

Stellungnahme zum Verfahren L 1197 Neckarquerung

Stuttgart, 31.1.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Zusendung der Unterlagen zur geplanten L 1197 Neckarquerung und die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie für die uns dafür gewährte Terminverlängerung bis zum 31.1.2006.

Uns allen sind die vom Verkehr verursachten Probleme im Nordosten von Stuttgart bekannt. Darunter haben vor allem die hier lebenden Bürgerinnen und Bürger zu leiden. Deshalb ist es zuerst einmal erfreulich, wenn das Regierungspräsidium Stuttgart (RP) Überlegungen darüber anstellt, wie man die Gemeinden vom Verkehr entlasten kann.

Im Oktober 2005 hat das RP Pläne zu einer neuen Neckarbrücke südlich von Aldingen (L1197 Neckarquerung) vorgelegt, durch die vom Verkehr verursachte Beeinträchtigungen im Nordosten von Stuttgart gesenkt werden sollen. Wir haben uns intensiv mit dieser Planung beschäftigt und teilen mit diesem Schreiben nun das Ergebnis unserer Prüfung der geplanten L1197 Neckarquerung mit.

Die geplante L1197 Neckarquerung ist verkehrlich ungeeignet und nicht notwendig:

Wie selbst die Unterlagen des Regierungspräsidiums Stuttgart (RP) belegen, ist die Maßnahme zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Remseck ungeeignet. Durch die L1197 Neckarquerung würde ein Teil des Verkehrs, der heute über die bestehende Neckarbrücke in Remseck fährt, nach Süden, in Richtung Kornwestheim, Fellbach, Aldingen und Mühlhausen verschoben. Gleichzeitig würde sich die Gesamtverkehrsmenge durch den Planungsraum weiter erhöhen. Die bestehende Brücke in Remseck würde gegenüber heute um weniger als 25% des Verkehrs entlastet. Heute fahren ca. 33.000 Kfz/Tag über diese Brücke. Nach dem Verkehrsgutachten des RP sollen es im Jahre 2020, wenn die L1197 Neckarquerung beim Hornbach gebaut ist, immer noch 25.000 Kfz/Tag sein. Die Brückenzufahrten entlang und durch die Ortslagen von Neckargröningen und Neckarrems würden gegenüber heute keine Entlastung erfahren. Die L1197 Neckarquerung würde die Verkehrsprobleme der Gemeinde Remseck nicht lösen!

Erkauft würde die ungenügende Entlastung der Remsecker Brücke mit einer starken Mehrbelastung im Süden von Aldingen, im Norden von Mühlhausen, in Kornwestheim, in Hegnach und in Oeffingen. Mehrbelastungen würden weiterhin in Teilen von Ludwigsburg und von Waiblingen auftreten.

Das RP hat darüber hinaus Alternativen zu einer wirksameren Entlastung der Gemeinde Remseck nicht untersucht. Es ist ein Defizit der Planung, dass die im Rahmen der „Neuen Mitte“ Remseck südlich von der bestehenden Brücke geplante „Neue Brücke“, die auch im Flächennutzungsplan der Stadt Remseck vorgesehen ist, nicht in die Untersuchungen mit einbezogen wurde.

Die geplante L1197 Neckarquerung wäre zentraler Bestandteil des Nordoststrings:

Alle Parameter der Planung sind darauf angelegt, die L1197 Neckarquerung zu einem wesentlichen Bestandteil des großen Nordoststrings zu machen. Zahlreiche Äußerungen des RP im Zusammenhang mit der Planung sprechen ebenfalls dafür. Auch hat die Behörde von der IHK einen größeren Geldbe-

trag zur Weiterführung der Planung des Nordoststrings angenommen. Da durch die Einordnung im Bundesverkehrswegeplan ein Planungsverbot für den Nordoststring verbunden ist, halten wir es für bemerkenswert, dass sich das RP von der IHK dafür bezahlen lässt, gegen dieses Planungsverbot zu verstoßen. Unbeschadet der rechtlichen Einordnung dieses Vorgangs haben wir Zweifel, ob das RP dadurch noch zu einer neutralen und unvoreingenommene Beurteilung der Maßnahme, wie sie im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorgeschrieben ist, überhaupt noch in der Lage ist.

Die geplante L1197 Neckarquerung hätte massive negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Siedlungsstrukturen:

Auch wenn die erforderlichen Unterlagen noch Lücken aufweisen und einzelne Konflikte übersehen, geht bereits aus der Vorstudie der Umweltverträglichkeit vom 31.10.2005 eindeutig hervor, dass die geplante L1197 Neckarquerung in hohem Maße umweltschädlich ist. Bei vielen wichtigen Schutzgütern, Luft und Klima, Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung weist die Vorstudie hohe Konflikte im Falle der Realisierung der Planung aus (Karte 8). Negativ betroffen von der Planungsmaßnahme wären weiterhin die Landwirtschaft und die Naherholung. Nicht in diesem Rahmen untersucht, aber ebenfalls schädlich wären die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft und die Siedlungsstrukturen.

Da den massiven Eingriffen der L1197 Neckarquerung in die Natur weder eine Notwendigkeit noch ausreichend positive Effekte gegenüberstehen, steht die Planungsmaßnahme im Widerspruch zum Natur-, Landschafts- und Bodenschutz, insbesondere auch zu den entsprechenden Gesetzen. Nach diesen haben vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterbleiben.

Die vom RP vorgesehen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind ungeeignet:

Hierzu fällt die Bewertung in der Vorstudie der Umweltverträglichkeit ebenfalls eindeutig aus: auch nach der Durchführung von Minimierungsmaßnahmen werden noch erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben, die im Planungsraum nicht ausgeglichen werden können.

Im Weiteren verweisen wir auf die ausführliche Begründung (Anlage 1) sowie die Stellungnahmen der Umweltverbände (Anlagen 2 bis 4). Den dort vorgebrachten Anmerkungen und Bewertungen schließen wir uns in vollem Umfang an.

Fazit:

Auch wir wünschen uns eine Verkehrsentlastung für Remseck. Diese darf jedoch nicht zu einer weiteren Verkehrszunahme führen und keine anderen Gemeinden zusätzlich belasten. Darüber hinaus muss die Planung mit den Zielen eines nachhaltigen Umwelt- und Naturschutzes im Einklang stehen. Dies ist hier nicht der Fall. Die vorgelegte Planung einer L1197 Neckarquerung ist zur Entlastung von Remseck völlig ungeeignet, erzeugt deutlich mehr Verkehr im Planungsraum und belastet andere Gemeinden. Sie bedingt massive Eingriffe in die Natur und Landschaft eines sehr hochwertigen Frei-raums, die sich weder minimieren noch ausgleichen lassen.

Aus den genannten Gründen lehnen wir den geplanten Neubau der L 1197 Neckarquerung ab und fordern das Regierungspräsidium Stuttgart auf, das Verfahren einzustellen und auf die geplante Baumaßnahme zu verzichten.

Wir fordern das Regierungspräsidium weiterhin dazu auf, auch die Planungen für einen Nordoststring einzustellen.

Mit freundlichen Grüßen,

Joseph Michl (1. Vorsitzender)

Anlage 1 (S.3ff): Ausführliche Begründung unserer Stellungnahme (ARGE Nord-Ost)

Anlage 2 (S.11ff): Verkehrswissenschaftliche Würdigung der Planungsmaßnahme (LNV B.-W.)

Anlage 3 (S.21ff): Naturschutzfachliche Würdigung der Planungsmaßnahme (NABU LV B.-W.)

Anlage 4 (S.25f): Stellungnahme des BUND

Anlage 1: Ausführliche Begründung:

Die Neubaumaßnahme ist unbegründet:

Schon die Einführung in die Problematik der Notwendigkeit der Planungsmaßnahme beruht auf einem Irrtum: Es gibt Untersuchungen, die zu dem Ergebnis kommen, dass die Verkehrsprobleme im Nordosten von Stuttgart nicht nur durch einen zweibahnigen Nordoststring gelöst werden können. Beispielsweise kam die Teilraumuntersuchung aus dem Jahr 1997 zum Ergebnis, dass lokale und begrenzte Maßnahmen ausreichend und sinnvoller sind als der Bau eines durchgängigen Nordoststrings.

Dass zur Lösung der Verkehrsprobleme nicht der 4-spurige, zweibahnige Nordoststring notwendig ist, wird auch bereits auf der folgenden Seite des Erläuterungsberichts vom RP selbst eingeräumt. Dort wird die jetzt geplante L1197 Neckarquerung als zufrieden stellende und zeitnahe Lösung des Verkehrsproblems im Nordosten von Stuttgart bezeichnet. Man fragt sich als Leser daher, was stimmt jetzt eigentlich? Braucht man den 4-spurigen, zweibahnigen Nordoststring zwischen der B 14 bei Waiblingen und der B 27 bei Kornwestheim, wie auf Seite 3 angegeben, oder tut es auch die jetzt vorgestellte Brückenlösung, so wie auf Seite 4 beschrieben? Nach eingehender Prüfung der Fakten kommen wir zum Schluss, dass beide Aussagen gleich fehlerhaft sind. Man braucht zur Lösung der Verkehrsprobleme weder die vorgeschlagenen L1197 Neckarquerung noch den Nordoststring.

Die jetzt geplante Baumaßnahme ist weder wegen der jetzigen Verkehrslast auf der bestehenden Neckarbrücke noch wegen der zukünftig dort zu erwartenden Verkehrslast verkehrlich notwendig. Entgegen der Darstellung im Erläuterungsbericht sind die Verkehrsverhältnisse auf der Neckarbrücke nicht unzureichend. Der seit der Mauteinführung gestiegene Anteil an überregionalem LKW-Verkehr auf dieser Ost-West-Achse ist ein Indiz dafür, dass hier die Grenze zur Unwirtschaftlichkeit noch nicht überschritten ist. Er ist auch ein Indiz für die hohe Attraktivität, die diese Strecke schon heute für den Mautausweichverkehr hat. Diese würde durch die geplante L1197 Neckarquerung weiter steigen.

Die Behauptung des RP, das vorhandene Straßennetz sei „nicht in der Lage, die im Ballungsraum Stuttgart in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden anfallenden Verkehrsmengen des Berufs- und Pendlerverkehrs zu bewältigen“ entbehrt der Grundlage. Sie ist darüberhinaus nirgends näher präzisiert.

Hinzukommt, dass die Umfahrung zwar die Remsecker Neckarbrücke geringfügig entlasten würde, viele Menschen in Aldingen und in anderen Gemeinden aber zusätzlich belasten würden.

Durch die neue L1197 Neckarquerung würde ein Teil des Verkehrs, der heute über die bestehende Neckarbrücke in Remseck fährt, nach Süden, in Richtung Kornwestheim, Fellbach, Aldingen und Mühlhausen verschoben. Gleichzeitig würde sich die Gesamtverkehrsmenge durch den Raum nördlich von Stuttgart weiter erhöhen. Die bestehende Brücke in Remseck würde gegenüber heute um weniger als 25% des Verkehrs entlastet. Heute fahren ca. 33.000 Kfz/Tag über diese Brücke. Nach dem Verkehrsgutachten des RP sollen es im Jahre 2020, wenn die L1197 Neckarquerung beim Hornbach gebaut ist, immer noch 25.000 Kfz/Tag sein. Die Brückenzufahrten entlang und durch die Ortslagen von Neckargröningen und Neckarrems würden gegenüber heute keine Entlastung erfahren. Die L1197 Neckarquerung würde also nicht einmal die Verkehrsprobleme der Gemeinde Remseck lösen!

Erkauft würde diese ungenügende Entlastung der Remsecker Brücke mit einer starken Mehrbelastung im Süden von Aldingen, im Norden von Mühlhausen, in Kornwestheim, in Hegnach und in Oeffingen. Mehrbelastungen würden weiterhin in Teilen von Ludwigsburg und von Waiblingen auftreten. In Aldingen würde der Verkehr vor allem auf der Aldinger Westtangente durch die L1197 Neckarquerung stark zunehmen.

Zur Entlastung der Menschen gibt es bessere Maßnahmen:

Wir möchten hier einige Vorschläge machen, wie eine kurzfristige, billige und dennoch dauerhafte Entlastung der Bewohner von Remseck erreicht werden könnte. Diese Maßnahmen hätten sich den

Planern aufdrängen müssen und es ist ein Mangel in den Planunterlagen, dass sie nicht als Entlastungsalternative untersucht worden sind.

