert bei Verstößen gegen diese Vorgaben?  
Strafzahlungen? Entzug der Betriebserlaubnis?*

*In diesen Antragsunterlagen bleibt vieles ungelöst, es erweckt  
irgendwie den Anschein, möglichst schnell die Betriebserlaubnis zu  
erhalten und dann sieht man weiter.*

*Eine Genehmigung dieses Raumordnungsverfahrens bedeutet für alle  
Leid- und Lasttragenden eine gravierende Minderung der  
Lebensqualität durch diese Betriebsanlage für die nächsten 15 bis 20  
Jahre*