

EXKURS ABBAUSTÄTTEN AUF DER REGIONALEN STREICHLISTE

Dieses Kieswerk muss aufgrund der fehlenden wirtschaftlichen Perspektive durch den Regionalplanentwurf Mittlerer Oberrhein im Jahr 2014 schließen.

Durch die Ablehnung von Erweiterungsseen und Neuaufschlüssen werden am Mittleren Oberrhein rund 10 Mio. Tonnen Kiese und Sande aus immer weniger Baggerseen gefördert.



WIE NACHHALTIG IST DIE ROHSTOFFSICHERUNGSPLANUNG FÜR DIE REGION MITTLERER OBERRHEIN?

In der Region Mittlerer Oberrhein hat in den vergangenen Jahren die Anzahl der Kiesgewinnungsstätten weit überdurchschnittlich abgenommen. Der Konzentrationsprozess durch politisch-planerische Über- und Fehlregulierung ist erfolgt durch das „Aushungern“ von Standorten aufgrund unzureichender Gebietsausweisungen, durch steigende Nutzungskonflikte und den Verzicht auf Neuaufschlüsse oder Erweiterungsseen im räumlichen Zusammenhang bestehender Kieswerke.

Durch den Rückgang der Gewinnungsstätten wird die Produktion auf die verbleibenden Standorte verlagert. So hat die Zahl der Kiesgewinnungsstätten in der Region Mittlerer Oberrhein von 62 im Jahr 1992 auf heute 36 abgenommen. Auf der Grundlage des zweiten Entwurfs des Teilregionalplans ist ein weiterer Rückgang auf 21 Baggerseen im Jahr 2045 vorgezeichnet. Dabei müssten jedoch alle Vorranggebiete tatsächlich der Rohstoffgewinnung zugeführt werden können.

Die Schließungswelle von Kieswerken rund um Karlsruhe wird planerisch forciert. Seit Mitte der 1980er Jahre gibt es keine Neuaufschlüsse mehr. Besonders drastisch stellt sich die Entwicklung bei Standorten mit umweltfreundlicher Schiffsverladung dar.

WENIGER STANDORTE, HÖHERE FÖRDERMENGEN, WEITERE TRANSPORTWEGE

Durch die Standortkonzentration werden die Fördermengen an den verbleibenden Standorten ausgeweitet. So nimmt bei gleichbleibender regionaler Fördermenge, wie sie in den letzten zehn Jahren durchschnittlich erfolgt ist, die jährliche Fördermenge je Standort von derzeit rund 280.000 auf rund 480.000 Tonnen im Jahr 2045 zu.

Somit erhöht sich das Transportaufkommen am jeweiligen Standort und die Transportwege nehmen erheblich zu. Das theoretische Versorgungsgebiet eines Werkes in der Region erhöht sich von 34 km² im Jahr 1992 über 60 km² heute auf über 100 km² im Jahr 2045.





Die über Jahrzehnte bewährte, kostengünstige und umweltfreundliche Schiffsverladung wird am Mittleren Oberrhein durch planerische Fehlsteuerung selten ...

... stattdessen setzt der Regionalverband in seiner Planungskonzeption auf den Straßentransport, ohne jedoch hierfür neue Standorte raumordnerisch zu sichern.



Hinzu kommt, dass von den Kiesgewinnungsstätten heute acht über Schiffsverlademöglichkeiten verfügen. Auf Grundlage der jetzigen Planung werden dies im Jahr 2045 nur noch zwei Verladestätten sein. Pro Tonne und Kilometer werden somit nicht 33,4g CO₂ vom Schiff, sondern 164g CO₂ vom Lkw emittiert. Die Zahl der jährlichen Lkw-Fahrten für die übrigen Werke von rund 310.000 wird sich auf über 360.000 erhöhen. Hinzu kommen stark steigende Transportstrecken pro Lkw-Fahrt.

An den verbleibenden Standorten ergeben sich noch größere Nutzungskonflikte und die Rohstoffreserven schwinden schneller. Ebenso erhöht sich kleinräumig betrachtet das Versorgungsrisiko bei Ausfall der Förderung z. B. bei Versagung einer Genehmigung.

PLANUNG ENTZIEHT MENSCHEN UND FIRMEN EXISTENZGRUNDLAGE

Konkret erhalten auf Grundlage des 2. Entwurfs des Teilregionalplans neun Werke mit laufenden Konzessionen weder Vorranggebiete für Abbau noch Vorranggebiete zur Sicherung und weitere sechs Werke mit laufenden Konzessionen keine Vorranggebiete zur Sicherung von Rohstoffen. Bei einem Werk wurde ein bestehendes Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe in ein Sicherungsgebiet zurückgestuft.

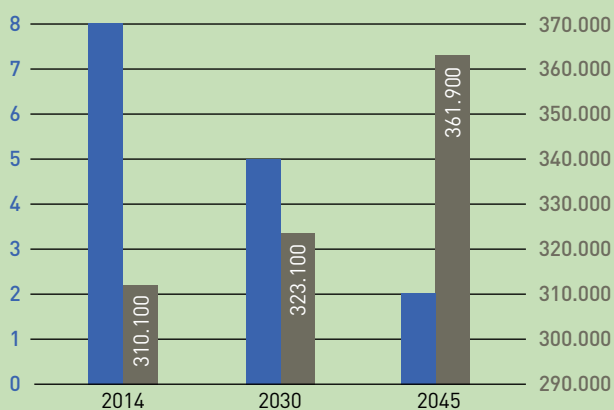
In der Gesamtschau kann bei der vorliegenden Planung nicht von einer nachhaltigen, langfristigen Rohstoffsicherung gesprochen werden. Es werden weder ökonomische Belange

der überwiegend mittelständischen Unternehmen mit entsprechendem Gewicht berücksichtigt, noch ist dem Klimaschutz Rechnung getragen, da Verkehrsemissionen zunehmen und die Belastungen an den einzelnen Standorten größer werden. Auch sozialen Belangen wird durch die Planung keine Beachtung geschenkt, da aufgrund planerisch bedingten Standortschließungen Arbeitsplätze vernichtet werden. Dies läuft auch dem Grundsatz der Landesregierung zum Erhalt und zur Schaffung „guter Arbeit“ entgegen.

2045 verbleiben nur noch zwei Kieswerke mit Schiffsverladung, der Transport per Lkw nimmt deshalb zu. Die Emissionen steigen durch planerischen Verzicht auf Vorranggebiete mit Möglichkeit zur Schiffsanbindung.

VOM WASSERWEG AUF DIE STRASSE

■ Anzahl Abbaustätten mit Schiffsverladung
■ Anzahl Lkw-Fahrten



CO₂-EMISIONEN DER VERKEHRSTRÄGER

in Gramm je Tonnenkilometer