- Tempo 30 auf den Ortsdurchfahrten Ludwigsburg, Remseck und Hegnach:
Es ist möglich und sinnvoll, auf Landstraßen Tempo 30 anzuordnen, wenn diese durch einen Ort führen. Selbstverständlich sollte das Tempolimit auch überwacht werden.
Folgen:
 - der Verkehr wird weniger, da es für den Fernverkehr weniger attraktiv ist, langsam „über die Dörfer“ zu fahren;
 - der Verkehr wird auf einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau verflüssigt.Als Folge dieser beiden Auswirkungen
 - entsteht weniger Lärm
 - entstehen weniger Abgase
 - wird die Verkehrssicherheit erhöht
 - werden die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erleichtert
- Rückbau der Ortsdurchfahrten Ludwigsburg, Neckarrems und Hegnach:
durch entsprechende bauliche Maßnahmen kann der Charakter der Durchfahrten so geändert werden, dass es für den Autofahrer klar ersichtlich ist, dass er hier durch einen Wohnort fährt und er seine Geschwindigkeit entsprechend senkt. Um Querungen zu erleichtern, sollten in kurzen Abständen Zebrastreifen (notfalls auch signalgesteuerte Fußgängerüberwege) angebracht werden. Durch Verschwenkungen sollten die geraden, schnellen Durchfahrten unterbrochen werden.
Vielfach ist der Straßenraum zu breit. Die Friedrichstraße in Ludwigsburg ist eine Fehlkonstruktion von regionaler Bedeutung. Zweistreifige Richtungsfahrbahnen können durch überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen und Einfügen eines Mittelstreifens nach EAHV, Seite 48, ersetzt werden. Die Folge: starker Rückgang der Unfallzahlen. Auch in Hegnach könnte die Neckarstraße verschmälert und verschwenkt werden, ebenso die Aldinger Straße in Kornwestheim.
- Rückbau der Zufahrten zur Brücke:
Auch auf freier Strecke kann und sollte der Straßenraum zurückgebaut werden. Ein krasses Beispiel stellt der 3-spurige Ausbau der L1142 zwischen Neckarrems und Hegnach am Ortsausgang von Remseck dar. Hier könnte eine Spur sofort aufgelöst werden. Auch der komplizierte Knoten bei Neckargröningen hat Rückbaupotenzial.
- Anlage von Kreisverkehren statt Ampeln:
Kreisverkehre mit engen Radien sind das Mittel der Wahl wenn es darum geht, den Verkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau zu verflüssigen. Dadurch würden zum einen die Anwohner entlastet (Wegfall von Anfahr- und Bremsvorgängen), zum anderen hätte auch der Autofahrer Vorteile, weil dadurch zwar nicht die Reisezeit, aber die Fahrdynamik abnimmt.
- Lkw-Durchfahrtsverbot > 5,5 t (ausgenommen Anlieger):
Die Lkw im überregionalen Verkehr sollen und können die Autobahnen um Stuttgart herum benutzen und nicht die Bundes- und Landesstraßen (als Mautausweichstrecke)!
- Lkw-Nachtfahrverbot:
Durch ein Nachtfahrverbot für Lkw können nächtliche Lärmspitzen sehr stark gesenkt werden. Dadurch würden die Anwohner zumindest nachts deutlich entlastet.
- Öffentlicher Verkehr:
Die schon angedachte Stadtbahnverbindung zwischen Waiblingen und Ludwigsburg halten wir für sinnvoll.

Diese Vorschläge erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Dem Regierungspräsidium ist der Vorwurf zu machen, dass offensichtlich keine dieser oder anderer Alternativen zur Senkung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Remseck (und in vielen anderen Ortsdurchfahrten ebenso)

untersucht wurde. Es ist ein Mangel der Auslegungsunterlagen, dass weder derartige Maßnahmen noch die Auswirkungen als zumindest eine eigenständige Variante (z.B. Null-Minus-Variante) untersucht und dargelegt wurden. Stattdessen hat das Regierungspräsidium nur Maßnahmen untersucht, die mit sehr aufwendigen und verkehrssteigernden Brückenneubauten verbunden sind.

Eine Brücke gemäß dem FNP Remseck würde die Gemeinde besser entlasten:

Wir halten es für grundsätzlich falsch, weitere leistungsfähige Neckarquerungen für den Kfz-Verkehr zu bauen. Da das RP hier anderer Ansicht ist – nicht zuletzt lässt man sich von der IHK dafür bezahlen – hätte zumindest eine nördlich von Aldingen und im FNP der Stadt Remseck dargestellte Neckarbrücke gleichberechtigt mit untersucht werden müssen. Die Behauptung im Erläuterungsbericht, dass dies aus „topographischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich“ und aus „wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu vertreten“ sei, ist weder belegt noch nachvollziehbar.

Die Verkehrsuntersuchung „Neue Mitte“ der Stadt Remseck (Planungsbüro Kölz, Nov. 2003) belegt eindrücklich, dass eine solche Brücke nördlich von Aldingen zu einer wesentlich besseren Entlastung des inneren Straßensystems führen würde als der Nordostring. Dort wird diese „Neue Neckarbrücke“ folgendermaßen bewertet:

„Planfall 3B zeigt, dass nur ein Ansatz mit einer Neuen Neckarbrücke die entscheidenden verkehrlichen Voraussetzungen für eine 'Neue Mitte' schaffen kann:

- > *gravierende Entlastung der inneren Straßensysteme*
- > *Tangentiale Führung des Hauptverkehrsystems“*

„Da die Konzeption eines Nordostrings diese ortsspezifische Thematik [gemeint ist das hohe Verkehrsaufkommen - d.Verf.] nur graduell verändern würde, wird hier für die Ortslage Remseck die vorrangige Bedeutung gesehen.“

Die vorschnelle und unbegründete Zurückweisung dieser Alternative durch das RP ist ein weiterer Hinweis dafür, dass mit der von der Behörde vorgelegten Teillösung der L1197 Neckarquerung ausschließlich die Planung des Nordostrings verfolgt werden soll.

Die Verkehrsprognosen sind falsch:

Es geht aus dem Erläuterungsbericht und den anderen Planunterlagen - wenn überhaupt - nur unzureichend hervor, welche der aufgeführten Verkehrszahlen eigentlich die für den Planfall zutreffenden sind. Es ist zwar richtig, auch andere benachbarte Neu- und Ausbaumaßnahmen verkehrlich zu berücksichtigen, es muss aber dennoch für den Leser klar sein, welche verkehrlichen Effekte durch die Brücke und welche durch andere Maßnahmen bewirkt werden.

Wir halten die veröffentlichten Verkehrsprognosen des RP für falsch. Die Planbegründung und auch das „Verkehrsgutachten“ ignorieren grundlegende verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse ebenso wie die aktuelle und zukünftige demografische und wirtschaftliche Entwicklung. Die Zunahme beim motorisierten Individualverkehr ist kein Naturgesetz, sondern wird durch eine Reihe externer Randbedingungen gesteuert. Die dafür wesentlichen Faktoren sind die Anzahl der Führerscheininhaber, deren Altersstruktur, die Verfügbarkeit von Autos, die Verfügbarkeit geeigneter, billiger Energie, die wirtschaftliche Entwicklung und die Geschwindigkeit im Verkehrssystem. Die meisten dieser Faktoren entwickeln sich deutlich und mit steigender Geschwindigkeit in eine den Verkehr reduzierende Richtung. Die Bevölkerung nimmt in spätestens 10-15 Jahren auch im Großraum Stuttgart ab, der Anteil der Älteren steigt. Beide Faktoren führen zu einer geringeren Verkehrsleistung. Außerdem ist sicher mit einer Verknappung der fossilen Energien und dadurch mit weiter deutlich steigenden Energiekosten zu rechnen, was ebenfalls die Verkehrsnachfrage senken wird.

Der Kraftfahrzeugverkehr wird in Zukunft nicht mehr zu-, sondern abnehmen.

Dass diese Prognose bereits der Wirklichkeit entspricht, belegt die Stagnation bzw. sogar Reduktion der Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge in den letzten Jahren. An den meisten automatischen Verkehrszählstellen in Baden-Württemberg hat der Verkehr in den letzten Jahren bereits abgenommen. Ohne

die überaus hohen Ausgaben im Straßenbau, die in der Geschichte der Bundesrepublik noch nie so hoch waren wie in den letzten Jahren, und die fast durchweg zu Beschleunigungen im Verkehr geführt haben, wäre die Reduktion noch viel deutlicher gewesen.

Diese Entwicklung müsste dem RP bekannt sein. Wir fordern deshalb, dass die Verkehrszahlen im Erläuterungsbericht unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen und aktueller verkehrswissenschaftlicher Erkenntnisse überarbeitet und neu ausgelegt werden. Die im vorliegenden Erläuterungsbericht aufgeführten Zahlen, die auch für den Null-Fall von einem weiteren Anstieg des Verkehrs ausgehen, sind mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit falsch.

Es ist weder notwendig noch zu verantworten, in eine sinkende Verkehrsnachfrage hinein noch neue Straßen zu bauen. Auch aus diesem Grund sind die geplanten erheblichen Eingriffe in die Natur und die Zerstörung fruchtbarer Böden gesetzlich unzulässig. Deshalb muss die geplante L1197 Neckarquerung abgelehnt werden. Bei einem Verzicht auf jede Neubaumaßnahme und bei gleichzeitiger Verringerung der Geschwindigkeiten im bestehenden Straßennetz wäre von einer deutlich sinkenden Verkehrslast auszugehen, wodurch sich bestehende Verkehrsprobleme von alleine entschärfen würden.

Zunahmen des Verkehrs werden nur noch dort verzeichnet, wo die Geschwindigkeiten im Verkehrssystem gesteigert werden. Diese höheren Geschwindigkeiten führen in erster Näherung zu einer Zeiterparnis. Da die im Verkehr eingesparte Zeit aber wieder im Verkehr reinvestiert wird (Gesetz vom konstanten Reisezeitbudget), führen höhere Geschwindigkeiten zu höheren Fahrleistungen und damit zwangsläufig zu mehr Verkehr. Genau das wäre bei der Realisierung der Planungsmaßnahme der Fall.

Die Neubaumaßnahme führt nicht zu Zeit- und Kraftstoffeinsparungen

Falsch ist die im Erläuterungsbericht (S. 7f) aufgestellte Behauptung, durch den Neubau der L1197 Neckarquerung würde es zu Zeit- und Betriebskosteneinsparungen im Verkehrsbereich kommen. Es ist eine unbestrittene verkehrswissenschaftliche Tatsache, dass Zeitgewinne im Verkehrsbereich nicht realisiert, sondern im Verkehr reinvestiert werden. Wäre dies anders, müsste heute die im Verkehr zugebrachte Zeit wesentlich geringer sein als beispielsweise vor 50 Jahren. Dies ist aber erwiesenermaßen nicht der Fall. Aus Untersuchungen ist bekannt, dass sogar tendenziell der gegenteilige Effekt eintritt: Je besser und schneller die Verkehrswege ausgebaut sind, umso größer ist die im Verkehr zugebrachte Zeit. Der vorliegende Erläuterungsbericht muss in diesem Punkt korrigiert werden. Er muss darlegen, zu welchen Verkehrszunahmen es durch die Beschleunigung im System kommt (auf Grund des konstanten Reisezeitbudgets). Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen berichten von einem negativen Elastizitätskoeffizienten bis über 1,1. Ebenso ist die Raumwirksamkeit dieses Effektes darzustellen.

Es wird auch zu einer Zunahme des Kraftstoffverbrauchs kommen. Zum einen durch die Beschleunigung, zum anderen durch die Zunahme der Streckenlängen. Fast jede Neubaumaßnahme wird mit Kraftstoffeinsparungen begründet. Dies ist erwiesenermaßen aber nicht der Fall. Wenn das RP hier anderer Ansicht ist, dann solle im vorliegenden Erläuterungsbericht auch präzise darlegt werden, zu welchen Einsparungen an Kraftstoff es durch die neue L1197 Neckarquerung kommt.

Für weitere Ausführungen zu den beiden vorhergehenden Punkten sei auf die verkehrswissenschaftliche Stellungnahme von Herrn Pfeleiderer verwiesen, die sich im Anhang befindet.

Die Neubaumaßnahme schädigt die Landwirtschaft:

Die guten Böden bilden die unverzichtbare Grundlage für die verbrauchernahe (und damit die einzig sichere) Versorgung von 2,5 Millionen Einwohnern in der Region. Sie schaffen darüber hinaus viele krisensichere Arbeitsplätze in der Landwirtschaft.

Die Landwirtschaft ist mehrfach negativ von der Flächenversiegelung betroffen:

1. Ihr gehen die direkt überbauten Flächen verloren.

2. Sie muss auch die meisten Flächen für die notwendigen ökologischen Ersatzmaßnahmen stellen.
3. Dazu kommt der Effekt der Grundstückszerschneidung. D.h. es bleiben oft ungünstig zugeschnittene Restflächen übrig, die nicht mehr sinnvoll oder nur noch mit erhöhtem Aufwand zu bewirtschaften sind.
4. Die Flächenverluste führen kurzfristig zu steigenden Pachtpreisen.
5. Die neuen Straßen lassen sich meist nur noch an wenigen Stellen überqueren, so dass oft weite Umwege zum Erreichen der dahinterliegenden Betriebsflächen notwendig werden.

Über Zupacht ist für die einzelnen Betriebe nur schwer ein Ausgleich der Flächenverluste möglich, da die landwirtschaftliche Fläche im Allgemeinen nicht vermehrbar ist. Wenn es zur Realisierung der Planung kommt, werden zwangsläufig weitere landwirtschaftliche Betriebe aufhören müssen. Die Versorgung mit Lebensmitteln wird dadurch immer unsicherer.

Dieser erhebliche Konflikt ist weder in seinem Umfang richtig dargestellt noch werden die negativen Auswirkungen ausreichend gewürdigt.

Die geplanten Baumaßnahmen zerstört Boden, Natur und Landschaft:

Die heutige Bodennutzung im Gebiet dient der Versorgung der örtlichen Bevölkerung. Gerade in Zeiten steigender Energiekosten muss damit gerechnet werden, dass sich die Gesellschaft zukünftig weite Transportwege nicht mehr in dem Umfang wie heute leisten können wird. Deshalb wird eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung immer wichtiger. Ebenso weisen wir darauf hin, dass durch die weiter zunehmende Erdölverknappung die Erzeugung von importunabhängigen Biokraftstoffen immer mehr an Bedeutung gewinnen wird, nicht nur für den Verkehrsbereich, sondern auch zur Wärme- und Stromerzeugung. Dafür benötigt man landwirtschaftliche Fläche. Auch aus diesen Gründen ist die weitere Zerstörung von guten Böden nicht mehr zu rechtfertigen.

Völlig unberücksichtigt im Erläuterungsbericht ist die Auswirkung der Flächenzerschneidung. Wir fordern Sie auf, diese Auswirkungen nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen im überarbeiteten Erläuterungsbericht darzustellen.

Eine Realisierung der vorgelegten Planung wäre mit erheblichen und nachhaltigen Eingriffen in Landschaft und Natur und einer großen zusätzlichen Flächenversiegelung verbunden. Wie bereits dargelegt steht dem kein verkehrlicher, volkswirtschaftlicher oder sonstiger Nutzen gegenüber.

Nach Naturschutz- und Bodenschutzgesetz sind vermeidbare zerstörende Eingriffe in Natur, Landschaft und Boden zu unterlassen. Wie gezeigt ist die Maßnahme nicht nur vermeidbar, sie ist auch in vielen ihrer Auswirkungen schädlich.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind ungeeignet:

Auch für den Naturschutz wird der geplante Eingriff als erheblich eingestuft.

Die Neubaumaßnahme belastet andere Orte:

Durch die Realisierung der Planung würden andere Orte zusätzlich belastet. Verkehrs“lösungen“, die zu Lasten anderer gehen (Sankt-Florians-Prinzip), werden von uns grundsätzlich abgelehnt.

Es ist nicht ersichtlich, welchen Sinn es machen soll, Verkehr von der bestehenden Neckarbrücke in Remseck der Wohnbebauung im Süden von Aldingen hinzuschieben. Hinzukommt, dass nach dem Verkehrsgutachten im wesentlichen nur die Brücke in Remseck sowie die Zufahrten von Süden von Verkehr entlastet werden, nicht aber die Zufahrten aus West (L1100) und Ost (L1142).

Die Neubaumaßnahme wirkt sich negativ auf die Siedlungsstrukturen aus:

Schnelle Verkehrswege bewirken eine zunehmende Konzentration in Produktion und Handel, wodurch Arbeitsplätze durch Rationalisierung und Verlagerung verloren gehen. Die Darstellung dieser Auswirkung fehlt im Erläuterungsbericht.

Eine weitere, in den Unterlagen nicht dargestellte Folgewirkung ist die Zersiedelung der Landschaft. Schnelle Verkehrswege ziehen Wohn- und Gewerbegebiete nach sich. Die traditionellen Ortszentren bluten aus. Diese Folgewirkung des Straßenbaus ist in der Verkehrswissenschaft hinlänglich bekannt und an unzähligen Beispielen belegbar. Sie hätte daher in den Unterlagen als eine Auswirkung der Planung dargestellt werden müssen.

Anmerkungen zur Vorstudie zur Umweltverträglichkeit:

Die Planung steht im Widerspruch zum Ziel des Landesentwicklungsplan (LEP), die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen:

Wir teilen die Auffassung des Gutachters, dass die Planung der neuen Neckarbrücke im Widerspruch zum Leitbild des Landesentwicklungsplans „Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen“ (Grundsatz Nr. 19) steht. Hier greift die Verkehrsplanung in ein großes, bisher völlig unzerschnittenes Gebiet ein. Damit wird das Ziel der Landesregierung, großräumigen Freiraum zu sichern und zu entwickeln, unterlaufen. Auch steht die Planung im Widerspruch zum erklärten Ziel der Landesregierung, den Flächenverbrauch zu senken.

Schutz von landwirtschaftlichen Flächen:

Durch die Planung wird auch gegen den Grundsatz des LEP verstoßen „besonders ertragreiche Böden zu sichern“. Im Planungsgebiet befinden sich die fruchtbarsten Böden von ganz Baden-Württemberg (Parabraunerden mit hoher Lößauflage).

Schutz von Erholungsräumen:

Ebenso wird gegen den Grundsatz verstoßen, „für die Erholung besonders geeignete Freiräume zu erhalten und zu verbessern“. Das Lange Feld und das Schmidener Feld können von über 100.000 Menschen zu Fuß erreicht und zur Erholung genutzt werden. In Zeiten steigender Energiepreise haben gerade diese Naherholungsgebiete einen besonderen Wert. Die Neckarbrücke würde auf dem Ostufer massiv in ein wichtiges Kleingarten- und Sportgebiet eingreifen. Indirekt werden durch die Verlärmung große Flächen für die Erholung nicht mehr nutzbar. Der mit der Neckarbrücke implizierte Bau des Nordoststrings würde selbstverständlich noch viel größere Erholungsflächen unbrauchbar machen.

Die Bestands- und Konflikterfassung ist stellenweise fehlerhaft:

- **Schutzgut Landschaft**

Auch die intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen westlich und östlich des Neckars besitzen eine hohe Bedeutung und Empfindlichkeit das Landschaftsbild betreffend, da gerade das typische Erscheinungsbild des langen Feldes als Gebiet mit intensiver Landbewirtschaftung durch diese geprägt wird. Sie sind auch Voraussetzung für die vielfältigen und weiten Blickbeziehungen, die man aufgrund der topographischen Lage von hier aus hat. Hier sind weite Blickbeziehungen möglich, die wenig durch Bauwerke gestört werden. Dies wäre aber künftig durch die hohe Neckarbrücke der Fall.

Auch wird der Effekt der Landschaftszerschneidung im Neckartal selbst völlig unzureichend bewertet. In diesem Punkt ist der Ansicht des Gutachters zu widersprechen.

- **Lärmauswirkungen**

Es muss für die Orte Aldingen, Oeffingen und Mühlhausen mit deutlichen Lärmzunahmen gerechnet werden, insbesondere nachts, da auf der neuen Neckarbrücke verstärkt mit Fernverkehr zu rechnen ist. Dieser hat eine völlig andere Tagesganglinie als der regionale Verkehr. Auf der Waiblinger Westtangente würde der Verkehr stark zunehmen. Dies wäre auch auf der Aldinger Straße, sowohl in Ludwigsburg als auch in Kornwestheim, der Fall. Der Beurteilung des Gutachters, es gäbe für das Wohnumfeld „keine Beeinträchtigungen“, muss deshalb widersprochen werden. Es wird massive Beeinträchtigungen geben.

Die auf der Abbildung 4.2 (Änderung der Lärmbelastung) dargestellten Auswirkungen auf die Lärmbelastung sind nicht nachvollziehbar.

- **Klima und Luftbelastung**

Die Auswirkungen der Planung auf das Klima und die Luftbelastung der benachbarten Gemeinden sind nicht ausreichend dargestellt.

Mühlhausen, Aldingen und Oeffingen sind heute schon stark belastet, neben dem Straßenverkehr auch durch die im Neckartal gelegene Stuttgarter Kläranlage. Es kann den Ortschaften nicht zugemutet werden, dass in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft und in ihrer Hauptbelüftungsbachse (Neckartal) noch eine weitere starke Emissionsquelle hinzugefügt wird.

- **Wohnumfeld**

Die Auswirkungen auf die Wohnqualität in Remseck durch die hohe Verkehrsbelastungen sollen durch den Bau der Brücke vermindert werden. Es muss in der UVS quantifiziert werden, wie hoch die Minderung bei der Lärm- Abgas- und städtebauliche Trennwirkung ist, wenn sich das Verkehrsaufkommen auf der Neckarbrücke von derzeit 33.000 Kfz/Tag auf 25.000 Kfz/Tag verringert. Auch an einer Straße mit 25.000 Fahrzeugen kann nicht von einer guten Wohnqualität ausgegangen werden.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind ungeeignet: (S. 85)

Die Aussagen der Voruntersuchung zur UVS, dass die „gravierenden erheblichen Beeinträchtigungen bezüglich des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen“ nicht ausgleichbar sind, sind richtig.

Ausgleichsflächen müssen sich in der Verfügbarkeit des Planungsträgers befinden, da sich nur dann der Ausgleich realisieren lässt. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen mit derselben Rechtsverbindlichkeit planfestgestellt werden, wie die Baumaßnahme selbst, und zeitnah verwirklicht werden.

Zu den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen:

- **Rückbau nicht mehr benötigter Straßenflächen**

Diese Flächen müssen klar benannt werden und in die Planfeststellung aufgenommen werden. Es muss bezweifelt werden, dass es diese Flächen überhaupt gibt und sich dadurch neuer Erholungsraum und Lebensraum für Tiere und Pflanzen gewinnen lässt.

- **Aufwertung von geringwertigen Erholungsflächen**

Man muss davon ausgehen, dass auch diese Ausgleichsmaßnahme zu Lasten der Landwirtschaft und des Naturschutzes geht. Es gibt gefährdete Arten, die große landwirtschaftliche Flächen brauchen und sehr störungsempfindlich sind (Rebhuhn). Eine Umwandlung von landwirtschaftlicher Fläche in Kleingärten würde den Bestand dieser Arten weiter gefährden.

- **Anpflanzungen entlang der Trasse zur Lärminderung**

Dem Regierungspräsidium muss bekannt sein, dass Vegetationsbestände erst ab einer Breite von 300 m lärmindernd wirken. Die vorgeschlagene Minimierungsmaßnahme ist untauglich, da eine 300 m breite Bepflanzung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht vorgesehen ist.

- **Verpflanzung von Magerrasenbeständen**

Es muss bezweifelt werden, dass dies mit Erfolg geschehen kann, da die neuen Flächen ebenfalls mager sein müssten, damit sich dort dauerhaft ein Magerrasen halten kann. Außerdem

müsste die dauerhafte Pflege der Fläche vertragsnaturschutzrechtlich sichergestellt werden. Diese Ausgleichsmaßnahmen gehen wieder zu Lasten der landwirtschaftlichen Flächen. Darüberhinaus stehen keine geologisch geeigneten Ersatzstandorte für Magerrasenbestände zur Verfügung.

- **Aufwertung geringwertiger Lebensräume**
Auch diese Maßnahme geht zu Lasten der landwirtschaftlichen Flächen.
- **Anpflanzungen entlang der Trasse als Minimierungsmaßnahme für Eingriffe in die Natur**
Dies halten wir für problematisch. Wird dieser Lebensraum von Tieren angenommen, führt dies zwangsläufig zu einem erhöhten Unfallrisiko. Die Durchschneidungswirkung der geplanten Straße würde dadurch nicht minimiert.

Entlastungswirkungen

Die Vorstudie zur UVS übernimmt die im Erläuterungsbericht falsch dargestellten Entlastungswirkungen an anderer Stelle und kommt deshalb zwangsläufig zu falschen Ergebnissen.

Anlage 2

Rudolf Pfeleiderer
Florian-Geyer-Str. 8
70499 Stuttgart
Tel.: 0711 881597
eMail: Pfeleiderer.Stuttgart@t-online.de
www.verkehrswissenschaftler.de

13.01.06

Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Vorentwurf L 1197 Neckarquerung

Zusammenfassung

Die vorliegenden Unterlagen für die Anhörung zum Projekt L 1197 Neckarquerung sind zur Beurteilung des Projekts unbrauchbar. Eine ganz wesentliche verkehrliche Wirkung des Straßenbaus ist nicht dargestellt, nämlich der durch das geplante Projekt „induzierter Verkehr“. Deswegen werden Mandatsträger und Öffentlichkeit über die Auswirkungen des Projekts falsch informiert. Auch die volkswirtschaftlichen und raumordnerischen Wirkungen des Straßenbaus werden in den Planunterlagen grob irreführend dargestellt.

Das RP geht von zunehmendem Verkehr aus und arbeitet darauf hin, dass der Verkehr zunimmt, in dem es den Bau von Straßen betreibt. Tatsächlich hat es vor einigen Jahren eine Trendumkehr gegeben. Seriöse Verkehrswissenschaftler gehen schon lange davon aus, dass der Verkehr wieder weniger wird. Diese Verringerung des Verkehrs sollte durch flankierende Maßnahmen gefördert werden.

Es wird gefordert, einen **PLANFALL minus** vorzulegen mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung. Dadurch können die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs verringert werden und die Menschen werden vom Verkehr entlastet. Außerdem würde ein volkswirtschaftlicher Nutzen entstehen, weil sich die Abhängigkeit vom teurer werdenden Erdöl verringern würde.

Die Verkehrsprognosen sind falsch

Der Pillenknick ist auf der Straße angekommen, aber das RP ignoriert es

Jeder seriöse Verkehrsfachmann weiß, dass die Verkehrsentwicklung seit einigen Jahren stagniert und in Zukunft zurückgehen wird. Es wird kritisiert, dass dies bei der Planung der Neckarbrücke nicht berücksichtigt wird. An vielen Messstellen ist der Verkehr rückläufig. Das steht inzwischen schon in den Tageszeitungen. Beispielsweise schreiben die Stuttgarter Nachrichten am 12.9.2005: „Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen der Region trotz Mautflucht rückläufig“. Man muss die Frage stellen, ob im RP nicht nur nicht die Fachliteratur sondern auch nicht einmal die Tagespresse gelesen wird.

In den Planunterlagen findet sich zwar ein Plan der Dauerzählstellen. Aber die Verkehrsentwicklung an diesen Zählstellen wurde in den Planunterlagen überhaupt nicht dargestellt. Deswegen ist beispielhaft die Entwicklung an der Zählstelle B27 Kornwestheim dargestellt. Siehe nächste Seite. Das Diagramm beginnt 2002, da uns keine älteren Daten zur Verfügung stehen.

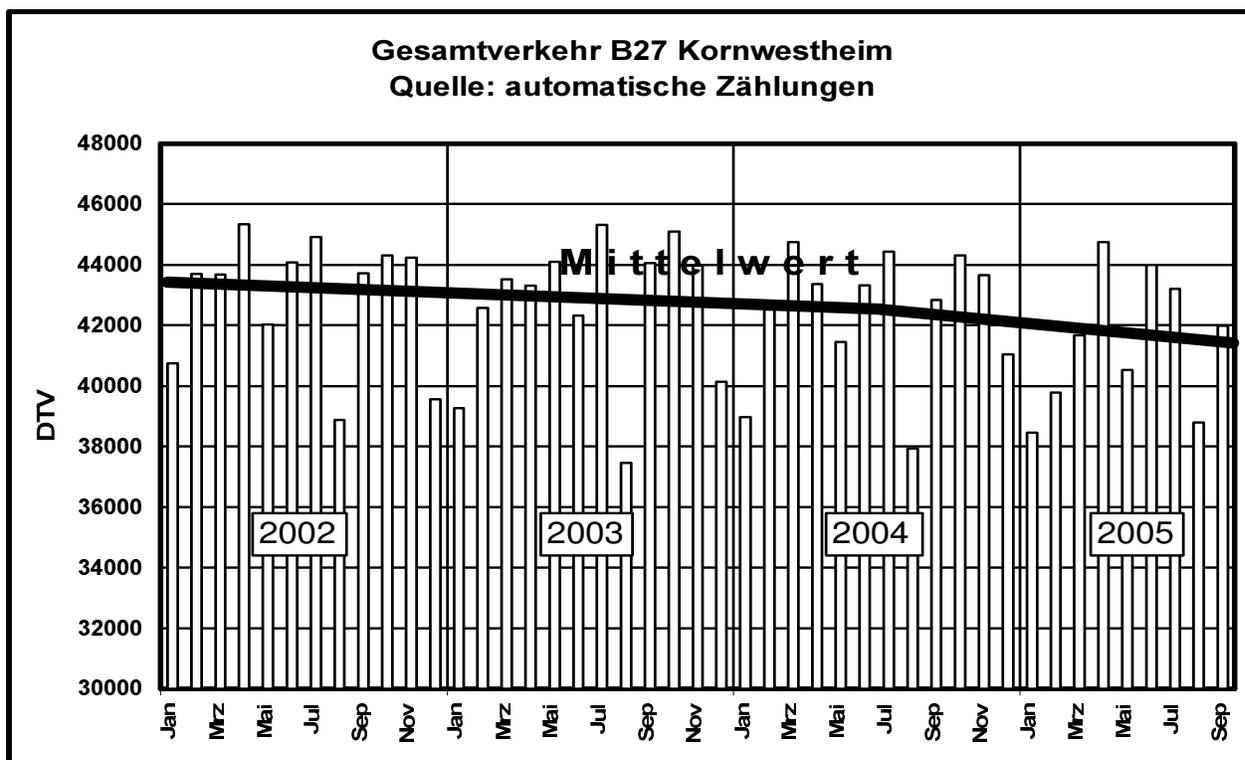
Es wird erwartet, dass die Verkehrsentwicklungen an den automatischen Zählstellen in der uns noch nicht vorliegenden Langfassung des Verkehrsgutachtens nachgeliefert werden.

Dass die Entwicklung des Autoverkehrs aus demografischen Gründen um die Jahrtausendwende einen Knick machen würde, wurde im Jahr 1987 von Fachleuten prognostiziert:

- Hartmut Bierschenk, Reinhard Merckens, Manfred Pfeifle, Walter Vogt und Dirk Zumkeller: Szenarien zu langfristigen Mobilitätsentwicklungen, FGSV-Arbeitspapier Nr. 18, August 1987.

- Hartmut Bierschenk, Reinhard Merckens, Manfred Pfeifle, Walter Vogt und Dirk Zumkeller: Verkehrsnachfrage nach der Jahrtausendwende. Internationales Verkehrswesen 40 (1988) Heft 1, Seiten 9-17.

Auch der Güterverkehr wächst – im Gegensatz zu dem, was die Interessenswahrer des Straßenbaus ständig predigen – nicht in den Himmel.



Die in den letzten Jahren zu dem Thema erschienene Literatur ist umfangreich. Es wird hier beispielhaft eine Quelle zitiert:

Die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBW von Oktober 2003 „Demographische Veränderungen – Konsequenzen für Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote“ kommt zu dem Fazit, dass derzeit notwendig erscheinende Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur auf ihre langfristigen Erfordernisse überprüft werden müssen und – falls diese Erfordernisse nicht gegeben erscheinen – zurückgestellt werden sollten; zeitlich begrenzte Kapazitätsüberschreitungen können gegebenenfalls durch geeignete Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmaßnahmen zumindest teilweise bewältigt bzw. abgemildert werden.

Diese Aussage trifft auf ein Projekt wie die Neckarbrücke zu. Es wird gefordert, derartige Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmaßnahmen zu planen und umzusetzen, um die besonders belasteten Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten, ohne gleichzeitig andere Wohngebiete stärker zu belasten.

Treibstoff wird knapp und teuer

Wir befinden uns auf dem Höhepunkt der Erdölförderung. Diese Ansicht vertreten verschiedene Fachleute. Treibstoff wird also knapp und teuer werden.

Dies müsste auch dem RP, der Ingenieurgesellschaft PRESSEL MOLNAR und den BS Ingenieuren bekannt sein. Es gibt unzählige Veröffentlichungen dazu und es stand auch schon oft in den Zeitungen. Beispielhaft wird aus dem Wirtschaftsteil der Stuttgarter Nachrichten vom 4.1.06 zitiert:

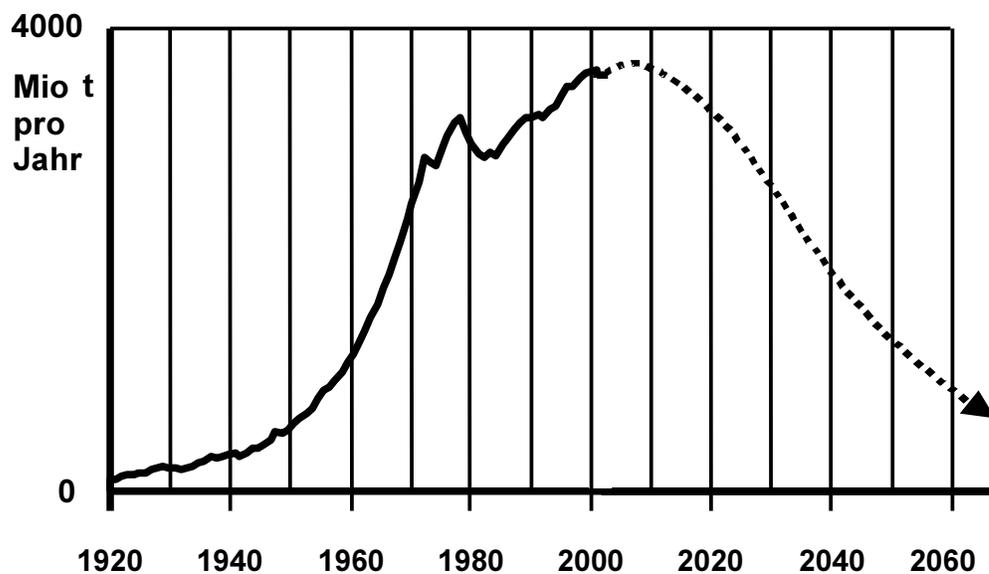
Der ehemalige Energieberater des US-Präsidenten Georg W. Bush, Matthew Simmons, hat unterdessen für die kommenden Jahre vor einem dramatischen Anstieg des Ölpreises gewarnt. „Wir müssen in den kommenden Jahren mit einem Ölpreis von 200 bis 250 Dollar je Fass rechnen“, Öl werde knapp, und es würden immer weniger neue Ölfelder geortet. „2005 wurden so wenige neue Ölfelder entdeckt wie seit dem zweiten Weltkrieg nicht mehr.“ Bis 2012 werde das weltweite tägliche Förder­volumen von aktuell 75 Mio. auf 65 Mio. Fass sinken, erwartet Simmons. Zugleich ziehe die Nachfrage rapide an.

Ein Projekt wie die Neckarbrücke wird nicht für das Jahr 2012 sondern für einen Zeithorizont von ungefähr 80 Jahren gebaut. Es ist völlig undenkbar, dass in 80 Jahren genügend Erdöl oder ein anderer Energieträger (Wasserstoff) zur Verfügung stehen wird, um einen Verkehr, der auch nur annähernd dem heutigen entspricht, zu ermöglichen. Auch sei darauf hingewiesen, dass es illusorisch ist, durch viel bemühte technische Verbesserungen oder Neuerungen die heutigen Verkehrsströme aufrecht erhalten zu können.

Das Diagramm zeigt eine der Prognosen. Es gibt von anderen Fachleuten andere, aber nicht grundsätzlich verschiedene Prognosen.

Weltweite Ölförderung und Prognose

Quelle: L-B-Systemtechnik, Ottobrunn



Die Verteuerung des Treibstoffs wird sich dämpfend auf die Fahrleistungen auswirken.

Die Verkehrsaufkommensprognose für das Jahr 2020 (Planfall 0 plus) ist nicht genau nachvollziehbar, da der Analysefall (2005) anders dargestellt ist als der Planfall 0 plus. Es wird erwartet, dass das in der Langfassung besser und genauer dargestellt ist. Aber anscheinend wird mit einer Verkehrszunahme (ohne Bau der Brücke) von ungefähr 20 % zwischen 2005 und 2010 gerechnet. Da der Verkehr schon jetzt sinkt und die demografischen Wirkungen sich verstärken werden und der Treibstoffpreis zunehmen wird, entbehrt die Prognose jeder Realität. Ganz sicher wird der Verkehr sinken (falls er nicht durch Straßenbau massiv gefördert wird).

Falls das Projekt nicht aufgegeben wird, wird gefordert, eine Prognose mit einem Zeithorizont von 40 Jahren unter Berücksichtigung der genannten Fakten (Demografie und Energie) vorzulegen.

Verkehrszunahme durch das Projekt

Straßenbau führt zu einer Veränderung, in der Regel zu einer Zunahme der Fahrleistung (gemessen in Fahrzeug-Kilometern) durch drei Effekte:

- modale Verlagerung (vom ÖV zum MIV)
- Umlenkung oder Verlagerung innerhalb des Straßenverkehrs (intramodale Verlagerung)
- Neuverkehr, in der verkehrspolitischen Diskussion auch als „induzierter Verkehr“ bezeichnet.

a.) Modale Verlagerung

Die Verlagerung vom ÖV zum MIV als Folge des Straßenbaus spielt bei dem vorliegenden Projekt eine geringe Rolle. Sie sollte aber vollständigheitshalber trotzdem in den Planunterlagen nachvollziehbar dargestellt werden.

b.) Umlenkung oder Verlagerung innerhalb des Straßenverkehrs (intramodale Verlagerung)

Der Autoverkehr reagiert durch Routenverlagerung, wenn als Folge des Straßenbaus bisher benützte Routen nicht mehr die zeitkürzesten sind. Bei typischen Ortsumgehungen ist es sinnvoll, zwischen kleinräumiger Routenverlagerung und großräumiger Routenverlagerung zu unterscheiden. Die kleinräumige Routenverlagerung, also in typischen Fällen die Verlagerung des Verkehrs von einer Ortsdurchfahrt auf eine neue Straße ist erwünscht, während die großräumige Routenverlagerung häufig nicht erwünscht ist.

Diese Routenverlagerungen können zu weniger Verkehr führen, wenn zum Beispiel eine Ortsumgehung kürzer als die zu entlastende Ortsdurchfahrt ist. Häufiger dürfte der Fall sein, dass die Ortsumgehung länger ist und daher der Verkehr als Folge der Routenverlagerung zunimmt. Die Neckarbrücke bildet für bestimmte Relationen Abkürzungen. Der Verkehr wird für diese Relation also weniger. Für andere Relationen gibt es Routenverlängerungen. Ein Teil des Autoverkehrs macht Umwege, um in den Genuss der neuen schnellen Verbindung zu kommen. Dieser Verkehr wird also mehr. Es besteht Anlass zu der Annahme, dass beim Projekt Neckarbrücke per Saldo durch diese Routenverlagerung oder Umlenkung der Verkehr zunimmt.

Es wird erwartet, dass in der uns bisher nicht verfügbaren Langfassung des Verkehrsgutachtens diese Verkehrszunahme, zum Beispiel gemessen in Kfz-Kilometern pro Tag, und die daraus resultierende Zunahme des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen dargestellt ist.

Da bei dem verwendeten Verfahren diese Routenverlagerungen berechnet werden, müsste es ein Leichtes sein, diese Angaben zu liefern.

Die Verkehrsuntersuchung enthält nur Angaben über die Änderungen der Belastungen an bestimmten Querschnitten. Dies entbehrt einer sachlichen und empirisch angemessen begründeten Beurteilung des Projekts und ist damit für eine Beurteilung im Rahmen der Planfeststellung unzureichend.

c) „induzierter Verkehr“ (Neuverkehr)

Seit 200 Jahren kennt die Volkswirtschaftslehre das Gesetz von Angebot und Nachfrage. Wenn das Angebot verbessert wird, nimmt die Nachfrage zu. Dies gilt auch für den Straßenverkehr. Das mit Abstand wichtigste Qualitäts-Merkmal und damit Maß für das Angebot eines Verkehrsweges ist die Geschwindigkeit. **Geschwindigkeitszunahmen führen im Verkehr zu Zeiteinsparungen. Die eingesparte Zeit wird (bei langfristiger Betrachtung näherungsweise zu 100 %) ¹ dazu benutzt, weiter entfernte Ziele aufzusuchen. Der dadurch entstehende Verkehrszuwachs ist der „induzierte Verkehr“.** Sprachlich besser ist der zum Beispiel von Prof. Cerwenka verwendete Begriff **Neuverkehr**. Die FGSV-Schrift „Hinweise zum induzierten Verkehr“ (kurz „Hinweise“) von 2005 wird von **neu hinzukommendem Verkehr** gesprochen. Unter dem Begriff „induzierter Verkehr“ wird in den

¹ Bei genauerer Betrachtung muss man mit der negativen Zeitelastizität der Fahrleistungsnachfrage multiplizieren

„Hinweisen“ aber auch der verlagerte Verkehr eingeschlossen. Da der Begriff „induzierter Verkehr“, (der hier ausdrücklich in Anführungszeichen geschrieben wird,) aus der verkehrspolitischen Diskussion allgemein geläufig ist wird er hier in dem hier definierten Sinne statt des sprachlich besseren Begriffs Neuverkehr verwendet. Man könnte auch von „induziertem Verkehr in engerem Sinne“ sprechen.

Bei der im Auftrag des RP Stuttgart erarbeiteten Verkehrsuntersuchung zur B10/27, Pragsattel, vom August 1990 war beim RP der Begriff „induzierter Verkehr“ noch bekannt und man wusste auch, zumindest ansatzweise, was der „induzierte Verkehr“ ist. Aber dieses Wissen scheint verloren gegangen zu sein, obwohl zwischenzeitlich dem RP in zahlreichen Stellungnahmen und beispielsweise in einem durchaus positiven Gespräch am 20.09.2000 mit Frau Okonski-Rübmann, Herrn Alderath, Herrn Christoph Schmid und Herrn Rotermond erklärt wurde, was „induzierter Verkehr“ ist und wie man ihn berechnet.²

Der „induzierte Verkehr“ ist die wichtigste verkehrliche Wirkung des Straßenbaus. Da er in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht dargestellt ist, muss ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, sofern das Projekt nicht ganz aufgegeben wird.

Es wird gefordert, den „induzierten Verkehr“ korrekt und nachvollziehbar zu berechnen. Der „induzierte Verkehr“ muss zum Beispiel bei den Differenzplänen berücksichtigt werden. Die roten (mehr Verkehr) Streckenabschnitte wären dicker und die grünen (weniger Verkehr) Streckenabschnitte dünner. Einige Streckenabschnitte wären rot statt grün. Außerdem wird gefordert – ebenso wie oben für die Routenverlagerung – die Fahrleistung des „induzierten Verkehrs“ anzugeben.

Hier wird der Versuch einer Abschätzung der Größenordnung des „induzierten Verkehrs“ gemacht. Nach den Planunterlagen wird mit ungefähr 25000 Kfz/Tag auf der neuen Neckarbrücke gerechnet. Wenn man davon ausgeht, dass dieser Verkehr durchschnittliche Zeitgewinne (bei vorgegebener fester Quelle-Ziel-Beziehung) von 3 Minuten erzielt, so ergeben sich insgesamt Zeitgewinne von 1000 Kfz-Stunden. Diese Zeit wird in den Verkehr reinvestiert. Wenn man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h annimmt, ergibt sich eine Verkehrsleistung des „induzierten Verkehrs“ von **50000 Fahrzeug-Kilometern pro Tag**. Das ist viel. Tatsächlich könnte der „induzierte Verkehr“ noch größer sein. Denn man muss bedenken, dass zum Beispiel Verkehr, der auf der alten Neckarbrücke bleibt, ebenfalls in den Genuss von Zeiteinsparungen kommt, weil schneller gefahren werden kann.

Für den Fall, dass beim RP immer noch nicht bekannt ist, wie der „induzierte Verkehr“ zu berechnen ist, wird vorgeschlagen mit dem Kanton Zürich Kontakt aufzunehmen. Dass man dort weiß, wie der „induzierte Verkehr“ zu berechnen ist, geht aus der Veröffentlichung „Überlastungen vermeiden“ von Dr. Nikolaus Bischofberger im Internationalen Verkehrswesen 11/2005 hervor. Hier zwei Zitate aus dieser Veröffentlichung, die nicht den Begriff „induzierter Verkehr“ sondern den sprachlich besseren Begriff „Neuverkehr“ verwendet:

„Der Neuverkehr kann auf der jeweiligen Projektvariante durchaus Werte von 20 % oder mehr erreichen“
„Der Neuverkehr ... würde einen erheblichen Teil der Entlastung des städtischen Straßennetzes wieder zu Nichte machen.“ Damit ist hier offenbar gemeint: „... einen erheblichen Teil der bei Nichtberücksichtigung des Neuverkehrs falsch berechneten Entlastung des städtischen Straßennetzes wieder zu Nichte machen.“

Es kann davon ausgegangen werden, dass das beim vorliegenden Projekt Neckarbrücke auch so ist.

² Man müsste annehmen, dass die Mitarbeiter einer Behörde wie dem RP, die sich mit Verkehrsplanungsfragen beschäftigen, den Stand der verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse haben und Gutachten nur bei Planungsbüros in Auftrag geben, die ebenfalls diesen Erkenntnisstand haben. Erstaunlicherweise haben ehrenamtlich Tätige einen besseren Wissensstand als bezahlte Mitarbeiter des Landes.

Straßenbau ist verantwortungslos, weil durch Straßenbau der Treibstoffverbrauch zunimmt

Die grob abgeschätzten 50000 Fahrzeug-Kilometer pro Tag (ungefähr 20 Mio. Fahrzeug-Kilometer pro Jahr) führen zu einem Mehrverbrauch an Treibstoff von ungefähr 5000 Litern pro Tag und entsprechenden Emissionen. Angesichts der Tatsache, dass der durch CO₂-Emissionen verursachte Klimawandel nunmehr für jedermann erkennbar eingesetzt hat, muss eine Planung, die zu mehr Treibstoffverbrauch und mehr CO₂-Emissionen führt, als verantwortungslos bezeichnet werden.

Dass der „induzierte Verkehr“ ein sehr großer Effekt ist, wurde – wie gesagt – dem RP schon vor vielen Jahren in diversen Stellungnahmen mitgeteilt. Inzwischen wird dies auch an anderer Stelle gesagt. Es wird auf die folgende Schrift (www.umweltrat.de) hingewiesen:

Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ des Sachverständigenrats für Umweltfragen.

Hier einige Zitate daraus:

Fahrzeiterparnisse durch Geschwindigkeitsgewinne ... führen zur Realisierung bislang nur latent vorhandener Infrastrukturnachfrage.

Dabei ist die empirische Evidenz für eine deutliche zusätzliche Auslastung von neu geschaffenen Kapazitäten durch induzierten Verkehr in der Literatur eindeutig.

Zusätzliche Straßenkapazitäten werden somit in erheblichem Maße durch induzierten Verkehr ausgelastet.

Die Tabellenwerte implizieren einen großen Einfluss des induzierten Verkehrs auf das gesamte Verkehrswachstum. Empirische Schätzungen für Großbritannien gehen von einer Größenordnung zwischen 6 % und 40 % des gesamten jährlichen Wachstums der Fahrleistung durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur aus.

In der Praxis reicht das Spektrum der dem induzierten Verkehr beigemessenen Bedeutung von einer nahezu vernachlässigbaren Größenordnung bis hin zu spürbaren Wirkungen und erheblichen Implikationen für die Infrastrukturplanung (hierzu ausführlich CERWENKA und HAUGHER, 1998; GOODWIN, 1998). In der Vergangenheit verwendete Bewertungsverfahren, die den Zusammenhang zwischen Infrastrukturangebot und Transportnachfrage nicht explizit berücksichtigten, vernachlässigten den induzierten Verkehr häufig durch eine feste Vorgabe von Start und Zielpunkten einer unveränderten Anzahl von Fahrten.

Genau dieser Fehler wird bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung gemacht. Darüber hinaus wird der „induzierte Verkehr“ in den Planunterlagen nicht etwa als nahezu vernachlässigbar dargestellt. Er wird überhaupt nicht zur Kenntnis genommen.

Straßenbaus ist nicht volkswirtschaftlich zu rechtfertigen

Im Erläuterungsbericht steht: „Die verbesserte straßenbauliche Infrastruktur führt durch Zeit- und Betriebskostensparnisse für den Straßennutzer zu einer höheren Wirtschaftlichkeit und einer Verbesserung des damit verbundenen volkswirtschaftlichen Nutzens.“

Dies ist falsch, denn es gibt gar keine Zeitersparnisse und damit auch keine Betriebskostensparnisse für den Straßennutzer. Wie gesagt, werden die gesparten Zeiten in den Verkehr reinvestiert.

Im übrigen fehlt jedwede Quantifizierung des angeblichen volkswirtschaftlichen Nutzens der Neckarbrücke. Es wird erwartet, dass diese Quantifizierung in der uns noch nicht vorliegenden Langfassung des Verkehrsgutachtens nachgeliefert wird.

Die volkswirtschaftliche Rechtfertigung des Straßenbaus nach den EWS und dem BVWP-Bewertungsverfahren wurde in der folgenden Veröffentlichung ausführlich kritisiert: Pfeleiderer, R.

und Braun, L.: Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung. Internationales Verkehrswesen 47 (1995) Heft 10, S. 609–614.

Diese Kritik wird durch das oben erwähnte Sondergutachten bestätigt. Aber beim RP weiß man von all dem nichts. Im Sondergutachten steht (wichtige Aussage in Fettdruck):

Die Verbesserung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Transportgeschwindigkeit hat erheblich zu einer Ausweitung des Verkehrs beigetragen. Auf den Infrastrukturausbau reagieren die Verkehrsteilnehmer mit einer steigenden Verkehrsnachfrage, **deren Wirkungen die volkswirtschaftlichen Nutzen einer Infrastrukturerweiterung in langfristiger Perspektive erheblich reduzieren können.** Angesichts des vergleichsweise hohen Stellenwerts von langfristigen Verkehrsprognosen für die Infrastrukturplanung der Bundesregierung ist deren Zuverlässigkeit für die volkswirtschaftliche Rentabilität und Umweltverträglichkeit großer Infrastrukturprojekte von wesentlicher Bedeutung.

Raumordnerische Wirkungen werden im Erläuterungsbericht falsch dargestellt

Im Erläuterungsbericht steht: „Die Wirtschaftskraft der Region Stuttgart wird durch die Neubaumaßnahme weiter gestärkt, da sich durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die damit verbundene bessere Erreichbarkeit die Standortqualität wesentlich erhöht.“

Es handelt sich hier um eine nichtssagende Sprechblase. Der Effekt ist nicht erklärt, geschweige denn quantifiziert. Der uns noch nicht vorliegenden Langfassung des Verkehrsgutachtens wird mit Interesse entgegengesehen. Vielleicht steht darin etwas zu diesem Thema.

Dass höhere Geschwindigkeiten und der dadurch induzierte Verkehr aus der Sicht der Raumplanung keineswegs positiv zu bewerten ist, ist mehreren älteren Fachstudien zu entnehmen, z.B. der Veröffentlichung von Horst Lutter und Thomas Pütz: Räumliche Auswirkungen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Informationen zur Raumentwicklung 4 (1992). Dort werden die Raumwirkungen des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Straßenbaus untersucht, dargestellt und bewertet. Zum Themenbereich der großräumigen Erreichbarkeitswirkungen von Fernstraßenprojekten mit überörtlicher Bedeutung kommen die Autoren zu folgendem Ergebnis:

Die größeren Straßenneubau-Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 1992 können an den großräumigen Erreichbarkeits- und Lageverhältnissen nur wenig verändern. ... Diese Ergebnisse bestätigen die bereits früher von Seiten der Raumordnung geäußerte Feststellung, daß für die Raum- und Siedlungsstruktur in Westdeutschland kein weiterer Straßenbaubedarf großräumigen Charakters mehr besteht.

Zum Straßenbau in verkehrlich hochbelasteten Räumen äußern sich die Autoren noch deutlicher:

Auf keinen Fall soll durch weiteren Straßenneubau in diesen hochbelasteten Verdichtungsräumen neuer, auf die Zentren ausgerichteter Pkw-Verkehr induziert werden. Vielmehr soll durch **Straßenrückbau** und Parkflächenbewirtschaftung den Verkehrsmitteln des Umweltverbands mehr Raum eingeräumt werden und der verbleibende Pkw-Verkehr verlangsamt werden.

Dass Straßenbau in Ländern mit sehr guter Erschließung raumordnerisch eher negativ zu bewerten ist, ist seit langem bekannt, nur beim RP anscheinend nicht. Hier wird beispielhaft aus einer aktuellen Schrift zitiert. Im Dezember 2005 ist vom Umweltbundesamt (UBA) die Studie „**Determinanten der Verkehrsentstehung**“ veröffentlicht worden, die dem Zusammenhang zwischen Verkehrswegebau und ökonomischer Entwicklung einen breiten Raum einräumt. Darin steht zum Beispiel:

Vieles deutet jedoch darauf hin, dass in hochentwickelten, bereits gut mit Verkehrswegen ausgestatteten Gesellschaften der weitere Ausbau der Infrastruktur gar keine oder nur noch geringe und teilweise sogar negative Auswirkungen auf die ökonomische Entwicklung einer Region hat.

Jobmaschine Straßenbau?

Dass der angebliche Beitrag des Straßenbaus zur Senkung der Arbeitslosigkeit eine Erfindung der Straßenbaulobby ist, kann man in **Ostdeutschland** studieren. Dort wurde nach der Wiedervereinigung viel Geld in den Straßenbau gesteckt. Die versprochenen Wirkungen sind ausgeblieben. MdB Peter Hettlich, Dresden, sagt dazu:

Die Auswertung aktueller Studien zeigt, dass kein nachweisbarer empirischer Zusammenhang zwischen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und wirtschaftlicher Entwicklung in den neuen Bundesländern besteht. Mit dem Bau neuer Straßen können wir nicht automatisch die Arbeitslosigkeit senken, das Bruttoinlandsprodukt steigern oder die Gewerbeentwicklung in ostdeutschen Regionen vorantreiben. Mitunter werden sogar negative Entwicklungen durch den Autobahnbau festgestellt. Der Autobahnbau hat teilweise zu Verlagerungen von Gewerbebeständen innerhalb der Region geführt. Die beabsichtigte Ansiedlung neuen Gewerbes ist jedoch gescheitert.

Es gibt keinen Grund zu der Annahme, dass das hier Gesagte für die Neckarbrücke nicht gilt.

Anmerkung: Aus der Sicht der Umweltverbände ist die Steigerung des Bruttoinlandsprodukts nicht das vorrangig erstrebenswerte Ziel.

Quellenangabe: Jobmaschine Straßenbau? – Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus. Leipzig 2004. Herausgeber: MdB Peter Hettlich. Autor und Redaktion: Winfried Schröder. Bezug: peter.hettlich@bundestag.de.

Verkehrssicherheit

Im Erläuterungsbericht steht: „Die ... Verkehrssicherheit der L 1197 wird durch die Neubaumaßnahme wesentlich verbessert.“

Das muss als frei erfundene Behauptung angesehen werden, es sei denn, es wird durch die uns noch nicht vorliegende Langfassung des Verkehrsgutachtens belegt. Dazu gehören Angaben über das derzeitige Unfallgeschehen. Erst wenn diese Angaben verfügbar sind, kann dazu eine Stellungnahme abgegeben werden.

Im Erläuterungsbericht steht außerdem: „Die vorhandene L 1197 hat geringe Fahrbahnbreite und keine ausreichenden Überholmöglichkeiten.“

Dieser Satz zeigt sehr schön, dass die vorliegenden Planunterlagen die **Handschrift der Interessentwahrer des schnellen Autoverkehrs** tragen. Eine Verbreiterung der L 1197 würde die Unfallträchtigkeit steigern, weil besser überholt werden kann.

Anmerkung zur Planrechtfertigung, rechtliche Fragen

Wird auf Grund der vorgelegten Unterlagen ohne Berücksichtigung der hier skizzierten Zusammenhänge eine Entscheidung herbeigeführt, so liegt ein unrechtmäßiger Ermessensfehler vor, da es sich um eine Ermessensentscheidung auf Grund unzutreffender tatsächlicher Voraussetzungen handeln würde. Zur Rechtfertigung eines rechtmäßigen Ermessens könnte nicht angeführt werden, die Prognoseverfahren seien allgemein anerkannt, da die hier dargelegten Zusammenhänge nicht neu sind.

Es wird hier darauf hingewiesen, dass ohne eine Neuberechnung der Wirkungen des Vorhabens ein gravierender Ermessensfehler entgegen den althergebrachten Grundsätzen rechtmäßigen Verwaltungshandelns begangen wird.

Wie ausführlich dargelegt, kann sich das RP nicht darauf berufen, das im Verkehrsgutachten verwendete Prognoseverfahren (ohne Berücksichtigung des „induzierten Verkehrs“) sei allgemein anerkannt.

Instandhaltungskosten (laufende Kosten) wurden in den Planunterlagen vergessen

Die Kosten für Grunderwerb und Bau werden im Erläuterungsbericht mit 19,160 Mio. Euro angegeben. Es wird kritisiert, dass kein Wort zu den laufenden Kosten gesagt wird. Möglicherweise steht dazu etwas in der uns noch nicht vorliegenden Langfassung des Verkehrsgutachtens. Zu diesem wichtigen Thema schreibt Dr. Burkhard Huckestein vom UBA im Internationalen Verkehrswesen 11/2004:

Instandhaltungskosten ... belasten die Haushalte der Gebietskörperschaften erheblich. Gleichzeitig werden auf allen Ebenen Straßen neu- und ausgebaut, was mit zusätzlichen Kosten für die Instandhaltung und Wartung verbunden ist.
Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob überhaupt noch ein finanzieller Spielraum für den Aus- und Neubau von Straßen besteht.

Dem RP scheint sich diese Frage nicht zu stellen. Es plant auf Kosten der Zukunft.

MdB Peter Hettlich hat sich am 2.1.2006 zum überzogenen Infrastrukturausbau folgendermaßen geäußert:

Die Art Infrastruktur, die jetzt gebaut wird, ist in 15 Jahren schon nicht mehr bezahlbar. Es wird immer wieder vergessen, dass die Menschen nicht nur älter werden und dann in Rente gehen. Es werden auch immer weniger Steuerzahler. Man hat dann also definitiv weniger Geld zur Verfügung. Aber das wird ausgeblendet ganz nach dem Motto: Das wird sich schon irgendwie richten. Ja, wie denn? Das ist eine ganz große Blase, die irgendwann platzt.

Die Neckarbrücke ist genau diese Art von Infrastruktur, von der MdB Hettlich spricht.

Warum legt das RP derart irreführende Planunterlagen vor?

Eine Antwort auf diese Frage findet sich in dem Buch:

Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius und Werner Rothengatter: **Megaprojects and Risk** – An Anatomy of Ambition. Cambridge University Press, 2003.

Zitat: It is a fascinating account of how promoters of multibillion-dollar projects systematically and self-servingly misinform parliaments, the public and the media in order to get projects approved and built. It shows, in unusual depth, how the formula for approval is an unhealthy cocktail of underestimated costs, overestimated revenues, undervalued environmental impacts and overvalued economic development effects.

Die Neckarbrücke ist kein Megaprojekt wie zum Beispiel Stuttgart 21 oder die Brücke über die Straße von Messina. Aber was hier über Megaprojekte steht, gilt auch für kleine Projekte wie die Neckarbrücke.

Eine ins Deutsche übersetzte Kurzfassung eines Papiers von 2002 derselben Autoren findet sich auf der homepage von MdB Peter Hettlich (www.peter-hettlich.de „Wodurch werden Kostenüberschreitungen bei Infrastrukturprojekten verursacht?“).

Die Alternative: Verkehr langsamer machen

Ziel einer zukunftsfähigen Straßenbaupolitik muss die Verringerung des Autoverkehrs sein. Es bietet sich an, die aus demografischen Gründen rückläufige Verkehrsentwicklung durch geeignete Maßnahmen zu verstärken.

Wie im Abschnitt „induzierter Verkehr“ erläutert, führen Geschwindigkeitssteigerungen dazu, dass der Verkehr zunimmt. Die Verkehrsleistung ist mit guter Näherung proportional zur Geschwindigkeit. Hierbei ist unter Geschwindigkeit die durchschnittliche Tagesgeschwindigkeit von Haus zu Haus zu verstehen. **Der Verkehr kann also ganz einfach dadurch reduziert werden, dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten verringert werden.** Geeignete Maßnahmen dazu sind in der Stellungnahme der ARGE-Nord-Ost erwähnt. In der Vergangenheit gebaute Fehlkonstruktionen müssen in Ordnung gebracht werden.

Es wird gefordert die Planung der Neckarbrücke aufzugeben und einen zukunftsfähigen **PLANFALL minus** mit schrittweiser Verringerung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs vorzulegen und umzusetzen.

Notwendig ist ein „geordneter Rückzug“. Als Ziel einer einigermaßen zukunftsfähigen Infrastrukturpolitik muss ein Rückgang der Fahrleistungen von zum Beispiel 2 % bis 3 % pro Jahr festgelegt werden.

Anlage 3

NABU Landesverband Baden-Württemberg

An
Regierungspräsidium Stuttgart
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Stuttgart, Januar 2006

Stellungnahme zu Anhörung Vorentwurf L 1197 Neckarquerung

Bezug: Ihr Schreiben vom 31.10.2005
Aktenzeichen: 44-3900-1-WN / 175

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Planunterlagen und der Möglichkeit Stellung zu nehmen möchten wir uns bedanken. Nach eingehender Prüfung der Unterlagen durch mehrere Untergliederungen des NABU (Kreisverband Rems-Murr und Kreisverband Ludwigsburg) zum o.g. Verfahren kommen diese zu folgendem Schluss:

Der NABU lehnt die Pläne des Regierungspräsidiums für die Neckarquerung der L 1197 in aller Deutlichkeit ab. Aufgrund des Zusammenhangs der Planungen mit dem Nordoststring, für den nach dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan Planungsverbot besteht, fordern wir die Planungen umgehend einzustellen.

Dieser Zusammenhang geht eindeutig aus dem Erläuterungsbericht (S. 4) sowie aus öffentlichen Äußerungen (offizielle Pressemitteilung des RP vom xx.10.2005) hervor.

Die vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudien (Eberhard & Partner 2003 und 2005) weisen für das Projekt eine hohe Belastung insbesondere der Schutzgüter „Mensch – landschaftsbezogene Erholung“, „Pflanzen und Tiere“ und Landschaft – Landschaftsbild“ nach. Beide vorgeschlagenen Trassenvarianten unterscheiden sich in dieser Hinsicht nur unwesentlich voneinander.

Durch eine Verlagerung des Verkehrs um wenige Kilometer nach Süden würden sich Verkehrs-entlastung und –belastung durch die geplante Maßnahme die Waage halten (RP Stuttgart, Verkehrsuntersuchung zur Neckarquerung L 1197, S. 10). Dadurch wäre der Eingriff in Natur und Landschaft mit den Zielen und rechtlichen Vorgaben z.B. aus dem Landesentwicklungsplan 2002, dem Regionalplan 1998 und dem Landschaftsrahmenplan Region Stuttgart (beide 1999) nicht vereinbar, nicht vertretbar und daher als völlig unbegründet abzulehnen.

Begründung

Schutzgut Mensch – landschaftsbezogene Erholung

Die von der Straßenplanung betroffenen Flächen haben eine *hohe bis sehr hohe Bedeutung als Erholungsraum* für Menschen, insbesondere der wohnortnahen und umweltschonenden Erholung (Eberhard & Partner 2005, S. 23 u. 29). Ein dichtes Wegenetz, der Panoramaweg bei Kornwestheim, der Besinnungsweg bei Fellbach-Oeffingen und die zahlreichen Freizeitaktivitäten vieler Menschen im gesamten Untersuchungsraum weisen auf diese hohe Bedeutung hin. Zahlreiche Flächen wie die siedlungsnahen Bereiche mit hoher landschaftsstruktureller Vielfalt und zahlreiche ruhebedürftige Erholungs-

einrichtungen sind hoch empfindlich gegenüber Flächenentzug, Barriereeffekten durch Unterbrechung von Wegebeziehungen, Lärm- und Schadstoffbelastung (ebenda, S. 28).

Eine Neckarquerung in dem geplanten Bereich hätte erhebliche Störungen dieser Erholungsfunktionen und massive Minderung der Attraktivität dieses Erholungsraumes zur Folge und stünde in Widerspruch zum Landschaftsrahmenplan. Die im Regionalplan Region Stuttgart ausgewiesenen regionalen Grünzüge und Grünzäsuren würden durch die geplante Trasse zerschnitten und somit die Plansätze 3.1.1., 3.1.2. und 3.1.3. verletzt.

Schutzgut Landschaft – Landschaftsbild

In engem Zusammenhang mit der Erholungsfunktionen steht die hohe Bedeutung des Planraumes für das Schutzgut Landschaft und Landschaftsbild (S. 47). Es finden sich großflächig Bereiche mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild, die entsprechend hoch empfindlich für Zerschneidung und erhebliche optische Beeinträchtigung durch Straßenbauwerke, wie dies besonders die geplante rund 500 m lange Neckarbrücke mit ihren Zu- und Abfahrten wäre (S. 46).

Die hohe Zerschneidungswirkung der Trasse verstößt gegen §2 BNatschG und ist nicht zu rechtfertigen, da aufgrund der Neckarbrücke keine Verbesserung der Gesamt-Verkehrslage im Planungsraum zu erwarten ist (RP Stuttgart, Verkehrsuntersuchung zur Neckarquerung L 1197, S. 10), sondern lediglich eine Verschiebung des Verkehrs in eine bisher vom Verkehr unbelastete Landschaft erfolgen würde.

Die beabsichtigte Erweiterung des Straßenabschnittes zu einem geplanten Nordoststring würde diesen negativen Effekt noch weiter maximieren und wäre in seiner Auswirkung weder auszugleichen noch zu rechtfertigen.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Nicht nur für den Menschen, sondern besonders für die Tierwelt hätte der Zerschneidungseffekt der geplanten Trasse höchste negative Beeinträchtigungen. Wie aus den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsstudie zum Nordoststring und der Vorstudie zur Umweltverträglichkeitsprüfung eindeutig hervorgeht, handelt es sich im Gebiet des Planraumes um zahlreiche Flächen mit überregionaler bzw. landesweiter Bedeutung (Wertstufe 8) und um Flächen mit regionaler Bedeutung (Wertstufe 7).

Die Einschätzung des NABU deckt sich grundsätzlich mit dem Urteil der Gutachter. Die vorliegenden Studien sind allerdings nicht ganz vollständig, da einige Vorkommen nicht bzw. nicht komplett berücksichtigt wurden. Folgende Ergänzungen sind für die Bewertungsgrundlage erheblich:

Beispielsweise fehlen die Bestände des **Rebhuhns** *Perdix perdix* (Rote Liste Baden-Württemberg 2, stark gefährdet) östlich des Neckars im Bereich des Aldinger Feldes in der kartografischen (Karte 3.3) und gesamten schriftlichen Darstellung. Der aktuelle Brutbestand des Rebhuhns kann aufgrund aktueller Erhebungen, die im Übrigen seit Mitte der 1990er Jahre vom NABU Fellbach durchgeführt werden, auf 4-5 Brutpaare für das Jahr 2005 angegeben werden. Aktuelle Belegfotos vom Dezember 2005 untermauern diese Angabe. Gerade das Rebhuhn als Bewohner der offenen Feldflur, mit einem hohen Anspruch an Unzerschnittenheit der Flächen und hohe landschaftliche Strukturvielfalt, wäre in erheblichem Ausmaß direkt von der Straßenplanung betroffen.

Alle im Zusammenhang mit der geplanten Neckarquerung vorgesehenen Straßen (auch der Nordoststring) führen durch eines der größten und wichtigsten Steinkauz-Brutgebiete Baden-Württembergs. Der **Steinkauz** *Athene noctua* ist in der Roten Liste Baden-Württemberg als stark gefährdet eingestuft und gilt als streng geschützte Art. Allein im Planungsraum sind 5-6 Brutpaare betroffen. Durch den gesamten Nordoststring wären sogar insgesamt mindestens 10 Brutpaare, dieser streng geschützten Art unmittelbar betroffen. Die Größe der Population im gesamten Planungsbereich des Nordoststrings beträgt mindestens 16 Brutpaare. Sie stellt den Bestandsschwerpunkt der Population des Rems-Murr-Kreises dar.

Ringfunde belegen darauf hin, dass dem Planungsraum eine wichtige Funktion als Verbindungskorridor zwischen der Steinkauz-Population westlich des Neckars (hauptsächlich im Kreis Ludwigsburg) und östlich des Neckars (Raum Fellbach und Waiblingen) zukommt. Eine Neckarquerung im geplanten

ten Maßstab würde diese Verbindungsachse mit Sicherheit durchtrennen. Ähnliche Negativeffekte sind auch auf andere, weniger gut untersuchte Arten, zu erwarten.

Der Bestand des **Halsbandschnäppers** *Ficedula hypoleuca* konnte im Untersuchungsraum in den vergangenen Jahren um einige Brutpaare (auf knapp 10 Brutpaare) zunehmen. Damit erhöht sich die Wertigkeit der Flächen, die ohnehin schon durch das bisherige Vorkommen sowie weitere wertgebende Arten wie **Grau-** und **Mittelspecht**, **Wendehals** und **Schafstelze** in der 9stufigen Wertigkeitsskala nach Reck & Kaule (1993) als überregional/landesweit bedeutsam (Stufe 8) einzuordnen sind.

Die Häufung der stark gefährdeten und gefährdeten Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet belegt eindrucksvoll die hohe Wertigkeit des Planungsraumes (vgl. Karte 3.3). Eingriffe wie die geplante Neckarquerung, die damit verbundene Verbreiterung der L 1197 und eine drastische Zunahme des Verkehrs würden erhebliche und nicht ausgleichbare negative Beeinträchtigungen für die gesamte Avifauna mit sich bringen. Ein Eingriff in dieser Größenordnung wäre nicht ausgleichbar und ist daher strikt abzulehnen, wie dies auch im Fazit der Gutachter zum Ausdruck kommt („*Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind auf großer Fläche zu prognostizieren, diese werden in den betroffenen überregional/landesweit bedeutsamen Bereichen im Ostteil des Planungsgebietes als nicht ausgleichbar eingestuft*“ und „*der Eingriff als nicht vertretbar einzustufen*“.)

Auch bei den Amphibienvorkommen gibt es folgende Ergänzungen aus dem Untersuchungsraum zu machen, die mitunter von großer Bedeutung sind:

So gibt es aus verschiedenen Jahren regelmäßig Funde der **Gelbbauchunke** *Bombina variegata* (Rote Liste Baden-Württemberg 2, stark gefährdet; FFH-Anhang II) sowohl im Bereich des ehemaligen Steinbruchs Oeffingen, als auch nördlich davon sowie im Bereich des Hartwaldes, wo in einem Graben auch im Jahre 2005 mehrere Exemplare gefunden wurden. Da diese Art die eigentliche Zielart des ursprünglich ausgewiesenen FFH-Gebiets Scillawald ist, gilt ihr besondere Aufmerksamkeit. Dennoch wurde das FFH-Gebiet in der aktuellen Kulisse verkleinert. Dies steht im Widerspruch zum Schutzbedürfnis dieser Art, die als Pionierart auf Störstellen und dynamische Lebensraumbereiche angewiesen ist. Eine solche Fläche stellt der Oeffinger Steinbruch dar, der ein nach wie vor hohes Potential als Brutstätte der Art besitzt. Dementsprechend besitzen die umgebenden Flächen eine hohe Bedeutung als Jahreslebensraum der Gelbbauchunke und sind entsprechend zu schützen.

Als weitere FFH-Art gibt es seit etwa drei Jahren vereinzelt Hinweise auf den **Laubfrosch** *Hyla arborea*. So konnte z.B. im September 2004 ein rufendes Männchen am Rande des Hartwaldes verhört werden. Möglicherweise dringen Laubfrösche über die Rems in den Planungsraum vor. Auch der Laubfrosch hat ähnliche Lebensraumsprüche wie die Gelbbauchunke (kleine Temporärgewässer ohne gefährdende Prädatoren), demnach ist das Wiederbesiedlungspotential besonders im Bereich des ehemaligen Steinbruchs als hoch einzuschätzen.

Mit zwei Funden der **Wechselkröte** *Bufo viridis* (Belegfotos) aus dem Jahre 2002 muss eine weitere Amphibienart ergänzt werden, für deren Vorkommen und Möglichkeit einer Wiederbesiedlung das gleiche gilt wie für die oben genannten.

Neben den aufgezeigten Folgen für diverse Tierarten wären auch einige Flächen, die für die Meldung als FFH-Flächen vorgesehen waren (überwiegend Typ 6510, Magere Flachland-Mähwiese) von der geplanten Brücken- und Straßenbaumaßnahme unmittelbar betroffen. Die geforderte Eingliederung der Flächen in das bereits bestehende FFH-Gebiet **Unteres Remstal und Backnanger Bucht** (7121-341) wurde unbegründet und ungerechtfertigt abgelehnt, obwohl deren Status den zuständigen Behörden bekannt war.

Nach Berücksichtigung der dargestellten hohen Lebensraumqualität kommen bereits die Autoren des Sondergutachtens zum Arten- und Biotopschutz, April 2002 folgerichtig zu diesem Ergebnis (S.46):

"Jede der in der Planung betrachteten Trassenvarianten greift demnach in erheblichem Umfang in überregional/landesweit bedeutsame Flächen für Belange des Arten und Biotopschutzes ein. [...] Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind auf großer Fläche zu prognostizieren, diese werden in den betroffenen überregional/landesweit bedeutsamen Bereichen im Ostteil des Planungsgebietes

als **nicht ausgleichbar** eingestuft. [...Dabei] werden im betroffenen Raum mit Sicherheit nicht ausreichend Flächen für einen funktionalen Ausgleich zur Verfügung stehen.“

Nach der Beurteilungsmatrix von Reck & Kaule (1993: 76) sind bei erheblichen Beeinträchtigungen von Flächen der Wertstufe 8 (überregional/landesweit bedeutsam) und der fachlichen Beurteilung des Eingriffs als nicht ausgleichbar die Konflikte als sehr hoch und der Eingriff als nicht vertretbar einzustufen.“ Und zuletzt: „Fachlicher Interpretationsspielraum besteht hierbei im vorliegenden Fall nach Auffassung der Gutachter nicht.“

Weitere Schutzgüter

Neben den genannten negativen Auswirkungen für die Schutzgüter „Mensch – landschaftsbezogene Erholung“, „Pflanzen und Tiere“ und Landschaft – Landschaftsbild“ sind weitere teilweise erhebliche Beeinträchtigungen weiterer Schutzgüter mit der geplanten Neckarquerung verbunden.

Die hohe Qualität der **Böden** des Schmidener und Langen Feldes ist fast schon sprichwörtlich, die Böden zählen zu den besten in Baden-Württemberg. Flächenverluste durch Zerschneidung, Versiegelung und Bodenabtragung würden irreversible Schäden an diesem Schutzgut verursachen. Die zukünftigen Auswirkungen eines solchen unbedachten Umgangs mit dem immer wichtiger werdenden Schutzgut Boden sind noch nicht abzusehen und erscheinen im Hinblick auf die Sicherung der Ernährungsgrundlage und Energieversorgung (nachwachsende Rohstoffe) der Menschen in der Region als geradezu unverantwortlich.

Auch für das Schutzgut **Wasser** besitzen besonders die Flächen mit anstehendem Muschelkalk eine sehr hohe und die Talfüllungen eine hohe Bedeutung für die Grundwassersicherung (S.59). Diese Bereiche weisen eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber straßenbaubedingten Beeinträchtigungen auf.

Im Ballungsraum der Region Stuttgart findet die Funktion der Kaltluftentstehungs- und Frischluftzufuhrflächen für das Schutzgut **Luft und Klima** eine hohe Beachtung. Fast der gesamte Untersuchungsraum hat eine sehr hohe Bedeutung für die Kaltluftentstehung und ist demnach sehr empfindlich und besonders erhaltenswert (S. 62). Die geplante Neckarquerung durchtrennt eine wichtige Frischluftbahn entlang des Neckars (vgl. Klimaatlas Stuttgart 1992) und ist daher auch vor diesem Hintergrund strikt abzulehnen.

Fazit

Die Summe der außerordentlich negativen Effekte auf die Schutzgüter „Mensch – landschaftsbezogene Erholung“, „Pflanzen und Tiere“ und Landschaft – Landschaftsbild“ sowie die zu befürchtenden starken Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser und Luft/Klima stehen im krassen Gegensatz zu den Zielsetzungen des Landesentwicklungsplanes 2002, dem Regionalplan 1998 und dem Landschaftsrahmenplan Region Stuttgart (beide 1999): „Die natürlichen Lebensgrundlagen sind dauerhaft zu sichern. Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt sind zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen und weiterzuentwickeln. [...] Für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild bedeutsame Freiräume sind zu sichern und zu einem großräumigen Freiraumverbund zu entwickeln.“ (Landesentwicklungsplan 2002, Grundsatz Nr. 1.9).

Anlage 3



**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.
Regionalverband Stuttgart
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart
fon 0711/61970-40**

An
Regierungspräsidium Stuttgart
Postfach 80 07 09
70507 Stuttgart

Stuttgart, 9.1.2006

Stellungnahme zu Anhörung Vorentwurf L 1197 Neckarquerung

Bezug: Ihr Schreiben vom 31.10.2005
Aktenzeichen: 44-3900-1-WN / 175

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND lehnt die geplante L 1197 Neckarquerung mit großer Entschiedenheit ab und fordert, die Planungen umgehend einzustellen.

Sollte ein Planfeststellungsverfahren in der Sache tatsächlich eingeleitet werden, wird der BUND diesem Verfahren große Widerstände entgegen setzen - dabei werden u.a. alle rechtliche Möglichkeiten voll ausgeschöpft.

Die L 1197 Neckarquerung ist eindeutig ein Teilabschnitt des geplanten Nordostringes, der im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan nur im weiteren Bedarf geführt wird und mit dem Attribut „hohes ökologisches Risiko“ gebrandmarkt wurde. Dabei wurde auf einer Skala von 1,0 (hohes Risiko) bis 4,0 (geringes Risiko) der Nordostring mit 1,1 (!) bewertet. Das bedeutet: Schlechter geht es kaum noch! Daher ist die extreme Umweltverträglichkeit für den Nordostring ein k.o.-Kriterium.

Das Regierungspräsidium sollte diesen Sachverhalt endlich zur Kenntnis nehmen. Statt dessen wird – wie bei der Westumfahrung Waiblingen – mit einer Salami-Taktik der Nordostring quasi durch die Hintertür weiter vorangetrieben.

Die geplante Straßenbaumaßnahme steht mit vielen Zielen in massivem Konflikt (u.a.):

- EU-Recht hinsichtlich Natura 2000
- Neckarpark-Konzept des Verbandes Region Stuttgart
- Bundesnaturschutzgesetz – Minderung der Zerschneidung durch Verkehrswege
- Umweltplan Baden-Württemberg
- Aktionsbündnis „Flächen gewinnen in Baden-Württemberg“

Laut vorliegender Umweltverträglichkeitsprüfungen ergeben sich durch den „Teilabschnitt Nordostring – Neckarquerung“ – gleich bei welcher Variante - bei allen Schutzgütern ein hohes bis sehr hohes Konfliktpotential. Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen kommt es zu Lebensraumverlusten von überregional und landesweit bedeutsamen Eingriffen. Zum Beispiel bei Brutvogelvorkommen von stark gefährdeten Arten, wie z.B. Steinkauz, Rebhuhn, Wendehals, Halsbandschnäpper.

Beim Schutzgut Boden kommt es zu sehr großen Verlusten der fruchtbarsten Ackerböden des Landes. Die Baumaßnahme widerspricht daher in vielen Punkten den Zielsetzungen des Umweltplanes Baden-Württemberg, welcher vom Ministerrat des Landes BW am 12. Dez. 2000 beschlossen wurde. Unter anderem heißt es in Kap. 1.4. „Flächeninanspruchnahme und Bodenverbrauch“:

„Das Land strebt an, zur langfristigen Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten die Inanspruchnahme bislang un bebauter Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke (derzeit 4000 ha/Jahr) bis 2010 deutlich (!) zurückzuführen.“

Die Maßnahme bedeutet einen enormen Zuwachs an versiegelter Fläche in einem sowieso schon hoch belasteten Raum, auch was die Versiegelungsrate betrifft. Gerade die betroffenen Lößlehmböden des Langen und Schmiedener Feldes zeichnen sich durch eine enorme Wasserspeicherkapazität aus. Das bedeutet sie können Starkniederschläge sehr gut abpuffern und vermindern dadurch Hochwasser in den angrenzenden Bächen und Flüssen.

Weitere sehr komplexe Funktionen dieser Böden sind u.a. Grundwasserneubildung- und Ausgleichskörper im Wasserkreislauf. Bei Verlust der Böden durch Baumaßnahmen sind diese Funktionen irreversibel verloren. Diese Böden haben tausende Jahre Entstehungs- und Entwicklungszeit gebraucht, bis sie ihre heutigen wertvollen Funktionen erfüllen konnten. Insbesondere im hoch belasteten Ballungsraum Stuttgart haben diese Böden einen mehrfachen Wert wegen ihrer Eigenschaften Schadstoffe zu puffern und zu filtern. Deshalb wäre selbst bei einem 1 zu 1-Ausgleich von neu versiegelter zu entsiegelter Fläche die funktionelle Wiederherstellung nicht gegeben. Da diese Bodenkörper in der Regel irreversibel verändert wurden, könnten sie ihre ursprünglichen Funktionen nicht wieder aufnehmen.

Auch die Zerschneidungswirkung ist erheblich. Wir sehen darin auch einen klaren Verstoß gegen § 2 des neuen Bundesnaturschutzgesetzes (Minimierung der Zerschneidung beim Verkehrswegebau).

Die Zerschneidungswirkung ist bei neuen Straßen besonders hoch. In einer veröffentlichten Studie der Akademie für Technikfolgenabschätzung Baden-Württemberg wurde diese Wirkung näher untersucht. Fazit: Die Landschaften in Baden-Württemberg sind mit Straßen schon derart zerschnitten, dass bei vielen Tierpopulationen der genetische Austausch nicht mehr stattfindet. Die Gutachter empfehlen deshalb ein Moratorium im Straßenbau. Im hoch belasteten Ballungsraum Stuttgart ist eine weitere Zerschneidung von Landschaftsräumen um so mehr völlig unverträglich, da hier die effektiven „Maschenweite“ der Restfreiflächen schon jetzt auf ein kritisches Maß zusammen geschrumpft sind. Stadtkreis Stuttgart 1,63 km², Kreis Ludwigsburg, 4,29 km², Rems-Murr-Kreis 4,29 km². Zum Vergleich: Durchschnittswert von Baden-Württemberg 13,7 km².

Das Neckartal zwischen Stuttgart-Mühlhausen und Remseck hat im Großraum Stuttgart einer der höchsten Frequenzen von Naherholungssuchenden (insbes. Radfahrer). Eine neue Neckarbrücke hätte hinsichtlich Landschaftsbild und Verlärmung äußerst negative Folgen auf die Attraktivität dieses sehr wichtigen Erholungsraumes.

Hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte der Planungen verweisen wir auf die Stellungnahme des LNV.

Zum Schluss möchten wir noch Herrn Regierungspräsident Udo Andriof aus der Stuttgart Zeitung vom 5.1.2006 anlässlich des Spatenstiches für die Autobahnstrecke Heimsheim-Leonberg zitieren: „Nirgendwo in Deutschland gibt es so viele baureife Straßenprojekte wie rund um Stuttgart. Uns fehlt es nicht an Plänen, sondern an Geld“

Der BUND ist daher verwundert, warum dann trotzdem ein weiteres Teilstück des Nordosttringes vom Regierungspräsidium geplant wird?

Für sehr fragwürdig halten wir auch den Umstand, dass sich die IHK Stuttgart an der Finanzierung der Planungskosten beteiligt. Damit kann der staatliche Planungs- und Abwägungsprozess nicht mehr nach objektiven Kriterien verlaufen, da es einem unmittelbaren Einfluss eines nichtstaatlichen Interessensverbandes ausgesetzt ist.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Pfeifer
Geschäftsführer